

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

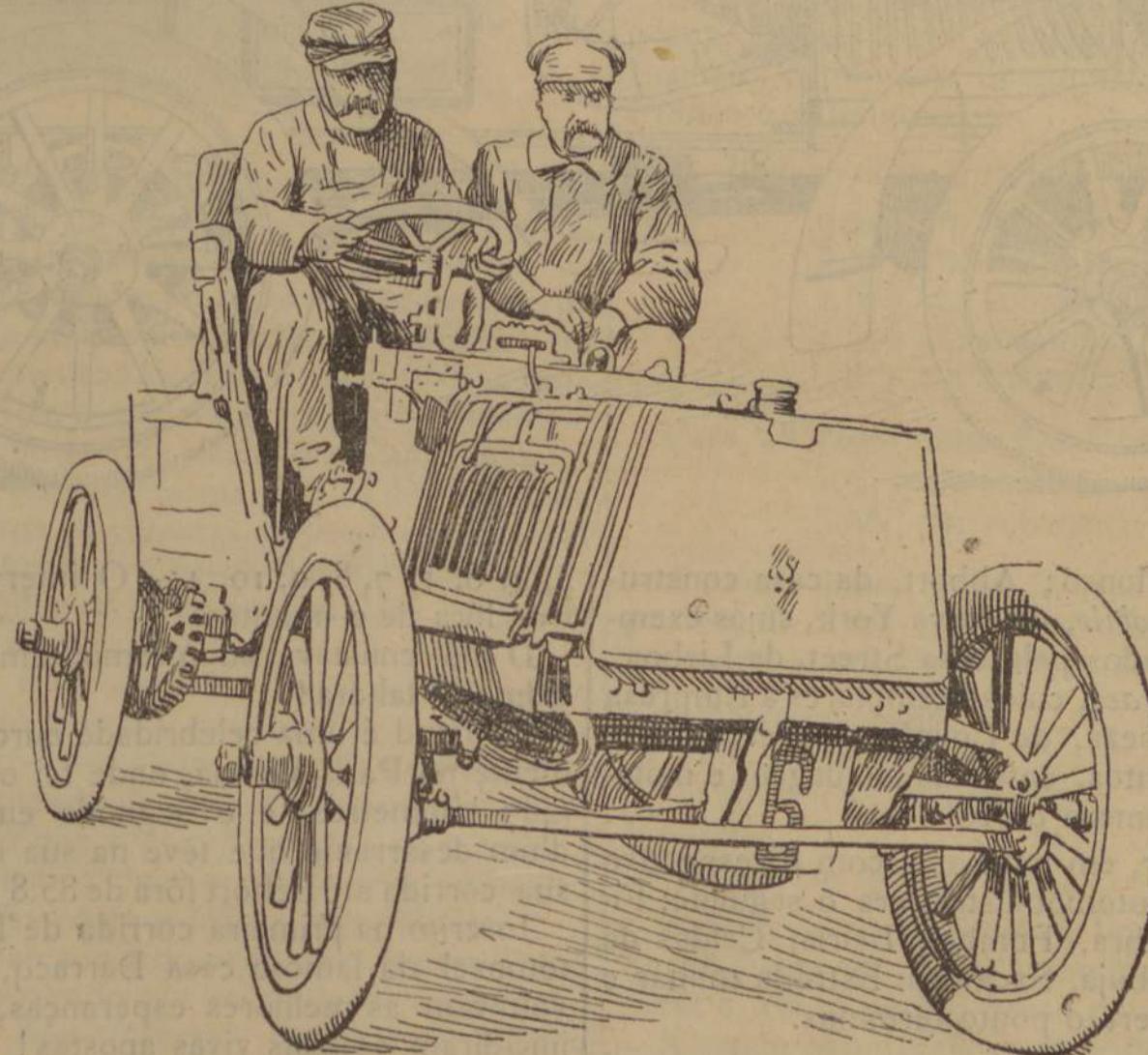
Tarifa especial n.º 3 e P n.º 10 g. v., bilhetes entre Porto e Aveiro, da Companhia Real.

SUMMARIO

O AUTOMOBILISMO EM PORTUGAL (ilustrado)
COMMERCIO E NAVEGAÇÃO
PARTE OFICIAL — Bases para adjudicação do estabelecimento de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal.

Paginas
321
323
324

| | |
|--|-----------|
| TARIFAS DE TRANSPORTE..... | 325 |
| LINHAS DE IRLANDA..... | 326 |
| NOTAS DE VIAGEM — IV — O eletrico de Burgdorf — Interlaken..... | 325 |
| TRACCÃO ELECTRICA..... | 326 |
| EXPOSIÇÃO DE ST. LOUIS..... | 327 |
| APEDREJADORES DE COMBOIOS..... | 327 |
| COMMERCIO PORTUGUEZ..... | 328 |
| PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis | 328 e 329 |
| LINHAS PORTUGUEZAS E ESTRANGEIRAS..... | 330 |
| COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração (conclusão) | 331 |
| CONCURSOS..... | 332 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 332 |
| ARREMATACOES..... | 333 |
| AGENDA DO VIAJANTE | 334 |
| HORARIO EM 1 DE NOVEMBRO DE 1902..... | 335 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... | 336 |



O automobilismo em Portugal

Tende notavelmente a desenvolver-se em Portugal o gosto pelo automobilismo. Agora tivemos nós o espetáculo, absolutamente novo, de uma primeira corrida de automóveis, numa distância já muito considerável, em competição de prémios, e com o mesmo entusiasmo que tais corridas despertam lá fora, nos países onde o automobilismo tomou rápido incremento.

O automobilismo apresenta duas feições muito distintas: a que interessa principalmente ao sport, e a que

oferece à exploração económica elementos de comodidade, de preço e de simplicidade mecânica.

Para quem encara o automobilismo por um lado todo prático e útil, é fácil reconhecer que o desenvolvimento do gosto pela locomoção automóvel pôde trazer para Portugal a vantagem, facilmente apreciável, de se promover a rigorosa conservação das suas estradas, muitas das quais são excellentes quanto aos seus leitos, com pontes e viaductos que podem tornar-as de primeira ordem, quando a sério se pense no aumento de riqueza que para nós representa a melhoria de todo o sistema de viação.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que se ufana de

ter defendido sempre todas as boas idéas cuja adaptação á vida portugueza signifiquem algum melhoramento incontestavel, associa-se com jubilo aos louvores que tão justamente acolheram a iniciativa do promotor da corrida de automoveis, o nosso prezado collega da *Epo-
ca*, o sr. doutor Zeferino Cândido.

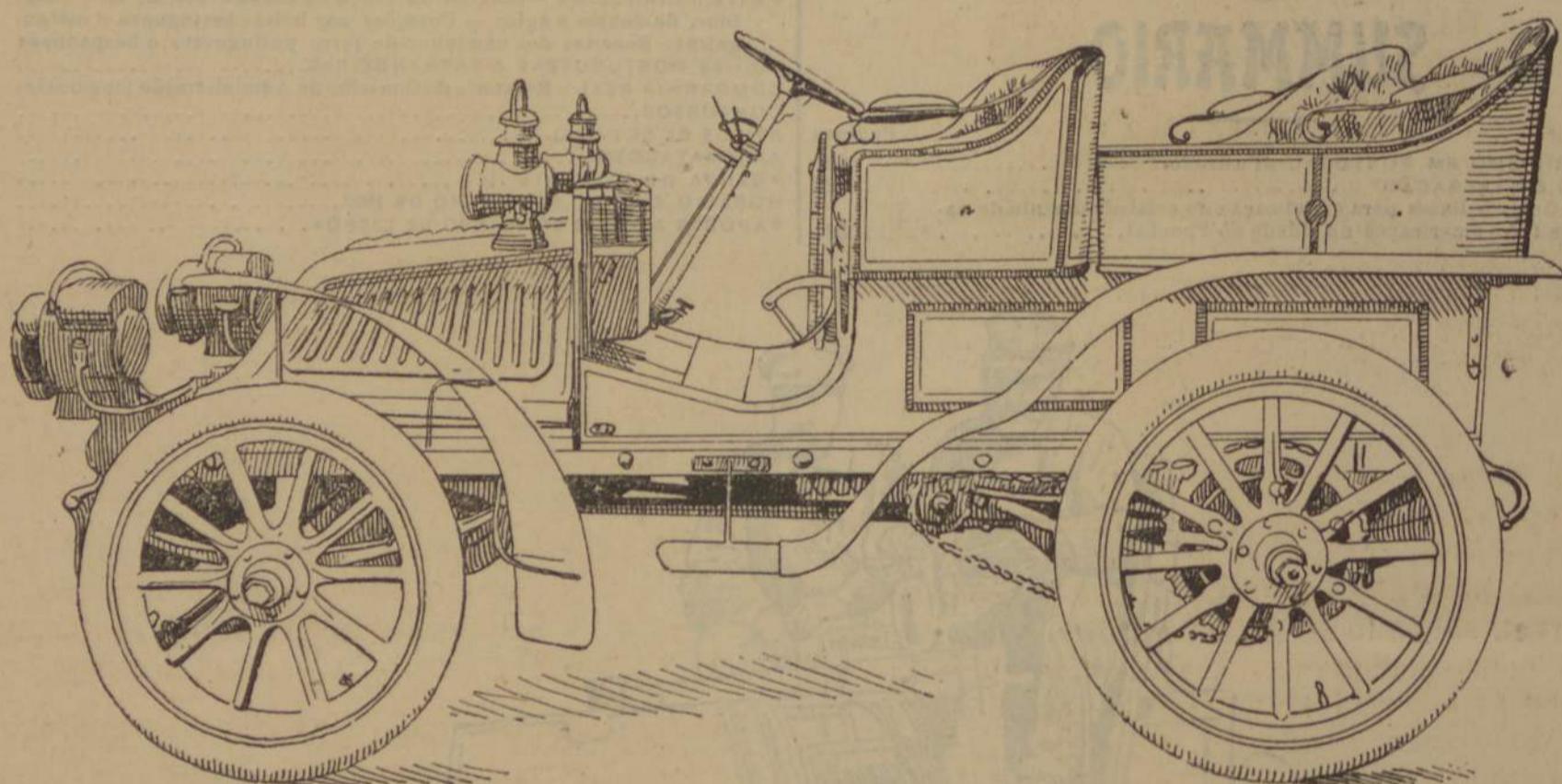
O entusiasmo publico secundou calorosamente a iniciativa particular. Foi um acontecimento digno de apreço a primeira d'essas corridas, em Portugal, primeira tambem na Peninsula.

O percurso era já muito consideravel: 270 kilometros. A importancia do combate acrecia-se da concorrencia de estrangeiros, imprimindo-lhe um caracter internacional. Vinham a ella machinas dos mais acreditados sistemas da França, dos Estados Unidos, da Italia. Vinham a ella *chauffeurs* profissionaes e dos mais celebres, entre os quaes — Giuseppe Bordino, da casa *F. I. A. T.*, de Turim, dirigindo o automovel do

Em todas as povoações por onde devia passar a corrida se notava um desusado entusiasmo, já muito antes da hora aproximada que se calculava para a passagem dos automoveis.

A's 11 horas da manhã, era já grande a multidão que se agglomerava no Campo Grande, proximo do ponto indicado para a verificação das chegadas, em frente da egreja. Na estrada passeavam alguns automoveis não inscritos, muitas outras carroagens conduzindo pessoas da primeira sociedade, numerosos cavalleiros e cyclistas. Entre os muitos photographos que preparavam os seus melhores kodaks estava um distinto reporter do jornal francez *Le Vélo*, vindo propositadamente a Portugal para a informação.

A primeira communicação telegraphica, recebida da Figueira, era das 7 horas e 56 minutos. Segundo essa informação, a partida começara ás 6 horas precisas, pela seguinte ordem de numeros de inscripção: n.º 2,



Senhor Infante D. Affonso; Abbott, da casa construtora da marca *Locomobile*, de Nova York, cujos exemplares foram apresentados pela casa Street, de Lisboa; Edmond, da casa *Darracq*, cujos exemplares a Empresa Automobilista Portugueza, de Coimbra, apresentou.

Os automoveis inscritos, entre as carroagens e motocycletas, foram em numero de 16.

O itinerario a seguir, em harmonia com o respectivo mappa fornecido aos automobilistas, era o seguinte: Figueira da Foz, Coimbra, Pombal, Leiria, Caldas da Rainha, Cercal, Azambuja, Sacavem, Estrada militar e Campo Grande, onde era o ponto terminus.

Todos os automobilistas que fizessem o percurso num prazo de tempo maximo de 10 horas, receberiam um diploma d'honra. Além d'isto haveria um primeiro e um segundo premios d'arte para cada categoria de veiculos fazendo o percurso no menor tempo, fosse qual fosse a categoria, cabendo nesse caso o premio de categoria ao automobilista que seguidamente chegasse.

Pelo ministerio do reino foram transmittidas ordens ás respectivas auctoridades para assegurarem livre passagem nas estradas aos automobilistas em carreira.

Nos logares povoados os automoveis não poderiam passar com um andamento superior a 10 kilometros á hora.

A corrida realizou-se na passada segunda-feira, 27 de outubro.

3, 4, 6, 1, 7, 8, 9, 10, 11. O intervallo de uns aos outros fôra de 2 minutos.

D'ella constava ao mesmo tempo que o *chauffeur* Edmond faltára!

Edmond é uma celebridade européa. Correu ultimamente no Paris-Vienna, onde foi o primeiro em Belfort (407 kilometros) e o segundo em Vienna, por causa d'um desarranjo que teve na sua machina. A média da sua corrida até Belfort fôra de 85,8 kilometros por hora.

Inscrito na primeira corrida de Portugal com um automovel da famosa casa *Darracq*, era para elle que se voltavam as melhores esperanças, e sobre o seu nome inicidiram as mais vivas apostas!

Todavia, grande surpresa! aos 27 minutos depois do meio dia, do meio de uma grande nuvem de poeira, aparecia, antes de qualquer outro, e entrava no Campo Grande, a *Darracq* conduzida por Edmond. Eram 12 horas e 29 minutos quando attingiu a méta, no meio de entusiasticas ovações.

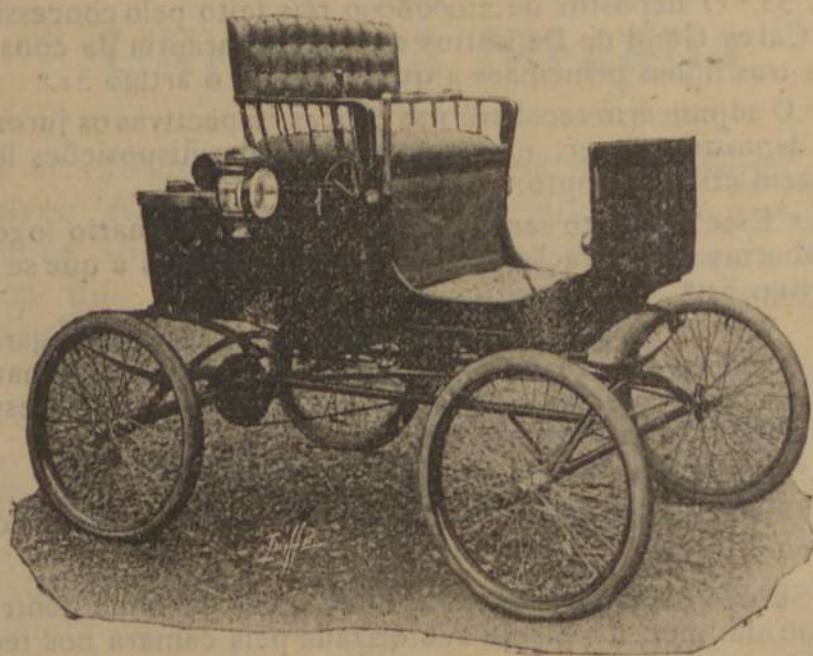
Infelizmente, Edmond não podia ser o premiado. Esclarecido o caso, soube-se que Edmond só tomara conta do seu automovel em Coimbra até onde o substituiria o dr. Tavares de Mello, isto em virtude de, á ida, ter perdido em Alfarellos o comboio que o devia levar á Figueira, a tempo.

O premio teria sido seu, se não se tivesse dado a desclassificação baseada no facto de não se ter elle apresentado no ponto de partida á hora indicada.

A 1 hora e 29 minutos chegou o automovel *F. I. A. T.*, pertencente ao Senhor Infante D. Affonso, e guiado pelo *chauffeur* Giuseppe Bordino. Ganhou o premio do minimo tempo, apesar de ter soffrido na Ameixoeira um choque com outro automovel.

A 2 horas e 43 minutos chegou o automovel guiado pelo sr. Affonso de Barros. Era uma *Darracq*, que poderia ter ganho o premio do minimo tempo, se não houvesse soffrido uma contrariedade no Lumiar: partiu se a valvula de escape. Teve ainda assim o primeiro premio da 2.^a categoria.

A 2 horas e 58 minutos chegou a motocycleta do sr. Paula. Era uma *Martinho*, com motor Buchet. Teve o primeiro premio da 1.^a categoria.



A 4 horas e meia, tendo decorrido o prazo de 10 horas depois da partida do ultimo automovel da Figueira, o jury retirou-se, considerando-se findo o certamen.

Até essa hora não apareceu o carro *Locomobile*, da casa Street, sabendo-se depois que tendo soffrido a rotura dos quatro pneumaticos foi impossivel avaliar-se a sua importancia na corrida, o que sinceramente lastimamos.

Deve-se, porém, notar que não é para surprehender este resultado. Da mesma forma que os *Darracq* são uns verdadeiros carros de corridas, resistentes, esguios, machinas de grande força, o *Locomobile* inscripto era, de preferencia, um simples carro de passeio, leve, elegante, de 4 1/2 cavallos de força apenas.

O 2.^o carro que a mesma casa havia inscrito, esse deveria ter feito todo o percurso sem difficuldade—era um *dos à-dos*, novo modelo d'este anno, de maior força; mas esse teve a fatalidade de atropelar um motocyclista que ficou tão ferido que o *chauffeur* teve de o levar a Coimbra onde ficaram as duas machinas por ambas se acharem tão avariadas como o infeliz atropelado.

Com respeito à *Darracq* Edmond, o sr. doutor Tavares de Mello tendo obtido por subscricao um premio *hors concours* de 500 francos, foi-lhe esse premio conferido muito legitimamente como conductor da machina que em menor tempo fez o percurso Figueira-Lisboa. Edmond ficou satisfeito, cedeu o premio ao seu mechanico mr. Bollé, e partiu para Paris.

Damos hoje as gravuras dos tres principaes carros: o *F. I. A. T.* (Fabricca Italiana di Automobili, Turim) logo depois da sua chegada ao Campo Grande, tendo á esquerda o *chauffeur* sr. Bordino, italiano, e á direita o mechanico francez, sr. Chatel; uma *Darracq* em que fez a corrida o *chauffeur* Edmond, e o *Locomobile* da casa Street, a que acima nos referimos, isto é, o carro pequeno.

Voltaremos a falar d'estes carros que são uma especialidade e merecem por isso uma descripção especial na secção *Automobilismo* que ha muito abrimos neste jornal.

COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Foi publicada com justos louvores officiaes pela brevidade com que sahiu, a estatistica do commercio e navegação do anno de 1901, que é uma condensação dos boletins mensaes estatisticos publicados tambem pela mesma repartição.

A estatistica alfandegaria anda e sempre andou muito mais em dia do que as outras, seja dito em sua honra.

Lancemos os olhos para alguns numeros que se condensam neste volume.

A importação geral, não contando o ouro e prata em barra ou moeda, foi de 73.297 contos tendo sido em 1900 de 75.824 » e em 1899 de 66.931 »

A exportação, não contando o ouro e prata, foi de 43.775 contos tendo sido em 1900 de 47.031 » e em 1899 de 45.095 »

Não nos foi favoravel a balança economica.

Para as colonias exportámos menos do que em 1900; 5.567 contos em vez de 8.174; e d'ellas importámos um pouco mais, 10.881 contos.

Na lista dos paizes d'onde importamos, continua a ocupar o 1.^o logar a Inglaterra e o 2.^o a Allemanha. Seguem depois os Estados Unidos, a Hespanha, a França e a Belgica.

Da Inglaterra importámos 17.646 contos, sendo:

| | |
|-------|-------------------------------|
| 9.224 | em materias primas |
| 3.227 | em fios e tecidos |
| 2.657 | em substancias alimenticias |
| 1.396 | em machinas, armas, vehiculos |
| 811 | em manufaturas diversas. |

Para ali exportámos 8.323 contos, sendo:

| | |
|-------|------------------------------|
| 1.747 | em materias primas |
| 5.986 | em substancias alimenticias. |

A nossa importação da Allemanha, que desde 1897 passou de 5.298 contos a 8.969 que attingiu em 1901, apresenta as seguintes verbas tambem dignas de menção:

| | |
|----------------------------|--------------|
| Em materias primas | 3.286 contos |
| » fios e tecidos | 1.310 » |
| » substancias alimenticias | 1.768 » |
| Machinas | 908 » |
| Manufacturas diversas | 1.657 » |

Sobreleva portanto já a Inglaterra nas mercadorias de 6.^a classe da pauta, manufaturas diversas, pois exporta o dobro para o nosso paiz.

A nossa exportação para a Allemanha tem ficado estacionaria. Em 1897 era de 2.177 contos e em 1901 foi de 2.146.

Até comprámos mais substancias alimenticias do que vendemos, pois só fizemos nesta classe 567 contos, tendo declinado de anno para anno, visto ter sido já de 627 contos em 1897.

Nos Estados Unidos comprámos 7.550 contos, sendo 3.560 de materias primas e 2.996 de substancias alimenticias. Só exportámos 611, d'entre os quaes 86 de substancias alimenticias.

Na Hespanha não ha tão grande desequilibrio. Importámos o valor de 5.333 contos e exportámos 4.432. Predominam, tanto na exportação como na importação, as verbas dos animaes vivos, cerca de 3.300 contos.

Da França importámos 5.680 contos contra 762 de exportação.

Na importação entram :

1.588 de materias primas
1.250 de fios e tecidos
1.197 de manufaturas diversas
205 de substancias alimenticias.

Pagámos o tributo da moda no valor de cerca de 2.500 contos.

A nossa exportação diminuiu bastante. Em 1901 foi de 976 contos e em 1898 de 1.011 contos.

E' para desaninar a verba de 424 contos em que se cifra a nossa exportação em generos alimenticios.

A' Belgica comprámos menos, comprámos cousas mais uteis e vendemos mais.

As importações sommam 2.403, as exportações 819, em quanto que para a França só exportamos 762.

D'este rico paiz importámos 1.750 de materias primas para artes e industrias, 145 de machinas, 154 de fios e tecidos, e vendemos-lhe 391 de substancias alimenticias, quasi tanto como para a França inteira.

Com o Brazil dá-se o caso interessante de ir diminuindo a nossa exportação e augmentando a importação.

| | |
|--------------------|---------|
| Em 1899 importámos | 1.459 |
| Em 1901 | » 2.036 |
| Em 1898 exportamos | 6.351 |
| Em 1901 | » 4.670 |

E' portanto cada vez menor a diferença.

Alguma lição se tira tambem dos numeros relativos ao movimento comercial com as colonias. Assim, Angola, para onde exportámos em 1899—3.473 contos, em 1901 só exportámos 1.740.

Examinando mais pormenorizadamente, vemos que, na classe fios e tecidos, a exportação desceu a 594 contos, de 2.208 attingiu que em 1899, tendo o logar mais baixo que houve desde 1897 em que foi de 1.163.

Basta isto para explicar as dificuldades com que está luctando a industria algodoeira.

Nas outras colonias não ha alterações importantes. Importou-se menos de Cabo Verde; importou-se mais da Guiné e exportou-se para ali menos; continua o augmento regular de exportação para S. Thomé e Príncipe, indicador do desenvolvimento e civilização d'aquele ricas ilhas; augmentam lenta mas regularmente as importações de Moçambique, mas tem movimentos bruscos e discordes as exportações, mercê da guerra sul-africana.

Da India portugueza até faz pena falar; importámos 10 contos e exportámos 27. E assim continuaremos em quanto não houver uma carreira de navegação para aquele estado.

Macau e Timor dá-nos tambem 9.700\$000 mil réis de exportação e leva-nos 3 contos de importação.

(Continúa).

PARTÉ OFFICIAL

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

2.ª Repartição

**Bases para a adjudicação do estabelecimento
de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal**

**Condições relativas aos prazos de construcção, deposito de garantia,
penalidades e legislação applicavel.**

(Conclusão)

Art. 31.º No prazo de tres meses a contar da data do *Diario do Governo*, em que fôr publicado o decreto de approvação d'este contracto, submetterá o concessionario á approvação da camara os projectos das tres linhas principaes que a camara deseja que se

estabeleçam em primeiro logar, de preferencia a quaequer outras, a saber :

1.º Da entrada da cidade á estação do Caminho de Ferro do Monte, na Rua do Pombal;

2.º Da entrada da cidade ao Ribeiro Seco, Hotel Reid;

3.º Ainda da mesma origem ao Largo do Socorro.

§ unico. Os trabalhos de construcção d'estas tres linhas principaes deverão co neçar no prazo de sessenta dias, a contar da data da approvação dos respectivos projectos e ficarem completamente concluidos no prazo de doze meses, a contar da mesma data.

Art. 32.º Além das tres linhas principaes mencionadas no artigo antecedente poderá a empresa estabelecer simultaneamente ou successivamente quaequer outras que julgue convenientes, submettendo préviamente os respectivos projectos á approvação da camara.

Art. 33.º O deposito de 2.000\$000 réis feito pelo concessionario na Caixa Geral de Depositos servirá de garantia da construcção das tres linhas principaes a que se refere o artigo 31.º

§ 1.º O adjudicário receberá nas epochas respectivas os juros que o seu deposito vencer, na conformidade das disposições legaes que regem esse assumpto.

§ 2.º Esse deposito será entregue ao concessionario logo que sejam abertas á exploração as tres linhas principaes a que se refere o artigo 31.º

Art. 34.º Entregue que seja o deposito, servirá de garantia para a camara, da execução das presentes condições, o material fixo e circulante de todas as linhas que a empresa tenha estabelecido, quer se achem ou não em exploração.

Art.º 35.º A concessão caducará :

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados na condição 31.º e seu § unico;

2.º Se não começar a exploração de qualquer linha dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pela camara nos termos do artigo 24.º;

3.º Se, iniciada a exploração de qualquer linha, o concessionario interromper por espaço superior a um mez;

4.º Se o concessionario deixar de cumprir alguma das condições a que fica obrigado.

§ unico. Caducando a concessão pelo não cumprimento da clausula 31.º e seu § unico, reverterá para a camara o deposito de garantia de que trata o artigo 33.º

Art. 36.º Nos casos previstos no artigo antecedente a camara porá em hasta publica, e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração das linhas da empresa pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pelo concessionario primitivo, como tambem todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto o concessionario primitivo todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e materiaes.

§ 1.º O preço da arrematação será entregue á empresa concessionaria, segunda outorgante, depois de deduzidas quaequer despesas que a camara tiver feito, incluindo as de fiscalização.

§ 2.º Se dentro de seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados á camara sem indemnização alguma, e o contracto rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 3.º Exceptuam-se das disposições d'este artigo os casos de força maior, devidamente comprovados, podendo a camara prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Art. 37.º O concessionario fica sujeito :

1.º As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e concessão das obras, como ao estado da officinas, estações e dependencias das linhas ferreas;

2.º As leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, na parte applicavel, e em especial a todas as condições prescriptas nos regulamentos que forem decretados sobre a exploração, polícia e conservação de caminhos de ferro americanos.

Art. 38.º O concessionario, seus agentes, empregados e operarios, ficam sujeitos em tudo que disser respeito á construcção e exploração, ás leis e regulamentos do paiz.

Art. 39.º As questões que se suscitarem entre a camara e a empresa sobre a interpretação ou execução do contracto, em tudo quanto se não refira a assumtos technicos relativo á execução das obras, serão decididas pelos competentes tribunaes do Contencioso Administrativo.

Art. 40.º A séde da empresa será no Funchal, e os seus estatutos serão submettidos á approvação do Governo, sem prejuizo das mais formalidades a que por lei são obrigados.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes por preços reduzidos, Porto-Aveiro — mais uma edição das duas tarifas de Companhia Real, n.º 3 e P. 10 de grande velocidade, para bilhetes nestes percursos, para viagens nos comboios tramways e nos curtos.

Em nada diferem estas tarifas das actuais, que distribuimos com a nossa folha de 1 de julho passado senão na inclusão do novo apeadeiro de Vallega que é amanhã aberto, e que originou a publicação d'esta reforma das tarifas.

LINHAS DA IRLANDA

O sr. Joseph Tatlow, director do *Midland Great Western Railway*, fez uma comunicação muito interessante ao Instituto dos Engenheiros Civis da Irlanda ácerca dos progressos realizados pelos caminhos de ferro irlandeses nos últimos dez annos.

A despeito d'uma diminuição de 4,29 % da população da Irlanda, e ao passo que durante o mesmo periodo a população da Inglaterra aumentava 9,13 % e a da Escocia 4,69 %, esses progressos foram admiravelmente regulares e importantes.

A diminuição da população irlandesa provém de ser a Irlanda pobre e não encontrarem os seus habitantes na sua terra natal os suficientes meios de subsistência, ao passo que a Inglaterra e a Escocia, ricas e prospertas, offerecem aos que as habitam todas as condições d'um conforto sempre crescente.

A diminuição da população da Irlanda nos últimos dez annos foi de 202.000 almas, e a emigração de 433.000 individuos. Se esta emigração não se houvesse produzido, teria havido um excedente de população em numero de 230.000 almas, ou seja aproximadamente 5 %, quando a Escocia accusa apenas 4,69 %.

Em 1890 o capital empregado nas linhas ferreas da Irlanda era, em numeros redondos, de 37.298.000 libras sterlinas. Em 1900 attingiu 39.369.000 libras sterlinas, o que representa um aumento de 5 1/2 %. Durante o mesmo periodo, o aumento na Inglaterra e na Escocia foi respectivamente de 18 e de 22 %. Mas convém notar que, pelo que respeita á Irlanda, os numeros acima indicados não representam a despesa total, pois além d'essas cifras o governo concedeu 1.500.000 libras sterlinas como subsidio de linhas ferreas, o que tudo representa para os caminhos de ferro da Irlanda um aumento de capital que se eleva a quasi 10 %.

Pelo que respeita á progressão considerável da Escocia, essa progressão resulta evidentemente do sistema custoso de linhas subterrâneas que existe em Glasgow. Os subsídios do governo foram principalmente distribuídos pelas linhas dos distritos de Connemare, Achill, Kerry e Donegal, onde a população está muito disseminada e o trafego é pouco.

Estas linhas designadas pelo nome Balfour-lines são exploradas e custeadas pelas companhias existentes, e largamente teem contribuido para desenvolver o movimento dos *touristes* pelas costas pittorescas da Irlanda e o trafego do peixe que de 1890 a 1900 aumentou na proporção de 100 %. A construcção d'estas linhas foi em grande parte feita pelo governo, mas nella tiveram as companhias uma larga intervenção nas despesas.

As linhas Balfour foram construídas sob um projeto de caminhos de ferro ligeiros, e nesta base é que o

governo interveiu; mas as companhias acharam melhor construir-as por uma maneira mais solida, e como extensão da sua propria rede permittindo a circulação de um material pesado, o que representava um grande beneficio para as regiões que essas linhas atravessavam.

Referindo-se ao capital do primeiro estabelecimento, o sr. Tatlow cita o facto bem notável do aumento regular do material rolante, contrastando com uma continua diminuição da população. Durante os ultimos dez annos o material das companhias irlandezas foi aumentado com 118 locomotivas, 541 carruagens de passageiros, 3.862 vagons, o que tudo representa uma despesa de 1.000 000 de libras sterlinas.

Durante o mesmo periodo a percentagem do aumento do material para Inglaterra foi de: locomotivas 31 %; carruagens, 30 %; vagons, 30 %. Para a Escocia foi: locomotivas, 29 %; carruagens, 34 %; vagons, 36 %. Para a Irlanda foi: locomotivas, 17 %; carruagens, 22 %; vagons, 26 %.

O numero total dos passageiros transportados era em 1890 de 21.400.000, e em 1900 foi de 27.600.000, o que representa uma diferença para mais de 29 %.

As receitas aumentaram 19 %.

O numero dos passageiros, comparado com a cifra da população, mostra que o numero de transportes por habitante aumentou durante aquelle mesmo periodo, 55 % na Escocia, 26 % na Inglaterra e 35 % na Irlanda.

O aumento da receita pelo trafego dos volumes pequenos foi de 63 % na Irlanda, 53 % na Escocia, e 50 % na Inglaterra.

O aumento da venda de bilhetes de assignatura foi de 40 % na Irlanda, de 38 % na Inglaterra e 49 % na Escocia.

O aumento no serviço das mercadorias elevou-se a 20 % na Irlanda, 27 % na Inglaterra e 35 % na Escocia, comprehendendo-se nas mercadorias os produtos das minas, em primeiro lugar o carvão; ora o trafego dos productos de minérios em 1900 representa 22 % e 27 % da receita total para a Inglaterra e para a Escocia e apenas 5 % para a Irlanda. No que respeita ás outras mercadorias, a Irlanda acha-se á cabeça do rol com um aumento de 16,96 %, ao passo que a Escocia apenas accusa 7,47 %, e a Inglaterra patenteia uma diminuição de 0,32 %.

No conjunto das receitas o aumento representa respectivamente 31, 36 e 32 % para a Inglaterra a Escocia e a Irlanda, o que significa muito para a Irlanda, se tomarmos em linha de conta o aumento da população nos dois primeiros paizes.

No capitulo das despesas de exploração a Irlanda teve um aumento de 29 %, o que representa 56 a 60 % da receita bruta; as cifras correspondentes foram respectivamente de 64 a 62 %, e de 52 a 57 %.

A receita líquida aumentou na Irlanda 12 % contra 7 % na Inglaterra, e 23 % na Escocia, permittindo aplicar ao capital um juro de 3,89 %. Na Escocia e na Inglaterra o capital é retribuido com o juro respectivo de 4,12 % e 4,02 %.

NOTAS DE VIAGEM

IV

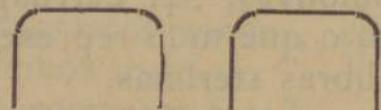
O electrico do Burgdorf — Interlaken

Antes de deixar o delicioso lago de Thun, deixem-me falar-lhes do caminho de ferro electrico de Thun a Burgdorf (como se diz em alemão) ou de Thoune a Berthoud, como em francez, o que faz sua diferença.

Fui muito de propósito percorrel-a para ver o serviço, não porque seja extraordinariamente interessante o canto d'Emmenthal que ella porcorre, em que a principal curiosidade consiste no traço pittoresco dos camponezes.

A energia é transmitida por dois grossos cabos aéreos, sustentados, lateralmente à linha, por postes em que outros cabos atravessam — tal qual como no centro de Lisboa.

Em vez do trolley, ou rolador, os veículos tem duas ordens de armação de cobre em forma de



que tomam a corrente nos fios e a transmitem aos motores, alojados na parte inferior dos carros, sendo dirigida a manobra por um conductor que vae no compartimento da frente, reservado para esse fim.

Em cada comboio vae um carro motor por cada três veículos, isto é, no comboio em que eu ia funcionava o carro da cabeça e o 4.º, indo o 2.º, 3.º, 5.º e 6.º em descanso. Como todos os carros são motores, no caso de se avariar algum dos que vão em serviço, passa um dos outros a entrar em funcções.

E' esta a primeira linha eléctrica de via normal da Suissa e está fazendo excelente serviço.

A marcha é regular como a d'um caminho de ferro a vapor, tendo a vantagem da ausência do fumo e dos solavancos. Atinge-se em patamar 40 quilometros por hora, com dois pesados carros engatados ao do motor.

Num pequeno armário vae um contador de velocidade em que vi, na subida de uma rampa forte e em curva, marcar 30 quilometros à hora.

Os comboios de passageiros, nesta linha, são todos movidos por electricidade; nos de mercadorias applica-se ainda a máquina de vapor.

Aqui está um exemplo que podia ser seguido, aplicando-se este sistema de tracção a todas as linhas actuais onde não tenham que circular grandes expressos ou comboios de grande peso.

Nas nossas de Cintra e Cascaes, na da Figueira, nas de via reduzida, Vizeu, Guimarães, Povoa e Mirandela, nos comboios tramways de Sacavem, este processo seria adaptável e creio que com vantagem das companhias e do público.

Tenho já sido profeta em vários melhoramentos que hoje estão adoptados, e não me parece necessário a sciencia da menina d'Arroyos ou do famigerado curandeiro Eduardo Silva para predizer que não virá longe esta transformação.

Partindo de Thun, quer pelo encantador lago, no vapor que o percorre em 2 horas, quer pela linha ferrea, em hora e meia, nos expressos (que como se vê, não são de grande rapidez, visto que andam à razão de 20 quilometros apenas) chega-se a Interlaken, a luxuosa estação de verão, centro principal de excursões na Suissa.

Quem ha 13 annos viu esta pequena cidade e a vê agora encontra-lhe uma transformação por tal forma extraordinaria que não a reconhece.

Interlaken era então uma rua apenas, ladeada de hoteis e armazens de bijutarias de fabricação local, instalados em pequenas barracas.

Hoje, da grande arteria antiga, ao lado do qual se construiu um vasto parque, irradiam, para o sul, numerosas ruas, bellas avenidas ensombradas, uma cidade nova que se estende até a base da grandiosa Jungfrau cujos pináculos cobertos de neve eterna constituem o encantador panorama formando o fundo do surpreendente quadro que se desfruta de qualquer ponto

da cidade, mesmo passeando no animado Höheweg, e rua principal.

Interlaken tem ainda por complementos as duas cidades de Unterseen e Mutten, e mais afastados Bönigen e Wilderswyl, povoações muito interessantes, e os parques de Rügen, que se prestam maravilhosamente para um passeio a cavalo, em trem, ou de bicicleta.

Quem quiser subir montanha, não por perigosas escarpas, mas por aminho feito, agradável e ensombrado, tem o Harder, ao norte da cidade, onde encontra, já a meia encosta, restaurantes e refrescos, e no alto, a 1.216 metros, bello hotel.

E já que falei d'hoteis d'Interlaken, é bom dizer-se que os ha ahi para todos os preços e condições sociais, desde o Victoria, o Suisse e o Metropole, que são d'um luxo extraordinario, verdadeiros palacios, até os mais modestos e economicos.

E deve-se dizer que aindassim os preços, pelo menos no Schweizerhof em que me alogei, são razoaveis em relação ao bello serviço d'apartamentos e comida.

Reunidos todos os hoteis, ha na cidade alojamento para 3.000 pessoas.

O centro de reunião da cidade é o Kursaal, onde se dão primorosos concertos duas vezes por dia, e no Höheweg onde, num coreto, toca diariamente uma banda musical das 10 1/2 ás 11 1/2.

Não ha omnibus de carreira nem tremvias.

Os trens são caríssimos, como em parte alguma. Uma hora de carro de um cavalo custa 4 francos, e 8 francos se fôr a dois cavalos.

E' d'esta elegante cidade que se parte para a volta da Wengernalp, excursão que em tempo eu fiz em trem, e aqui descrevi, e hoje se realiza muito mais completa em caminho de ferro, parte movido por vapor, de adhesão e cremalheira, e parte por electricidade.

Falaremos d'estas linhas e d'outras com que se consegue subir ás mais altas cumiadas do Oberland de Berne.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Recebemos a seguinte carta :

Sr. Redactor

Banco do Conde Barão, 31.

Meu caro senhor : Eu acredito nos jornaes como num breviario.

Ora a semana passada li nas *Novidades* e outras folhas que desde o dia 27 havia carros electricos a vintem para o Intendente. Nesse dia, tendo que ir aos Anjos tratar d'um negocio de certa urgencia, disse comigo : — calha bem; vou nos taes carros novos, em que poupo 10 réis. E vim para este largo esperar. Eram 8 da manhã.

Esperei, esperei, e os carros sem aparecerem. O dia foi se adeantando, a fome apertava e eu não queria sair d'aqui para não perder o carro. Resolvi me a mandar a casa buscar o almoço, que devorei aqui, sobre o banco, esperando sempre ver surgir o cumprimento da promessa da companhia carris.

E elles sem aparecerem. Cá me conservei, chegou a noite, e mandei buscar o jantar, sempre de olho à mira para os lados da Esperança. Nada !

Fez-se noute, noute amena, de atmosphera limpa e temperatura agradável.

E' pela noute talvez que elles começam, dizia eu; e esperei mais, até que adormeci.

Acordei ao despontar do dia ao toque da primeira badalada d'um electrico, e olhei-o sobresaltado. Era para o Intendente.

Perguntei se era dos especiaes a vintem e o conductor respondeu-me delicadamente que fosse para o inferno e chamou-me qualquer coisa.

Resolvi então esperar, sempre confiado em ver aparecer o promettido carro, e seguindo o mesmo processo da vespera, passou-se todo o dia e a noite, e hon tem, e hoje e cá estou ainda.

Mas sr. redactor, os dias vão passando e o que não passa é o maldito electrico de vintem! E eu não posso mais; por isso lhe peço me diga se a companhia enguli a promessa, ou se fui eu que enguli a peta. Ou finalmente em que dia começa o tal novo serviço, porque a coisa, agora, vae sendo para mim séria, visto que amanhã é sabbado e eu preciso ir a casa mudar de roupa, o que não posso fazer aqui. E tenho que ir aos Anjos onde continua a esperar-me o negocio de certa urgencia.

O que lhe posso assegurar é que elles ainda não passaram e espero que V. dê todo o credito a esta minha affirmation, porque lhe escrevo d'um banco, que me tem servido de sofá, mesa de jantar e leito ha cinco dias.

Seu constante leitor
Francisco Ingenuo.

Não sabendo que responder ao nosso estimavel e paciente leitor, remettemos o seu pedido ás *Novidades* que foi o primeiro jornal que deu a noticia.

Este nosso estimado collega talvez lhe responda.

Exposição de St. Louis

A exposição que devia realizar-se no proximo anno, de abril a outubro, na capital da Luisiania, Estados Unidos, ficando transferida para eguaes mezes de 1904, e á qual está convidada a ir a imprensa de todos os paizes e com ella a portugueza, nas pessoas dos membros do congresso das associações de imprensa, que ali se deve effectuar em setembro, será mais uma manifestação imponente de grandiosidade d'aquelle paiz.

O *Boletim da Exposição* que nos foi enviado dá já a conhecer a sumptuosidade de alguns dos edificios que estão sendo installados, quer pela commissão da exposição sob a direcção do distincto architecto, thesoureiro da commissão installadora, o sr. Wm. H. Thompson, quer pelas commissões dos diferentes paizes.

A *Prensa*, o importante jornal argentino, terá na exposição um luxuoso palacio com salas de recepção para os jornalistas visitantes.

O palacio das artes liberaes será uma construccion grandiosa. A sua architectura e ornamentação tornal-hão d'uma magnificencia extraordinaria, ocupando uma area de 525 por 750 pés ou seja uns 400.000 pés quadrados (120.000 metros);

O seu custo está orçado em 1.000 contos de réis (1.000.000 dollars).

O palacio das industrias diversas, que forma o grupo principal e se compõe de quinze grandiosos edificios, custa, só por si, 604 contos da nossa moeda, apesar de ser construido de ferro e a conhecida *staff* como os edificios da ultima exposição parisiense. As suas dimensões são 366 metros por 160, ou cerca de 6 hectares.

O palacio da industria de transportes, erigido pelos architectos, srs. Widmann Walsh & Boisselier é tambem uma imponente construccion em galeria envídraça-

da, tendo no seu corpo central e nas faces lateraes altas e bem lançadas arcarias ricamente ornamentadas que lhe dão uma elegancia extraordinaria.

A exposição será dividida em 14 secções, a saber: educação, bellas artes, artes liberaes, manufacturas, machinaria, electricidade, meios de transporte; horticultura, florestas, minas e metallurgia, caça e pesca, antropologia, economia social, cultura physica.

Os creditos autorizados pelo governo federal, pela cidade de S. Luiz, corporações e estado de Missouri elevam-se já a 17.500.000 dollars ou 17.500 contos de réis.

Voltaremos a ocupar-nos d'esta extraordinaria festa com a qual o estado da Luisiania commemora o centenario do resgate feito pelos Estados Unidos à França dos vastos territorios que constituem aquella província que hoje se divide em 14 estados e representa com uma area de tres milhões de kilometros quadrados, ou aproximadamente um terço da area total da União Americana.

Apedrejadores de comboios

No registo dos apedrejamentos de comboios, que continuam a dar-se com a maxima regularidade, houve a lamentar mais recentemente aquelle que atingiu um dos membros do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, o nosso prezado amigo e illustre collaborador sr. Fernando de Sousa.

Este cavalheiro ia com sua familia para Evora. Um das pedras arremessadas fez em estilhas uma vidraça do compartimento que o nosso amigo ocupava, e chegou a causar-lhe um ferimento no pescoço.

Procedendo-se a investigações, soube-se que os malfeiteiros trabalhavam nas propriedades do sr. José Maria dos Santos, e ahí foram presos, confessando o crime com grande cynismo.

Outro apedrejamento se deu contra o comboio n.º 8 na passagem de nível á Ademaria, proximo de Coimbra. D'esta vez iam sendo victimas os srs. Affonso Costa, que foi deputado pelo Porto, e Thomaz Pizarro, funcionario superior da Caixa Geral de Depositos. Das pedras que entraram na carruagem onde vinham aqueles cavalheiros, algumas pesavam 500 grammas.

A policia, tambem d'esta vez, conseguiu capturar os criminosos, que são rapazes de 18 e 19 annos.

Na linha do Porto á Povoa e Famalicão, deu-se outro facto criminoso, que motivou apenas um atraso de comboio, mas que bem grave desastre poderia ter originado: sobre os carris tinha sido collocada por mão criminosa um pedregulho medindo 90 centímetros de comprimento por 45 de largo!

Ao fim de muitas recriminações, advertencias, supplicas e invectivas, o governo resolveu-se a tomar algumas providencias para a repressão de tão revoltantes attentados. Pelo ministerio do reino foi expedida uma circular aos governadores civis dos districtos servidos por caminhos de ferro, mandando que tales crimes sejam considerados como verdadeiros attentados contra a ordem social, e portanto sujeitos á lei especial de 13 de fevereiro, que os regula. Tambem foram dadas ordens para que alguns agentes da auctoridade circulem nos comboios das diversas linhas, podendo fazer parar a machine em qualquer ponto onde se dê novo attentado.

A *Gazeta dos Caminhos de ferro* regosija-se com este resultado, embora um pouco tardio, dos avisos repetidos que dirigiu ao governo.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Julho

| | (Valores em mil réis) | |
|---|-----------------------|------------|
| Importação para consumo | 1902 | 1901 |
| I — Animaes vivos | 1.915.269 | 1.819.163 |
| II — Materias primas para as artes e industrias | 15.299.770 | 15.377.562 |
| III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras | 3.930.641 | 4.089.924 |
| IV — Substancias alimenticias | 5.960.321 | 8.442.565 |
| V — Apparehos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos | 2.130.310 | 3.112.491 |
| VI — Manufacturas diversas | 2.604.908 | 2.756.402 |
| Taras | 51.183 | 51.021 |
| Total | 31.892.402 | 53.649.128 |
| Exportação nacional e nacionalizada | | |
| I — Animaes vivos | 1.985.260 | 2.136.764 |
| II — Materias primas para as artes e industrias | 3.385.658 | 3.620.312 |
| III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras | 584.759 | 740.838 |
| IV — Substancias alimenticias | 9.175.761 | 8.736.008 |
| V — Apparehos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos | 71.539 | 56.699 |
| VI — Manufacturas diversas | 1.014.276 | 1.102.222 |
| Total | 16.217.253 | 16.392.843 |

PARTÉ FINÂNCIÉIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de outubro de 1902.

A liga contra a renovação do tratado de commercio vigente entre Hespanha e Portugal encontrou voz no parlamento do vizinho reino, sob o pretexto, mais ou menos fundamentado, de serem algumas das clausulas d'esse tratado prejudiciaes aos interesses da província de Badajoz ou, para sermos mais exactos, aos interesses dos criadores de gado que exercem a sua industria naquella província.

A resposta do governo á interpellação, que sobre o assumpto lhe fizeram, foi concludente, pois declarava que, sendo o tratado favoravel á Hespanha no dobro quasi dos artigos em que o era a Portugal, não havia razão para uma denuncia que, favorecendo os interesses de uma província, iria sacrificar os das restantes; — e isto tanto mais, quanto (affirmava o ministro) o governo portuguez estava nas melhores disposições de se prestar a um protocolo adicional, que, a troco de vantagens reciprocas, harmonizasse as coisas em proveito commun.

Ora, são essas vantagens reciprocas a exarar no protocolo, que nos cumpre estudar e debater com o maximo cuidado. Registemos, em todo o caso, a affirmativa official do governo hespanhol, — de que os artigos do tratado que lhe impugnam são favoraveis ao seu paiz duas vezes mais que ao nosso. E' uma circunstancia preciosa, que nos deixa em excellente campo para as reclamações que houvermos de fazer, isto é, para os favores que as nossas competentes corporações mercantis aconselharem ser util e opportuno pretender.

Este protocolo, que nos é insinuado, e a que nós, sob devidas compensações, devemos subscrever, vem mesmo a talho de foice para pactuarmos com os nossos vizinhos um acordo especial que proteja devidamente a industria rolheira da peninsula. As crises por que esta industria tem passado em Portugal são do domínio publico, tanta vez a imprensa se tem ocupado d'ellas; e agora mesmo, no reino vizinho, onde a mesma industria enferma do mesmo mal, comícios se levam a effeito pedindo aos poderes publicos remedio nas pautas contra a exportação da cortiça em prancha. Lá como cá, está-se vendo, os interesses são os mesmos e a razão das queixas a mesma é: Os paizes estrangeiros que não produzem a cortiça, mas que a importam, como materia prima, para a elaboração das suas multiplicadas fabricas, facultam entrada livre, note-se bem, entrada livre ao artigo em bruto, sobre-

carregando, ao mesmo tempo, de direitos as rôlhas laboradas e exportadas de Hespanha e de Portugal.

O remedio parece portanto simples e de commum proveito para os dois paizes da peninsula: Nós, Portugal, somos o primeiro paiz productor de cortiça, já na quantidade já na qualidade, vindo, imediatamente após a Hespanha, e a seguir, por escala descendente, a Argélia, a França e a Italia. Liguemo-nos pois, nós e os nossos vizinhos, applicando á exportação pelos nossos portos, da cortiça em bruto, um direito equivalente áquelle que incide sobre as rôlhas peninsulares, no paiz onde elles mais taxadas são. Esta idéa, que nos parece excellente e que vem da propria Hespanha, não nos parece nem exorbitante nem de difícil pratica.

Depois, a nossa posição a este respeito é tanto mais apreciavel e lisongeira, que a peninsula produz a cortiça melhor, e isto, na proporção do triplo da que produzem os restantes paizes a que nos referimos. Por outro lado tambem, lembremo-nos que, pela multiplicidade das applicações a que se amolda e que a industria cada vez mais desenvolve, a cortiça é um genero deveras precioso e de uma utilidade incontestavel em todos os paizes manufactores. Depois dos vinhos, é ella, em Portugal, a primeira riqueza exportativa. Sejam estas considerações sempre presentes no espirito dos negociadores das bases do projectado protocolo a que nos referimos quando nelle se houverem de intercalar as necessarias providencias para a protecção efficaz e definitiva das industrias rolheiras da peninsula, que não poucos captaes teem absorvido e que sustentam uma massa operaria digna de toda a protecção.

*

Precedendo a devida convocação, effectuou-se a assembléa geral extraordinaria do Banco Commercial de Lisboa, sendo a ordem da noite a alteração dos estatutos do mesmo banco.

Lida e aprovada a acta da reunião precedente, alguns accionistas propuseram que as alterações em projecto fossem impressas e distribuidas pelos membros da assembléa, afim de que elles as pudessem estudar e apreciar préviamente.

Sendo aprovada esta proposta e não havendo outro assumpto a tratar, levantou-se a sessão, ficando a nova reunião convocada para o dia 4 do proximo mez de novembro.

A bolsa na quinzena:

Valores do Estado.—As inscrições tiveram bom mercado e boa procura, subindo sempre em preços, que agora ficam a 40,05 para assentamento, e 39,80 para coupon. Em obrigações só as de 4 1/2, 88 é que tiveram movimento apreciavel, mantendo sempre a cotação de 56.500, tanto para assentamento como para coupon.

Acções de bancos e companhias.—Foi bastante procurado, d'esta vez, o papel bancario, mas a offerta falhou á procura, principalmente para os Bancos de Portugal e Commercial de Lisboa. O realizado foi, para o primeiro entre 151.150 e 150.900, e para o segundo 138.000. Do Banco Lisboa & Açores houve vendas insignificantes a 125.500 e do Ultramarino algumas de maior monta entre 117.500 e 118.000.

As acções dos Tabacos estiveram d'esta vez mais frouxas, baixando o preço de 138.700 em 16 para 138.000 em 29. Com as dos Phosphoros deu-se o contrario: movimento mais animado e alta para 80.700.

Obrigações do Credito Predial.—Continuaram a ser procuradas as de 5 % de preferencia aos outros typos, mantendo-se firme a cotação de 192.500.

Obrigações da Companhia Real.—Manteve-se ainda a procura para as do 2.º grau, que oscillaram entre 35.000 e 35.900. Das do 1.º grau, operações quasi nullas, a 81.800 e 81.400.

Empresas africanas.—As acções da Companhia de Moçambique estiveram fluctuantes entre 9.300, 9.250 e 9.200. As da Zambézia foram mais procuradas, fazendo-se operações a 4.900, 4.950, 5.100, 5.250 e 5.050. As obrigações «Através d'Africa» tiveram movimento muito soffrivel, subindo os preços de 93.300 em 16 para 94.700, cotação a que ficaram em 29.

Nada mais de importante a notar.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|---------|------------------------------------|
| Londres 90 d/v .. | 42 1/2 | 42 1/16 | Desconto no Banco de Portugal..... |
| » cheque .. | 42 1/8 | 42 | 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v | 674 | 676 | No mercado..... |
| » cheque | 680 | 682 | Agio Buenos Ay- |
| Berlim 90 d/v | 274 | 276 | res |
| » cheque.... | 278 | 279 | Cambio do Brazil..... |
| Francfort 90 d/v .. | 274 1/2 | 276 1/2 | Premio da libra |
| » cheque .. | 278 1/2 | 279 1/2 | 1 1/16 |
| Madrid cheque ... | 850 | 860 | 1 1/2 560 |

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

| BOLSAS | OUTUBRO | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Inscrições de assent. coupon | 39,20 | 39,30 | 39,28 | 39,45 | 39,50 | 39,50 | 39,67 | 39,60 | 39,60 | 39,60 | 39,55 | 40,05 | 40,20 | 40,18 |
| Obrig. 4% 1888..... | 21.900 | — | — | — | — | 21.800 | 21.800 | 21.750 | 21.750 | 21.750 | — | 21.750 | 21.750 | — |
| » 4% 1890 assent..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4% 1890 coupon .. | 48.900 | — | — | — | — | — | 48.800 | — | 48.800 | 49.000 | — | — | 47.000 | — |
| » 4 1/2 % assent..... | 57.600 | 56.400 | — | — | — | — | — | — | — | 56.500 | 56.500 | — | 56.500 | — |
| » 4 1/2 % coup. int.... | — | 56.500 | — | 56.500 | 56.500 | 56.300 | — | 56.500 | — | 56.000 | 56.500 | — | — | 56.300 |
| » 4 1/2 % externo..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Tabacos coupon.... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções B. de Portugal..... | 151.000 | 151.000 | — | 151.000 | 151.000 | 151.000 | — | 151.100 | — | 151.000 | 150.900 | 150.900 | 151.200 | 151.200 |
| » Commercial..... | 138.000 | — | 138.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » N. Ultramarino.. | 117.500 | 117.500 | 117.500 | — | 117.500 | 117.500 | — | — | 117.500 | 117.500 | 118.000 | — | 119.500 | — |
| » Lisboa & Açores. | — | — | — | 125.500 | — | — | — | — | — | 125.500 | — | — | 126.000 | — |
| » Tabacos coupon .. | 133.700 | 138.500 | — | — | 138.300 | 138.000 | — | 138.000 | 138.000 | 138.000 | 138.000 | — | 137.800 | — |
| » Comp. Phosphoros. | 80.800 | 80.500 | 80.300 | — | 80.500 | 80.500 | 80.500 | 80.500 | 80.500 | 80.500 | 80.600 | 80.700 | 80.800 | 80.700 |
| » Real..... | 24.300 | — | — | 24.500 | — | — | 24.200 | — | 24.000 | — | — | — | — | 24.000 |
| Obrig. prediaes 6% | 95.000 | 95.000 | 95.000 | — | — | — | — | 95.500 | — | — | — | 95.500 | — | — |
| » 5% | 92.500 | 92.500 | 92.400 | 92.650 | 92.00 | 92.500 | 92.500 | 92.500 | 92.500 | 92.650 | 92.500 | 92.500 | 92.500 | 92.500 |
| » Comp. Phosphoros. | — | 92.000 | 92.200 | — | 92.200 | 92.200 | 92.200 | 92.200 | 92.200 | 92.000 | — | — | 92.000 | 91.800 |
| » C. Real 3% 1.º grau | — | — | 81.800 | — | — | 81.400 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 3% 2.º grau | — | 35.900 | 35.800 | 35.650 | 35.900 | — | 35.800 | — | 35.450 | 35.500 | 35.550 | — | — | 35.700 |
| » C. Nacional | — | — | — | — | 62.000 | — | 62.000 | — | 62.000 | — | — | 62.500 | — | — |
| » Atravez Africa..... | 93.300 | — | 93.700 | — | — | 93.700 | — | 94.000 | 94.400 | 94.700 | 94.700 | — | 94.700 | 94.800 |
| Paris: 3% portuguez..... | 32,50 | 32,25 | 32,50 | 32,35 | 32,65 | 32,07 | 31,70 | 32 | 31,80 | 31,87 | 31,82 | 31,80 | 31,65 | — |
| Acções Companhia Real.... | 106 | — | 105,50 | 106,50 | 104,50 | 103,50 | — | 103 | — | 102 | 102 | 102 | 104 | — |
| » Madrid Caceres..... | 35,50 | 36 | 36 | 35 | 35 | 33 | 35 | 33 | 33,75 | 35 | 34 | 34 | 34 | — |
| » Norte de Hespanha.. | 228 | 224 | 224 | 213 | 206 | 208 | 208 | 212 | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid Zaragoza..... | 359 | 354 | 355 | 347 | 339 | 337 | 339 | 347 | — | — | — | — | — | — |
| » Andaluzes..... | 222 | 219 | 219 | 212 | 210 | 203 | 208 | 214 | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | 354 | 354 | 353 | — | 355 | 356 | 355 | 356 | 356 | 355 | 356 | 355,50 | — | — |
| » 2.º grau | 158 | 157 | 156 | 158 | 156,50 | 156 | 155 | 155 | 155,50 | 156 | 155,25 | 155 | 155 | — |
| » C. Beira Alta..... | — | 96 | 96 | 95,50 | 95 | 94,50 | 93 | 95 | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid Caceres. | 106 | 108 | 107 | 107 | 107 | 106 | — | 105,50 | — | 105 | 105,50 | 105,50 | 104 | — |
| » N. Hesp. (1.º hyp.)... | 348 | 349,75 | 349 | 340 | 341 | 341,50 | 339,7 | 341,50 | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez..... | 31,75 | 31,75 | 31,87 | 31,87 | 31,75 | 31,62 | 31,62 | 31,59 | — | 31,50 | 31,62 | 31,62 | 31,62 | — |
| 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... | 81,75 | 82 | 82 | 82 | 82,38 | 82,38 | 82,43 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82,19 | 82,19 | — |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | 83,50 | 83,50 | 83,50 | 83,50 | 83,50 | 83,75 | 83,75 | 83,75 | 83,75 | 83,75 | 83,75 | 83,75 | 83,75 | — |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| Linhas | Período de exploração | 1902 | | 1901 | | Totais desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|-------------------------------------|-----------------------|------|-------------|---------|-------------|---------------------------|-------------|----------------------|---------------|
| | | Kil. | Totais Réis | Kilom. | Totais Réis | Kilom. | Totais Réis | Kilom. | 1902 Réis |
| COMPANHIA REAL | de a | | | | | | | | |
| Antiga rede e nova não garantida... | 8 14 Out | 693 | 109 689.000 | 158.281 | 693 | 101.428.049 | 146.360 | 3.479.901.000 | 3.385.776.870 |
| | 15 21 » | » | 110.074.000 | 158.836 | » | 101.428.049 | 146.360 | 3.589.975.000 | 3.487.204.419 |
| Nova rede garantida..... | 8 14 Out | 380 | 11.783.000 | 31.007 | 380 | 12.732.951 | 33.507 | 478.800.000 | 476.481.630 |
| | 15 21 » | » | 8.248.000 | 21.705 | » | 12.732.951 | 33.507 | 487.048.000 | 489.214.581 |
| Sul e Sueste..... | 3 9 Set | 494 | 30 547 965 | 61.837 | 488 | 29 551.710 | 60.556 | 809 444.964 | 725.524.466 |
| | 10 16 » | » | 30.306.820 | 61.349 | » | 26.972.690 | 55.771 | 839.751.784 | 752.497.156 |
| Minho e Douro..... | 3 9 Set | 353 | 34.710.273 | 98.329 | 353 | 37.876.748 | 107.299 | 919.395.841 | 876.990.233 |
| | 10 16 » | » | 29.605.146 | 83.867 | » | 30.383.130 | 86.071 | 949.000.987 | 906.976.589 |
| Beira Alta..... | 17 23 » | » | 32.883.333 | 93.153 | » | 28.562.019 | 80.912 | 981.884.320 | 935.538.608 |
| | 10 16 » | 253 | 9.963.313 | 39.380 | 253 | 9.426.752 | 37.259 | 272.367.189 | 252.536.098 |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | 17 23 Set | 34 | 2.457.125 | 72.268 | 34 | 2.201.845 | 64.760 | 72.699.282 | 69.527.107</ |

LINHAS PORTUGUEZAS

Chiromo a Quelimane — Segundo comunicação da Companhia da Zambézia, sabe-se que uma companhia organizada em Londres com o capital de 1 milhão de libras propôz a construção do caminho de ferro de Chiromo a Quelimane, para o que já entrou em correspondência com a companhia concessionaria portugueza.

Nova linha no Minho. — Os srs. João António Duro, Agostinho Fonseca Díne e José Ribeiro Pinho Ferreira requereram a concessão de construção e exploração de um caminho de ferro que, seguindo por Valle do Rio Lima, ligue Vianna do Castelo com Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Val de Vez.

Regoa a Chaves. — Terminará no dia 5 de novembro o prazo do concurso para a adjudicação do caminho de ferro de Regoa a Chaves, constando que haverá bastantes concorrentes, e entre estes um grupo de capitalistas estrangeiros representado pela casa Fonsecas, Santos & Vianna.

Pias a Moura. — A inauguração d'este ramal está fixada para o dia 15 de novembro. Assistirá o sr. ministro das obras públicas. Um comboio especial conduzindo os convidados partirá do Barreiro às 11 horas da manhã, devendo chegar a Pias às 2 horas da tarde, e regressando a Lisboa às 11 horas da noite.

Congo a Mossamedes. — Esteve em Lisboa o sr. Roberto Williams, que veio tratar da concessão do caminho de ferro da fronteira do Congo Belga a Mossamedes.

Extremoz a Villa Viçosa. — Foi auctorizado o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado a construir a linha ferrea de Extremoz a Villa Viçosa, logo que seja aprovado o respectivo projecto, que será apresentado até 15 de novembro.

A linha medirá 24 kilómetros, de facil construção, e para ella concorre a camara de Villa Viçosa com 10 contos de réis e todas as expropriações necessarias no concelho. A camara de Borba concede todas as expropriações, e das de Extremoz e Alandroal algum subsidio se espera tambem.

Os trabalhos de campo estão concluidos e os de gabinete muito adeantados.

Sul e Sueste. — Chegou a Lisboa o rebocador *Tavares Trigueiros*, construído em Inglaterra, e destinado ao serviço do caminho de ferro do Sul.

Alcobaça a Nazareth. — Procede-se ao estudo d'um caminho de ferro de via reduzida, que ligará a florescente villa de Alcobaça com a praia da Nazareth, passando pela estação de Vallado.

Trata-se do projecto de um grupo estrangeiro, que tambem pensa em ligar a Batalha com a linha de Oeste, por Leiria.

Faro a Villa Real. — Está resolvido que se proceda á construção da linha, em frente da cidade de Faro, tal como foi projectada, e nós aqui dissémos.

Haverá uma ponte girante de ferro. A construção do collector dos exgotos começará imediatamente.

Trata-se tambem de melhorar as condições marítima, e hygienica d'aquella cidade, fazendo um aterro entre a linha e o cais, avenida marginal e cais exteriores á linha para o serviço marítimo.

Valle do Vouga. — Foi concedida prorrogação do prazo para a constituição de companhia e construção do caminho de ferro do Valle do Vouga.

Benguela. — Apesar de haver sido nomeada uma comissão especial para apreciar e dar parecer sobre as propostas no concurso da construção do caminho

de ferro de Benguela, o sr. ministro da marinha, sempre meticulo, quiz ainda que a unica proposta apresentada pela Companhia Commercial de Angola fosse submetida á comissão superior technica de obras públicas do ultramar.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Realizou-se em Camuñas uma grande reunião de negociantes e proprietários, para tratarem da realização do caminho de ferro de Alcazar a Urda.

Estão dispostos a todos os sacrifícios para que o projecto vá para deante.

Estão bastante adeantados os estudos de dois ramaes de caminho de ferro, um desde Oviedo até Gijón, outro de Oviedo a La Felguera, entroncando ambas as linhas com a de Oviedo a San Esteban de Pravia.

A Companhia Vasco-Castelhana fez aquisição de novos terrenos para o caminho de ferro directo de Bilbao a Madrid, na importancia de 850.000 pesetas, e situados entre Sancoeta, Castañisa e Indauchu, na jurisdicção de Bilbao.

A mesma companhia trata de realizar a compra de outros terrenos na província de Viscaya, querendo imprimir grande impulso ás suas construções nessa região.

Espera-se que muito brevemente começem as obras do caminho de ferro de Léon a Matallana, para entroncar com o de La Robla a Valmaseda.

Foram inauguradas com demonstrações de regosijo publico as obras do caminho de ferro de Madrid a Bilbao.

Realizaram-se com feliz exito as experiencias dos apparelhos destinados ao serviço dos tremvias electricos de Zaragoza.

Está para muito breve prazo a conclusão das obras do caminho de ferro de Villaodrid a Ribadéo, destinado principalmente ao serviço das minas de Villaodrid, que attingem grande importancia.

França

A conclusão provável do tunnel do Simplon, num futuro que não se apresenta muito longe, interessa o governo francês nos melhoramentos que se tornam necessários á rede dos caminhos de ferro da França, não só de modo a permitir ao commercio a utilização d'aquella via nas suas relações com o estrangeiro, principalmente com a Italia, mas tambem no propósito de chamar para as linhas francesas uma parte do tráfego de transito que actualmente se faz pelo S. Gothardo.

Tratando-se de reduzir o trajecto entre a França e o Simplon, tres projectos se apresentam.

O primeiro é a rectificação da linha de Pontarlier, pela execução de uma linha que directamente ligue Frasnes a Vallorbes; obter-se-hia assim uma redução de 17 kilómetros no actual percurso de Paris a Lausanna.

O segundo projecto é a construção de uma linha directa de St. Amour a Bellegarde, reduzindo de 68 kilómetros o percurso actual de Paris a Genebra; e a rectificação da linha de Bellegarde a St. Gingolph, de modo a tornal-a accessível a um tráfego importante.

O terceiro projecto seria o de uma linha directa de Lons-le-Saulnier a Genebra, que encurtaria a linha actual de Paris a Genebra de 114 kilómetros.

A questão de determinar uma via d'acesso principal ao tunnel do Simplon constitue neste momento o objecto de estudos muito especiais, e da mais considerável importância.

O ministro do Commercio dirigiu uma circular a todos os prefeitos de França, convidando os conselhos gerais a manifestarem o seu parecer sobre o assumpto, e fazendo-lhes notar a conveniencia de conciliar os interesses regionais com os interesses gerais.

Estes interesses gerais, que a circular indica, são:

1.º A redução das distâncias entre os principais portos do Norte e Oeste da França por um lado, e a Suíça, a Italia e Oriente por outro.

2.º A adaptação da via d'acesso ás necessidades do tráfego anglo-italiano, de modo que este tráfego, servindo-se hoje quasi exclusivamente da linha do S. Gothardo, seja reconquistado, quanto possível, pela rede francesa.

3.º A adaptação de um traçado que permita associar ás vantagens da abertura do Simplon uma zona francesa, tão vasta quanto possível, e tornar sobretudo extensivo á navegação comercial da França, pela escolha de um ponto favorável de juncção com a via d'acesso, o benefício de relações mais directas com a Suissa e a Italia.

*

Os ministros da guerra e das obras publicas da França dirigiram á direcção dos caminhos de ferro do Midi officios de agradecimento e de louvor pelos excellentes serviços prestados por occasião das ultimas grandes manobras militares.

Os transportes de concentração e de deslocação operaram-se com uma precisão absoluta, apesar das dificuldades provenientes do rigor com que foi preciso realizar ao mesmo tempo os transportes commerciaes e os transportes militares.

*

Já está em exploração a parte subterrânea da segunda linha circular do Metropolitano de Paris, a qual vai da Praça de l'Etoile á Praça d'Anvers, pelos boulevards exteriores.

Allemanha

Trata-se com entusiasmo da construcção de uma linha entre Berlim e Hamburgo, para tracção electrica de grande velocidade, que atingirá 200 kilometros por hora. A realização d'este projecto sobreleva todos os problemas até agora estudados. A locomotiva a vapor não corresponde já ás necessidades de velocidade, pois não vai além de uma centena de kilometros por hora. A famosa locomotiva Thuile não alcança mais de 17 kilometros, o que estava muito longe de atingir as velocidades indicadas nos diversos projectos elaborados em Inglaterra e na Allemanha com o fim de ligar os grandes centros por meio de comboios rápidos.

Em Berlim constituiu-se uma sociedade que procede ás experiencias de que se conta recolher os dados necessarios para a execução do grande plano. Já nos referimos detalhadamente aos primeiros estudos realizados. Agora, informam as revistas da especialidade que os allemaes vêm afirmar-se nesse sentido as suas boas esperanças.

Russia

Notícias de S. Petersburgo dizem que, ainda antes do fim d'este anno, será inaugurado um tráfego regular entre as principais estações do caminho de ferro da Mandchuria, as mais importantes povoações por onde passa o Transsiberiano e as seguintes cidades: S. Petersburgo, Kieff, Kharkoff, Odessa, Saratoff, Varsóvia, Rostoff e Zodz.

O serviço dos passageiros será feito por comboios rápidos tres vezes por semana entre a Russia e a Asia Oriental.

Companhia Real

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

(Concluido do n.º 356)

Terceira parte

Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

Com minuciosidade estão expostos no relatorio especial da gerencia d'estas caixas da nossa Companhia todos os actos da mesma gerencia em 1901, que se resumem no que em seguida vamos mencionar:

Caixa de soccorros

No anno de 1901 dispendeu esta caixa em proveito do pessoal:

| | |
|--|--------------------|
| Escola «Camões»..... | 780\$829 |
| 2.756 subsidios a operarios e empregados doentes..... | 7:310\$345 |
| 71 funeraes de operarios e empregados..... | 1:082\$385 |
| 19 donativos a empregados e operarios..... | 749\$795 |
| Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes..... | 1:530\$780 |
| Total..... | 11:454\$134 |
| Em 1900..... | 12:439\$115 |
| Para menos em 1901.... | 984\$981 |

Adeantamentos:

| | | |
|-------------------|----------|-------------|
| Em 1901..... | 1.227... | 44:017\$012 |
| Em 1900..... | 1.045... | 43:964\$910 |
| A mais em 1901... | 182... | 52\$102 |

| | |
|---|-------------|
| Saldo em dívida dos mutuários em 31 de dezembro de 1901 | 32:033\$547 |
| Saldo em dívida da mesma origem, em 31 de dezembro de 1900..... | 27:089\$705 |

| | |
|------------------------|------------|
| Para mais em 1901..... | 4:943\$842 |
|------------------------|------------|

«Armazens de viveres»—1901:

| | |
|--|--------------|
| Importancia de generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens..... | 195:092\$535 |
| Em 1900..... | 178:973\$765 |
| A mais em 1901..... | 16:118\$770 |

Consumidores:

| | |
|---------------------|--------|
| Numero em 1901..... | 38 859 |
| » 1900..... | 36.251 |
| A mais em 1901..... | 2.608 |

Percentagem média sobre as vendas:

| | Em 1901 | Em 1900 |
|---------------------|---------|---------|
| Do producto bruto.. | 11,31 | 10,73 |
| » líquido. | 7,33 | 6,74 |

Fornecimentos directos pelos estabelecimentos com os quais ha contracto:

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Calçado, chapéos, fazendas etc. | 13:611\$035 |
| Idem, em 1900..... | 14:658\$630 |
| A menos em 1901..... | 1:047\$595 |

Dos abatimentos feitos pelos fornecedores reverteu a favor do pessoal a quantia de 521\$425 e da Caixa a de 681\$756 réis. Em 1900 as quantias correspondentes foram 589\$539 e 735\$884 réis.

Por intermédio da Caixa de Socorros continuaram a ser fornecidas ao pessoal em 1901 senhas das Cosinhas Economicas:

| | | |
|--------------------|----------------|----------|
| Fornecidas em 1901 | 11.030 valendo | 394\$470 |
| » 1900 | 13.555 * | 490\$790 |

| | | |
|-----------------|---------------|---------|
| A menos em 1901 | 2 525 Réis... | 96\$320 |
|-----------------|---------------|---------|

Esta diminuição, como dissemos no relatorio anterior, escapa á acção administrativa da Caixa de Socorros.

A Companhia Carris de ferro de Lisboa deixou de efectuar ao nosso pessoal o abatimento de 25% no preço dos bilhetes de assinatura para circulação nas suas carruagens, mas a caixa continuou a conceder o adeantamento gratuito da importância d'esses bilhetes.

Balanço da Caixa de Socorros:

| | |
|--|-------------|
| Saldo positivo em 31 de dezembro de 1901, que passou para a Caixa de Socorros..... | 20:711\$585 |
| Saldo em igual dia de 1900..... | 15:255\$424 |
| A mais..... | 5:456\$161 |

Somma dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1901 teem passado para fundo da Caixa de Reformas — 185:715\$694 réis.

Média annual — 12:381\$046 réis. Em 1900, 11:786\$012 réis.

Caixa de Reformas e Pensões

Receitas da Caixa:

| | |
|-------------|-------------|
| Joias..... | 6:230\$374 |
| Quotas..... | 21:108\$761 |

Houve reembolso de:

| | |
|--------------|-------------|
| Joias..... | 498\$355 |
| Quotas..... | 2:723\$100 |
| Liquido..... | 24:117\$680 |

Em 1900 as verbas correspondentes foram:

| | | |
|-------------|-------------|-------------|
| Joias..... | 8:317\$873 | |
| Quotas..... | 20:810\$931 | 29:128\$804 |

Houve reembolsos de:

| | | |
|--------------|------------|-------------|
| Joias..... | 351\$095 | |
| Quotas..... | 2:976\$930 | 3:328\$025 |
| Liquido..... | | 25:800\$779 |

As pensões pagas em 1901, foram:

| | | |
|----------------------|-------------|-------------|
| Reformas..... | 36:259\$025 | |
| Pensões legadas..... | 14:382\$805 | 50:641\$830 |

Em 1900 haviam sido:

| | | |
|----------------------|-------------|-------------|
| Reformas..... | 33:486\$635 | |
| Pensões legadas..... | 11:617\$907 | 45:104\$542 |
| Em 1901 a mais..... | | 5:537\$288 |

O aumento de encargo em 1900, sobre o anno anterior, havia sido de 1:259\$701

O balanço d'esta Caixa em 31 de dezembro de 1901 accusa o saldo positivo de 2:919\$326.

Em 31 de dezembro de 1900 o saldo havia sido de 4:713\$819, entrando no balanço, como receita, o producto liquido da Caixa de Socorros na importancia de 15:255\$424.

| | |
|--|-------|
| Empregados e operarios inscriptos em 31 de dezembro de 1900..... | 2.891 |
| Inscriptos durante o anno de 1901..... | 271 |
| Somma..... | 3.162 |
| Reformados durante o anno de 1901..... | 33 |
| Eliminados por demissão..... | 226 |
| Falleceram..... | 35 |
| Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1901..... | 2.868 |

Pensionistas:

| | |
|--|-----|
| a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1900 | 207 |
| " durante 1901..... | 34 |
| Somma..... | 241 |
| " falecidos..... | 13 |
| Ficarem existindo em 31 de dezembro de 1900 | 228 |
| b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1901 | 327 |
| Admittidos em 1901..... | 23 |
| Somma..... | 350 |

Perderam o direito:

| | |
|----------------------|----|
| Por falecimento..... | 6 |
| " casamento..... | 3 |
| " maioridade..... | 3 |
| | 12 |

Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1901.....

Encargos resultantes para a Caixa:

| | |
|--|------------|
| Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1901..... | 5:260\$567 |
| Caducas em 1901..... | 1:668\$865 |

Augmento em 1901.....

| | |
|---|------------|
| Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1901..... | 3:501\$702 |
| Caducas em 1901: | 1:542\$277 |

Por falecimento.....

| | |
|-------------------|---------|
| " casamento..... | 64\$140 |
| " maioridade..... | 13\$525 |

Augmento em 1901.....

Excessos de encargos no anno de 1900:

| | |
|------------------|------------|
| Reformados..... | 1:096\$991 |
| Legatarios | 1:129\$494 |

Vê se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos aumentaram:

| | |
|--------------|-------------|
| Em 1898..... | 10:195\$192 |
| " 1899..... | 3:714\$965 |
| " 1900..... | 2:226\$485 |
| " 1901..... | 4:752\$358 |

O fundo de reserva d'esta Caixa em 31 de dezembro de 1901 era representado por:

| | |
|---|-------------|
| Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes..... | 59 |
| Acções da Companhia de usufructo..... | 1 |
| Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do convenio)..... | 1.282 |
| Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da mesma Companhia..... | 1.134 |
| Obrigações privilegiadas de 3 % do 2.º grau idem..... | 268 |
| Obrigações de 4 % do tesouro português..... | 178 |
| Obrigações de 5 % do Credito Predial Portuguez..... | 35 |
| Obrigações de 4 1/2 % idem..... | 45 |
| Os fundos disponiveis na mesma data, eram: | |
| Existentes em cofre..... | 1:019\$677 |
| " " de deposito no Monte-Pio Geral | 12:037\$948 |
| Existentes em deposito no Crédit Franco Portugais..... | 1:234\$280 |
| Total | 13:272\$228 |
| | 14:291\$905 |

Terminada esta exposição, mais uma vez registraremos a notável dedicação, zelo e intelligencia com que a nossa Direcção General tem continuado a desempenhar-se da ardua tarefa da exploração da nossa rēde — e tambem sempre secundada por todos os empregados das diferentes categorias da nossa empresa.

A'quelle e a estes, os nossos agradecimentos e louvores. Aos srs. accionistas pedimos que nos acompanhem nesta justa demonstração.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, aos 7 de junho de 1902. O Presidente do Conselho de Administração

Antonio Maria Pereira Carrilho.

Concurso

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Annuncia-se que se acha aberto concurso perante este conselho, por espaço de vinte dias, contados da data do presente anuncio, para provimento do lugar de chefe do serviço de contabilidade e tesoureiro da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, a fim de ser provido por contracto nos termos do artigo 110.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O concurso é livre, com exclusão dos funcionários dos caminhos de ferro do Estado.

Os concorrentes deverão entregar na Secretaria do Conselho de Administração, dentro do prazo indicado, os seus requerimentos instruidos com a certidão de idade, certidão do registo criminal, dos que não forem funcionários publicos, e documentos comprovativos das suas habilitações theóricas e práticas de contabilidade ou de quaisquer outras habilitações literárias e dos seus antecedentes de serviço publico ou particular.

Opportunamente se fará constar o dia, hora e local em que perante o jury, para esse fim nomeado, se hão de realizar as provas práticas dos candidatos nos termos do respectivo programma, que pôde ser examinado em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde, na Secretaria do Conselho.

Ministerio das Obras Publicas.—Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, em 27 de outubro de 1902.—O Vogal Secretario, *José Fernando de Sousa.*

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Apeadeiro de Vallega

Desde 1 de novembro de 1902, será aberto á exploração, unicamente para serviço de passageiros pelos comboios tramways, o apeadeiro de Vallega, situado ao kilometro 296,900 da linha do Norte, entre a estação de Ovar e o apeadeiro de Avanca.

Desde a mesma data, entrarão em vigor as novas tarifas especiais de grande velocidade, interna n.º 3, e P n.º 10 combinada com

os caminhos de ferro do Minho e Douro, para transporte de passageiros entre as estações de Porto e Aveiro, as quais annullarão as de igual n.º e série que se acham em vigor desde 1 de julho de 1902. Lisboa, 26 de outubro de 1902.

Comboios rápidos Lisboa-Porto

Em quanto tiverem de efectuar-se por motivo de cruzamentos ccm outros comboios as paragens dos comboios n.º 55 e 56 em Estarreja, esta Companhia permite a venda de bilhetes para quellos comboios de e para a estação mencionada, devendo as bagagens dos passageiros do comboio n.º 55 seguir pelo n.º 15 e as dos passageiros do comboio n.º 56 pelo n.º 8.

Lisboa, 28 de outubro de 1902.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Venda de cerca de 3:793 toneladas de carris de ferro e de aço, usados

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 15 de novembro, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda dos seguintes lotes de carris de ferro e de aço, usados:

Lote n.º 1 — Carris de ferro champignon duplo, 1.986 toneladas.

Lote n.º 2 — Carris de ferro champignon simples, 739 toneladas.

Lote n.º 3 — Carris de ferro Vignole, 995 toneladas.

Lote n.º 4 — Carris de aço Vignole, 73 toneladas.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado e para qualquer dos lotes acima indicados os seguintes depósitos provisórios:

Para o lote n.º 1, 856\$500 réis.

Para o lote n.º 2, 307\$000 réis.

Para o lote n.º 3, 429\$500 réis.

Para o lote n.º 4, 25\$500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total do lote ou lotes adjudicados, constituindo assim um depósito definitivo de garantia que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes nas secretarias da direcção do Sul e Sueste. (Largo de S. Roque, n.º 22), da direcção do Minho e Douro (Campanhã) e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro) onde pôdem ser examinados, em todos os dias uteis desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 15 de outubro de 1902.

Fornecimento de 600 kilogrammas de estanho em barrinha

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 13 de novembro, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua séde no Largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 600 kilogrammas de estanho em barrinha.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório de 12\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22), e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro), onde pôdem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 28 de outubro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas

Em 3 de novembro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de setembro de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não sancionados, até 31 d'outubro de 1902 inclusivè das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 15 de outubro de 1902.

N.º 24.216. De Vizeu a Braço de Prata 1 barril de vinho, pesando 109 kilos, consignado a Antonio José.

N.º 56.882. De Torres Novas a Santarém, 1 barril de vinho, pesando 60 kilos, consignado a José Ferreira Governo.

N.º 58.082. De Torres Novas a Lisboa (P), 1 barril de vinho, pesando 60 kilos, consignado ao Conselheiro Thomaz Nunes da Serra.

N.º 3.274. De Chança a Lisboa, 1 fardo macaco, pesando 41 kilos, consignado a Pinheiro Fish & C.º

N.º 26.712. De Lisboa (P) a Pombal, 1 fardo latas oleina, pesando 40 kilos, consignado a Manuel Antunes Cepas.

N.º 9.233. Da Barquinha a Alfarellos, 10 meios costaes de bacalhau, pesando 310 kilos, consignado a Garland Laidley & C.º

N.º 65.042. Do Porto Campanhã a Coimbra, 6 volumes folha, ferragem e arame, pesando 159 kilos, consignado a M. H. Govino.

N.º 37.607. De Braço de Prata a Torres Novas, 5 barris vazios pesando 180 kilos, consignado a Augusto F. da Silva.

N.º 74.202. De Mirandella a Lisboa (P) 1 volume com presuntos e 1 lata d'azeite, pesando 36 kilos, consignado a C. L. Azevedo.

N.º 37.699. De Lisboa (M) a Pombal, 1 fardo mungo, pesando 280 kilos, consignado a Domingos Alexandre.

N.º 38.116. De Lisboa (M) a Pombal, 1 fardo de lã suja, pesando 117 kilos, consignado a Seraphim Diniz Henriques.

N.º 38.104. De Lisboa (M) a Pombal, 1 fardo de lã suja, pesando 112 kilos, consignado a Domingos Alexandre.

N.º 11.689. Do Crato a Parede, 1 vagon de palha prensada, pesando 8400 kilos, consignado a Victorino Moreira da Costa.

Fornecimento de arames diversos e redes metalicas

No dia 17 de novembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arames diversos e rês de metalica.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 10 de outubro de 1902.

Fornecimento d'oleo mineral escuro

No dia 24 de novembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 17 de outubro de 1902.

Fornecimento d'oleo mineral para injeção de travessas

No dia 1 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.610 toneladas d'oleo mineral para injeção de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 17 de outubro de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porquê, 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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

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

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

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Comissões, transportes maritmos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italle.** — De 1.ª ordem; construido especialmente, proximo da estação e da Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinh e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 24 de Novembro sahirá o paquete **Nile** para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo 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.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º
No Porto:— Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

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

Todos param em P. Arcos excepto os a.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Novembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo António.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Austral e Oriental, vapor alemão **König**. Sahirá a 13 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antwerpia, vapor alemão **Jupiter**. Sahirá a 4 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Cordoba**. Sahirá a 7 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Barcelona, Port Vendres, Cette e Marselha, vapor francês **Saint Philippe**. Sahirá a 6 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francês **La Plata**. Sahirá a 5 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Bremen, vapor alemão **Achilles**. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Cabedello, Maceió, Paranaguá, S. Francisco, e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Maceió**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francês **Cordillere**. Sahirá a 3 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Glasgow e Liverpool, vapor inglez **Bra-vo**. Sahirá a 2 de novembro. Agente, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10 1.^o



Hamburgo, vapor alemão **San Nicolas**. Sahirá de 4 a 5 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor alemão **Lisboa**. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Londres e Antwerpia, vapor inglez **Montañes**. Sahirá a 1 de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



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



Montevideu, Buenos Aires e Rosario, vapor alemão **Asuncion**. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 4 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Amazona**. Sahirá a 9 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10 1.^o



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



Capellistas 31, 1.^o

Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tucuman**. Sahirá a 12 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor francês **Corrientes**. Espera a 2 de novembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



Rotterdam e Antwerpia, vapor alemão **Electra**. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



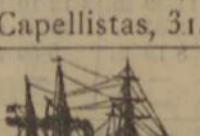
S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor português **Açor**. Sahirá a 5 de novembro. Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 5 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 21 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Vigo, La Palice Liverpool, vapor francês **Iberia**. Sahirá a 4 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vlissingen e Hamburgo, vapor alemão **Kanzler**. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Vlissingen e Hamburgo, vapor alemão **Markgraf**. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha do Norte

TARIFA ESPECIAL N.^o 3 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES POR PREÇOS REDUZIDOS

entre

PORTO-CAMPANHÃ e AVEIRO

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

DESDE 1 DE NOVEMBRO DE 1902

PREÇOS DOS BILHETES

| Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa | | Classes | Porto-Campanhã | General Torres (ap.) | Gaia | Magdalena (ap.) | Valladares | Francellos (ap.) | Gulpelhares (ap.) | Arcozello (ap.) | Granja | Espinho | Pedreira (ap.) | Sisto (ap.) | Paramos (ap.) | Esmoriz | Cortegaca (ap.) | Carvalheira (ap.) | Ovar | Vallega (ap.) | Avanca (ap.) | Estarreja | Canellas (ap.) | Gacia (ap.) | |
|---|-----|---------|----------------|-------------------------|------|-----------------|------------|------------------|-------------------|-----------------|--------|---------|----------------|-------------|---------------|---------|-----------------|-------------------|------|---------------|--------------|-----------|----------------|-------------|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| General Torres (ap.) | 1.ª | 90 | 60 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gaia | 1.ª | 90 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 60 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 30 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Magdalena (ap.) | 1.ª | 450 | 450 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 400 | 400 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Valladares | 1.ª | 450 | 450 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 400 | 400 | 400 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 50 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Francellos (ap.) | 1.ª | 240 | 450 | 450 | 150 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 160 | 400 | 100 | 400 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 80 | 50 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gulpelhares (ap.) | 1.ª | 240 | 240 | 240 | 150 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 160 | 160 | 160 | 400 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 80 | 80 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Arcozello (ap.) | 1.ª | 300 | 240 | 240 | 450 | 150 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 200 | 160 | 160 | 400 | 400 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 100 | 80 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Granja | 1.ª | 300 | 300 | 240 | 240 | 150 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 200 | 200 | 190 | 160 | 100 | 400 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 100 | 100 | 100 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Espinho | 1.ª | 300 | 300 | 300 | 240 | 220 | 150 | 150 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 200 | 200 | 200 | 160 | 160 | 100 | 400 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 100 | 100 | 100 | 80 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pedreira (ap.) | 1.ª | 390 | 300 | 300 | 300 | 240 | 240 | 240 | 240 | 150 | 150 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 260 | 200 | 200 | 200 | 160 | 160 | 160 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 130 | 100 | 100 | 100 | 80 | 80 | 80 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Sisto (ap.) | 1.ª | 390 | 390 | 390 | 300 | 300 | 240 | 240 | 240 | 150 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 260 | 260 | 260 | 200 | 200 | 160 | 160 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 130 | 130 | 130 | 100 | 100 | 80 | 80 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paramos (ap.) | 1.ª | 390 | 390 | 390 | 360 | 300 | 300 | 300 | 240 | 150 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 300 | 300 | 300 | 260 | 250 | 200 | 200 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 150 | 150 | 150 | 130 | 130 | 100 | 100 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Esmoriz | 1.ª | 390 | 390 | 390 | 360 | 300 | 300 | 300 | 240 | 150 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 300 | 300 | 300 | 260 | 250 | 200 | 200 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 150 | 150 | 150 | 130 | 130 | 100 | 100 | 80 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Cortegaca (ap.) | 1.ª | 540 | 540 | 540 | 450 | 390 | 390 | 390 | 300 | 240 | 240 | 240 | 240 | 150 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 360 | 360 | 360 | 360 | 300 | 260 | 200 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 140 | 100 | 100 | 80 | 80 | 80 | 80 | 50 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — |
| Carvalheira (ap.) | 1.ª | 540 | 540 | 540 | 450 | 450 | 450 | 450 | 390 | 300 | 300 | 300 | 240 | 150 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 360 | 360 | 360 | 360 | 300 | 260 | 200 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 140 | 100 | 100 | 80 | 80 | 80 | 80 | 50 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — |
| Ovar | 1.ª | 600 | 600 | 600 | 540 | 540 | 540 | 540 | 450 | 390 | 300 | 300 | 300 | 240 | 150 | 120 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2.ª | 400 | 400 | 400 | 400 | 360 | 360 | 360 | 300 | 260 | 200 | 200 | 200 | 160 | 100 | 100 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 3.ª | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 180 | 180 | 140 | 100 | 100 | 80 | 80 | 80 | 80 | 50 | 50 | 50 | 30 | — | — | — | — | — | — |
| Vallega (ap.) | 2.ª | 460 | 460 | 460 | 460 | 460 | 420 | 420 | 360 | 320 | 320 | 320 | 320 | 260 | 220</td | | | | | | | | | | |

Condições

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

2.º — Mudança de classe. — Excesso de percurso.

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

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

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

3.º — Passageiros sem bilhete.

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

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

- a) Os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete.
- b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes. A estes passageiros serão vendidos, em transito, bilhetes, sem a sobretaxa de 25 %.

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

4.º — As crianças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

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

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

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

A presente annulla e substitue a tarifa especial N.º 3 de grande velocidade em vigor desde 1 de julho de 1902.

Lisboa, 27 de Outubro de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro)

TARIFA ESPECIAL P. N.º 10—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos

entre

PORTO (S. Bento) e AVEIRO

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

Desde 1 de Novembro de 1902**PREÇOS DOS BILHETES**

| De Porto (S. Bento) ás estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa | 1.ª cl. | 2.ª cl. | 3.ª cl. | De Porto (S. Bento) ás estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa | 1.ª cl. | 2.ª cl. | 3.ª cl. |
|--|------------|------------|------------|--|------------|------------|------------|
| Porto (Campanhã)..... | 80 | 60 | 40 | Paramos (apeadeiro)..... | 470 | 360 | 180 |
| General Torres (apeadeiro)..... | 150 | 100 | 50 | Esmoriz | 470 | 360 | 180 |
| Gaia..... | 150 | 100 | 50 | Cortegaça (apeadeiro)..... | 600 | 400 | 200 |
| Magdalena (apeadeiro)..... | 230 | 160 | 80 | Carvalheira (apeadeiro)..... | 600 | 400 | 200 |
| Valladares..... | 230 | 160 | 80 | Ovar..... | 680 | 460 | 230 |
| Francellos (apeadeiro)..... | 300 | 200 | 100 | Vallega (apeadeiro)..... | - | 520 | 260 |
| Gulpelhares (apeadeiro)..... | 300 | 200 | 100 | Avanca (apeadeiro)..... | - | 560 | 280 |
| Arcozello (apeadeiro)..... | 380 | 260 | 130 | Estarreja | - | 640 | 320 |
| Granja | 380 | 260 | 130 | Canellas (apeadeiro) | - | 700 | 350 |
| Espinho..... | 380 | 260 | 130 | Cacia (apeadeiro)..... | - | 760 | 380 |
| Pedreira (apeadeiro)..... | 450 | 300 | 150 | Aveiro | - | 820 | 410 |
| Sisto (apeadeiro)..... | 450 | 300 | 150 | | | | |

Condições

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

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

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

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

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

3.^a — **Passageiros sem bilhete.**

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

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

- a) Os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete.
- b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes.

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

B) **Comboios curtos que não sejam tramways.**

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

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

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

Nos demais comboios a que se refere a condição 1.^a, é além d'isto, permittido, a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilos de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

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

A presente annulla e substitue a tarifa P N.^º 40 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1902.

Lisboa, 27 de Outubro de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.

Condicões

aplicam-se as regras da tarifa P N.^º 40 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1902, com as seguintes modificações:

aplicam-se as regras da tarifa P N.^º 40 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1902, com as seguintes modificações:

aplicam-se as regras da tarifa P N.^º 40 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1902, com as seguintes modificações: