

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

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

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

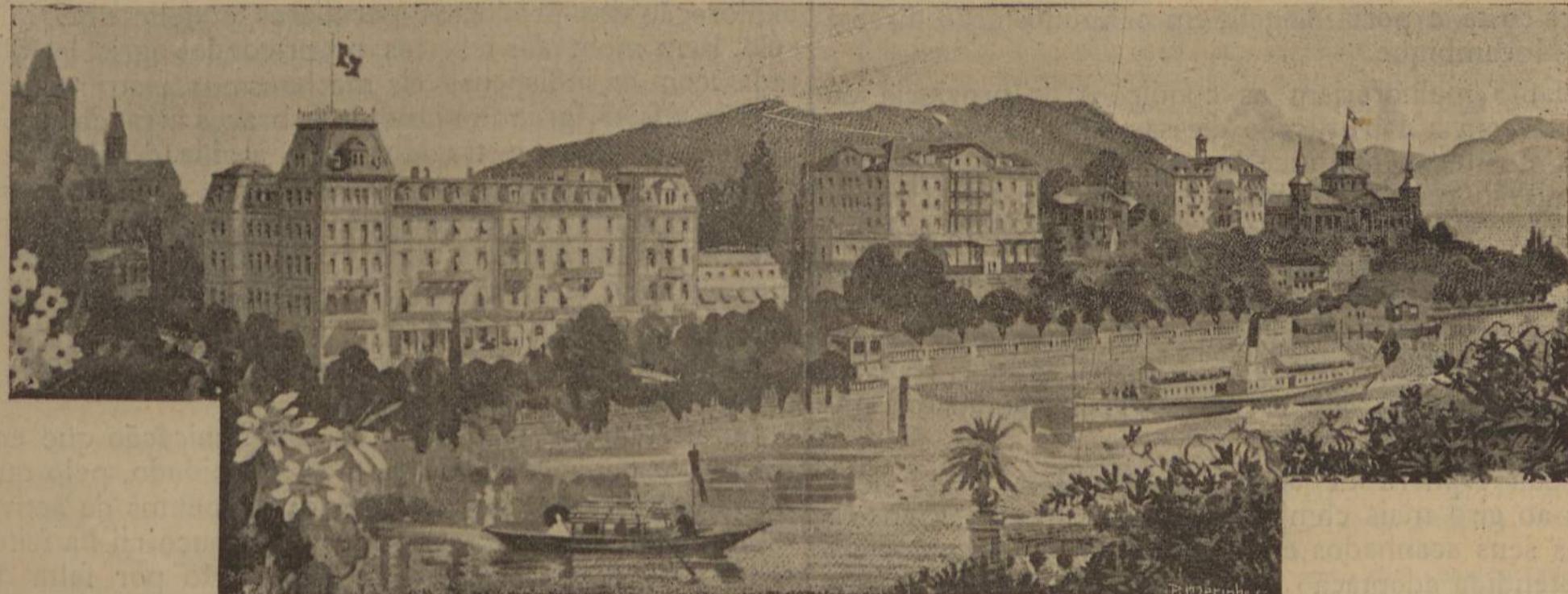
Tarifa B. S. M. n.º 8 g. v. para transporte de generos frescos, da Companhia da Beira Alta.

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

## SUMMÁRIO

CAMINHO DE FERRO DE Benguela .....  
THERMAS EM MODA .....  
PARTE OFICIAL — Bases para adjudicação do estabelecimento de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal, .....

TARIFAS DE TRANSPORTE.....	310
NOTAS DE VIAGEM — III — Thun — Adelboden — Kandersteg.....	310
THOMAR 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 ESTATÍSTICAS .....	314
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra á Praia das Maçãs — Cintra a Cascaes — Torres a Alcanena — Sant'Anna a Vendas Novas — Commisario Régio — Mormugão — Linha do Norte — Pias a Moura.....	314
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França -- Alemanha — Inglaterra — Australia — Mexico.....	316
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração.....	316
ARREMATAÇÕES.....	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)

## CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

**R**EALIZOU-SE o concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguela 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 constituído 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 apareceu á ultima hora, numa proposta da Companhia Commer-

cial de Angola, entregue pelo sr. Francisco Maria Bacellular, 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 locaes de molde a permittirem-lhe a construcção do caminho de ferro até Caonda 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 desse começo ás ołras.

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 Caonda.

O ministro que precedeu o actual na pasta da marinha formará o plano de fazer construir rapidamente, por conta do Estado, uma linha ferrea que ligasse Benguela 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 construir 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 província, 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 difficult, 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 província de Angola com a construcção d'essas linhas ferreas!

Do manifesto, que recebemos, publicado pela grande comissão que promoveu recentemente em Loanda um comicio afim de se procurar remedio para a desoladora situação da nossa província africana, deprehendendo-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 emprehendimentos.

A sua esphera de accão, 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 protecccionismo industrial arvorado em methodo, e traduzido num sistema pautal que é tudo quanto ha de mais atrophiante para o desenvolvimento das suas transacções.

As pautas d'aquelle província não foram feitas para ella. Tiveram a sua origem nos laboratorios da alta finançia 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 permitido 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 pôdem e hão de vir a formar uma exploração productiva d'aquelle província, 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 oferecer larga resistencia a essa disputa, porque, para isso, nos oferecem 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 oferecemos á permuta, o commercio tende a desaparecer, levando consigo o domínio nacional.

Não é melhor para Angola a situação agricola do que a commercial nos embates de uma lucta 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 província, 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 protecccionismo justificado pela necessidade de levar áquelle continente actividades e captaes de toda a ordem, vê-se hoje na mais precaria das situações, vítima da inconsciencia com que na metropole se legisla.

Pelos diferentes pontos da província 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 alfaias, 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 dirijem os destinos da nação.

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

Se attentarmos nos meios de comunicação 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 accessíveis 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 comunicação que lhes facilitem as suas relações.

Ainda hoje para muitos centros de vida commercial não tem Angola outro meio de condução, 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 comunicação entre Lucalla e Malange, e esta ha apenas dois anno , se tanto.

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

O projectado caminho de ferro, agora posto em concurso, logo que chegue a Caonda fará immediata transformação da vida económica da província; porque atingirá zona colonizável 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 colônias 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 produção de borracha é justamente a Muata-Ianvo, Ganguella e Lunda, quasi nos limites da província, 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 negócios de Benguela, 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 indiferente. 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 registrar uma aspera afirmativa que publicaram as *Novidades* a respeito do concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguela 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 aceitaveis e regulares; mas, entre nós, cada um d'aquelles artigos representava, de facto, um alçapão, uma corda, uma tarracha, para arrancar a pelle ao adjudicatario. Por isso, os pretendentes que ahi vieram, e que estão suficientemente 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 arrojada intrépidez. 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. Mysterio que é, ao mesmo tempo, uma espirituosa 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 conjunto vai no espirito do que temos dito aqui sobre a concorrença 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 espirituosa chronica se diz, notaremos que em mais de cincoenta estações das linhas ferreas portuguezas são semestralmente affixados lindos cartazes illustrados das localidades de verão e de inverno na rede do Mediterraneo.

E mais:

Uma companhia franceza vai 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 franceses.

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 desenhandando as nossas montanhas, as nossas thermas, as nossas praias.

Segue o extracto do primoroso trabalho de D. Mysterio, 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 alguem, 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 locaes, pelas camaras, pelo commercio, pelos proprietarios; é o reclamo nos jornaes internacionaes, feito ao local como se pode fazer a una pomada dentifrica; é o reclamo feito em cartazes onde se chama a atenção do passeante para a beleza de tal paisagem, e a efficacia de taes banhos, como se pode chamal-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 aparecem 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 pombos! Regatas!»

Lucerne acena-lhe do seu cartaz, onde ha sempre um vaporinho branco em um lago de sonho e um caminho de ferro a subir por um monte côn 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 vistos 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 céu 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 quadrupede:

«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 capitais da Europa.»

E depois começam as correspondencias 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 Príncipe Tal.»

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

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

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

Emfim, é assim, pouco a pouco, este anno conquistando um conde authenticó, para o anno atrahindo 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, ninguem 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 belas 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 beleza 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 *toilets* 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 camponezes vestidos pelos proprietarios dos hoteis, passando meia duzia de vaccas lavadas e engommadas todas as manhãs; e a imprescindivel agua choca, mettida em uma construção agradavel á vista, onde se encontrem todas as manhãs quatro senhoras de aspecto respeitável, alugadas pelos proprietarios dos hoteis, as quaes bebem copinhos da agua maravilhosa, em extase, sentadas em cadeiras de verga .

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 centenares 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 peninsula tantos dons, quasi dá vontade de morrer o vêr-se em que afastamento essa peninsula conserva os estrangeiros.

Estamos perfeitamente d'accordo.

## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio dos Negocios do Reino*  
*Direcção Geral de Administração Politica e Civil*

2.<sup>a</sup> 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 município

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

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

2.<sup>º</sup> O fornecimento de todo o material fixo e circulante que fôr necessário para a perfeita exploração das diferentes linhas.

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

Art. 2.<sup>º</sup> 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 tipo da via, escala  $\frac{1}{50}$ . Dimensões e espaçamento dos travessas, escala  $\frac{1}{100}$ .

Tipo 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.<sup>º</sup> Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido aprovados pela camara, reservando-se esta o direito de modificar esses projectos como melhor entender.

Art. 4.<sup>º</sup> Para serviço da construcção e exploração de qualquer linha fará o concessionario tirar duas copias dos projectos aprovados, que entregará na camara no prazo de um mes a contar da data da deliberação que os aprovar.

Art. 5.<sup>º</sup> Qualquer linha será em regra construída 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.<sup>º</sup> Fica ao arbitrio do concessionario a escolha do sistema de tracção dos carros que venham a empregar, podendo indiferentemente decidir-se pela tracção a gado, pela locomoção eletrica ou ainda pelo emprego do ar comprimido.

Art. 7.<sup>º</sup> 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 sistema de locomoção que o concessionario deseje adoptar e que seja aprovado 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 sistema que o concessionario julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação da camara.

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

Art. 9.<sup>º</sup> As vias ferreas serão assentes ao nível das calçadas das ruas sem saliencia nem depressão.

Art. 10.<sup>º</sup> 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 tipos, 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 tipo ser fechados com vidraças resguardadas com cortinas ou stores, e os do segundo tipo, 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. 11º 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. 12º A câmara 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 aprovados, será resolvida pela câmara com recurso para o Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, que a resolverá com audiencia do Conselho Technico de Obras Publicas.

## II

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

Art. 13º 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 sistema denominado «americano», durante o prazo de noventa e nove annos, nos termos e com as restricções constantes das presentes condições.

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

1º Hotel Reid na estrada Monumental ;  
2º Ponte Velha do Ribeiro Sêcco ;  
3º Intercepção da Rua do Arcebispo D. Ayres com o principio da estrada da Levada de Santa Luzia ;

4º Extremo da estrada da Levada de Santa Luzia no alto da Avenida de Pedro José de Ornellas ;

5º Intercepção do Caminho do Palheiro Ferreiro com o caminho do Terço ;

6º Foz da Ribeira de Gonçalo Ayres.  
§ 2º Todos os vértices mencionados no paragrapho anterior e que definem os contornos da cidade, deverão suppôr-se ligados por linhas rectas, com a excepção do 3º e 4º, cuja ligação deverá suppôr-se feita por uma linha polygonal segundo todas as sinuosidades da estrada da Levada de Santa Luzia.

Art. 14º Se dentro do prazo da presente concessão aparecerem quaisquer pedidos á câmara para o estabelecimento de novas linhas em ruas que ainda não estejam servidas pela empresa e ligando pontos da cidade que igualmente se não acham ligados á rede dos carris de ferro em exploração, poderá a câmara fazer concessão d'essas linhas a quaisquer 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 câmara.

§ 1º Não poderá porém a câmara 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.

§ 2º Qualquer concessão que no fim do prazo estabelecido pelo § 1º 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. 15º Findo o prazo da concessão a câmara 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 câmara o direito de exploração de todas as linhas da empresa.

Art. 16º 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 também 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 câmara 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. 17º A câmara 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.

§ 1º A câmara 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, dé ao capital desembolsado pela empresa na construcção das linhas e acquisição de todo o material de exploração, um juro annual de 6 por cento.

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

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

Art. 18º Passados trinta annos do começo da exploração, a câmara 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, imediatamente 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 acquisição de todo o material de exploração.

Art. 19º A câmara 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 permitiu a isenção de direitos a todo o material importado pela extinta empresa Carris de Ferro do Funchal.

Art. 20º A câmara 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 diferentes linhas da empresa.

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

Art. 22º 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 transformos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia; do livre uso das ruas da cidade, e dos trabalhos nella executados por ordem da câmara ou por corporações ou individuos devidamente autorizados.

Art. 23º 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 indemne a extinta 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. 24º Nenhuma linha poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização da câmara e depois de examinada pelos peiticos que ella entender dever nomear.

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

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

Art. 27º As alterações nas tarifas e horarios, depois de aprovadas pela câmara, serão anunciadas ao publico pelo menos com oito dias de antecipação.

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

Art. 29º O concessionario fica também obrigado a pôr á disposição da câmara, 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. 30º O concessionario prestará aos agentes da câmara todos os esclarecimentos precisos para elles poderem exercer convenientemente a fiscalização, tanto das obras como do serviço de exploração, e formular a estatistica das diferentes 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 trâsfero de generos frescos, como peixe, mariscos, carnes, caça, aves mortas, lacticínios, 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 diferentes 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 Cáceres 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 portuguêz 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 tomado estas excursões que chegarão a habituar 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 occuprei 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 agradavel companhia de amaveis collegas da imprensa estrangeira.

Thun, onde saímos do comboio e tivemos uma recepção entusiastica, é uma antiga cidade edade-média, com um castello que a domina a grande altura, construcção 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 notável, com os seus telhados salientes, muito mais avançados do que os da antiga cidade do Porto; e os seus passeios lateraes sobrelevados e guarneidos, 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 entrepostos 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 escarlate 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 rête ferrea ainda com pequena extensão em exploração, mas que será, quando completa, das mais importantes da Suissa, porque ligará, por um lado os lagos Leman e de Thun, pelo Enhaut, pondo em comunicação directa Vevey com Interlaken, sem necessidade de se ir pela linha do Jura, e por outro, atravessando os Alpes Bernezes, á custa de grandes rampas e obras d'aute, virá, de Frutigen por Kandersteg e o valle de Lötschen comunicar 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 aglomerações 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 1/4 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, al guns 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 penedias 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 arvoredo, 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 jamais 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 Oschinien, 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 Oschinenhorn, 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 permittam 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 pôr 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 da Africa.

O presidente do conselho de administração

*Carlos Lopes.*

#### Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa 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 depositá-las no escriptorio da séde, praça de Mousinho de Albuquerque, nesta cidade, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna; para á face d'ellas se lhes fazer entrega da nova folha de coupons, desde o dia 10 do corrente em deante, 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
Construcção 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
	<b>969:359\$614</b>

Capital	Passivo
Accções .....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Por effeitos depositados e de caução .....	13:500\$000
Depositos e fiancas.....	1:780\$615
Contas em liquidação.....	8:489\$590
Exploração, receita geral de 1902.....	78:956\$355
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
	<b>969:359\$614</b>

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 concorrença, como de costume, teve efeito, 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 ilegalidade da acta da precedente reunião, documento que uns accionistas apodavam de falso e outros afirmavam legitimo, e requerida a votação nominal, foi a acta aprovada por uma considerável 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 aprovados 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 fórmula alguma, abalancar-nos a considerações que nos afastariam do nosso papel de simples expositor de factos, não podemos, ainda assim, furtar-nos ao desejo veemente de ponderarmos quanto seria apertuno agora, e util para os interesses das duas companhias e do publico mesmo, que um acordo definitivo viesse, quanto antes, substituir estes prélrios inglorios e irritantes onde a paixão pessoal prepondera, e onde o credito das companhias, bem dignas, ha tanto tempo, de melhor sorte, vai 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 commun, são o melhor e o mais instantaneo remedio para o mal que acabamos de lamentar.

\*

Já aqui dissemos e voltamos a repetir-o: é-nos absolutamente indispensavel estudarmos as bases para um tratado de commercio com a Alemanha. 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 Alemanha (15 mil contos em 1901) o paiz que nos conquista agora o segundo lugar, tendo, em poucos annos, supplantado 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 alemaes 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 hespanhóes.

Repetimos: a invasão e aceitação dos productos alemaes nos nossos mercados deixam-nos em circunstancias de reclamar 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 distrito africano de Lunda.

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

A idéa da formação de uma forte companhia, exclusivamente de capitais portuguezes, que possa efficazmente aproveitar os recursos d'aquelle uberrimo distrito, antepondo-se, desde logo, ao progresso crescente e surdo da influencia que os missionarios estrangeiros ali exercem, por todos os modos, em nosso detimento, não podia deixar de ser bem aceita, 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 commissão 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 diárias, 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: prediales 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 Zambezia 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
» cheque ..	42	41 7/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	—	—	No mercado.....
» cheque.....	682	684	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	276	—	Cambio do Brazil.....
» cheque....	279	280	Premio da libra....
Francfort 90 d/v ..	276	—	1 \$15/16
» cheque..	279	280	e
Madrid cheque ...	865	870	1 \$180

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15		
Lisboa: Inscrições de assent.	39,10	39,15	39	39,10	39,25	39,25	39,35	39,30	39,30	39,30	39,30	39,25	39,20	-	
" coupon	39,10	39,19	39,10	39,25	-	39,45	39,34	39,34	39,40	39,40	39,40	39,35	39,35	-	
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	-	21 850	-	-	-	-	-	-	-	21 800	-	-	-	
" 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.500	-	-	-	-	
" 4 0/0 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 assent.....	56.500	56.500	-	56.500	56.600	-	56.000	56.000	56.000	-	56.000	56.000	56.500	-	
" 4 1/2 0/0 coup. int....	56.700	56.700	55.300	55.400	55.600	56.000	56.000	56.000	56.000	-	56.000	56.300	56.200	-	
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	150.000	150.000	150.500	150.600	151.500	-	151.000	151.000	-	
" " Commercial.....	-	-	-	-	137.000	-	137.500	-	-	-	137.000	-	-	-	
" " N. Ultramarino...	-	-	-	-	117.000	117.000	117.000	-	117.300	117.500	117.500	-	-	-	
" Lisboa & Açores.	124 800	124 800	-	-	-	125 000	125 000	125 500	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon....	136.200	136.200	136.800	-	-	139.500	139.000	139.500	-	-	138 700	138 800	-	-	
" Comp. Phosphoros.	-	-	79.500	79.500	79.500	79.500	79.500	-	80.100	80.700	81.000	-	81.000	-	
" " Real.....	21.700	-	-	25 300	25.400	25 600	-	-	-	-	-	-	24.500	-	
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	-	-	-	94.400	-	94.500	94.500	-	-	-	95.000	-	
" " 5 0/0.....	-	-	-	-	92 500	92.500	92.500	92 500	-	92.500	-	92 500	92.500	-	
" Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	-	-	92.300	-	-	-	92.100	-	
" C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	81.800	-	82.000	-	-	81.800	-	-	-	-	
" " 3 0/0 2.º grau	37 700	33.700	34 950	36.200	36 350	36.300	-	-	36.000	36 000	-	36.000	35.800	-	
" C.ª Nacional .....	-	-	-	61.100	-	61.600	-	-	62.000	61 600	-	-	-	-	
" Atravez Africa.....	-	-	92 800	93 200	93 000	-	-	93 100	93.500	93.500	93.700	93.500	93.100	-	
Paris: 3 0/0 portuguez.....	31,30	31,30	32	32,55	32,60	32,20	32,25	32,45	32,35	32,10	31,92	32	-	-	
Acções Companhia Real...	98	104	111	113	108	107	107	106	107	106	106	-	-	-	
" Madrid Caceres.....	-	-	32,25	33,50	34	34,50	34,50	34,50	-	34,50	33,25	35	-	-	
" Norte de Hespanha..	206	204	205	204	206	210	212	210	214	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza. ...	327	326	326	322	326	337	340	340	342	-	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	207	205	205	-	203	210	214,50	210	214	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	355	355	356	356	355	355	351,50	355	355	355	354	354	-	-	
" " 2.º grau	148,50	152	163	160	160	158	156,50	157	157,50	159,50	157,50	156	-	-	
" C.ª Beira Alta.....	90	90,50	98	97,50	97	97	96	93,25	95	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres. ...	97,50	98	98,50	101	105	104	105	104,50	104	-	-	105	-	-	
" N. Hesp. (1.ª hyp.)	340	341	340	331,50	335	335	337	337,25	340	-	-	-	-	-	
Londres: 3 0/0 portuguez .....	31	31	31,62	-	31,87	31,87	31,75	31,75	32	31,87	31,62	31,75	-	-	
Obrig. Atravez Africa.....	57,25	57,25	57,25	-	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	81	81,75	81,88	81,85	81,81	81,81	81,81	81,81	82	82	82	81,75	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa.....	80	80	80	80	80	80	80	83	83	83	83	83	-	-	

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1902 Réis	1901 Réis	1902 Réis	1901 Réis	
COMPANHIA REAL	de a 24 30 Set.	693	112 327 000	162.088	693	109.180 764	157.548	3.264.085.000	3.182.920.272	81.164.728	-
Antiga rēde e nova não garantida...	1 7 Out	"	106.127.000	153.141	"	101.428.049	146.360	3.370.212.000	3.284.348.321	85.863.679	-
Nova rēde garantida.....	24 30 Set.	380	13.997.000	36.834	380	16.252.236	42.769	453.023.000	451.015.728	2.007.272	-
" 1 7 Out	"	13.994.000	36.826	"	12.732.951	33.507	467.017.000	463.748.679	3.268.321	-	
Sul e Sueste.....	27 2 Set.	494	32 781 025	66.358	488	28.359.275	58.113	778.896.999	695.972.756	82.924.243	-
Minho e Douro.....	27 2 Set.	353	38.576.922	109.283	353	30.283.670	85.789	884.685.568	838.716.711	45.968.857	-
Beira Alta.....	20 26 Ag.	253	8.631.961	34.118	253	8.069.529	31.895	237.983.544	221.815.964	16.167.580	-
" 27 2 Set.	"	13 795.158	54.525	"	12.296.412	48.602	251.778.702	234.112.376	17.666.326	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu. ....	30 5 Ag.	105	2.022.791	19.264	105	2.157.515	20.547	49.122.623	45.893.563	3.229.060	-
" 6 12 "	"	1.981.170	18.868	"	2.112.653	20.120	51.103.793	48.006.216	3.097.577	-	
" 13 19 "	"	2.584.628	24.615	"	2.456.000	23.390	53.688.421	50.46			

## 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 industrias .....	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 scien- cia, 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 industrias.....	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 scien- cia, 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, recomendando o emprego de meios energicos para averiguacão 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 tinhamos, 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 deante, 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 recommended a adopção dos mesmos processos estatisticos em todos os caminhos de ferro de forma que possivel se torne uma exacta apreciação dos resultados obtidos.

A questão que mais se pretende estudar é o produc-  
to 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 aceitar o sistema 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 Maçãs.—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 Maçãs.

Cintra a Cascaes.—A companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maçãs 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*, orgão do governo, desmentiu essa noticia.

**Mormugão.** — O *Diário do Governo* de 10 do corrente publicou o decreto approvando o acordo 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 acordo é por cinco annos, podendo ser prorrogado, 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 recommendedas.

**Linha do Norte.** — A pedido da camara municipal do Porto, vae ser construído 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 Móras participou á commissão 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 commissão deliberou convidar o sr. Ministro das Obras Publicas para assistir ao acto da inauguração.

Os temporaes de ha dias causaram bastantes prejuízos 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 dificuldade 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 mineira e metallurgica de Peñarroya iraügrou o serviço público 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 Gutiérrez.

Trabalham actualmente 1.200 operários 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 liha de Ensanche.

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

Em San Sebastian foi construída 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 atraem 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 progredem 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 portuguesa, por Villaviega.

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

A *The Seville 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 departamentaes a abrir á exploração a linha de Brossettes a Dunières, e a secção da linha de Cheylard a Yssingeaux, comprehendida entre Sainte-Agrève e Yssingeaux.

Estão concluidos os estudos para a construcção de uma linhas 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 franceses 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 sistema 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.

### Inglatera

O Annuario official dos caminhos de ferro que agora se publicou em Londres calcula em 484.348 milhas os caminhos de ferro abertos ao tráfego, 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 Annuario inglez faz esta comparação por países: Os Estados Unidos da America figuram em primeiro lugar com 190.378 milhas, seguindo-se a Alemanha 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 Espanha com 8.300.

Coisa curiosa: Portugal não aparece na estatística do Annuario inglez. A não ser que o seu organizador incluisse já as linhas ferreas portuguesas na parte da estatística que se refere á Gran-Bretanha.

Talvez!

### Australia

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

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

### Mexico

Foi feita a concessão de um caminho de ferro de Viesca (Coahuila) a Mazopil, que terá 130 quilómetros de extensão, e porá em comunicação uma região agrícola muito prospéra 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 m <sup>2</sup> ...	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 m <sup>2</sup> ...	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 ..... Comprámos, em 1897, para serem amortizadas, 200 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau por Comprámos, em 1898, duas obrigações de 4% (serie unica) por. Comprámos, em 1900, 437 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau, para serem amortizadas, por Comprámos, em 1901, para serem amortizadas, 231 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grão e 461 ditas de 4% privilegiadas de 2.º grão por. De modo que em 31 de dezembro de 1901 só havia para aplicar á compra de obrigações de 4% .... Como acima.....

1:000\$000
18:918\$193
98\$660
45:522\$297
38:360\$744
16:048\$816
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 Diário do Governo n.º 165 de 27 de julho de 1901.

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

Os prazos da troca é estampilhagem das antigas obrigações, pelas estabelecidas ou criadas 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 legaes, 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 estampilar 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
	797.627	704.899	2.728

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 acordo 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 tesouro e garantias de juro, comparado com o de igual periodo dos exercícios anteriores desde 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 ....	637:029\$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 diferenças, 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.....	+ 226:980\$070	+ 55:950\$822	+ 236:420\$468	+ 530:358\$260
1896.....	+ 177:180\$139	+ 50:29\$916	+ 200:752\$921	+ 446:231\$976
1897.....	+ 152:233\$449	+ 48:738\$276	+ 184:600\$613	+ 385:638\$338
1898.....	+ 68:040\$726	+ 38:124\$090	+ 19:420\$384	+ 235:580\$100
1899.....	+ 23:367\$153	+ 20:680\$037	+ 77:720\$886	+ 84:840\$670
1900.....	+ 63:134\$532	+ 28:640\$575	+ 9:645\$700	+ 101:320\$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 invernia, 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 rête 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 .....	1.560:805\$450
1902 .....	1.639:651\$455

Assim, 1902 apresenta para *mais* sobre :

1901 .....	78:846\$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 acordo 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 exercícios de 1900 e 1901, na sessão de 10 de junho de 1901.

Por escriptura de 3 de maio ultimo, lavrada nas notas do tabellão sr. Jorge Filipe 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 falecimento 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 extintos 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 estatutarios, 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,º 800×0,º 230×0,º 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

INGÉNIUR-CONSEIL - U. L. & U. G.

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

CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO - 44, Rue d'Arenberg, BRUXELLAS

TELEPHONE 4653

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

### ALCOBAÇA

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

### BARCELONA

**Grand Hotel Ambos Mundos.** — Edificio con-  
struido expressamente. O unico hotel portu-  
guez que ha na capital. proximo das estações. Tremias á porta.  
Omnibus nas gares Electricidade, ascensor.

### BAYONNA

**Hotel du Panier Fleuri.** — O mais antigo da ci-  
dade 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 primei-  
ra ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos.  
Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

### CINTRA

**Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos con-  
fortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1.500 réis a  
2.000 réis.** — Proprietario, João Nunes.

### CINTRA

**Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem, aposen-  
tos 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 Touro.** — 15, Campo do  
Touro, 18. — Este hotel é sem duvida um  
dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio,  
tratamento recomendavel. — Proprietario, Domingos José Pi-  
res.

### GRANADA

**Hotel Victoria.** — Proprietario, Federico Inies-  
ta. Sitio o mais central, proximo do commercio  
e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de  
ferro.

### HAMBURGO

**Augusto Blumenthal.** — Comissões, trans-  
portes maritmos pelas mais importantes car-  
reiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hes-  
panha.

### LEIRIA

**Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de trans-  
portes por caminho de ferro, comissões, etc.

### LISBOA

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

### LISBOA

**Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1<sup>st</sup> clas Eng-  
lish family hotel — proximo de theatros e centro da  
cidade — Gabinete de leitura.

### LISBOA

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

### LISBOA

**Restaurante Tavares.** — Cozinha de primeira or-  
dem, 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. Nu-  
mero telephonico, 450.

### LISBOA

**Rodolfo Reck.** — Comissões e consignações. — Ar-  
tigos 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 Basílica, gosan-  
do-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na esta-  
ção. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

### LYÃO

**Grand Hotel d'Angleterre.** — Proximo da gare de Per-  
rache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Tele-  
phone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

### MADRID

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

### MAFRA

**Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. —  
Bellas accommodaçōes desde 1.500 réis por dia até  
1.800. — Reduçōe 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 — Accomodaçōes para fami-  
lias. Cozinh e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto  
a todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.** — As melhores commo-  
didades e economia. — Preços : em agosto e ou-  
tubro, de 1.500 a 1.800 réis ; em setembro, desde 1.200 réis ;  
na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as esta-  
ções de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Na-  
zareth. — 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 Ba-  
talha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente  
do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhós.

### PORTO

**João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousi-  
nho da Silveira, 134.

### PORTO

**A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corōas e flō-  
res artificiales — 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 estabeleci-  
mento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuo-  
so 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 accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<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.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	8-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.
5-50 m.	6-8 m.	6-15 m.	7-4 m.	a 9-35 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-41 m.	7-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	10-35 m.	a 10-15 m.	a 8-45 m.	9-20 m.	6-45 t.	5 0 m.	5-10 t.	12-10 n.
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	a 11-35 m.	11-40 m.	9-5 m.	10-5 m.	—	—	8 51 n.	8-35 m.
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	3-55 m.	5 49 m.	3-55 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-4 m.	2-35 t.	3-43 t.	a 12-35 t.	1 10 m.	6-0 m.	7 46 m.	6-5 m.	7-46 m.
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	8-20 m.	11-4 m.	10-20 m.	12-0 t.
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-31 m.	a 4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.	12-45 t.	2-30 t.	12-35 t.	3-10 t.
11-5 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5 10 t.	—	—	3 45 t.	5-55 t.
11-50 m.	12-8 m.	12-45 m.	1-4 t.	5 40 t.	6 38 t.	4-45 t.	5-40 t.	—	—	v 9-25 n.	11-5 n.
12-35 t.	13-53 t.	1-30 t.	1-49 t.	a 6-20 t.	7-0 t.	a 5-30 t.	6-5 t.	t 4-0 m.	c 5 36 m.	9-59 m.	11-55 m.
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	7-30 m.	c 9-18 m.	c 4 17 t.	5-53 m.
2-5 t.	2 23 t.	3-0 t.	3-19 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4-4 t.	9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.	7-0 t.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-a9 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	11-5 n.	12 10 n.	11-5 n.	12-0 n.
4-20 t.	4 38 t.	5-15 t.	5-34 t.	12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.	12-0 t.	—	—	—
5-5 t.	5-23 t.	6-0 t.	6-19 t.	Lisboa	Saca	em	Lisboa	7-4 m.	c 8-0 m.	e 5-40 m.	6-44 m.
5-50 t.	6-8 t.	6-45 t.	7-4 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	9-36 m.	10-41 m.	e 8-26 m.	9-20 m.
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	9 0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.
7-20 t.	7-38 t.	8-15 n.	8-34 n.	10-20 m.	11-4 m.	8-39 m.	9-14 m.	4 25 t.	5-45 t.	2-58 t.	4-4 t.
8-5 n.	8-23 n.	9 0 n.	9-19 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.
8-50 n.	9-8 n.	9-45 n.	10-4 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.
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	1-39 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	12-0 t.	—	—	—
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-31 n.	g 2-0 t.	2-4 t.	1-49 t.	2-34 t.	7-4 m.	c 8-0 m.	e 5-40 m.	6-44 m.
11-5 n.	11-23 n.	12-0 n.	12-19 n.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.	9-36 m.	10-41 m.	e 8-26 m.	9-20 m.
11-50 n.	12-8 n.	12-45 n.	1-4 n.	g 3-42 t.	4-26 t.	3 10 t.	3-56 t.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	4-50 t.	5 34 t.	4-44 t.	5-29 t.	5-29 t.	7-45 m.	8 20 m.	9 5 m.	9-40 m.
5-25 m.	5 50 m.	6-0 m.	6-31 m.	5-50 t.	6 34 t.	6-0 t.	6-44 t.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.
11-30 m.	11-55 m.	12-6 t.	12-31 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	12-0 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
1-0 t.	1 25 t.	1-36 t.	2-1 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.
2 30 t.	2 55 t.	3-6 t.	3-31 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.
8 30 n.	8-55 n.	9-6 n.	9-31 n.	10 55 n.	11 39 n.	9-25 n.	10-10 n.	4-30 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.
10-0 n.	10-25 n.	10-36 n.	11-1 n.	12 17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	6-10 t.	6 45 t.	—	—
11 30 n.	11 55 n.	12-6 n.	12-31 n.	Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	7-0 m.	8-35 m.	4-35 m.	6-30 m.
Todos param em Algés.			12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8 29 m	g 7-0 m.	9-40 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	3 10 t.	4-8 t.	1-35 t.	2-34 t.	2-20 t.	9-30 m.	9-40 m.	9 5 m.	9-40 m.
a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	10 55 n.	11 53 n.	4-30 t.	5-29 t.	4-30 t.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.	12-35 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.	7-45 m.	8 20 m.	9 5 m.	9-40 m.
a 7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-1 m.	12-17 n.	t 41 n.	7-45 t.	9-8 n.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b	Lisboa b	12-0 t.	12-35 t.	3 5 t.	3 5 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.	11 15 n.	12-0 n.	6 30 m.	6 30 m.
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.	Lisboa b	Faro	Lisboa	Lisboa
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b	LISBOA b	5-0 m.	6-5 t.	6 30 m.	6 30 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	4-45 t.	9 54 n.	4-0 m.	9-11 m.	7-0 m.	7 35 m.	7-50 m.	8-25 m.
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-1 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	Lisboa	7-45 m.	8 20 m.	9 5 m.	9-40 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	k 8 45 m.	1-10 t.	6 33 t.	5-8 m.	4-30 t.	4-5 t.	1-0 t.	3 5 t.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	—	—	h 7-50 t.	12-34 n.	6-10 t.	6 6 t.	3-15 t.	5 0 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	Lisboa	Porto	Lisboa	Lisboa	7-53 t.	7-50 t.	7-10 t.	7-10 t.
12-15 t.	12-50 t.	12-55 t.	1-32 t.	7-0 m.	8 0 n.	4-34 m.	3-35 t.	7-45 m.	8-35 m.	4-35 m.	4-35 m.
a 14-0 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	b 8-50 m.	3-2 t.	b 5 39 t.	b 5 39 t.	7-45 m.	8-40 m.	5 20 m.	7-55 m.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	l 12-10 m.	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	a 4-30 t.	11-25 n.	a 3-57 t.	10-53 n.	Farol	PIA	Lisboa	Lisboa
3 15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	5-1 t.	11-25 n.	8 19 n.	5-50 m.	7-45 m.	7-15 m.	3-5 t.	3-5 t.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-1 t.	d 6-45 t.	11-35 m.						

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL — 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, encommendas 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 alemão **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 alemão **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 alemão **S. Paulo**. Sahirá a 24 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



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



**Hamburgo**, vapor alemão **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 alemão **Guanhyba**. Sahirá a 24 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Londres** e Antwerpia, 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 alemão **Holsatia**. Sahirá a 23 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahira 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 alemão **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 alemão **Bahia**. Sahirá a 29 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



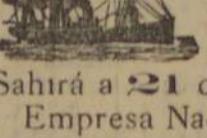
**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Paranaguá**. Sahirá a 17 de outubro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor alemão **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.º Antonio do Zaire, Ambriette, 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>



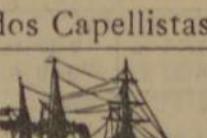
**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 22 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso 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 frances **Atlantique**. Sahirá a 21 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



**Vlissingen** e Hamburgo, vap. alemão **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

Todas as estações da Companhia Real, excepto

Villar Formoso

Guarda, Figueira e Pampilhosa

Guarda a Covilhã

Coimbra a Porto

Fundão e Tortozendo

» , Coimbra-B e Souzellas

*especializado*

#### **Quadro da via a seguir**

Taxas a aplicar 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 distâncias estabelecidas pela somma dos kilometros de applicação, tendo-se em conta um só minimo de cobrança, sejam quais forem os trajectos que haja a considerar.

## **Condições**

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

2.º O pedido de reembolso será feito e assignado pelo expedidor ou quem o represente, na nota de expedição. Neste documento o expedidor ou quem as suas vezes faça, indicará, por extenso, a quantia que de sua conta, deve ser cobrada ao consignatário.

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 pôde 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 forma 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 quaequer 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'Onoro

#### 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, caracoes 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-há, em todo o percurso, pelos seguintes preços:

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

#### PARAGRAPHO SEGUNDO

As mesmas mercadorias comprehendidas no paragrapho primeiro

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

### Condições especiaes relativas aos §§ 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup>

1.<sup>o</sup> — 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	Percurso		
	Até 200 kilom.	Mais de 200 kilom.	Maximo de qualquer percurso superior
Carnes frescas.....	Por % 2	0,50 por cada 200 kilom.	2,50
Caracoes.....	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

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

2.<sup>o</sup> — 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 égual classe, que directamente enlaczem com elles.

### PARAGRAPHO TERCEIRO

#### Aves vivas em jaulas de madeira, e Ovos

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

#### Condições especiaes relativas ao § 3.<sup>o</sup>

1.<sup>a</sup> — Só se admittirão para o transporte de aves, jaulas com barrotes fixos de madeira consistente, com uma unica porta, e construidas 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 zíncado, etiquetas de madeira, chapa de zinco, ferro ou folha de lata com as sobreditas letras ou marcas especiaes.

2.<sup>a</sup> — Os remettentes deverão sellar as portas das jaulas com arame zíncado 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 aceitar 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.<sup>a</sup>

3.<sup>a</sup> — 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 envolucro quer por falta de capacidade. As jaulas para condução 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.

4.<sup>a</sup>— Nos casos em que por culpa das Companhias se tenha de pagar alguma indemnisação por prejuizos no transporte de uma remessa de aves, essa indemnisação realizar-se-há á razão de duas pesetas e trinta e oito centimos (2<sup>o</sup>38) para as remessas de borrachos e pombos, tres pesetas (3<sup>o</sup>) para as de frangos, tres pesetas e sete centimos (3<sup>o</sup>07) para as de gallinhas, e tres pesetas e quarenta e tres centimos (3<sup>o</sup>,43) para as de perús, por cada kilo que falte no peso das remessas.

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 Código Commercial, pelo preço que a mercadoria tenha no mercado.

Em todos os casos se deduzirá préviamente do peso bruto que falte, e como quebras naturaes, para as remessas de aves:

Até 200 kilometros de percurso . . . . .	4 0/0
Além de 200 " " . . . . .	2 0/0 por cada 100 kilometros

Maximo, qualquer que seja o percurso:

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

5.<sup>a</sup>— As remessas poderão fazer-se indistinctamente em wagons fechados ou abertos, sem que por isso possa exigir-se responsabilidade alguma ás Companhias.

6.<sup>a</sup>— Tratando-se de ovos, estes deverão ser acondicionados em caixas bem construidas, selladas como se diz na condição 2.<sup>a</sup>, e não em cestos ou outros envolucros; 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.

As caixas destinadas ao transporte d'ovos, deverão ser construidas com tabuas da grossura de um e meio centimetros, e em caso algum se responderá pelas avarias occasionadas nas remessas, quando no seu acondicionamento se não tenha empregado a palha miuda.

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 envolucro.

7.<sup>a</sup>— A entrega dos volumes na estação de destino, sem fractura nem falta de barrotes ou tabuas, e com os sellos intactos, exime as Companhias portadoras de toda a reclamação fundada em faltas de peso ou conteúdo dos volumes.

8.<sup>a</sup>— Quando as Alfandegas da fronteira (hespanhola ou portugueza) exigirem a abertura dos volumes, e por consequencia a inutilisacão 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.

9.<sup>a</sup>— Não se admittirão para transporte por esta tarifa as remessas de aves e ovos que não reunam todas as condições exigidas pela mesma.

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 enlaczem com elles.

### Condições Communs aos §§ 1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup>

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

1.<sup>o</sup> As despezas por operações d'Alfandega e documentos de despacho;

2.<sup>o</sup> Os impostos para o Governo Hespanhol e sellos;

3.<sup>o</sup> 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-há 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 diferentes 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 envolucros, 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 paço, 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.<sup>o</sup> 8 g. v. de 1 de março de 1895 e o aviso ao publico de 28 de fevereiro de 1899.

### Advertencia

Os preços dos §§ 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> são addicionaveis entre si.

## PARAGPHO QUARTO

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

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

### Condições para o § 4.<sup>º</sup>, relativas ao material

1.<sup>º</sup> — As jaulas não se admittirão senão depois de terem sido auctorisadas pelo Governo e recebidas pelo serviço de Material e Tracção das Companhias.

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

3.<sup>º</sup> — 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 despeza 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 remettente a factura detalhada das despezas feitas com a reparação em transito.

4.<sup>º</sup> — As Companhias não serão responsaveis pelas avarias occasionadas por casos fortuitos ou de força maior.

5.<sup>º</sup> — 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.<sup>º</sup> — Cada jaula levará escriptos por ambos os lados, o nome e appellido do seu proprietario.

### Condições para o § 4.<sup>º</sup>, relativas ao transporte

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

- a) As despezas 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.<sup>º</sup> — A carga e descarga das aves será de conta e risco dos expedidores e consignatarios.

3.<sup>º</sup> — Cada jaula carregada com aves facturar-se-ha por um só remettente, em nome de um só consignatario e para um só destino.

4.<sup>º</sup> — 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 prazo fixado á marcha dos comboios mixtos, sem que por isso sejam obrigadas a indemnisação alguma.

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

6.<sup>º</sup> — 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 realizará 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 ocorram nas aves se as portas das jaulas se abrirem pelo mau estado das grades d'arame, etc.

7.<sup>º</sup> — As Companhias ficam isentas de responsabilidade pelas faltas, avarias, asphyxia ou estrangulação das aves.

8.<sup>º</sup> — 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.<sup>ª</sup> classe, que é a correspondente ao bilhete, ficando nullo não se utilisando para o regresso dentro dos trinta dias seguintes ao da sua expedição.

9.<sup>º</sup> — 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 permitirá 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 letra, 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 necessário.

11.<sup>a</sup> — No caso de paralysação das jaulas por seus donos não as utilizarem, 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 quæ 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 letra 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 %, sobre o preço da tarifa, se não pesarem 125 kilos n'un 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 dôbro 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 responsável 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.**