

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial interna n.º 1 g. v. — recovagens e generos frescos e

Tarifa especial interna n.º 8 g. v. — volumes pequenos, do Sul e Sueste.

Este numero tem 20 paginas.

SUMMÁRIO

AS NOVAS LOCOMOTIVAS DO MINHO E DOURO, por J. Fernando de Sousa.....	407
FERNANDO SCHALCK.....	409
PARTES OFICIAIS — Portaria de 2 de dezembro do Ministério das Obras Públicas.....	409
TARIFAS DE TRANSPORTE	410
QUESTÕES DE TARIFAS.....	410
NOTAS DE VIAGEM — XII — A China chinesa — Confusão monetária — Estação de Início — Condemnado à canga — Comboio original — Contingências políticas — Enigma (Illustrado).....	410
VIAIS FERREIROS DO MUNDO	412
VAGONS CISTERNAS.....	412
COMBOIO VOLTADO PELO VENTO.....	412
AUTOMOBILISMO.....	413
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	413
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	413 a 415
LINHAS PORTUGUEZAS — Mirandela a Bragança — Horários do Sul e Sueste — Vendas Novas — Iluminação dos comboios — Portalegre e ramal d'Aviz — Regoa a Villa Real — Benguela — Cintura ao Oceano	416
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — França Itália — Rússia — China — Coreia — Américas — Índia	416 a 417
NOTAS VARIAS.....	417
ARREMATAÇÕES.....	417
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração (conclusão)	419 a 422
ANUNCIOS — AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS	423 a 426
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	

As novas locomotivas DO MINHO E DOURO

É digno de nota o progresso ultimamente realizado no material de tracção das linhas portuguesas com o objectivo de se attingirem maiores velocidades em comboios pesados.

Partiu a iniciativa, como era natural, da Companhia Real, que explora a principal arteria da nossa rede ferroviária. Quer nas relações entre Lisboa e Porto, quer nos serviços internacionais, era preciso diminuir a duração das viagens e proporcionar maiores commodidades ao público.

A adopção de máquinas Compound de tres eixos conjugados e bogie à frente, tipo consagrado pela experiência para os comboios velozes e pesados em linhas accidentadas, permitiu realizar a profunda reforma dos horários, que tão apreciada tem sido pelo público, e com razão.

Nas linhas do Sul e Sueste o tráfego é constituído principalmente por mercadorias, não se podendo pre-

vê grande incremento do movimento de passageiros em vista do modo de ser do Alemtejo, província pouco povoadas e quasi exclusivamente agrícola e cujos habitantes não são propensos a frequentes viagens, entregues, como se acham, às lidas da lavoura.

As relações entre o Algarve e Lisboa teem todavia certa importância, não só pelo movimento de passageiros, como pelo tráfego de recovagens, já hoje grande e que muito deve crescer com o prolongamento da linha do sul além de Faro.

Importa, pois, diminuir a duração da viagem entre Lisboa e aquella província, sem prejuízo da carga rebocada.

As condições d'exploração das linhas do Sul e Sueste levaram pois o Conselho de Administração a propor a adopção do tipo Compound, cuja analyse e justificação esbocei há meses na *Gazeta*.

O estudo, que pelo Conselho de Administração foi mandado fazer, das condições de serviço das linhas do Minho e Douro, conduziu a resultados que não são desituidos de interesse.

*
E' importantíssimo o tráfego de passageiros naquelas linhas, embora com pequenissimos percursos.

Ainda que se não tenham realizado as previsões optimistas dos que esperavam intenso movimento internacional na linha do Douro, a necessidade de ligações directas do Porto com a rede hespanhola e as próprias conveniências do tráfego regional exigem o aumento das velocidades comerciais. Para melhorar o serviço, como convém, eram insuficientes as 40 máquinas que a Direcção possue, constituidas por 8 tipos diferentes.

O primeiro tipo abrange 9 locomotivas mixtas de 2 eixos conjugados e 1 livre, com 1^m,60 de diâmetro de roda e 24 toneladas de peso adherente, cilindros de 420×560^{mm}, 1^m²,54 de superfície de grelha, 122^m² de superfície de aquecimento. São estas as máquinas mais usadas nos comboios de passageiros, tendo tido em 1902 um percurso médio de 51.000 quilometros por locomotiva. E' manifesta a insuficiência d'este tipo para rebocar comboios um pouco pesados.

Outro tipo, o da máquina tender de 2 eixos conjugados e 1 livre comprehende apenas 3 locomotivas, empregadas em comboios tramways e no ramal de Braga. Tem 29 toneladas de peso adherente, cilindros de 431×558^{mm}, 1^m²,55 de superfície de grelha, 84^m² de superfície de aquecimento, 1^m,524 de diâmetro das rodas conjugadas.

Outro tipo é representado por 4 locomotivas tenders para comboios de mercadorias, com 3 eixos conjugados e 1 livre, com rodas motoras de 1^m,22, 1^m²,88 de superfície de grelha, 133^m² de superfície de aquecimento, cilindros de 483×560, 46 toneladas de peso adherente. São as máquinas mais potentes d'aquelas linhas.

O tipo de locomotiva de mercadorias mais empregado é representado por 12 máquinas de 3 eixos conjugados, com rodas de 1^m,295 de diâmetro, superfície de

grelha de $1^{m^2},54$, superficie de aquecimento de 130^{m^2} , cylindros de 457×610 e 35 toneladas de peso adherente. O seu percurso médio foi em $19^{\circ}2$ de 44 547 kil.

Todos os typos indicados teem a caldeira timbrada com 8 kg., excepto as machinas-tenders de mercadorias com 11 kg.

Outro typo existe de machinas de mercadorias com 3 eixos conjugados, rodas de $1^{m},225$, peso adherente de 39 toneladas, superficie de grelha de 169^{m^2} , superficie de aquecimento de 134^{m^2} e 10 kg. de timbre de caldeira, cylindros de 489×630 .

Para o serviço de passageiros ha ainda um typo, representado por 5 machinas mixtas de 3 eixos conjugados e 1 livre trazeiro, com $1^{m},448$ de diametro de rodas, 44 toneladas de peso adherente, $1,39^{m^2}$ de superficie de grelha e 146^{m^2} de superficie de aquecimento, cylindros de 457×660 . O eixo livre tem deslocamento lateral.

Além dos typos enumerados existem tres machinas, sendo duas de 2 eixos conjugados e 1 livre, com 21° de peso adherente e outra d'eixos todos livres com 12° de peso adherente, que não entram em linha de conta por serem aproveitadas apenas em casos excepcionaes.

A enumeração dos typos existentes põe em relevo a sua grande variedade, que é inconveniente sob todos os pontos de vista, e a insuficiencia do esforço de tracção e do peso adherente das locomotivas de passageiros e de parte das de mercadorias, com excepção de 5 de 3 eixos conjugados, que fatigam bastante a via, em virtude da posição dos cylindros exteriores em falso, do seu consideravel embasamento e da falta de um eixo livre ou de um *bogie* á frente.

Vão crescendo as exigencias do serviço. Requer-se maior velocidade; ao mesmo tempo as commodidades que teem de ser dadas aos passageiros redundam em augmento de peso do material.

Não convém pois adquirir machinas sem sufficiente peso adherente e esforço de tracção correspondente.

Ao augmental-o importa attender as condições da via em que se encontram curvas de 250^m .

Impunha se pois a criação de um novo typo, adequado á sua função.

Manifestamente a machina *Compound* de 3 eixos conjugados e *bogie* á frente, é a que melhor pôde rebocar comboios de mais de 150^t em rampas de 15^{mm} e arrancalos rapidamente sem patinhar nas estações.

Pertencendo as linhas do Minho e Douro á mesma administração que as do Sul e Sueste, grandes vantagens haveria na absoluta conformidade do typo das machinas, salvo a impossibilidade ou inconveniencia que se reconhecesse do emprego de machinas com 4^m d'embasamento rígido em curvas de 250^m .

Tal era o ponto capital a esclarecer.

Foi quasi unanime o voto dos competentes na matéria a favor da adopção d'esse typo e assim era de esperar.

A resistencia experimentada pela machina na curva é superior á dos outros vehiculos, porque é a reacção do canal contra o primeiro par de rodas que determina a mudança da direcção da locomotiva, contrariando a sua tendencia a seguir a direcção tangencial. Se esse primeiro eixo poder tomar uma posição radial, a inscripção da machina na curva é facilitada, a resistencia diminue e ao mesmo tempo augmenta a segurança da circulação com velocidade relativamente grande.

Nos vehiculos ordinarios, que são puxados para o centro da curva pelos anteriores e cujos eixos são livres, a pequena folga da caixa de lubrificação nas tesouras, permite deslocações dos eixos sufficientes para que estes tenham a necessaria convergência; não sucede o mesmo aos eixos conjugados das locomotivas.

Carecendo pois, cada um d'esses eixos de girar successivamente para tomar a posição radial e de assentar o aro da roda exterior sobre o carril numa faxa mais proxima do verdugo, o parallelismo forçado dos eixos conjugados não lhes dá a mesma facilidade de accommodação ás condições peculiares do movimento em curva.

Para o facilitar empregam-se differentes artifícios. Tem-se aumentado a conicidade dos aros do rodado dianteiro, reduzindo a dos intermédios e suprimindo por vezes o verdugo das rodas do meio ou pelo menos diminuindo-lhe a espessura.

Dá-se tambem ao eixo extremo, movimento transversal, que lhe permite deslocar-se no sentido do seu comprimento de modo que sem deixar de ser paralelo aos outros, as rodas não fiquem invariavelmente em linha recta.

Esse deslocamento deve porém ser regulado por forma que se evitem perturbações perigosas na marcha em alinhamento recto. Para isso recorre-se aos planos inclinados.

Finalmente a convergência dos eixos é assegurada pelo emprego de um *truck* ou *bogie* de 2 eixos, girando em torno do seu centro e com deslocamento transversal do conjuncto. Emprega-se ainda o *Bissel*, eixo isolado que gira em torno de um ponto exterior, ou as caixas radiaes, equivalentes a um *Bissel* cuja articulação existe virtualmente.

A convergência dos eixos é praticamente incompativel com a sua conjugação. Por isso, além dos eixos conjugados, que constituem o embasamento rígido da machina, empregam-se de preferencia á frente os eixos livres do *bogie* ou *Bissel*.

Mais ainda: na via reduzida, para conciliar o grande peso adherente com a facilidade de inscripção nas curvas, coloca-se a machina sobre dois *trucks* ou *bogies* de eixos conjugados, movidos os de um pelos cylindros de alta pressão e os do outro pelos da baixa, tornando se assim adherente todo o peso da machina.

E' universal o emprego de um d'aquelles dois sistemas nas machinas de velocidade, especialmente o *bogie*.

Numa locomotiva em que o *bogie* a vae orientando nas curvas, os eixos conjugados estão para com aquelle quasi nas mesmas relações, sob o ponto de vista da inscripção nas curvas, que o tender em relação á machina no typo ordinario.

A experientia mostra com effeito que as locomotivas de *bogie* percorrem com facilidade as curvas apertadas sem fatigarem a via.

Demais, os estudos experimentaes feitos methodicamente mostraram que o material do typo ordinario pôde circular nas curvas de raios bastante mais reduzidos do que se suppunha.

A velocidade de 50 kilometros nas curvas de 250^m é perfeitamente admissivel, sendo até usada sem inconveniente em curvas de 200^m .

As experiencias feitas em Noisy-le-Sec por uma comissão especialmente encarregada d'estudar o assumpto provaram que na via normal de $1^{m},44$ todas os vehiculos e machinas se inscrevem sem dificuldade em curvas de 100^m de raio.

Para que a machina de *bogie* e tres eixos conjugados com embasamento rígido de 4^m , como nas novas locomotivas do Sul, circule facilmente nas curvas de 250^m , basta que o centro de rotação do *bogie* possa ter um deslocamento lateral de $42^{m/m}$. A flecha da curva entre os eixos conjugados externos é de $8^{m/m}$. Dando pois um deslocamento lateral de $10^{m/m}$ ao eixo conjugado trazeiro, facilita-se ainda mais a inserção nas curvas.

O regulamento allemão permite o embasamento ri-

gido de 3^m,80 em curvas de 250^m da via normal, mesmo sem essa deslocação do eixo trazeiro.

Adoptado esse artificio por acrescimo de precaução, nenhuma aprehensão pôde inspirar a passagem de locomotivas de *bogie* e 4^m d'embasamento rígido nas curvas apertadas com a velocidade de 50 kilómetros.

Uma experiência directa feita na linha do Douro entre Porto de Rei e Barqueiros confirmou essas previsões.

A Companhia Real cedeu amavelmente para esse fim uma das suas máquinas Compound de 3 eixos conjugados e 3^m,90 d'embasamento rígido, sem deslocamento transversal do eixo trazeiro, em condições mais desfavoráveis, portanto, que o tipo escolhido.

Naquela parte da linha ha, na extensão de 3.717^m, 1.883^m em recta e 1.142^m em curvas de 250^m, 316^m em curvas de 280^m e 376^m e em curvas de raio superior a 500 metros.

Fizeram se três experiências com as velocidades de 50, 58 e 63 kilómetros.

Depois da passagem da máquina a via não apresentou a mínima deformação.

*
Independentemente d'essas experiências, que em rigor não eram necessárias, pois bastava o uso quotidiano d'aquelas máquinas em curvas apertadas de certas partes das linhas da Companhia, o estudo da questão levou o Conselho de Administração a propor superiormente a aquisição de 6 máquinas Compound, inteiramente iguais às do Sul e Sueste, salvo a disposição especial para a deslocação do eixo trazeiro.

Essas máquinas foram encomendadas à acreditada casa Borsig, que tem quasi concluída a feitura das seis do Sul.

O custo de cada máquina e tender é de 77.174 fr. devendo estar todas em serviço até junho próximo, o que permite considerável melhoria do horário de verão nas linhas do Minho e Douro, pelo aumento das velocidades commerciais.

Ficam as linhas do Estado dotadas portanto com 12 máquinas potentes; susceptíveis de ser empregadas, quer no serviço de passageiros quer no de mercadorias, inteiramente uniformes, o que facilita a aquisição de material para substituições; adaptadas às condições da planta e perfil e às exigências do tráfego, quer no Sul quer no Minho e Douro e adquiridas em condições excepcionalmente favoráveis, pois custam as 12 locomotivas 875.000 fr., o que dá ao cambio actual cerca de réis 16.400.000 por locomotiva, fabricada com esmero por uma das mais acreditadas casas da Alemanha.

Além d'aquelas máquinas estão encomendadas mais dois tenders para o serviço de tramways. Juntando às 8 máquinas em feitura as 4 ultimamente adquiridas, atinge-se o total de 12 máquinas, que vem pôr termo às precárias condições em que as linhas do Minho e Douro se encontravam sob o ponto de vista do material de tracção.

J. FERNANDO DE SOUSA.

Fernando Schalck

Acaba terrivelmente, para nós, este malfadado anno; numero a numero tendo que registrar a perda de uma aféição.

A tantas outras dores que nos tem ferido vem juntar-se agora a mais cruenta, porque é pela perda de um íntimo, de um companheiro de trabalho, de um irmão,

pelo coração e pelo espírito, que hoje as nossas colunas trajam de luto.

E' que o plural jornalístico que empregamos aqui, tem perfeita propriedade, porque Fernando Schalck não foi só, durante quatorze annos, amigo íntimo do director d'este jornal, foi o dedicado companheiro dos trabalhos de cada número, foi o auxiliar valiosíssimo d'esta redacção, com a sua muita competência científica, com o seu trabalho aturado, minucioso, escrupuloso, que era como o crisol por onde passavam tantos e tão variados assuntos de que temos que nos ocupar.

Tão vulgar é em jornaes estrangeiros, os melhores, os mais importantes, tratando-se de localidades de paiz diferente, aparecerem estropiados os nomes, trocados os paizes, alterada a situação geographica de cidades e até de regiões.

Aos cuidados e à competencia de Fernando Schalck se deve que o nosso jornal possa, a bem dizer, considerar-se isento d'esses erros tão vulgares. Conhecedor profundo da geographia e das linguas europeas, prestava desinteressada e sollicitamente tal auxilio á nossa redacção que o seu cargo fica insubstituível, como vasio fica o logar que elle, pelas suas virtudes, ocupava no nosso coração.

Carácter bondoso, como poucos, na direcção de uma grande fabrica realizava o ideal do industrial querido dos seus operarios. Porque a vida e o bemestar d'estes, mereciam a Fernando Schalck os mais disvelados cuidados.

Grèves, reclamações, questões, eram factos desconhecidos naquellas officinas cheias de centenares de artistas que o respeitavam como pae, e de quem elle nos falava a miude, denominando-os, como á sua família, pela phrase intima: «os meus rapazes».

E entre esses rapazes ha velhos que para lá foram imberbes; e outros ha que, chegada a decrepitude, retiraram do trabalho, mas sem que Schalck lhes retirasse o salario.

Uma pertinaz doença prostrou-o no leito da morte, quando ainda poderia por largos annos espalhar os bens do seu bondoso instinto por tantos que o rodeavam!

A industria portugueza descobre-se reverente ante o cadaver d'aquelle que tanto a honrou.

Nós, por mais que busquemos coragem para nos refazermos de tão cruel golpe, confessamos a nossa fraqueza ao vêr sumir-se para sempre do nosso lado o amigo a quem tanto prezavamos.

E' esta a unica vez que o seu nome figura neste jornal, porque nunca nos consentiu que o nomeássemos aqui.

Pois se hoje contrariamos a sua vontade, que o seu espírito nos o perdôe ao vêr o profundissimo desgosto com que lhe dizemos:

— Adeus para sempre!

PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado
Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de variante na linha de Mirandela a Bragança, com data de 2 de outubro ultimo, comprehendida entre as estações de Mirandela e Corticos, na extensão de 20.196^m,36, proposta pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, nos termos do n.^o 1.^º, § 2.^º, do

artigo 1.^o do respectivo contracto, aprovado por carta de lei de 24 de maio de 1902: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 5, e com o do Conselheiro Procurador Geral da Coroa e Fazenda, de 24 de novembro ultimo, aprovar a referida variante.

Paço, em 2 de dezembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa especial n.^o 1 de grande velocidade do Sul e Sueste. — Distribuimos com o presente numero a nova tarifa de recovagens e generos frescos, igual na forma á tarifa similar da Companhia Real.

O primeiro grupo comprehende toda a recovagem, com excepção dos generos enumerados no § 1.^o e tem a taxa de 70 réis nos primeiros 100 kilometros, reduzida a 50 e 40 nas differenciações seguintes, pelo sistema belga, para os kilometros de 101 a 200 e além de 200.

Substitue pois de facto a tarifa geral.

O grupo n.^o 2 refere-se ao transporte de ostras pela taxa uniforme de 30 réis com bonus além de certa tonelagem.

O § 3.^o comprehende os comestiveis e bebedas, que figuram na actual tarifa e na da Companhia, e alguns outros com a taxa uniforme de 45 réis em vez da actual 50—45—40 com os maximos cobraveis de 10⁰⁰⁰200 até 340 kilometros e 11⁰⁰⁰000 além de 340 kilometros o que dá para as relações do Algarve com Lisboa numa zona até Faro e outra além de Faro.

Na devolução das taras foi adoptado o sistema simples ultimamente introduzido na tarifa da Companhia Real.

A tarifa da via fluvial que era hoje de 1⁰⁰⁰000 réis para a recovagem e de 600 réis na primeira tonelada e 400 réis nas seguintes para certos generos, passa a ser de 400 réis para toda a recovagem.

A tarifa é pois muito beneficiosa para o publico.

Tarifa especial n.^o 8 grande velocidade. — A nova tarifa da linha do Sul e Sueste, para o transporte de volumes de peso até 10 kilogrammas, é inteiramente igual á da Companhia, salvo na taxa da distribuição a domicilio, que ainda não está organizada. Não carece pois de justificação.

Questões de tarifas

A *Epoca* tem se ocupado, em sucessivos artigos da analyse das tarifas geraes da Companhia Real, mas permitta o collega que lhe digamos que, tendo lido com toda a attenção os seus cinco artigos e vendo que o ultimo conclue por dizer que aquellas observações são as principaes que lhe offerece o exame minucioso da tarifa, temos que concluir que a tarifa está maravilhosamente boa.

As condições contra ás quaes o nosso estimado collega se insurge teem apenas, quasi na totalidade, o defeito de ser as que vigoram em todas as tarifas de todas as linhas em toda a Europa.

Outras que se afiguram escandalosas ao articulista da *Epoca* porque as interpreta de maneira absolutamente erronea e como em parte alguma as interpretaram.

Por exemplo: onde se diz que o passageiro deve declarar as joias, dinheiro ou outro objecto de valor que leve na sua bagagem, vê o collega que qualquer objecto é de valor. Certamente que tudo tem valor neste

mundo, mas salta aos olhos que a tarifa se refere a objectos de valor assimilaveis a joias, dinheiro, etc.

Pela sua theoria, havendo uma tarifa para dinheiro e valores deviam por esta ser taxados até os chinelo velhos, que segundo um chimico descobriu teem até grande valor, para fazer aguardente.

Quanto á multa aos passageiros que mudam para classe superior ou que vão além do ponto de destino do bilhete sem darem cavaco, nunca as mãos doam á Companhia por applicar essas multas e ao governo por as consentir.

O reparo do collega provém de ignorar a quantidade de pessoas, ricamente vestidas que, antes de taes multas existirem, tomavam bilhetinho de 3.^a classe para um pequeno percurso, sem ideia de ir noutra senão em 1.^a, e até o fim da linha mas até ver se a *cousa* passava, isto é, se não passava o revisor, dando lhes o prazer de irem fazer a viagem na classe correspondente á sua elevada categoria social e por um preço infimo.

Quem aqui responde ao estimável articulista presencou uma vez na linha de Cascaes que mais de metade (!) dos passageiros que iam em 1.^a para Cascaes e Paço d'Arcos levavam bilhete de 3.^a, e alguns só para Algés. Quando o revisor veio, disseram-lhe, com cara de escarneo, uns que não haviam podido tomar 1.^a porque estava muita gente na bilheteira, (quando é certo que na 3.^a classe é que a aglomeração é sempre maior) outros que haviam comprado para Algés, para não se demorarem a trocar dinheiro.

Uns inocentes, que não queriam (lá isso não) prejudicar a Companhia...

Isto que se dá por cá, tambem se vê por toda a parte, mais ou menos.

Uma vez a companhia do Paris-Lyão-Mediterraneo quiz experimentar se poderia suprimir os revisores nos seus comboios, mas a breve trecho o publico apercebeu-se de que não havia revisão e um dia que, de surpresa, elles apareceram encontraram as 1.^{as} e 2.^{as} classes cheias e as 3.^{as} vasias, porque todos os passageiros estavam naquellas com bilhete da classe inferior.

NOTAS DE VIAGEM

XII

A China chineza — Confusão monetaria — Estação de Inkô — Condemnados à canga — Comboio original — Continencias policiaes — Enigma.

Não se pôde, ou, pelo menos, não se deve passar os humbraes da China sem se ter préviamente feito um estudo, embora pequeno mas não tão perfunctorio como poderá parecer bastante, do que é aquelle paiz, dos seus usos, da sua ethnographia, da maneira de viver entre chinezes.

Porque a diferença para os nossos costumes é tão radical, que a nossa ideia não pôde refazer-se, com a rapidez precisa, das surpresas que, a todo o momento se lhe deparam, ante aquelle povo absolutamente diferente do nosso.

E é talvez a dificuldade de nos entendermos a nós proprios naquelle extraordinario paiz que explica porque é que os europeos que para lá vão, não podendo amoldar aos seus costumes uma população de 400 milhões de habitantes, de tão diferentes caracteres, mesmo entre si se amoldam elles aos chinezes, começando por aprender um pouco do difícil idioma e acabando por se assimilarem aos chinezes, vivendo á chineza e achando delicioso

o que os viajantes, de passagem, acham insuportavel.

A primeira dificuldade para o recemvindo é a questão da moeda.

Só esta que é importante para os viajantes, me levaria todo o espaço se eu tentasse explicar, por completo, aquelle complicado systema monetario.

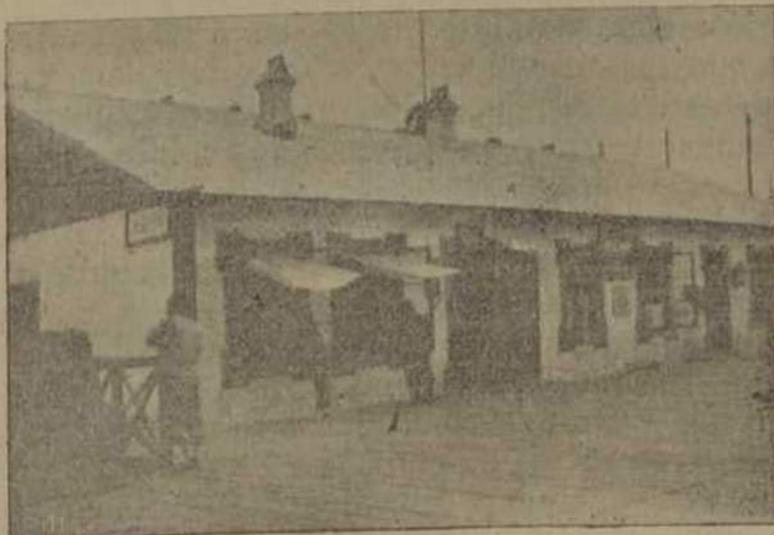
A unidade é a *sapeka* ou *tsien*, que consiste numa pequena rodela de cobre amerellado, tendo ao centro um buraco quadrado pelo qual se enfia em cordeis, para ser dada a peso quando se trata de grandes pagamentos, porque sendo o seu valor infinitissimo, meio real da nossa moeda, e pesando cada moeda uns 2 grammas, já se imagina que, para se pagar o valor de 1000 réis, ha que dar 2.000 sapecas ou o peso de 4 kilogrammas.

Não é esta a moeda de que se servem os estrangeiros mas da que modernamente foi dado curso na China e que consta do *dollar* mexicano, que vale uns 500 réis da nossa moeda, mas que tem o peso das de 1.000 réis nossas.

A China tem cunhado já *dollars* chinezes e a moeda divisionaria de 20 10 e 5 centavos, em prata, mas dá-se a curiosidade de que o *dollar*, chinez ou mexicano ou japonez, vale mais do que os seus divisionarios.

Por isso achamos singular, antes de se conhecer esta particularidade, encontrarmos por toda a parte, na rua, nas estações, quem nos offereça trocar um *dollar* em moeda pequena.

Mas o *dollar* pesa uns 25 grammas e o viajante, para



Estação de Newchrvang, Inkô

fazer os seus gastos de viagem, não pôde trazer consigo o dinheiro nessa moeda em que, uns 100.000 réis apenas, pesam mais de 5 kilos! Tem, por isso, que se servir de notas dos diferentes bancos, mas ahi nasce nova dificuldade: as notas teem inscripto o nome da cidade onde servem, e nas outras cidades não teem curso, ou só o teem com perda, embora na propria séde do banco que as emitte!

E' simplesmente pasmoso!

Assim, notas do banco de Shanghai, com curso em Pekim, teem grande perda se as trocamos em Shanghai no proprio banco.

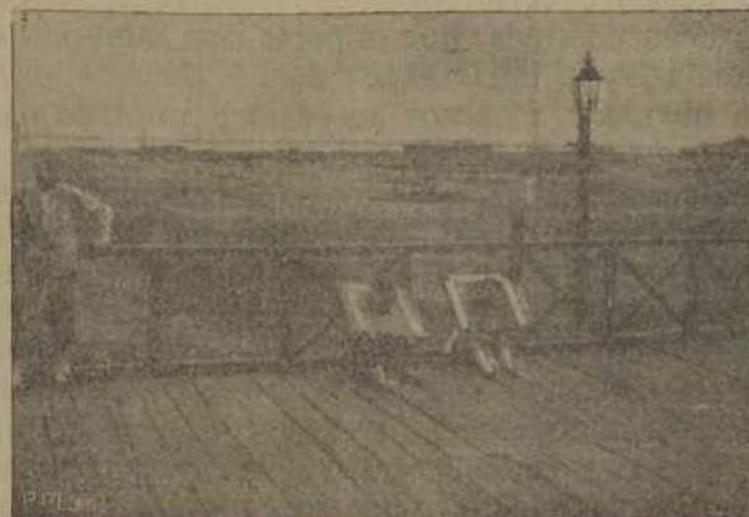
Por isso é preciso um cuidado que preocupa o viajante, para não perder continuamente no cambio de dinheiro. Imagine-se que notas de Pekim já não teem curso em Tien-Tsin, que dista 115 kilometros!

Ainda vem agravar esta situação a desconfiança que teem na falsidade da moeda, de forma tal que a moeda fiduciaria é examinada, apalpada e vista á luz antes de aceita e a prata tem numerosas marcas, a ponção e a tinta violeta, dos negociantes que a verificaram como bôa.

Não me deterei mais por agora em detalhes da vida chineza, tendo que seguir na descripção de viagem, con-

fessando, desde já, que não sei como condensar no espaço que rasoavelmente pôde consagrarse a estes artigos as innumerias notícias mentaes sobre o viver d'aquelle povo, que trouxe da viagem.

Na manhã seguinte á chegada a Inkô temos que tomar o pequeno vapor, que sáe do caes, á porta do hotel, e nos leva por 20 centavos (100 réis) ao outro lado do rio, á estação dos caminhos de ferro da China Oriental, chamada *Newchwang*.



Condenados, por furto, á canga, expostos na estação

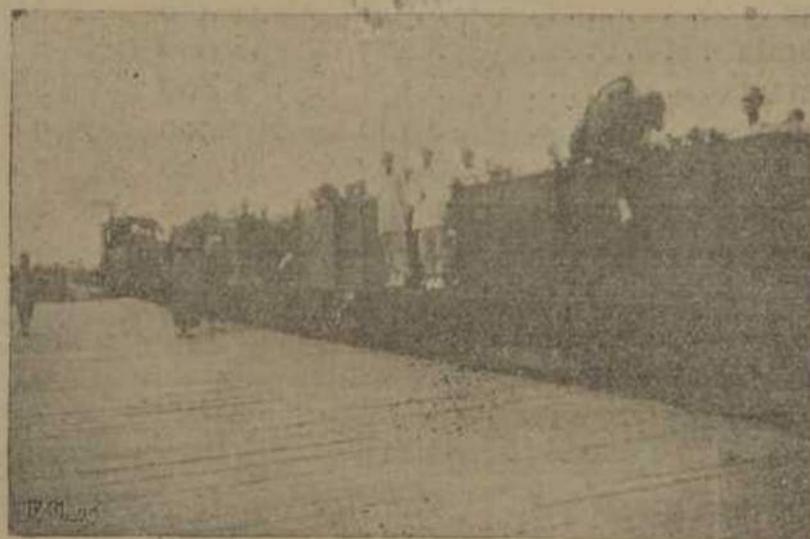
D'esta estação vae aqui a gravura, assim como tambem a de dois condemnados, por furto, expostos na estação á irrisão do publico com a sua canga ao pescoço. Isto nos prova que as leis penas na China são, como tudo o mais, uma especialidade.

Tambem se dá a gravura do comboio com os vagons, eguaes aos que por cá servem para transporte de porcos, e que são as carruagens de 3.ª ali. Os chinezes vão de pé, ou acocorados, como elles usam, com os seus chapeos abertos, e se chove dão-lhes umas esteiras com que se cobrem.

Verdadeiro transporte de porcos, com os quaes se confundem, até no cheiro.

Os vehiculos de 1.ª e 2.ª classes são de communicação interior, tendo estes um pequeno compartimento com latrina e uma bacia para lavagem, mas se se quer agua ha que pedil-a ao conductor, um rapazinho que vae em cada carro de 1.ª, sempre soridente, querendo-nos servir continuamente chá, em pequenas chavenas, no fundo das quaes são lançadas as folhas da planta deitandose-lhes por cima a agua quente, mais ou menos insalubre, de uma chaleira suja e velha.

Os estofoes são de oleado bastante usado, e os vidros



Vagons para os chinezes

das janellas azues, para que o brilhantismo do sol não faça mal aos olhos.

E' essa uma preocupacão dos chinezes; toda a gente que pôde usa óculos, muito grandes, redondos, de vi-

dros pretos, o que, naquellas caras sem barba (porque só podem uzar bigode os que aos quarenta annos são paes de um filho maior) com aquellas testas enormes calvas e o rabicho, os torna de um grotesco impagavel.

Outro cuidado é o medo da entrada do microbio pela bocca, pelo que muitos a tapam com um lenço durante a passagem nas ruas. Até certo ponto não lhes falta rasão, como direi quando tratar de Pekim.

O engate das carroagens é automatico, e sem protecção por correntes lateraes, de forma que se elle quebrar é desastre certo. Mas se tal succeder, e morrer uma centena de chins, que importa isso num paiz onde ninguem faz caso da morte?

Uma novidade achamos ao parar o comboio nas estações.

No patamar d'estas estão formados em linha uns dez soldados chinezes e igual numero de policias, perfeitamente alinhados e á distancia de dois metros uns dos outros; capitão á frente.

Ao partir do comboio ouvem-se duas vozes de comando e aquelles militares de opera comica todos apresentam armas ao trem.

E com estas e semelhantes originalidades nos vamos entretendo em transito, scismando sempre, o que significarão os gestos e as phrases incomprehensiveis que o chinez conductor se exforça por nos fazer perceber, com a insistencia demonstrativa de que se trata de caso extraordinario.

Mas em breve vim praticamente a saber o, constituindo isso uma das peripecias mais interessantes da viagem, que tem que ficar para outro capítulo.

Vias ferreas do mundo

Segundo o costume dos annos anteriores, transcrevemos a estatística ferroviaria da extensão kilometrica das linhas existentes em 1902.

Europa:

Nações	Kim. de vias fer.	Superficie em km. qd.	População mil habit.
Allemanha	52.710	540.700	52.251
Russia	51.409	5.390.000	105.542
França (*)	43.657	536.400	43.599
Austria-Hungria	37.492	676.500	47.118
Grã Bretanha e Irlanda	35.462	314.000	41.450
Italia	15.810	286.600	32.475
Hespanha (*)	13.516	496.900	17.961
Suecia	11.588	447.900	5.136
Belgica	6.476	29.500	6.694
Suissa	3.910	41.400	3.325
Hollanda	3.257	35.600	5.341
Roumania	3.171	131.300	5.913
Turquia	3.142	267.000	9.824
Dinamarca	3.067	38.500	2.449
Portugal (*)	2.388	92.600	5.429
Noruega	2.101	322.300	2.221
Grecia	972	64.700	2.434
Servia	578	48.300	2.494
Malta, Jersey e diversos	110	1.100	372
Total ...	290.816	391.507	9.761.300

Em 1900 a extensão kilometrica era de 283.878 e em 1897 de 263.204.

Na Asia as sommas são de:

Em 1902	67.292 km.
Em 1901	60.301 "
Em 1897	49.756 "

(*) Em 1 de janeiro de 1903.

Na America só os Estados Unidos figuram com kim. 317.354, o Canadá com 29.435, a Republica Argentina com 16.767, o Brazil com 14.798. Ao todo havia:

Em 1902	410.630 km.
Em 1901	402.171 "
Em 1897	381.567 "

Na Africa havia:

Em 1902	22.832 km.
Em 1901	20.114 "
Em 1897	15.844 "

Na Australia havia:

Em 1902	25.185 km.
Em 1901	24.014 "
Em 1897	23.119 "

Recapitulando: Havia em 1902: 816.755 km. de vias ferreas no mundo; em 1901, 790.478 e em 1897 733.490.

Vagons-cisternas

Os viticultores franceses, para despejarem as suas adegas e promoverem a saída da sua produção, estão adoptando um sistema interessante de commercio.

Não esperam sozegadamente que os compradores os procurem. Vão elles mesmo procurar os compradores.

D'este modo promovem as vendas, supprimem intermediarios, eliminam imposições dos armazenistas por grosso que tyrannizam tantas vezes o lavrador, evitam as baixas artificiais a que se soccorrem com frequencia os negociantes, e fornecem productos genuinos, o que é uma garantia para o consumidor.

Procedem da seguinte maneira:

Alugam ás companhias vagons cisternas proprios para vinho, enchem-os vasando ali os seus tonneis, e percorrem as linhas, demorando-se nas estações mais proprias o tempo bastante para fazer as vendas.

Logo que estão despejados essas grandes cuvas ambulantes, recomeçam a operação.

Antes de chegarem a cada estação distribuem largamente annuncios indicando as qualidades do vinho, os preços e condições de venda.

Quem quer comprar, dirige-se á estação levando em carros os cascos.

Abre-se a torneira enchem-se os cascos. Satisfeito o mercado local, o vagon segue com o primeiro comboio de mercadorias para outra estação.

E' simples e pratico.

Quem não gosta são os negociantes locaes.

Comboio voltado pelo vento

A revista technica *The Engineer* publicou recentemente um resumo do relatorio do inspector do *Board of Trade*, E. Druitt, sobre o notável accidente que se deu ha mezes no comboio que atravessava o viaducto de Leven, proximo de Ulverston, na via ferrea de Furness.

O comboio tinha, além da machina, 10 carroagens com 29 eixos, no total.

Transportava 34 passageiros que ficaram feridos mais ou menos gravemente.

O viaducto tem 457.5 de comprimento e 7.52 de largura, supportando duas vias.

O vento do temporal soprava perpendicularmente ao viaducto. O comboio saiu de Caruforth com o atraço

de 9 minutos e poude percorrer 10 kilometros sem embargo. Encontrou depois postes telegraphicos caídos que partiram os pharoes da machine e fizeram perder 15 minutos. Em Grange foi advertido o machinista para seguir com precaução por se terem partido os fios dos signaes entre *Grange* e *Cork*. Em Cork seguiu normalmente porque havia os signaes e estava intacta a linha até *Plumpton Junction*. Foi entre estas estações que se deu o desastre.

Ao atravessar o viaducto encontraram-se novos postes caídos e estragaram-se os tubos do freio de vacuo.

O fogueiro desceu para examinar a causa e então voltaram-se duas carruagens, primeiramente, seguindo-se todas as outras.

Os passageiros percorreram o viaducto de gatinhas, agarrando-se bem, para se manterem contra a violencia do vento.

Felizmente o comboio ia pela linha do lado d'onde o vento soprava. Se não sôrta isso teria caído no rio.

O relator diz que ainda que o comboio estivesse em movimento succedia o mesmo. O esforço do vento calcula-o em 205 kilog. por metro quadrado e para voltar as carruagens mais leves bastariam 160 kilog. A velocidade média do vento foi de 190 kilometros por hora, velocidade que dá pressão superior a 400 kilogrammas.

AUTOMOBILISMO

Nas linhas ferreas.—A companhia dos caminhos de ferro d'Orleans, seguindo o exemplo dado pela companhia de Paris Lyon-Méditerranée mandou construir em Bordeus, por V. Purrey, uma automotriz a vapor analoga à que citámos já em notícia anterior.

Mede 13,77 de comprimento e tem 3 eixos, tendo os dos extremos a faculdade de se deslocar longitudinalmente dentro das caixas para que possa amoldar-se nas curvas.

O eixo médio que fica a 3,20 atras do da frente é actuado pelo motor por meio d'uma cadeia e dá tantas voltas quantas dá a arvore do motor.

A caixa tem na parte posterior um compartimento de 1.^a classe com 26 lugares, sendo 5 sobre uma banqueta collocada na plataforma da cauda por onde se sobe á carruagem. Na frente e encostado á plataforma onde vae o gerador, ha um compartimento para bagagens com 3,6 de comprimento e um compartimento para a ambulancia postal.

O comprimento total do caixilho é de 12,76 e tem 3,10 de largura por 2,5 de altura.

Vasia, a carruagem pesa 23 toneladas, sendo 8,72 no eixo da frente, 9,48 no do meio e 5,03 no de traz.

As experiencias feitas numa linha de 104 kil. com curvas de 300^m e rampas de 15^{mm}, durante 3.600^m, mostraram que arrasta uma carruagem de 3.^a classe, pesando 14 toneladas, com a velocidade de 60 kil. em patafar e 40 em rampa de 14 kilometros.

São muito interessantes para nós estas carruagens que podem ser applicadas com exito e economia na linha de Cascaes, na de Cintra e Sacavem e nas de Setubal e Villa Real de Santo Antonio, na de Guimaraes, Povoa, etc.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Allemanha.—Segundo a *Electrotechnische Zeitschrift*, na Allemanha ha 300 km. de vias ferreas eléticas em exploração e 400 em construção.

Carruagens automotrices ha 12.500 e mais 8.000 carruagens ordinarias.

O aumento tem sido consideravel.

*

As experiencias de velocidade sobre a via ferrea estratégica electrica de *Marienfelde* a *Zossen* tem continuado com exito. Já se realizou a velocidade de 201 km. por hora. Bateu-se o desafio do mundo.

Hespanha.—A sociedade hydroelectrica do Pindo vai dar grande impulso á condução da corrente electrica á Coruña.

O conductor é suspenso em postes de pinheiro com 9^m de altura.

Inglaterra.—Foi aprovada nas camaras inglezas e vai entrar em execução no começo do proximo anno uma lei descentralizadora para dar maiores facilidades ás companhias que queiram mudar ou substituir os systemas de tracção que tinham pela tracção electrica.

As companhias ferroviarias solicitavam-a com todo o interesse em virtude da concorrencia que os trem-vias electricos lhes faziam.

Agora quando as companhias queiram substituir o sistema de tracção basta-lhes licença do *Board of Trade* sem necessidade de lei especial.

Italia.—A companhia das vias ferreas *Nord Milano*, requereu permissão para derivar do rio *Liro* na província de Sondrio a agua necessaria para obter a força hydralic ade 5.060 cav. vapor, afim de transformar o sistema de tracção que passará a ser electrico.

Pretende aproveitar uma queda de 1.600 litros, por minuto e 264,2 de altura.

O projecto comprehende 5 turbinas de eixo horizontal de 1.000 cav. vapor cada uma.

A corrente de 2.000 voltios eleva-se a 300.000 por transformadores, para o transporte. O orçamento é de 2.096.800 liras.

Suecia.—Em virtude do admiravel exito das experiencias alemaes com os comboios electricos, o governo sueco vai estabelecer os na Scandinavia aproveitando a força motriz das cataratas que estiverem proximas das linhas ferreas.

A primeira será a de Stockolmo a Gothenburgo com o percurso de 386 km.

PARTÉ FINANÇEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Obrigações de 1.^º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar de 1 de janeiro proximo futuro inclusivè, será pago o coupon, ouro, do 2.^º semestre de 1903, das obrigações privilegiadas do 1.^º grau, nos termos seguintes :

—Pela apresentação do coupon n.^º 20 das obrigações privilegiadas de 1.^º grau de 3 1/2 %, recebendo por cada coupon 7,09 frs. líquidos de impostos em França;

—Pela apresentação do coupon n.^º 20 das obrigações privilegiadas de 1.^º grau de 4 1/2 %, recebendo por cada coupon 9,49 frs. líquidos de impostos em França;

—Pela apresentação do coupon n.^º 17 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos;

—Pela apresentação do coupon n.^º 16 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira sé-

ries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro proximo futuro, inclusivè, em Lisboa, na séde da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o tesouro portuguez em virtude do disposto no artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 9 de dezembro de 1903.—O presidente da Comissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de novembro de 1903

Activo

Capital empregado:	
Construcção até Guimarães.....	826:502\$354
Prolongamento até Fafe.....	59:888\$757
Materiaes em deposito	28:619\$819
Effeitos depositados e de caução.....	18:390\$000
Devedores diversos.....	18:009\$443
Exploração, despesas geraes	26:269\$728
Gerencia (despesas da séde)	1:820\$290
Conta de juros.....	13:986\$095
Dividendo.....	8:922\$000
Prolongamento. Dinheiro em deposito...	14:000\$000
» Dep.º para expropriações	9:087\$385
Dinheiro em deposito	29:500\$000
Caixa.....	1:016\$357
	<hr/>
	1.056:009\$728

Passivo

Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento. Conta de credito	52:000\$000
Accionistas, seus creditos	115\$500
Por effeitos depositados e de caução	18:390\$000
Depositos e fianças	7:115\$630
Contas em liquidação	5:086\$021
Exploração, receita geral	104:902\$104
Dividendos a pagar	1:647\$000
Juros de obrigações a pagar	810\$000
Retenções geraes	11:939\$437
Fundo de amortização	4:410\$000
Fundo de reserva	12:000\$000
Lucros e perdas	2:004\$036
	<hr/>
	1.056:009\$728

Porto, 10 de dezembro de 1903.—Pela Companhia de Caminhos de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Cumprindo o § 5.º do artigo 6.º dos estatutos, faço publico que no dia 16 do corrente mez, pelas 12 horas da manhã, na séde d'esta Companhia, rua de Cedofeita, 291, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar no corrente anno.

Porto, 9 de dezembro de 1903.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio Moura Soares Velloso*.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África

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

Porto, 12 de dezembro de 1903.—Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, o presidente do Conselho de Administração, *Carlos Lopes*.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro Entrega de accções

São avisados os possuidores de obrigações dos numeros 1 a 29.400 de que a partir do dia 7 do corrente, das 11 da manhã ás 3 da tarde, em todos os dias uteis até o fim do mez, e ás quintas

feiras d'ahi em deante, se fará entrega das accções nos termos do artigo 5.º dos estatutos.

Terão de ser apresentadas as obrigações a fim de se lhes pôr o carimbo indicativo de haverem recebido a respectiva accção, sendo as obrigações imediatamente restituídas.

Aos possuidores de obrigações nominativas serão entregues accções passadas no mesmo nome, ficando livre aos possuidores de titulos ao portador a escolha de accções nominativas ou tambem ao portador. — Lisboa 3 de dezembro de 1903.—O Director de serviço, *Antonio Francisco da Costa Lima*.

Nos termos dos estatutos se annuncia que no dia 19, pelas 2 horas da tarde, se procederá, na séde da companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, ao sorteio das obrigações da série Mirandella a Bragança, que teem de ser amortizadas, em harmonia com a respectiva tabella.

Lisboa, 14 de dezembro de 1903.—O director de serviço, *M. M. de Oliveira Bello*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1903.

Se o proverbio francez: *pas de nouvelles, bonnes nouvelles* se applicasse á finança, concluiríamos que o paiz navega em mar de rosas, porque nunca houve periodo de maior esterilidade neste anno do que o decorrido desde o principio do mez.

Governo e governados passaram os primeiros dias a contemplar os preparativos das festas, os seguintes a olhar para o céu, a ver se o tempo permittiria as festas, depois outros a gosar das festas e nestes dois dias finaes a descansar das festas e a comentar as festas.

Reuniões houve, de conselho de ministros, inteiramente consagradas a discutir a melhor collocação de bandeiras e lamparinas, e a auctorizar despesas com cebo e flores de papel.

E essas despesas, de cebo e flores, e bandeiras e foguetes seriam, ao que se diz—e não se duvida pelo que se viu—de tal forma elevadas que farão grande peso no orçamento annual para ainda mais o desequilibrarem.

Tivemos este anno duas visitas reaes, ambas muito amaveis, muito lisongeiras e muito importantes, mas esses abraços internacionaes por tal forma nos apertam que se nos dão mais estragam-nos por completo o organismo.

E, fieis seguidores do exemplo governativo, os particulares tambem dispenderam consideravelmente os que quizeram gozar das festas e da visita do rei Affonso XIII, posto que muito raros gastassem uns vintens para ellas.

Trens a 10\$000 para o baile do paço, camarotes a 200\$000 réis para a recita de gala, tudo isso fará effeito na bolsa de cada um e na bolsa commercial onde a capitalização se resentirá o seu tanto.

Agora, espalhado pelo vento o fumo dos ultimos foguetes, entre os que vão lançar mãos ao trabalho, está em maior evidencia o titular da pasta da fazenda que, se diz, projecta apresentar o orçamento logo nos primeiros dias do parlamento aberto.

Veremos e pensaremos.

Mercado conservou-se estacionario e o movimento foi muito pequeno devido especialmente aos dias feriados.

Em valores apenas temos a mencionar as accções da Companhia do Gaz que foram muito visadas pela especulação, e os valores da Companhia Real dos Caminhos de ferro, que continuaram sempre com compradores e onde as transacções foram importantes.

As accções da Companhia de Moçambique que tambem foram muito procuradas não sofreram alteração de preços.

Nos mais valores pouco ou nenhum movimento houve.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	43 5/16	43 1/4	Desconto no Banco de Portugal.....
» cheque..	42 13/16	42 3/4	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	660	661	No mercado.....
» cheque.....	664	666	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v....	268	269	—
» cheque....	273	274	Cambio do Brazil.....
Francfort 90 d/v ..	268 1/2	269 1/2	Premio da libra....
» cheque..	273 1/2	274 1/2	1 \$040 e
Madrid cheque ...	805	810	1 \$060

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	-	39,55	39,50	-	39,55	39,55	-	39,55	-	-	-	39,55	38,50	-	
" coupon	39,20	39,20	39,20	39,20	39,60	39,20	-	39,20	-	-	-	39,20	39,20	-	
Obrig. 4% 1883.....	-	20.400	20.350	20.350	20.350	-	-	20.350	-	-	-	20.300	20.300	-	
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4% 1890 coupon.....	-	-	48.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 % assent.....	56.400	56.400	56.400	56.800	57.000	-	-	-	-	-	-	-	56.800	-	
" 4 1/2 % coup. int.....	-	-	56.200	-	-	56.400	-	56.400	-	-	-	-	56.600	-	
" 4 1/2 % externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112.500	-	-	
Accções B. de Portugal.....	-	167.000	-	167.000	-	167.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" N. Ultramarino..	118.800	-	119.000	119.000	119.200	119.500	-	-	-	-	-	-	119.500	-	
" Lisboa & Açores..	123.800	-	-	-	-	123.800	-	-	-	-	-	124.000	-	-	
" Tabacos coupon....	142.500	-	142.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	142.600	-	
" Comp. Phosphoros..	81.500	-	82.000	82.000	82.300	-	-	82.500	-	-	-	82.800	82.800	-	
" Real.....	38.600	-	-	-	-	39.500	-	-	-	-	-	-	39.600	-	
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 5%	91.000	91.150	-	91.300	91.500	91.600	-	-	-	-	-	91.600	91.850	-	
" Comp. Phosphoros..	-	-	-	91.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" C. Real 3% 1º grau	-	-	83.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 3% 2º grau	43.350	43.400	43.450	43.500	-	43.500	-	43.500	-	-	-	43.550	43.070	-	
" C. Nacional	-	-	-	75.500	73.500	-	-	-	-	-	-	73.500	-	-	
" Atravez Africa....	-	95.900	95.800	-	95.500	95.600	-	95.600	-	-	-	95.500	-	-	
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.	65,40	65,47	65,50	65,55	65,60	65,42	65,50	65,45	65,25	65,35	65,15	65,15	-	-	
Accções Companhia Real....	176	-	177	-	177	180	-	-	-	-	-	177	-	-	
" Madrid Caceres.....	43	43	-	42	41,50	-	40	-	-	39	40	40	-	-	
" Norte de Hespanha..	205	209	208	204	200	190	195	198	195,25	197,50	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza....	341	344	343	340	333	326	330	332	329	331	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	175	-	-	168	155	165	165	163	166	165	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1º grau	-	-	372,50	375	375	376	375	372	372	-	375	-	-	-	
" 2º grau	196	194	195	196	195	195	195,75	195	194	195	196	197	-	-	
" C. Beira Alta.....	120	119,50	-	119	-	119	119	118	118	118	-	-	-	-	
" Madrid Caceres.....	-	141,50	-	-	140	-	140	140	140	140	141	140,50	-	-	
Londres: 3% portuguez.....	65	65,12	65	65	-	65	65	65,12	65	65	65	65	-	-	
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	-	82,93	83	-	-	-	-	-	-	-	-	83,75	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1903	1902	1903	1902
COMPAGNA REAL									
Antiga rede e nova não garantida....	de 1 Nov 5 11	693	89.709.000	129.450	693	81.632.162	118.372	3.968.802.000	3.874.782.879
"	12 18	"	88.297.000	127.412	"	81.632.162	118.372	4.057.099.000	3.956.415.041
"	19 25	"	93.686.000	135.189	"	81.632.162	118.372	4.150.785.000	4.038.047.203
Nova rede garantida.....	5 11	380	14.238.000	37.468	380	12.220.838	32.160	585.834.000	542.264.121
"	12 18	"	10.899.000	28.681	"	12.220.838	32.160	596.733.000	554.484.959
"	19 25	"	10.436.000	27.463	"	12.220.838	32.160	607.169.000	566.705.797
Sul e Sueste.....	21 31 Out	518	47.348.110	91.405	494	47.541.990	96.238	1.189.181.810	1.036.860.414
Minho e Douro.....	1 10 Out	358	48.720.442	136.090	358	-	-	-	-
"	11 20	"	40.239.285	112.400	"	36.411.405	101.707	1.113.259.597	1.095.970.442
Beira Alta.....	29 4 Nov	253	12.660.844	50.042	253	13.256.469	52.396	356.126.579	343.642.307
"	5 11	"	9.028.195	35.684	"	8.069.459	31.895	365.154.774	351.711.766
"	12 18	"	7.499.997	29.644	"	7.076.439	27.962	372.654.771	358.788.205
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	-	105	-	-	105	-	-	-	-
"	11 20 Out	34	3.488.220	102.594	34	2.808.845	82.613	79.760.725	80.390.373
Guimarães	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-
Norte de Hespanha ..	11 17 Nov	3656 Ps.	2.660.069 Ps.	727.3656 Ps.	2.531.005 Ps.	692 Ps.	99.252.206	97.511.384 Ps.	1.740.822
"	18 21	"	2.647.014	724	"	2.615.301	715	101.899.220	100.126.685
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	12 18 Nov	3650	2.107.338	577.3650	1.932.455	529	90.426.950	89.216.420	1.210.530
"	19 25	"	2.244.461	614	"	2.02			

LINHAS PORTUGUEZAS

Mirandella a Bragança. — Foi aprovada uma variante que abrange todo o lanço entre as estações de Mirandella e Cortiços, na extensão de 20 k. em vez de 18 que tinha o traçado primitivo.

Resulta da variante grande economia na construcção sem a qual seria esta irrealizável para a Companhia Nacional nas condições em que foi contractada.

O traçado segue melhor a região nas estações de Carvalhaes e Romeu, cujo trafego viria continuar a procurar a estação de Mirandella, de modo que o aumento de garantia de juro é compensado pelo aumento da receita.

Aquelas duas estações substituem uma de difícil acesso.

Por isso o Conselho Superior de Obras Publicas julgou a variante digna de aprovação.

Horários do Sul e Sueste. — Consta nos que vão sofrer algumas alterações muito vantajosas para o público, tendo em vista ao mesmo tempo facilitar as ligações do Sul com o Norte pela nova linha de Sant'Anna.

Vendas Novas. — Foram já feitas as experiências das pontes de Muge, Azambuja e Sorraia, e da grande ponte do Tejo, sendo dadas por capazes para a circulação.

Os comboios percorrem, portanto, já toda a linha cuja inspecção oficial deverá fazer-se por estes dias pela comissão para esse fim nomeada, que é composta pelos srs. engenheiros Almeida d'Eça, João Joaquim de Mattos e Antonio Maria d'Avelar.

A inauguração oficial parece que será na quarta-feira 30, e a abertura ao serviço público no dia 1 de Janeiro.

A inauguração será dada, ao que se projecta, grande solemnidade, assistindo Suas Magestades, e havendo grandes festejos em Coruche, o ponto intermédio mais importante da linha, e o que mais lucra com a nova ligação das duas rídes.

Illuminação dos comboios. — Fez-se ha dias experiência da illuminação de um comboio da linha de Cascaes por meio de electricidade, em uma carruagem de 1.^a, uma 2.^a e fourgon. O resultado foi satisfatório.

Espera-se para breve esta illuminação nos trens que circulam no tunnel do Rocio, onde ella será o único meio a adoptar, porque as lampadas no tunnel para pouco servem.

Linha de Portalegre e ramal de Aviz. — Foi assignado o contrato de concessão d'estas linhas.

O activo e empreendedor concessionário o sr. José Pedro de Mattos, mandou já iniciar os estudos. A linha deve sair da nova estação de Estremoz, passar em Souzel, Fronteira, proximidades de Cabeço de Vide, Alter do Chão. Portalegre e Castello de Vide. O ramal de Aviz destaca-se da linha nas proximidades de Fronteira.

Regoa-Villa Real. — Vão ser adjudicadas as empreita das E. F. que completam as terraplenagens e obras de arte, ficando pois em construcção todo o trôco de Regoa a Villa Real.

Benguela. — Na alfândega de Lisboa e suas delegações, nos onze meses decorridos d'este anno, foi arrecadada a quantia de 18:439⁷140 réis, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço consumido pelas fabricas, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899, constitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguela.

No referido periodo este imposto rendeu menos réis 5:506⁷156 do que no anno passado em igual lapso de tempo.

O mesmo imposto no mes de novembro findo rendeu 2:233⁷300 réis.

Este rendimento é hoje applicado, segundo a lei, ao prolongamento da linha de Ambaca a Malange, em construcção.

Cintra ao Oceano. — A inauguração d'esta linha e sua abertura ao serviço público parece se realizarão, se o tempo estiver razoável, no dia 1 de janeiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Foi inaugurado o serviço completo entre Villena e Yecla da companhia da via ferrea de Villena a Alcoy e Yecla.

Ficou portanto em exploração o trajecto entre Bocairent e Yecla, faltando metade da linha desde esta povoação a Jumilla e entre Bocairent e Agres, trabalhos que se espera concluir antes da proxima primavera.

Logo que estejam concluidos fica esta extensa região em comunicacão directa com as linhas da companhia do Norte e de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Foram inaugurados os trabalhos de construcção da via ferrea que deve ligar a estação de Coruña com o porto da mesma cidade.

A exploração, em 1902, da linha ferrea de Salamanca á fronteira portuguesa foi muito mais vantajosa do que em 1901.

Os productos brutos cresceram em 101.645 pesetas, sendo 17.238 provenientes de grande velocidade e 84.407 de pequena velocidade.

O trafego tem aumentado. Em 1888 o numero de passageiros que transitou ali foi de 61.583; em 1902 subiu a 122.503, mais de 100 por cento.

O peso das mercadorias que no mesmo anno era de 24.668 toneladas, passou a 100.516; isto é, tres vezes mais.

As estações de maior trafego são as de Salamanca, Ciudad Rodrigo, Fuentes de Onoro e Barca d'Alva.

Houve um saldo de 21.750 pesetas na exploração.

Foi aprovado pelo ministerio da guerra o plano da linha transpirinaica, em principio, sendo ordenado que se proceda ao estudo d'um anteprojecto da linha de Ripoll á fronteira francesa, perto de Puigcerdá, em harmonia com o parecer da comissão militar.

Espera-se que no mes de maio esteja concluído o trôco da via ferrea de Baeza a Linares da linha de Baeza a Almeria.

Tendo-se concluído o assentamento da segunda via entre San Sebastian e Pasages, na linha de Madrid a Irun, está-se trabalhando activamente no assentamento do seu prolongamento entre Pasages e Irun e entre Venta de Baños e Medina del Campo.

Ha todavia uma dificuldade a vencer que resulta de ter sido construído o tunel de Capuchinos só para via simples.

FRANÇA

A companhia do Oeste julgou que a passagem da sua linha de Pont-Audemer ao Havre atravessando-se o Baixo-Sena num ferry-boat, não lhe convinha e preferiu uma obra permanente — um viaducto de grande largura e grande altura.

A pedido da camara do commercio de Rouen estuda de novo o problema e está pensando na passagem em tunel.

A mesma companhia fez montar numa parte das suas carruagens apparelhos para o aquecimento dos comboios de passageiros aproveitando para este fim o vapor da locomotiva, processo usado já há algum tempo pela companhia de Leste.

Actualmente todos os comboios da linha de Auteuil e a metade pouco mais ou menos dos tramways dos arredores de Paris, na parte que lhe corresponde, são aquecidos por este processo nas condições de regularidade adoptadas ás variações da temperatura exterior. A companhia tenciona estabelecer este processo para todos os comboios de passageiros.

A par d'este melhoramento, ha um outro de que igualmente a companhia de Oeste não se descuida, é a applicação, nos comboios de passageiros, da illuminação incandescente pelo gaz, cujo poder illuminante é trez vezes maior que o do gaz rico.

Este novo modo de iluminação permite aos viajantes o poderem ler em qualquer lugar dos vagões, e o que ainda é mais apreciável, o não causar nenhuma impressão à vista a transacção da via descoberta para um tunel pelo poder illuminante d'este gaz.

FRANÇA-ITALIA

Está definitivamente feito o traçado da linha *Nice-Coni* via que penetra pelo caminho mais curto da Italia na França meridional.

Entra no norte do departamento dos Alpes marítimos e sae pelo sul dirigindo-se a *Vintimiglia* e depois, no territorio italiano, ao longo do valle de *Roya*.

A estação internacional será em *Breil*, d'onde partirá uma linha para *Nice*.

O traçado sae da estação de *Tende*.

Deve haver 13 tuneis o maior dos quaes com 1.495 metros.

Está orçado em 8.100.000 francos.

RUSSIA

A partir da primavera proxima e em virtude das conclusões da conferencia internacional de Vienna os viajantes que queiram dirigir-se á China poderão comprar bilhetes nas capitais dos principaes estados da Europa.

Estes bilhetes directos dão direito á viagem para a Mandchuria, Vladivostock, Dalmi, Porto-Arthur, Pekim, etc.

A partir de 1906 é suprimida a travessia do lago Baikal seguindo-se em via ferrea que contorna o lago a qual já se explora entre *Tankhoi* e *Missovaia*.

Só se torna a passar em barco quando se vai para Pekim, via *Inkó* e *Tien-tsin*, no rio *Lio-Khe* cuja ponte ainda demora a construir.

O serviço do expresso Paris-Pekim terá um percurso de 13 dias e meio com a seguinte tarifa: 1.ª classe, 1 013,15 fr.; 2.ª classe, 706,5 fr., sendo os bilhetes validos durante dois meses com a faculdade de se demorarem os passageiros durante o trajecto.

As creanças de 4 a 10 annos viajam com tarifa reduzida.

Os comboios ordinarios teem tarifas menores: 2.ª classe, 490,40 fr.; 3.ª, 340,65 fr. A partir de Varsovia haverá comboios de luxo da companhia internacional de vagons leitos.

Os lugares nestes comboios podem marcar-se em Paris.

Não ficou ainda regulado o caso dos bilhetes de ida e volta porque muitos passageiros preferem voltar pela America.

Para o caso de extravio de bagagem paga-se 7,30 rublos por kilg. de bagagem de 1.ª classe, 4,88 pela de 2.ª e 2,44 pela de 3.ª

CHINA

A linha que a França vai construir na China sae de *Ho-Kiu* para a cidade de *Yunam*. *Ho-Kiu* fica junto de *Lao-Khai* na fronteira.

A linha portanto é uma continuação da de *Hanoi-Khai* que reune *Haiphong* á fronteira noroeste do Tonkin.

Interessa portanto muito directamente a esta colónia francesa.

COREIA

Foi inaugurado o primeiro trôço do caminho de ferro que os japonezes estão construindo neste paiz e que ha-de ligar *Seül* a *Fusan*. O trôço tem 40 kilometros.

No proximo mez de abril deve inaugurar-se um novo trôço de 56 kilometros.

Espera-se que em fins de 1905 esteja completa a linha com a extensão de 427 kilometros.

AMERICAS

Parece que vai entrar em via de realização o caminho de ferro colossal chamado Panamericano que atravessa as tres Americas.

Constituiu-se em *Guthise* uma companhia com este fim com o capital de 1.258.000.000 francos que realmente é pequeno.

A linha partirá de *Port-Nelson*, na bahia de *Hudson*, segue para *Winnipeg*, atravessa *Dakota*, o *Nebraska*, o *Kansas*, o *Oklahoma*, o *Texas*, o *Mexico*, a America Central, o isthmo de *Panamá*, a *Colombia*, o *Equador*, o *Perú*, a republica *Argentina*, terminando em *Buenos Aires*.

Dará ramaes para o Rio de Janeiro e Valparaiso.

Medirá 17 000 kilometros, mas aproveita como já aqui dissémos muitos trôcos já construidos.

INDIA INGLEZA

Foi resolvida a construcção das seguintes vias ferreas: 1.º Prolongamento da de *Jech-Doab* de *Sargoda* a *Shorkat*, estação da *Wažrad-Khanewal Railway*.

Chamar-se-ha *Southern Section Jech-Doab Railway*, terá 103 milhas e está orçada em 7.159.098 rupias.

2.º Prolongamento da *Tirhoot State Railway* de *Bairaqia* a *Shikarpur* com 58,05 milhas, custando 2 858.250 rupias.

De *Beltiah* (via *Shikarpur*) a *Bagalat* com 49,36 milhas, custando 2.625.301 rupias.

De *Shikarpur* a *Bikna Theri*, com 21,5 milhas, custando 490.385 rupias.

Estes trabalhos são executados pela agencia da *Bengal and North Western Railway Company*.

3.º Via terrea com a bitola de 5 pés e 6 polegadas de *Ranaghia* estação da *Eastern Bengal Satte Railway* a *Lalgola*, via *Murshidabad*, custando 10.552.793 rupias e tendo 97,50 milhas.

E' executado pola *Eastern Bengal State Railway*.

Notas varias

Ascensores de barcos.—O ministerio do commercio de Vienna que tem a seu cargo a navegação interior, abriu concurso internacional para a elaboração d'um projecto de ascensor que permitta aos barcos a transposição de diferenças de nível consideraveis.

E' sabido que nos canaes ha, para o efecto de se passar um barco do nível inferior d'uma secção ao nível superior d'outra secção do mesmo canal ou vice-versa, umas comportas ou umas *eclusas*. Mas este meio não se presta a grandes desniveis. Exigiria portas de grande resistencia, obrigaria a grande consumo de agua e a grande demora.

Até hoje, porém, só assim se tem procedido, havendo ás vezes series de *eclusas* formando como degraus d'uma escada em que as secções dos canaes representam o papel de patamares ligeiramente inclinados.

A Austria pretende vencer agora um desnível de 35m.9 entre o canal do Danubio ao Oder, perto da cidade de *Prérau* na Moravia.

Ha premios de 100.000, 75.000 e 50.000 corôas para os tres projectos preferidos, dando se tambem o de 200.000 corôas pela acquisição do projecto adoptado quando não seja o seu auctor quem execute a obra.

O prazo para a entrega do projecto termina em 31 de marzo de 1904.

Ultra rapidez.—Um comboio real que saiu da estação de *Paddington*, em Londres, para *Plymouth*, levando o principe de Galles, percorreu os 395 kilomettos de distancia que separam estes dois pontos em 3 horas e 50 minutos, o que dá a velocidade média de 103 kilometros por hora. O comboio levava 5 grandes carruagens. Saiu ás 10,40 da manhã e chegou ás 2,30.

Não teve paragem, mas afrouxou o movimento na estação de *Exeter*. Tomou agua em marcha por tres vezes, em trincheiras com 800 metros de comprimento. Chegou a atingir a velocidade de 133 kilom por hora.

Telephonios.—Foi publicado o regulamento hespanhol para o estabelecimento e exploração das linhas telephonicas, ampliando se o raio de accão das rôdes urbanas e facilitando-se a união telephonica com as estações mais proximas das fabricas, granjas, povoações, estabelecimentos thermaes.

As tarifas foram reduzidas. Autorizam se as linhas particulares independentes das rôdes, contanto que não saiam da mesma província, e autorizam se sem excepção as do servico das industrias electricas para transporte de força e luz.

No vizinho reino ainda acham o regulamento estreito, e atrasado apesar de ser muito mais liberal do que o nosso.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Construcção e montagem de taboleiros metalicos

Faz-se publico que no dia 28 de dezembro de 1903, pelas 12 horas do dia, na secretaria da secção do expediente do servico de via e obras, perante o respectivo chefe de servico, terá lugar a ar-

rematação para a construção e montagem de dois taboleiros metálicos para as passagens superiores de Vendas Novas e Beja.

O deposito provisório para ser admitido a licitar é de 60.000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as 10 horas da manhã às 4 horas da tarde, na secretaria da secção do expediente do serviço de via e obras, no Barreiro.

Barreiro, 16 de novembro de 1903.

Empreitada de construção

Faz-se público que no dia 15 do próximo mês de janeiro, pela uma hora da tarde, terá lugar na secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, perante uma comissão presidida pelo respectivo director, o concurso público para a adjudicação da empreitada de construção do primeiro lanço do caminho de ferro do Vale do Sado, da estação de Setúbal ao Sado.

A base de licitação é de 38:105.000 réis, e o deposito provisório é de 953.000 réis, podendo este ser efectuado em qualquer das tesourarias dos caminhos de ferro do Estado, e á ordem do director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao referido director, acompanhadas do recibo do deposito provisório e mais documentos exigidos no programa, entendendo-se que, por esse facto, se desiste de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

O programa para o concurso, projecto e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção, na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22, 1.º andar, em todos os dias úteis das dez horas da manhã às quatro da tarde. Lisboa, 1 de dezembro de 1903.

Linha de Évora — Prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa

Para os devidos efeitos se anuncia que pelas doze horas da manhã do dia 15 do próximo mês de janeiro, na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste, nesta cidade, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º andar, e perante uma comissão presidida pelo engenheiro director, terá lugar o concurso para adjudicação de três empreitadas de terraplenagens e obras de arte para construção do prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, as quais tem os n.ºs 4, 5 e 6, e são compreendidas, respectivamente, entre os perfis n.ºs 110 a 162, 163 a 205 e 206 a 237 do projecto aprovado.

As bases da licitação, que será em carta fechada, são: para a empreitada n.º 4 de 28:800.000 réis, para a n.º 5 de 8:500.000 réis e para a n.º 6 de 4:050.000 réis.

Para admissão ao concurso é necessário fazer previamente os depositos provisórios de 720.000 réis para a empreitada n.º 4, de 213.000 réis para a n.º 5 e de réis 102.000 para a n.º 6.

Os projectos, cadernos de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção todos os dias úteis, das dez horas da manhã às quatro horas da tarde.

Lisboa, 5 de dezembro de 1903.

Fornecimento de 35 toneladas de ferro fundido em cepos para breaks e rodas diversas para zorras de via

Pelo presente anuncio se faz público que no dia 28 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, 22, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação do fornecimento de 35 toneladas de ferro fundido em cepos para breaks e rodas diversas para zorras de via.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das tesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 52.500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um deposito 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 tesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22), e na dos armazens gerais (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 11 de dezembro de 1903.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente anuncio se faz público que no dia 18 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 200.000 kilogrammas de carvão inglez para forja.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 28.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a véspera do dia designado para o concurso.

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens gerais em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã às tres da tarde. Porto, 2 de dezembro de 1903.

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente anuncio se faz público que no dia 19 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 58.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a véspera do dia designado para o concurso.

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens gerais em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã às tres da tarde.

Porto, 2 de dezembro de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

Leilão

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas gerais d'esta Companhia, anuncia-se que no dia 24 do corrente será vendida em hasta pública na estação de Coimbra, a remessa de pequena velocidade n.º 47.522, de Aveiro, constante d'um vagon de palha prensada, peso 9.680 kilos, expedida em 17 de setembro do corrente anno, pelo sr. António Nunes de Carvalho, a consignação do sr. Manuel José da Costa Soares, Lisboa, 7 de dezembro de 1903.

Augmento d'este numero

Para concluirmos desde já a publicação do relatório da Companhia Real damos este numero com mais 4 páginas, que seguem a esta, alterando por isso a ordem em que este documento costuma ser publicado.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração
apresentado á assembléa geral dos accionistas
em 20 de junho de 1903

Exercicio de 1902

(Conclusão)

Comparando os resultados geraes, ordinarios, da exploração em 1902, com identicos dos exercicios anteriores, desde 1895, não contando com as amortizações, veremos o seguinte:

Quanto ás receitas:

Do Trafego:

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Linhas de Leste e Norte...	2.527.991.621	2.560.689.5380	2.688.287.614	2.877.878.377	3.045.612.5260	3.213.143.5361	3.362.724.5695	3.511.570.5185	3.611.570.5185
Ramal da Caceres...	44.379.521	41.633.511	40.914.5402	45.573.5299	48.537.5395	50.670.5656	50.456.5037	51.131.5204	51.131.5204
Lisboa-Olaria-T. Vedras...	11.595.173	13.579.525	13.301.5343	14.599.5354	15.238.5126	16.227.5370	16.130.5719	17.180.5736	17.180.5736
Ramal de Coimbra...	256.339.671	279.787.616	327.291.5520	302.635.5974	336.716.5984	370.383.5084	387.160.5232	394.531.5331	394.531.5331
Torres-Figueira-Alfrelos...	813.823.946	831.793.884	862.782.824	889.490.5589	408.571.0046	409.656.511	437.679.5713	411.374.5931	411.374.5931
Linhas de Cintra...	45.358.5462	50.449.5852	55.090.5751	65.944.6761	70.525.6736	80.228.026	77.736.5477	75.736.5477	75.736.5477
Ramal de Cascaes...	86.842.5284	149.529.5090	181.881.5340	244.215.590	300.849.5339	284.607.5094	290.937.5583	246.611.5285	246.611.5285
Linha Urbana...	70.720.6568	70.981.6472	72.025.5807	104.966.287	87.839.5131	95.474.5166	98.552.5553	93.198.5714	93.198.5714
Linha da Beira Baixa...	552.155.5095	584.651.5286	567.963.5083	567.339.5075	585.640.5844	611.313.143	612.499.5700	612.499.5700	612.499.5700
Total..	3.908.106.5081	4.062.410.6037	4.310.250.5838	4.612.561.6719	4.898.637.6005	5.130.164.5985	5.343.619.5268	5.423.113.5628	5.423.113.5628
Fora do trafego....	20.367.6101	39.174.6109	19.662.5965	23.016.345	25.349.5086	19.976.315	16.532.5094	14.350.5677	14.350.5677
Total..	3.929.474.6069	4.101.584.6146	4.329.822.5798	4.636.0785.061	4.923.286.5161	5.150.141.5206	5.340.151.5362	5.437.461.5505	5.437.461.5505

Quanto ás despesas, excluindo todas as extraordinarias de qualquer ordem:
Ordinarias da Exploração:

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Linhas de Leste e Norte...	864.232.5521	868.180.6051	948.385.5991	994.313.5898	1.001.829.5685	1.132.574.5943	1.199.755.5499	1.196.380.5881	1.196.380.5881
Ramal de Caceres...	51.740.5508	51.402.5620	56.496.5466	57.201.5173	55.823.5141	61.436.5147	60.501.5449	54.984.5350	54.984.5350
Ramal de Coimbra...	8.105.6376	8.246.5395	8.667.5318	9.198.5556	8.949.5095	10.336.5837	10.634.6472	10.739.5886	10.739.5886
Lisboa-Cintura-T. Vedras...	143.752.6915	135.234.5718	155.185.5058	169.346.5417	181.584.5294	211.306.644	220.152.6614	213.707.6091	213.707.6091
Torres-Figueira-Alfarelos...	178.243.5779	183.121.5995	216.754.5766	220.195.5591	236.257.5720	249.205.5629	261.485.5718	231.736.5336	231.736.5336
Linha de Cintura...	29.998.6667	28.273.5557	33.58.5462	37.431.5836	57.786.5856	44.576.5885	43.638.5552	39.464.5398	39.464.5398
Ramal de Cascaes...	81.017.6157	95.753.6013	114.130.6015	177.714.5298	229.666.5732	254.655.6386	241.416.6224	226.456.6897	226.456.6897
Linha Urbana...	48.897.5830	50.511.5019	54.893.5401	62.249.5395	71.233.5293	83.025.5003	86.933.5119	90.071.6330	90.071.6330
Linha da Beira Baixa...	166.392.6196	152.620.5491	164.713.6068	163.583.5636	158.468.5875	168.395.646	168.041.6038	165.820.5751	165.820.5751
Total..	1.572.390.5847	1.658.644.5459	1.752.874.5065	1.891.235.5159	1.964.199.5813	2.215.514.5630	2.292.558.5855	2.328.597.5823	2.328.597.5823
Impostos....	54.579.6437	57.722.5526	74.134.6127	70.360.5934	72.488.6127	65.166.6190	64.602.5350	67.727.6134	67.727.6134
Total..	1.572.390.5847	1.658.644.5459	1.752.874.5065	1.891.235.5159	1.964.199.5813	2.215.514.5630	2.292.558.5855	2.328.597.5823	2.328.597.5823
Encargos de juro de obrigações (1.º grau) e respetivo premio d'ouro...									
Excedentes.....									

Nas receitas d'exploração figuram as garantias de juro, pagas pelo tesouro nas seguintes linhas e annos:

LINHAS

Torres-Fig.-Alf.	Beira Baixa	TOTAL
100.565.5088	401.860.5081	502.425.5169
100.565.5088	401.111.5860	501.676.5948
90.046.5633	401.111.5860	498.058.5493
88.891.5195	401.111.5860	490.003.5055
103.416.5665	388.306.5050	491.722.5615
62.723.5415	403.205.5459	495.928.5874
48.260.5457	394.770.5810	443.031.5267
37.341.5786	366.690.5661	404.032.5447
638.710.5227	3.158.168.5641	3.706.878.5868

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1902:

Em 1895..	14.960 ^{m²}	a 3.7000	réis por m. q.	44.880.000
Em 1896..	450 ^{m²}	a 2.722.222	" "	1.000.000
Em 1897..	3.491 ^{m²} ,25	a 6.7000	" "	20.947.500
Em 1898..	2.416 ^{m²} ,57	a 6.7000	" "	14.499.540
Em 1898..	223 ^{m²} ,18	por	" "	300.580
Em 1899..	1.089 ^{m²} ,91	a 6.7000	" "	6.539.5460
Em 1899..	2.250 ^{m²}	a 7.7000	" "	15.750.5000
Em 1901..	2.290 ^{m²} ,25	a 7.7000	" "	16.031.5750
Em 1902..	3.300 ^{m²}	a 7.7000	" "	23.100.5000
Total..	30.471^{m²},16		Réis...	143.048.5710

Por estas vendas recebemos, em 1896, 40 obrigações de 4% (série unica) no valor de.....	1.000.000

<tbl

Do grupo eleito pelos senhores accionistas os Ex.^{mos} Srs.: *Victorino Vaz Junior e Dr. Lui Gonzaga dos Reis Torgal.*

No Conselho Fiscal os Ex.^{mos} Srs.:

Manuel Joaquim Alves Diniç e Manuel José Monteiro.

E temos a honra de propôr aos senhores accionistas, pela parte que lhes compete, a reeleição dos dois membros do Conselho d'Administração e dos dois membros do Conselho fiscal.

*

O producto das receitas brutas do exercicio corrente nas suas primeiras 17 semanas, excluindo reembolsos e impostos cobrados por conta do tesouro e garantias de juro, comparado com o de igual periodo dos exercícios anteriores, desde 1894 mostra o seguinte:

Primeiras 17 semanas dos annos de:

	Passageiros	Grande velocid.	Pequena velocid.	Total
1894.....	898:973:5952	75:403:5588	429:987:5310	904:354:5850
1895.....	892:835:5130	70:764:5735	480:255:5185	942:857:5000
1896.....	436:891:5054	67:388:5872	515:348:5074	1 019:828:5000
1897.....	456:161:5899	78:103:5061	582:615:5040	1 013:883:5000
1898.....	505:869:5114	87:190:5183	582:899:5703	1 176:059:5000
1899.....	611:379:5210	93:410:5052	629:582:5758	1 334:652:5000
1900.....	526:922:5122	95:915:5840	685:279:5088	1 308:117:5000
1901.....	580:317:5710	105:682:5923	668:245:5067	1 851:246:5000
1902.....	585:324:5798	116:422:5050	97:647:5157	1 299:394:5000
1903.....	575:869:5000	113:209:5000	803:586:5000	1 492:614:5000

Assim, as 17 primeiras semanas do anno de 1903 apresentam as seguintes diferenças, sobre igual periodo dos annos de 1894 a 1902:

	Passageiros	Grande velocid.	Pequena velocid.	Total
1894.....	+ 176:895:5048	+ 87:505:5412	+ 373:548:5690	+ 588:249:5150
1895.....	+ 183:033:5870	+ 42:444:5265	+ 343:278:5865	+ 568:767:5000
1896.....	+ 188:977:5948	+ 45:823:5128	+ 288:187:5926	+ 472:988:5000
1897.....	+ 119:704:5101	+ 85:105:5939	+ 268:920:5960	+ 418:731:5000
1898.....	+ 69:899:5886	+ 26:018:5817	+ 220:536:5297	+ 316:555:5000
1899.....	+ 35:510:5210	+ 19:798:5968	+ 173:673:5242	+ 157:962:5000
1900.....	+ 48:946:5878	+ 17:193:5160	+ 118:256:5972	+ 184:497:5000
1901.....	- 4:448:5110	+ 7:526:5070	+ 135:290:5633	+ 138:368:5000
1902.....	- 9:455:5793	- 3:213:5050	+ 185:888:5843	+ 93:220:5000

E a nota do dinheiro remetido para o nosso cofre central, pelas diversas estações da nossa rede é, desde o principio do anno até 30 de abril, o seguinte:

1894.....	904:189:5305
1895.....	935:835:5315
1896.....	1.051:435:5700
1897.....	1.085:055:5105
1898.....	1.127:270:5050
1899.....	1.258:269:5413
1900.....	1.303:357:545
1901.....	1.353:668:5255
1902.....	1.414:812:575
1903.....	1.550:721:5220

Assim, 1903 apresenta para mais sobre:

1902.....	135:908:5645
1901.....	197:052:5065
1900.....	247:363:5675
1899.....	292:451:5807
1898.....	423:451:5170
1897.....	465:666:5055
1896.....	499:285:520
1895.....	611:885:5905
1894.....	646:531:5915

Os dois quadros acima, justificam a esperança que o Conselho tem de que os resultados da nossa exploração, no exercicio corrente de 1903, não sejam inferiores aos de 1902.

O vosso conselho, d'accordo com os estatutos, propõe que sejam mantidos em 1903 os mesmos vencimentos por vós fixados aos corpos gerentes da Companhia e commissario regio e seu adjunto, em relação aos exercícios de 1900 e 1901 na sessão de 10 de Junho de 1901 e em relação ao exercicio de 1902 na sessão de 30 de Junho de 1902.

TERCEIRA PARTE

Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões

Resumem-se, como nos annos anteriores, na seguinte, exposição, os principaes actos da gerencia d'estas Caixas, que aliás tem relatorio especial. Notaremos, porém, que o anno de 1902 marca uma época notável na Caixa das Pensões, pois os encargos d'ella,

nesse anno, quasi se mantiveram estacionarios, pois tiveram apenas um aumento de 288:884 réis.

Em todo o caso a situação das Caixas melhorou absolutamente.

Caixa de Socorros

No anno de 1902 dispendeu esta caixa em proveito do pessoal:

Escola «Camões».....	762:5813
3.064 subsídios a operarios e empregados doentes.....	7:999:5135
67 funeraes de operarios e empregados.....	1:070:555
7 donativos a empregados e operarios.....	307:5150
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitais.....	1:503:5195
Total	11:702:5866
Em 1901.....	11:454:5134
Para mais em 1902.....	248:5732

Adeantamentos :

Em 1902.....	1.339.....	45:778:5803
Em 1901.....	1.227.....	44:017:5012
A mais em 1902.....	112.....	1:760:5791
Saldo em dívida dos mutuarios em 31 de dezembro de 1902.....		34:629:5035
Saldo em dívida da mesma origem, em 31 de dezembro de 1901.....		22:033:5547
Para mais em 1902.....		2:595:5488

«Armazens de viveres»—1902 :

Importancia de generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens	199:717:5645
Em 1901.....	195:002:5335
A mais em 1902.....	4:625:5110

Consumidores :

Numero em 1902.....	37 965
" " 1901.....	38.859
A menos em 1902.....	894

Percentagem média sobre as vendas :

Em 1902.....	12,19
" " líquido	8,18

Fornecimentos directos pelos estabelecimentos com os quais ha contrato :

Calçado, chapeos, fazendas, etc.....	15:170:5645
Idem, em 1901.....	13:611:5035
A mais em 1902	1:559:5610

Dos abatimentos feitos pelos fornecedores reverteu a favor do pessoal a quantia de 529:5643 réis, e da Caixa a de 759:5030 réis. Em 1901 as quantias correspondentes foram de 521:5423 réis e 681:5756 réis.

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

Fornecidas em 1902.....	11 855
" " 1901.....	11.030
A mais em 1902.....	825

Balanço da Caixa de Socorros :

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1902
--

Caixa de Reformas e Pensões

Receitas da Caixa:	
Joias	5:048\$355
Quotas	21:537\$787
<u>Houve reembolsos de:</u>	
Joias.....	268\$060
Quotas	2:610\$385
Líquido.....	<u>23:706\$697</u>
Em 1901 as verbas correspondentes foram:	
Joias	6:230\$374
Quotas	21:108\$761
<u>As pensões pagas em 1902 foram:</u>	
Reformas	36:662\$780
Pensões legadas.....	14:034\$948
<u>Em 1901 haviam sido:</u>	
Reformas	36:259\$025
Pensões legadas.....	14:382\$805
Em 1902 a mais.....	<u>55\$898</u>
O aumento de encargos em 1901 sobre o anno anterior havia sido de 5:537\$288 réis.	
O balanço da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1902, entrando a transferencia, como receita vinda da Caixa de Socorros, de 23:468\$849 réis, accusou o saldo positivo de réis 5:585\$095. Em 31 de dezembro de 1901 o saldo havia sido de 2:919\$326 réis, entrando nesse balanço, como receita, da mesma forma, o producto liquido da Caixa de Socorros na importancia de 20:712\$585 réis.	
Empregados e operarios inscriptos, em 31 de dezembro de 1901.....	2.868
Inscriptos durante o anno de 1902.....	<u>227</u>
Somma.....	3.095
Reformados durante o anno de 1902.....	14
Eliminados por demissão.....	203
Faleceram.....	<u>32</u>
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1902	<u>2.846</u>
Pensionistas:	
a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1901	228
" durante 1902	<u>14</u>
Somma.....	242
" falecidos	<u>9</u>
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1902	<u>233</u>
b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1901	338
Admittidos em 1902	<u>51</u>
Somma.....	389
Perderam o direito:	
Por falecimento.....	4
" casamento	5
" maioridade.....	<u>6</u>
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1902	<u>374</u>
Encargos resultantes para a Caixa:	
Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1902.....	1:456\$864
Caducas em 1902.....	<u>2:249\$932</u>
Diminuição em 1902	<u>793\$068</u>
Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1902.....	<u>1:437\$264</u>
Caducas em 1902:	
Por falecimento.....	185\$490
" casamento	103\$227
" maioridade.....	<u>66\$595</u>
Augmento em 1902	<u>1:081\$952</u>

Excessos de encargos da mesmas especie do anno de 1901:

Reformados	<u>3:501\$702</u>
Legatarios.....	<u>1:161\$156</u>
Em 1898.....	<u>10:195\$192</u>
" 1899	<u>3:714\$965</u>
" 1900	<u>2:226\$485</u>
" 1901	<u>4:752\$858</u>
" 1902	<u>288\$884</u>

Vê-se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos augmentaram:

Em 1898.....	<u>10:195\$192</u>
" 1899	<u>3:714\$965</u>
" 1900	<u>2:226\$485</u>
" 1901	<u>4:752\$858</u>
" 1902	<u>288\$884</u>
O fundo de reserva da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1902 era representado por :	
Acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes	<u>59</u>
Acções da Companhia de usufructo	<u>1</u>
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (nos termos do convenio).....	<u>1.282</u>
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da mesma Companhia.....	<u>1.134</u>
Obrigações privilegiadas de 3 % do 2.º grau	<u>268</u>
Obrigações de 4 % do tesouro portuguez	<u>175</u>
" de 5 % do Credito Predial Portuguez	<u>35</u>
Obrigações de 4 % idem	<u>45</u>
Os fundos disponiveis na mesma data eram :	
Existentes em cofre	<u>718\$710</u>
" deposito no Monte-Pio General	<u>18:332\$228</u>
Existentes em deposito no Crédit Franco-Portugais	<u>2:205\$295</u>
Total	<u>20:618\$428</u>
	<u>21:346\$138</u>

Ao terminar este relatorio, mais uma vez e com grande satisfação, registaremos o dedicado zelo e inteligencia com que a nossa Direcção Geral e todos os empregados d'esta Companhia se tem desempenhado da tarefa da exploração da nossa rede. Aos senhores Accionistas pedimos, que acompanhem a Administração nos seus agradecimentos e louvores a uma e outros.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, aos 16 de Maio de 1903.

O Presidente do Conselho de Administração—Antonio Maria Pereira Carrilho.

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

Recebido do nosso conselho d'administração o relatorio da gerencia de 1902, cumpriremos o grato dever imposto pelos nossos estatutos de fazer a sua apreciação.

Continua por uma intelligente administração a série de annos em que as nossas receitas e serviços tem progressivamente melhorado, auferindo se maiores rendimentos e sendo o publico de cada vez melhor servido.

Os elementos componentes das nossas receitas concorrem harmonicamente para o resultado final. Assim é que os 118:493\$380 réis de aumento provieram tanto de receita de passageiros como de mercadorias em grande e pequena velocidade. Sendo o nosso resultado final liquido de 140:899\$805 réis a mais para isto concorreram os 63:581\$662 de diminuição nas despesas e o governo teve um beneficio em garantia de juros de 38:908\$820. E ainda nós nas receitas de passageiros soffremos uma depreciação de cerca de 60 contos, que o estabelecimento dos tramways electricos de Lisboa nos levaram na exploração das nossas linhas suburbanas; mas tamanha é a intensidade da nossa exploração, que não só fizemos face a esse prejuizo, mas o excedemos. Isto não quer dizer que a nossa administração descure este assumpto do estabelecimento de novas linhas electricas concorrentes com a nossa. Muito pelo contrario nisso pensa e é indispensavel que as novas concessões que se façam estejam strictamente dentro das leis e dos accordos existentes com a Companhia Real e que não sejam injustamente defraudadas as nossas receitas.

O nosso coeficiente de exploração melhorou na totalidade das nossas linhas como em cada uma d'ellas em particular. Os nossos comboios percorreram no anno de 1902 mais 164.426 kilometros chegando neste anno ao importante percurso de 5.216 718 kilometros sendo ainda assim a nossa receita bruta de kilometro-trem maior que no anno anterior, como o foi parallelamente a receita de kilometro-via.

O numero de passageiros aumentou em 348.148 chegando á cifra total de 6.257.391, crescendo igualmente a receita média por passageiro. O numero total de logares offerecido ao publico foi menor e tendo sido um numero maior ocupado demonstra que houve attencioso estudo nos serviços combinados de tracção e movimento definidos na nossa bem elaborada estatística.

A nossa exploração tirou este anno melhor resultado com o serviço de bilhetes de banhos cuja receita aumentou d'uma maneira apreciavel. Tambem foi bem sucedida com o serviço internacional com a França que nos deu igualmente acrescimo de receitas.

Quanto a mercadorias, tanto em grande como em pequena velocidade tivemos melhoria nos resultados, porém nas de pequena velocidade não tanto como nos annos anteriores, o que é mais apparente do que real. E para o explicar basta dizer-se que no anno de 1902 satisfizeram-se por esta conta desembolsos de quantias depositadas em 1901 pelos contractos de transporte de madeiras, e portanto o aumento de receitas não foi sómente réis 34.072 \$ 848. Temos bem fundadas esperanças de que as mercadorias de pequena velocidade nos darão apreciaveis lucros futuros, quando se abrir a nova linha em construção chamada dos Meridionaes, que liga a nossa rede com a do Alemtejo, o que sucederá no anno proximo e mesmo antes do final do periodo dado para a construção. O importante movimento no transporte de cereaes e farinhas accusado nas nossas contas dá-nos á razão de tais esperanças. Se acrescentarmos que os adubos químicos estão em grande favor na agricultura transtagana e que nós podemos offerecer aos lavradores d'esta região excepcionaes facilidades de transporte, essas esperanças fiamos que se tornem realidades bem apreciaveis.

Os nossos serviços, sob a intelligente direcção do seu chefe o nosso director geral estão bem montados, curando novos e sucessivos aperfeiçoamentos. O de exploração que é o nó onde se reunem todos os serviços activos é dirigido com criterio. O de tracção que neste anno perdeu o seu prestitoso chefe, está prestando excellentes serviços, com precisão e economia. Tem-se conhecido melhoria no pessoal de movimento. A nossa linha encontra-se em bom estado e com o novo processo de revisão methodica, que tambem será applicado aos edificios será conservada economicamente como deve ser. Acabou de se assentar a segunda via entre Gaia e Espinho e entrou em pleno funcionamento.

As despesas extraordinarias de construções e trabalhos complementares de primeiro estabelecimento, de aumento de material circulante e mobiliario aumentaram, porém, serão methodicamente amortizadas pela conta de ganhos e perdas, conforme resoluções anteriores.

Do que fica exposto se pôde deduzir que sendo boa a nossa administração a situação financeira correlativa deve ser desafogada. A melhoria de cambios que no anno de 1902 foi importantissima beneficiou-nos em 309.969 \$ 857 réis, despesa a menos do que no anno anterior em todas as remessas de fundos que temos de fazer para o estrangeiro, dispendendo-se ainda nessas transferencias 556.989 \$ 303 réis. O producto de venda de terrenos, dos que possuímos na margem do Tejo entre Alcantara e Belem, venderam-se alguns ao preço rasoavel de 7.000 réis, tendo o seu producto a applicação legal. Por esta conta se tem amortizado até hoje 882 obrigações de 1.º grau de 4% e 489 obrigações do 2.º grau do mesmo tipo.

Em virtude d'esta situação desafogada o Conselho d'Administração propõe e o Conselho Fiscal concorda em que seja melhorado o juro das obrigações do 2.º grau nos seguintes termos:

Que se distribua pelos rendimentos líquidos do anno de 1902 a cada obrigação do 2.º grau de

3% — 4 francos ou 3,2 marcos cada uma de 2.º grau de

4% — 5,33 francos ou 4,26 $\frac{2}{3}$ marcos a cada uma do

2.º grau de

4 $\frac{1}{2}$ % — 6 francos ou 4,8 marcos.

As nossas contas no tocante a arrumação encontram as em perfeita ordem; e os preceitos estatuarios e do convenio relativamente á formação de reservas e applicação de fundos tem sido cumpridos.

Em virtude da letra dos nossos estatutos terminam este anno o seu mandato, que lhe fôra confiado pela Assembléa Geral dos accionistas, o Presidente e Vice-presidente da mesma assembléa, dois membros do conselho de administração e dois membros do conselho fiscal os quaes todos poderão ser reeleitos para os respectivos cargos e continuarem a merecer, como tudo faz suppor, a confiança dos seus legítimos eletores. Os membros do conselho de administração a quem a rotação prescripta nos nossos estatutos dá como tendo terminado o seu mandato são os senhores:

Vitorino Vaz Junior

Dr. Luiz Gonçaga dos Reis Torgal.

Os membros do conselho fiscal nas mesmas condições são os srs.:

Manoel Joaquim Alves Diniz
Manoel José Monteiro.

A nossa companhia tem a lamentar a perda d'um dos seus empregados mais graduados e prestimosos Jean Roca, chefe do serviço de tracção, que faleceu ainda este anno em Lisboa. Lamentamos a morte d'este funcionario que se soube fazer estimar e respeitar de todos os seus companheiros de trabalho.

Apesar de não ser um facto da nossa administração propriamente dita, temos o prazer de registar com louvor o modo como estão organizadas e são dirigidas as caixas de *Socorros* e de *Reformas* e *Pensões*, instituições modelares, que muito interessam ao bem estar dos nossos empregados.

Em virtude do exposto e reconhecido o bom funcionamento dos diferentes orgãos do complexo organismo da nossa vasta empresa temos a honra de vos propor:

- 1.º — Que approveis o balanço e contas da gerencia de 1902.
- 2.º — Que se distribuam ás obrigações do 2.º grau, captivo de impostos:

A's de 3% — 4 francos ou 3,2 marcos a cada uma
A's de 4% — 5,33 francos ou 4,26 $\frac{2}{3}$ marcos a cada uma.
A's de 4 $\frac{1}{2}$ % — 6 francos ou 4,8 marcos a cada uma.

3.º — Que sejam conservados em 1903 os mesmos vencimentos por vós mantidos na assembléa geral de 1902, para os corpos gerentes da companhia, para o commissario regio e seu adjunto.

4.º — Que louveis o Conselho de Administração, a Comissão Executiva sua delegada, a Direcção Geral e todos os seus colaboradores, incluindo empregados de somenos cathegoria, pelo modo activo, dedicado e solícito como tem trabalhado para o bem da nossa empresa.

5.º — Que se exprima um voto de sentimento pela morte do engenheiro chefe da tracção, Jean Roca e que d'isso se faça comunicação á familia.

6.º — Que procedae á eleição do Presidente e Vice-presidente da Assembléa Geral, de dois membros do Conselho de Administração e de dois membros do Conselho Fiscal.

Lisboa, 23 de maio de 1903.

Antonio Centeno, Alfredo Mendes da Silva, Manoel José Monteiro, Conde de Verride, Manoel Joaquim Alves Diniz, Francisco Teixeira de Queiroz.



Índice dos artigos principaes relativos a arte do engenheiro

PUBLICADO PELA

IMPRENSA TECNICA DE TODO O MUNDO

2.000 resumos mensaes

Assignatura

13,25 francos por anno

ENVIA-SE SPECIMEN POR PEDIDO

ASSOCIATION DE LA PRESSE TECHNIQUE
20, RUE DE LA CHANCELLERIE, 20
BRUXELAS

Freios de ar para caminhos de ferro

Murray Corrington pretende vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente n.º 3.781 para «Aperfeiçoamentos em mecanismos de freio automatico pela pressão de fluidos.»

Para tratar e informações J. A. da Cunha Ferreira, agente oficial de marcas e patentes. Rua d'El-Rei, 178—Lisboa



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO
DE
FIGADOS
DE
BACALHAU

d'Arriaga

Para
uso
medico

PREPARADO SOB A DIRECCAO

do
Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

100, Rua de S. Julião, 2.
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva
Rua dos Mercadores, 66, 1º

Fora do concurso--A maior distincção--Exposição de 1893

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

ANTIGA CASA ESTACIO & C.

UNICA premiada com os MAIORES PREMIOS
nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinaud.)
Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

ANEMIA, DEBILIDADE, ETC.

Vinho de hemoglobina—composto organico azotado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e efficaz, não constipando o ventre, etc.

Protoxalato de ferro—precioso composto ferruginoso, que não produz a constipação do ventre, antes facilita o trabalho da defecação.

Director techn'co—**E. ESTACIO**

Membro do Jury da Exposição de 1893—LISBOA

GALARDOADO COM O

DIPLOMA DE MERITO na Exposição Industrial de 1897—PORTO

PHARMACIA ESTACIO—Rocio, 60 a 63—LISBOA

SABONETES MEDICINAES DA Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar desinfectadas. Fazemos especial menção dos sabonetes de thymol, muito recommended para a hygiene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax, sublimado corrosivo, e do

SABONETE **SOUSA MARTINS**

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja fórmula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não teem accão, e contendo phenosalyl, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete **Sousa Martins** satisfaz ao mesmo tempo as exigencias da toilette e da medicina, amaciando a pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacia ESTACIO—Praça de S. Pedro, 61
LISBOA

TINTURARIA

DE **P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos,
bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem,
vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã, limpos por este processo,
não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de
ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses,
alemães e outros

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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

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

HAMBURGO Walter Muths & Sautier — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, 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 class English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

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

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

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.º ordem; construído especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por ista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores comodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.700 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diário 1.200 a 2.500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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.

GRANDE HOTEL PEKING



Este novo e bem fornecido Hotel está situado junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM
TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.
Proprietario.

J. B. FERNANDES & C.^o

SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimônio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhos

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

AGUAS CHLORÉTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo aumento no consumo d'estas aguas atestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrofuleose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemia e chlorose.

Depósito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rosic; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Príncipe, 37 a 43.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de dezembro de 1903

COMPANHIA REAL				Lisboa				Cintra				Lisboa				Lisboa				V. Alcantara				Lisboa				Mangualde			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada			
5:30 m.	5:44 m.	5:30 m.	6:4 m.	7:27 m.	5:10 m.	6:8 m.	7:20 m.	8:26 m.	6:40 m.	7:39 m.	7:40 m.	8:44 m.	7:45 m.	8:44 m.	9:20 m.	6:30 L.	5:25 L.	5:8 m.	7:15 L.	—	4:9 L.	7:30 n.	—	—	8:30 m.	11:55 m.	k	3:15 L.	6:40 L.		
5:50 m.	6:4 m.	6:23 m.	6:38 m.	12:40 L.	4:45 L.	9:2 m.	9:45 m.	7:45 L.	9:2 m.	9:55 m.	9:30 n.	9:30 n.	11:30 m.	11:30 m.	9:30 n.	7:20 m.	9:30 n.	12:20 m.	11:15 m.	12:20 m.	4:4 L.	7:15 L.	—	—	9:30 n.	—	—	—	—		
6:15 m.	6:34 m.	6:45 m.	7:0 m.	a 4:44 L.	5:43 L.	4:0 L.	5:43 L.	6:39 L.	3:0 L.	4:0 L.	5:43 L.	6:39 L.	7:40 L.	5:0 L.	6:39 L.	9:20 m.	9:30 n.	12:20 m.	11:15 m.	12:20 m.	4:4 L.	7:15 L.	—	—	9:30 n.	—	—	—	—		
6:35 m.	6:42 m.	7:5 m.	7:24 m.	9:24 m.	5:41 L.	9:2 m.	9:46 m.	8:40 n.	6:0 L.	6:39 L.	8:40 n.	9:46 m.	7:40 L.	5:0 L.	6:39 L.	7:15 L.	10:5 m.	4:20 m.	4:30 n.	4:20 m.	4:30 n.	4:20 m.	4:30 n.	4:20 m.	4:30 n.	4:20 m.	4:30 n.	4:20 m.	4:30 n.		
7:0 m.	7:44 m.	7:30 m.	7:45 m.	10:30 m.	10:53 m.	11:8 m.	9:24 m.	8:30 m.	9:24 m.	9:30 m.	10:0 m.	10:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	10:0 m.	11:25 m.	12:2 L.	10:30 m.	11:14 m.	12:25 m.	11:14 m.	12:25 m.	11:14 m.	12:25 m.	11:14 m.	12:25 m.	11:14 m.	12:25 m.	11:14 m.	12:25 m.	
7:20 m.	7:34 m.	7:53 m.	8:8 m.	8:40 n.	8:48 m.	8:33 m.	8:33 m.	11:35 n.	11:40 n.	7:0 L.	7:59 m.	8:48 m.	8:33 m.	8:40 n.	9:30 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.
7:45 m.	8:4 m.	8:48 m.	8:47 m.	12:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.		
8:5 m.	8:20 m.	a 8:33 m.	8:47 m.	12:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.	4:22 m.	9:0 n.	9:59 n.	10:33 n.	10:20 n.		
8:30 m.	8:44 m.	9:3 m.	9:48 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8:50 m.	9:4 m.	a 9:23 m.	9:38 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9:15 m.	9:34 m.	9:45 m.	10:0 m.	10:24 m.	10:45 m.	10:45 m.	10:45 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:45 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.	10:30 m.											
9:35 m.	9:49 m.	10:5 m.	10:24 m.	10:30 m.	10:53 m.	11:8 m.	9:24 m.	10:8 m.	8:30 m.	9:24 m.	10:0 m.	10:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.									
10:0 m.	10:14 m.	10:30 m.	10:53 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
10:20 m.	10:34 m.	10:53 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
10:40 m.	11:4 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
10:55 m.	11:49 m.	11:35 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
11:5 m.	11:49 m.	11:35 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
11:30 m.	11:49 m.	11:35 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
11:45 m.	11:49 m.	11:35 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
11:55 m.	11:49 m.	11:35 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:30 m.												
12:05 m.	11:49 m.	11:35 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:30 m.	1																		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 21 de Dezembro sahirá o paquete **Nile** para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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

AGENTES | Em Lisboa:— James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto:— Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa oriental (via Suez), vapor allemão **Feldmarschall**. Sahirá a 25 de dezembro. Agentes, Ernest George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus (directo), vapor frances **Maganell**. Sahirá a 30 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cabedello, Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Maceio**. Sahirá a 9 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor frances **Corsica**. Sahirá a 24 de dezembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Amazone**. Sahirá a 28 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Atlantique**. Sahirá a 19 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Glasgow vapor inglez **Baron Kelvin**. Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 21 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos vapor inglez **Napo**. Sahirá a 20 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



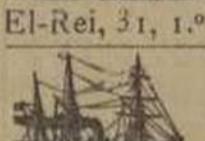
Liverpool (directo), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 16 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**. Sahirá a 20 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 21 de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua El-Rei, 31, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Gnahyba**. Sahirá a 3 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 27 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



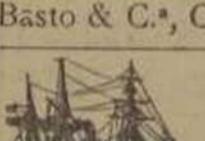
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 17 de dezembro. Agentes Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



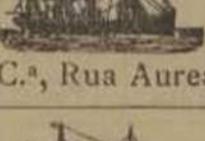
Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 30 de dezembro. Agentes, Garland Laydley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sahirá a 30 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires (para carga), vapor inglez **Beeswing**. Sahirá a 21 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a 25 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 22 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.^o

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1.000 metros, casas do commercio, 75.000 réis, residencias particulares e medicos, 55.000 réis).

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscricção é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15.500 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33.575 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscriptores suficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collecção de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparelos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

Secretaria Geral 15-20
• M. 2 nols.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º I — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903)

RECOVAGENS E GENEROS FRESCOS

Por expedições do peso mínimo de 10 kilogrammas ou pagando como tal

PREÇOS DE TRANSPORTE

§ 1.º — Recovagens e mercadorias não designadas nos §§ seguintes, (exceptuando bagagens, dinheiro e valores, gado e animaes vivos, transportes funebres, vehiculos de qualquer especie e materias inflamaveis, explosivas ou perigosas).

Por tonelada..... Tabella 3 B

§ 2.º — Ostras.

Por tonelada..... Tabella 7

§ 3.º — Água potavel, salgada ou mineral; arbustos e plantas vivas; aves e coelhos em cestos, atados ou gaiolas; azeite em latas ou bilhas; batatas; bebidas gazozas ou refrigerantes; biscoitos, bolachas e bolos; caça; doces; flores; fructas verdes ou secas; gelo; hortaliças; legumes verdes; leite; manteiga; mariscos; neve; ovos; pão; peixe fresco, salpicado e salgado; queijo; requeijão e outros lacticinios; sacos vazios; vinho em garrafas, barris ou garrafões.

Por tonelada..... Tabella 6

Maximo cobravel por tonelada ou por remessa inferior a uma tonelada:

Até 340 kilometros 10\$200 réis

Além de 340 kilometros 11\$000 »

CONDIÇÕES GERAES

1.^a — Além dos preços d'esta tarifa serão cobradas as competentes despezas accessorias.

2.^a — As remessas procedentes da estação de Lisboa, ou a ella destinadas, ficam sujeitas á taxa de 400 réis por tonelada pelo percurso na via fluvial.

3.^a — Cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatario, para evitar que se confunda com outro de natureza e forma analoga. As marcas e endereços deverão ser reproduzidas pelos expedidores nas notas de expedição. Nas remessas acondicionadas em canastras e outros envolucros, onde não é facil ler a marca e collar o rotulo, e designadamente nas remessas de peixe, mariscos e aves, deverá cada volume ter presa por cordel ou arame uma taboleta com as dimensões sufficientes para conter a marca e receber o rotulo. Devem finalmente vir os volumes acondicionados por forma que se possam carregar uns sobre os outros.

Na falta dos requisitos indicados não deixará de ser applicada a tarifa, mas a Administração declina toda a responsabilidade pela troca de volumes ou por avarias que não poderem ser evitadas e forem devidas ao imperfeito resguardo da mercadoria.

4.^a—Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições n'ella estipuladas, e sempre que o remettente não reclamar, por escripto, na nota de expedição, a applicação da tarifa geral.

5.^a—Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

CONDIÇÕES ESPECIAES DOS §§ 2.^º E 3.^º

1.^a—Os §§ 2.^º e 3.^º d'esta tarifa só serão applicados a remessas expedidas em porte pago á partida.

2.^a—E' concedido o regresso das taras vazias por pequena velocidade dentro do prazo de 15 dias contados da data da remessa primitiva.

Para que esta disposição surta effeito é necessario:

a) que a devolução se faça de uma só vez para as taras de cada remessa e da mesma estação que as recebeu cheias;

b) Que o remettente das taras devolvidas apresente, na estação em que as expedir, a carta de porte da remessa primitiva;

c) Que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em numero igual ou inferior, e venham quanto possível agrupadas em volumes, por fórmula que facilite as baldeações e arrumação;

d) Que o remettente das taras compre na estação de chegada os competentes rotulos para a devolução em numero igual ao dos volumes de taras a devolver e ao preço de 20 réis cada um. Para esta devolução não são exigidas notas de expedição; as taras serão retiradas em troca do documento entregue pela estação expedidora ao remettente.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Administração.

3.^a—Aos expedidores de ostras, cujas remessas da mesma estação para quaisquer destinos excederem, no prazo de um anno, 200 toneladas, será concedido o bonus de 10 por cento sobre a taxa applicada, o qual será elevado a 20 por cento para 500 toneladas e a 30 por cento para 1.000 toneladas em igual prazo.

A presente tarifa annulla e substitue para todos os effeitos as tarifas especiaes de grande velocidade n.^o 2 de 24 de abril de 1899 e n.^o 5 de 16 de fevereiro de 1899.

Lisboa, 25 de Novembro de 1903.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.

TABELLA DE PREÇOS N.^o 3-B

Base do 1.^o ao 100.^o kilometro 70 réis por kilometro
 » » 101.^o ao 200.^o » mais 50 » » »
 » » 201.^o kilometro em diante mais 40 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
101 a 105	7.250	201 a 205	12.200	301 a 305	16.200	401 a 405	20.200		
11 a 10	700	106 a 110	7.500	206 a 210	12.400	306 a 310	16.400	406 a 410	20.400
11 a 15	1.050	111 a 115	7.750	211 a 215	12.600	311 a 315	16.600	411 a 415	20.600
16 a 20	1.400	116 a 120	8.000	216 a 220	12.800	316 a 320	16.800	416 a 420	20.800
21 a 25	1.750	121 a 125	8.250	221 a 225	13.000	321 a 325	17.000	421 a 425	21.000
26 a 30	2.100	126 a 130	8.500	226 a 230	13.200	326 a 330	17.200	426 a 430	21.200
31 a 35	2.450	131 a 135	8.750	231 a 235	13.400	331 a 335	17.400	431 a 435	21.400
36 a 40	2.800	136 a 140	9.000	236 a 240	13.600	336 a 340	17.600	436 a 440	21.600
41 a 45	3.150	141 a 145	9.250	241 a 245	13.800	341 a 345	17.800	441 a 445	21.800
46 a 50	3.500	146 a 150	9.500	246 a 250	14.000	346 a 350	18.000	446 a 450	22.000
51 a 55	3.850	151 a 155	9.750	251 a 255	14.200	351 a 355	18.200	451 a 455	22.200
56 a 60	4.200	156 a 160	10.000	256 a 260	14.400	356 a 360	18.400	456 a 460	22.400
61 a 65	4.550	161 a 165	10.250	261 a 265	14.600	361 a 365	18.600	461 a 465	22.600
66 a 70	4.900	166 a 170	10.500	266 a 270	14.800	366 a 370	18.800	466 a 470	22.800
71 a 75	5.250	171 a 175	10.750	271 a 275	15.000	371 a 375	19.000	471 a 475	23.000
76 a 80	5.600	176 a 180	11.000	276 a 280	15.200	376 a 380	19.200	476 a 480	23.200
81 a 85	5.950	181 a 185	11.250	281 a 285	15.400	381 a 385	19.400	481 a 485	23.400
86 a 90	6.300	186 a 190	11.500	286 a 290	15.600	386 a 390	19.600	486 a 490	23.600
91 a 95	6.650	191 a 195	11.750	291 a 295	15.800	391 a 395	19.800	491 a 495	23.800
96 a 100	7.000	196 a 200	12.000	296 a 300	16.000	396 a 400	20.000	496 a 500	24.000

TABELLA DE PREÇOS N.º 6

Base 45 réis por kilometro

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	4.725	201 a 205	9.225	301 a 305	13.725	401 a 405	18.225
1 a 10	450	106 a 110	4.950	206 a 210	9.450	306 a 310	13.950	406 a 410	18.450
11 a 15	675	111 a 115	5.175	211 a 215	9.675	311 a 315	14.175	411 a 415	18.675
16 a 20	900	116 a 120	5.400	216 a 220	9.900	316 a 320	14.400	416 a 420	18.900
21 a 25	1.125	121 a 125	5.625	221 a 225	10.125	321 a 325	14.625	421 a 425	19.125
26 a 30	1.350	126 a 130	5.850	226 a 230	10.350	326 a 330	14.750	426 a 430	19.250
31 a 35	1.575	131 a 135	6.075	231 a 235	10.575	331 a 335	15.075	431 a 435	19.575
36 a 40	1.800	136 a 140	6.300	236 a 240	10.800	336 a 340	15.300	436 a 440	19.800
41 a 45	2.025	141 a 145	6.525	241 a 245	11.025	341 a 345	15.525	441 a 445	20.025
46 a 50	2.250	146 a 150	6.750	246 a 250	11.250	346 a 350	15.750	446 a 450	20.250
51 a 55	2.475	151 a 155	6.975	251 a 255	11.475	351 a 355	15.975	451 a 455	20.475
56 a 60	2.700	156 a 160	7.200	256 a 260	11.700	356 a 360	16.200	456 a 460	20.700
61 a 65	2.925	161 a 165	7.425	261 a 265	11.925	361 a 365	16.425	461 a 465	20.925
66 a 70	3.150	166 a 170	7.650	266 a 270	12.150	366 a 370	16.650	466 a 470	21.150
71 a 75	3.375	171 a 175	7.875	271 a 275	12.375	371 a 375	16.875	471 a 475	21.375
76 a 80	3.600	176 a 180	8.100	276 a 280	12.600	376 a 380	17.100	476 a 480	21.600
81 a 85	3.825	181 a 185	8.325	281 a 285	12.825	381 a 385	17.325	481 a 485	21.825
86 a 90	4.050	186 a 190	8.550	286 a 290	13.050	386 a 390	17.560	486 a 490	22.050
91 a 95	4.275	191 a 195	8.775	291 a 295	13.275	391 a 395	17.775	491 a 495	22.275
96 a 100	4.500	196 a 200	9.000	296 a 300	13.500	396 a 400	18.000	496 a 500	22.500

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

TABELLA DE PREÇOS N.º 7

Base 50 réis por kilometro

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	3.150	201 a 205	6.150	301 a 305	9.150	401 a 405	12.150
1 a 10	300	106 a 110	3.300	206 a 210	6.300	306 a 310	9.300	406 a 410	12.300
11 a 15	450	111 a 115	3.450	211 a 215	6.450	311 a 315	9.450	411 a 415	12.450
16 a 20	600	116 a 120	3.600	216 a 220	6.600	316 a 320	9.600	416 a 420	12.600
21 a 25	750	121 a 125	37.50	221 a 225	6.750	321 a 325	9.750	421 a 425	12.750
26 a 30	900	126 a 130	3.900	226 a 230	6.900	326 a 330	9.900	426 a 430	12.900
31 a 35	1.050	131 a 135	4.050	231 a 235	7.050	331 a 335	10.050	431 a 435	13.050
36 a 40	1.200	136 a 140	4.200	236 a 240	7.200	336 a 340	10.200	436 a 440	13.200
41 a 45	1.350	141 a 145	4.350	241 a 245	7.350	341 a 345	10.350	441 a 445	13.350
46 a 50	1.500	146 a 150	4.500	246 a 250	7.500	346 a 350	10.500	446 a 450	13.500
51 a 55	1.650	151 a 155	4.650	251 a 255	7.650	351 a 355	10.650	451 a 455	13.650
56 a 60	1.800	156 a 160	4.800	256 a 260	7.800	356 a 360	10.800	456 a 460	13.800
61 a 65	1.950	161 a 165	4.950	261 a 265	7.950	361 a 365	10.950	461 a 465	13.950
66 a 70	2.100	166 a 170	5.100	266 a 270	8.100	366 a 370	11.100	466 a 470	14.100
71 a 75	2.250	171 a 175	5.250	271 a 275	8.250	371 a 375	11.250	471 a 475	14.250
76 a 80	2.400	176 a 180	5.400	276 a 280	8.400	376 a 380	11.400	476 a 480	14.400
81 a 85	2.550	181 a 185	5.550	281 a 285	8.550	381 a 385	11.550	481 a 485	14.550
86 a 90	2.700	186 a 190	5.700	286 a 290	8.700	386 a 390	11.700	486 a 490	14.700
91 a 95	2.850	191 a 195	5.850	291 a 295	8.850	391 a 395	11.850	491 a 495	14.850
96 a 100	8.000	196 a 200	6.000	296 a 300	9.000	396 a 400	12.000	496 a 500	15.000



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 26 de Novembro de 1903)

VOLUMES DE PESO NÃO SUPERIOR A 10 KILOGRAMMAS

PREÇO UNICO POR VOLUME

Entre quaisquer estações..... 150 réis

Comprehendendo as despesas do serviço braçal, guia, registo e sello

CONDICÕES

1.^a— Esta tarifa é applicável a todas as expedições de um só volume, de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha valores, metálico, objectos preciosos, matérias inflammáveis ou explosivas ou animaes vivos.

2.^a— As expedições terão que ser feitas em porte pago á partida, e seguirão pelo primeiro comboio de passageiros que partir para a estação de destino das remessas, uma hora, pelo menos, depois da apresentação d'estas para expedir.

3.^a— Não serão aceitos, para expedição por esta tarifa, volumes cujo acondicionamento seja deficiente.

4.^a— Para que esta tarifa seja aplicada é indispensável que o expedidor inscreva, no volume, o seu nome e o do destinatario, bem como o da estação de destino. Quando não se poder escrever sobre o volume, serão estas indicações feitas em rotulo solidamente preso ao volume.

5.^a— Não são exigidas *notas de expedição*. Em troca do volume receberá o remettente um talão numerado que substituirá a *senha*. Será collado ao volume, segundo talão de igual numero e contra a entrega do primeiro d'estes talões, ou de documento que regulamentarmente substitua a *senha*, serão as remessas retiradas na estação de chegada.

Não haverá cartas de porte.

6.^a— Dando-se perda ou avaria, a Administração pagará, salvo caso de força maior, a devida indemnização limitada, porém, ao maximo de 1\$000 réis por kilogramma.

7.^a— Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Fica revogada e substituída pela presente a tarifa especial n.º 4 de grande velocidade de 23 de Fevereiro de 1899.

Lisboa, 25 de Novembro de 1903.

O Engenheiro Director,

António Lourenço da Silveira.