

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa 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.

## SUMMARIO

	Paginas
AS NOVAS LOCOMOTIVAS DO MINHO E DOURO, por J. Fernando de Sousa.....	407
FERNANDO SCHALCK.....	409
PORTE OFFICIAL — Portaria de 2 de dezembro do Ministerio das Obras Publicas.....	409
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	410
QUESTOES DE TARIFAS.....	410
NOTAS DE VIAGEM — XII — A China chinesa — Confusão monetaria — Estação de Inkô — Condennado á canga — Comboio original — Continências policiaes — Enigma (Illustrado).....	410
VIAS FERREAS DO MUNDO.....	412
VAGONS CISTERNAS.....	412
COMBOIO VOLTADO PELO VENTO.....	412
AUTOMOBILISMO.....	413
TRACÇÃO ELECTRICA.....	413
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	413 a 415
LINHAS PORTUGUEZAS — Mirandella a Bragança — Horarios do Sul e Sueste — Vendas Novas — Iluminação dos comboios — Portalegre e ramal d'Avis — Regoa a Villa Real — Benguela — Cintra ao Oceano.....	416
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — França Italia — Russia — China — Coreia — Americanas — India.....	416 e 417
NOTAS VARIAS.....	417
ARREMATACOES.....	417
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração (conclusão).....	419 a 422
ANNUNCIOS — AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	423 a 426

## As novas locomotivas DO MINHO E DOURO

É digno de nota o progresso ultimamente realizado no material de tracção das linhas portuguezas 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 ferroviaria. Quer nas relações entre Lisboa e Porto, quer nos serviços internacionaes, era preciso diminuir a duração das viagens e proporcionar maiores commodidades ao publico.

A adopção de machinas Compound de tres eixos conjugados e bogie á frente, typo consagrado pela experiencia para os comboios velozes e pesados em linhas accidentadas, permittiu realizar a profunda reforma dos horarios, que tão apreciada tem sido pelo publico, e com razão.

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

ver grande incremento do movimento de passageiros em vista do modo de ser do Alemtejo, provincia pouco povoada e quasi exclusivamente agricola e cujos habitantes não são propensos a frequentes viagens, entregues, como se acham, ás lidas da lavoura.

As relações entre o Algarve e Lisboa teem todavia certa importancia, não só pelo movimento de passageiros, como pelo trafego 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 provincia, sem prejuizo da carga rebocada.

As condições d'exploração das linhas do Sul e Sueste levaram pois o Conselho de Administração a propôr a adopção do typo Compound, cuja analyse e justificação esbocei ha mezes 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 desistuidos de interesse.

E' importantissimo o trafego de passageiros naquellas 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 proprias conveniencias do trafego regional exigem o augmento das velocidades commerciaes. Para melhorar o serviço, como convém, eram insufficientes as 40 machinas que a Direcção possui, constituídas por 8 tipos diferentes.

O primeiro typo abrange 9 locomotivas mixtas de 2 eixos conjugados e 1 livre, com 1<sup>m</sup>,60 de diametro de roda e 24 toneladas de peso adherente, cylindros de 420×560<sup>mm</sup>, 1<sup>m</sup>,54 de superficie de grelha, 122<sup>m</sup>² de superficie de aquecimento. São estas as machinas mais usadas nos comboios de passageiros, tendo tido em 1902 um percurso médio de 51.000 kilometros por locomotiva. E' manifesta a insufficiencia d'este typo para rebocar comboios um pouco pesados.

Outro typo, o da machina 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, cylindros de 431×558<sup>mm</sup>, 1<sup>m</sup>,55 de superficie de grelha, 84<sup>m</sup>² de superficie de aquecimento, 1<sup>m</sup>,524 de diametro das rodas conjugadas.

Outro typo é representado por 4 locomotivas tenders para comboios de mercadorias, com 3 eixos conjugados e 1 livre, com rodas motoras de 1<sup>m</sup>,22, 1<sup>m</sup>,88 de superficie de grelha, 133<sup>m</sup>² de superficie de aquecimento, cylindros de 483×560, 46 toneladas de peso adherente. São as machinas mais potentes d'aquellas linhas.

O typo de locomotiva de mercadorias mais empregado é representado por 12 machinas de 3 eixos conjugados, com rodas de 1<sup>m</sup>,295 de diametro, superficie de

grelha de  $1^m,54$ , superficie de aquecimento de  $130^m$ , cylindros de  $457 \times 610$  e 35 toneladas de peso adherente. O seu percurso médio foi em 1902 de 44 547 kil.

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

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

Para o serviço de passageiros ha ainda um tipo, 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,  $1,99^m$  de superficie de grelha e  $146^m$  de superficie de aquecimento, cylindros de  $457 \times 660$ . O eixo livre tem deslocamento lateral.

Além dos tipos 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 tipos existentes põe em relevo a sua grande variedade, que é inconveniente sob todos os pontos de vista, e a insufficiencia 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 tipo, adequado á sua funcção.

Manifestamente a machina *Compound* de 3 eixos conjugados e *bogie* á frente, é a que melhor póde rebocar comboios de mais de  $150'$  em rampas de  $15^m$  e arrancar-os 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 tipo das machinas, salvo a impossibilidade ou inconveniencia que se reconhecesse do emprego de machinas com  $4^m$  d'embasamento rigido em curvas de  $250^m$ .

Tal era o ponto capital a esclarecer.

Foi quasi unanime o voto dos competentes na materia a favor da adopção d'esse tipo 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 deslocções dos eixos sufficientes para que estes tenham a necessaria convergencia; não succede 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 diferentes artificios. Tem-se augmentado a conicidade dos aros do rodado dianteiro, reduzindo a dos intermédios e supprimindo 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 convergencia 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 conjunto. 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 convergencia dos eixos é praticamente incompativel com a sua conjugação. Por isso, além dos eixos conjugados, que constituem o embasamento rigido 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, colloca-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 tipo ordinario.

A experiencia 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 tipo ordinario póde circular nas curvas de raios bastante mais reduzidos do que se suppunha.

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

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

Para que a machina de *bogie* e tres eixos conjugados com embasamento rigido 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  $42 \frac{m}{m}$ . A flecha da curva entre os eixos conjugados externos é de  $8 \frac{m}{m}$ . Dando pois um deslocamento lateral de  $10 \frac{m}{m}$  ao eixo conjugado trazeiro, facilita-se ainda mais a inserção nas curvas.

O regulamento allemão permite o embasamento ri-

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

Adoptado esse artificio por acrescimo de precaução, nenhuma apprehensão pôde inspirar a passagem de locomotivas de *bogie* e 4<sup>m</sup> d'embasamento rigido nas curvas apertadas com a velocidade de 50 kilometros.

Uma experiencia 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 machinas Compound de 3 eixos conjugados e 3<sup>m</sup>,90 d'embasamento rigido, sem deslocamento transversal do eixo trazeiro, em condições mais desfavoraveis, portanto, que o typo escolhido.

Naquella parte da linha ha, na extensão de 3.717<sup>m</sup>, 1.883<sup>m</sup> em recta e 1.142<sup>m</sup> em curvas de 250<sup>m</sup>, 316<sup>m</sup> em curvas de 280<sup>m</sup> e 376<sup>m</sup> e em curvas de raio superior a 500 metros.

Fizeram se tres experiencias com as velocidades de 50, 58 e 63 kilometros.

Depois da passagem da machina a via não apresentou a minima deformação.

\*

Independentemente d'essas experiencias, que em rigor não eram necessarias, pois bastava o uso quotidiano d'aquellas machinas em curvas apertadas de certas partes das linhas da Companhia, o estudo da questão levou o Conselho de Administração a propôr superiormente a aquisição de 6 machinas Compound, inteiramente eguaes ás do Sul e Sueste, salvo a disposição especial para a deslocação do eixo trazeiro.

Essas machinas foram encommendadas á acreditada casa Borsig, que tem quasi concluida a feitura das seis do Sul.

O custo de cada machina e tender é de 77.174 fr. devendo estar todas em serviço até junho proximo, o que permite consideravel melhoria do horario de verão nas linhas do Minho e Douro, pelo augmento das velocidades commerciaes.

Ficam as linhas do Estado dotadas portanto com 12 machinas potentes; susceptiveis de ser empregadas, quer no serviço de passageiros quer no de mercadorias, inteiramente uniformes, o que facilita a aquisição de material para substituições; adaptadas ás condições da planta e perfil e ás exigencias do trafego, quer no Sul quer no Minho e Douro e adquiridas em condições excepcionalmente favoraveis, 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 Allemanha.

Além d'aquellas machinas estão encommendadas mais dois tenders para o serviço de tramways. Juntando ás 8 machinas em feitura as 4 ultimamente adquiridas, attinge-se o total de 12 machinas, que vem pôr termo ás precarias 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 registar a perda de uma affeição.

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

pelo coração e pelo espirito, que hoje as nossas columnas trajam de luto.

E' que o plural jornalístico que empregamos aqui, tem perfeita propriedade, porque Fernando Schalck não foi só, durante quatorze annos, amigo intimo do director d'este jornal, foi o dedicado companheiro dos trabalhos de cada numero, foi o auxiliar valiosissimo d'esta redacção, com a sua muita competencia scientifica, com o seu trabalho aturado, minucioso, escurpulozo, que era como o crisol por onde passavam tantos e tão variados assumptos de que temos que nos occupar.

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

Aos cuidados e á 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 insubstituivel, como vasio fica o logar que elle, pelas suas virtudes, occupava no nosso coração.

Character 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.

Grêves, reclamações, questões, eram factos desconhecidos naquellas officinas cheias de centenaes de artistas que o respeitavam como pae, e de quem elle nos falava a miude, denominando-os, como á sua familia, 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 instincto 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 cruento 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 nomeassemos aqui.

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

— Adeus para sempre!

## PARTE OFFICIAL

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 Mirandella a Bragança, com data de 2 de outubro ultimo, comprehendida entre as estações de Mirandella e Cortiços, na extensão de 20.196<sup>m</sup>,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, approvado 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, approvar a referida variante.

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

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade do Sul e Sueste.** — Distribuímos com o presente numero a nova tarifa de recovagens e generos frescos, egual na fórma 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 systema 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 bebidas, 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 10 a 200 até 340 kilometros e 11 a 2000 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 systema simples ultimamente introduzido na tarifa da Companhia Real.

A tarifa da via fluvial que era hoje de 1.000 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 beneficosa 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 egual 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 occupado, em successivos 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 interpretariam.

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 chinelos 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 *coisa* 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 estimavel articulista presenciou 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 innocentes, 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 supprimir 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 appareceram encontraram as 1.ªs e 2.ªs classes cheias e as 3.ªs vazias, porque todos os passageiros estavam naquellas com bilhete da classe inferior.

## NOTAS DE VIAGEM

### XII

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

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

E é talvez a difficuldade 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 differentes caracteres, mesmo entre si se amoldam elles aos chinezes, começando por aprender um pouco do difficil idioma e acabando por se assimilarem aos chinezes, vivendo á chinesa e achando delicioso

o que os viajantes, de passagem, acham insuportável. A primeira dificuldade para o recém-vindo 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.

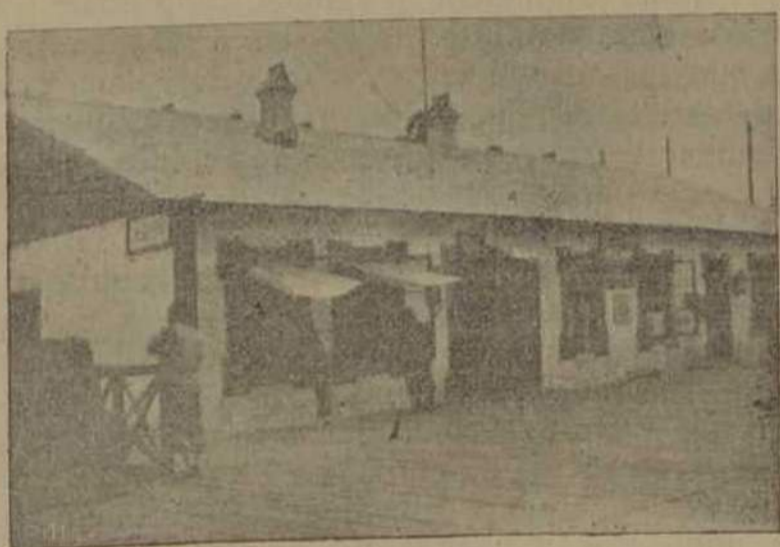
A unidade é a *sapeka* ou *tsien*, que consiste numa pequena rodela de cobre amarelado, tendo ao centro um buraco quadrado pelo qual se enfia em cordeis, para ser dada a peso quando se trata de grandes pagamentos, porque sendo o seu valor infinitissimo, meio real da nossa moeda, e pesando cada moeda uns 2 grammas, já se imagina que, para se pagar o valor de 1.000 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*, chinês ou mexicano ou japonês, 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 Newchwang, 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 differentes 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 emite!

E' simplesmente pasmoso!

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

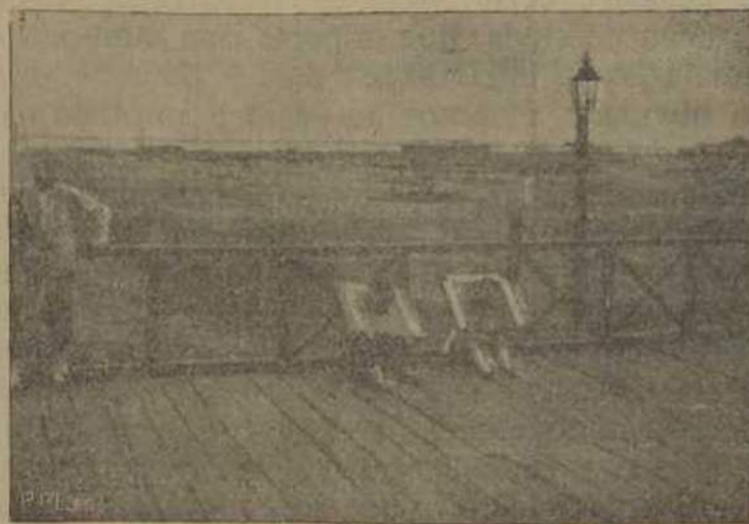
Por isso é preciso um cuidado que preoccupa o viajante, para não perder continuamente no cambio de dinheiro. Imagine-se que notas de Pekim já não teem curso em Tien-Tsin, que dista 115 kilometros!

Ainda vem agravar esta situação a desconfiança que teem na falsidade da moeda, de fôrma tal que a moeda fiduciaria é examinada, apalpada e vista á luz antes de acceita 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 chinesa, tendo que seguir na descripção de viagem, con-

fessando, desde já, que não sei como condensar no espaço que rasoavelmente pôde consagrar-se a estes artigos as innumeras notas 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*.



Condemnados, por furto, á canga, expostos na estação

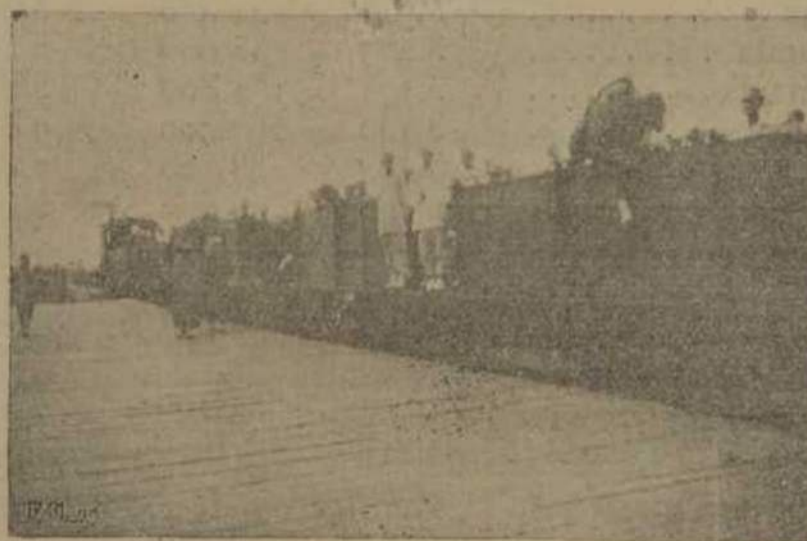
D'esta estação vae aqui a gravura, assim como tambem a de dois condemnados, por furto, expostos na estação á irrisão do publico com a sua canga ao pescoço. Isto nos prova que as leis penaes na China são, como tudo o mais, uma especialidade.

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 acorçados, como elles usam, com os seus chapéos 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 rapazelho que vae em cada carro de 1.ª, sempre sorridente, querendo-nos servir continuamente chá, em pequenas chavenas, no fundo das quaes são lançadas as folhas da planta deitando-se-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 sel não faça mal aos olhos.

E' essa uma preocupação 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 carruagens é automatico, e sem protecção por correntes lateraes, de fórma que se elle quebrar é desastre certo. Mas se tal succeder, e morrer uma centera de chins, que importa isso num paiz onde ninguém 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 egual 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 commando 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 incompreensíveis 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 capitulo.

## Vias ferreas do mundo

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

Europa:

Nações	Kim. de vias fer.	Superficie em kim. 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	675.500	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 kim.
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 kim.
Em 1901 .....	402.171 »
Em 1897 .....	381.567 »

Na Africa havia:

Em 1902 .....	22.832 kim.
Em 1901 .....	20.114 »
Em 1897 .....	15.844 »

Na Australia havia:

Em 1902 .....	25.185 kim.
Em 1901 .....	24.014 »
Em 1897 .....	23.119 »

Recapitulando: Havia em 1902: 816.755 kim. de vias ferreas no mundo; em 1901, 792.478 e em 1897 733.490.

## Vagons-cisternas

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

Não esperam socegradamente 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 artificiaes 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, recommecam 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 locais.

## Comboio voltado pelo vento

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

O comboio tinha, além da machina, 10 carruagens 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 sahiu de *Caruforth* com o atrazo

de 9 minutos e poudo percorrer 10 kilometros sem embaraço. Encontrou depois postes telegraphicos cahidos que partiram os pharoes da machina 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 cahidos 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 fôra isso teria cahido 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 á que citámos já em noticia anterior.

Méde 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 atraz 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.<sup>a</sup> classe com 26 logares, 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<sup>m</sup> e rampas de 15<sup>mm</sup>, durante 3.600<sup>m</sup>, mostraram que arrasta uma carruagem de 3.<sup>a</sup> classe, pesando 14 toneladas, com a velocidade de 60 kil. em pátamar 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 Guimarães, Pova, etc.

## TRACÇÃO ELECTRICA

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

Carruagens automotrices ha 12.500 e mais 8.000 carruagens ordinarias.

O augmento tem sido consideravel.

\*

As experiencias de velocidade sobre a via ferrea estrategica 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 vae dar grande impulso á conducção da corrente electrica á Coruña.

O conductor é suspenso em postes de pinheiro com 9<sup>m</sup> de altura.

**Inglaterra.**—Foi approvada nas camaras inglezas e vae 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 concorrência que os tremvias electricos lhes faziam.

Agora quando as companhias queiram substituir o systema 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 provincia de *Sondrio* a agua necessaria para obter a força hydraulic ade 5.060 cav. vapor, afim de transformar o systema 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 allemãs com os comboios electricos, o governo sueco vae estabelecer os na Scandinavia aproveitando a força motriz das cascatas que estiverem proximas das linhas ferreas.

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

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

#### Obrigações de 1.<sup>o</sup> grau

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

—Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 20 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 3  $\frac{1}{2}$  %, recebendo por cada coupon 7,09 frs. liquidos de impostos em França;

—Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 20 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 4  $\frac{1}{2}$  %, recebendo por cada coupon 9,49 frs. liquidos de impostos em França;

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

—Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 16 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4  $\frac{1}{2}$  % (segunda e terceira sé-

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

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro proximo futuro, inclusive, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã às 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro 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, Allemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

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

### Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de novembro de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	826:502\$354
Prolongamento até Nafe.....	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\$228
Gerencia (despesas da sede).....	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
	<u>1.056:009\$728</u>
Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento. Conta de credito...	52:000\$000
Accionistas, seus credits.....	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
	<u>1.056:009\$728</u>

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 sede 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 Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sede da companhia, á 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 Africa, o presidente do Conselho de Administração, *Carlos Lopes*.

### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

#### Entrega de acções

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 às 3 da tarde, em todos os dias uteis até o fim do mez, e ás quintas

feiras d'ahi em diante, se fará entrega das acções 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 acção, sendo as obrigações immediatamente restituídas.

Aos possuidores de obrigações nominativas serão entregues acções passadas no mesmo nome, ficando livre aos possuidores de titulos ao portador a escolha de acções 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 sede 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 ceu, a vêr se o tempo permittiria as festas, depois outros a gosar das festas e nestes dois dias finaes a descançar das festas e a comemorar 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 fórma 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 internacionais por tal fórma nos apertam que se nos dão mais estragamos 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 acções 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 acções da Companhia de Moçambique que tambem foram muito procuradas não soffreram alteração de preços.

Nos mais valores pouco ou nenhum movimento houve.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	43 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	43 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Desconto no Banco	
» cheque...	42 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>	42 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	de Portugal.....	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %
Paris 90 d/v.....	660	661	No mercado.....	5 %
» cheque....	664	666	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	268	269	res.....	—
» cheque....	273	274	Cambio do Brazil...	12
Frankfort 90 d/v..	268 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	269 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Premio da libra...	1\$040
» cheque...	273 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	274 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	e	
Madrid cheque...	805	810		1\$060

## Cotações nas Bolsas portuguesa 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 0/0 1883.....	-	20,400	20,350	20,350	20,350	-	-	20,350	-	-	-	20,300	20,300	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	48,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	56,400	56,400	56,400	56,800	57,000	-	-	-	-	-	-	-	56,800	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	56,200	-	-	56,400	-	56,400	-	-	-	-	56,600	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112,500	-	-
Acções 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.ª 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 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 5 0/0.....	91,000	91,150	-	91,300	91,500	91,600	-	-	-	-	-	91,600	91,850	-
» Comp.ª Phosphoros..	-	-	-	91,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	-	83,100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	43,350	43,400	43,450	43,500	-	43,500	-	43,500	-	-	-	43,550	43,070	-
» C.ª Nacional.....	-	-	-	75,500	73,500	-	-	-	-	-	-	73,500	-	-
» Atravez Africa....	-	95,900	95,800	-	95,500	95,600	-	95,600	-	-	-	95,500	-	-
Paris: 3 0/0 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	-	-
Acções Companhia Real....	176	-	177	-	177	183	-	-	-	-	-	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.ª Real 1.º grau	-	-	372,50	375	375	376	375	372	372	-	375	-	-	-
» 2.º grau	196	194	195	196	195	195	195,75	195	194	195	196	197	-	-
» C.ª Beira Alta.....	120	119,50	-	119	-	119	119	118	118	118	-	-	-	-
» Madrid Caceres.....	-	141,50	-	-	140	-	140	140	140	140	141	140,50	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	352,50	352,50	353	351	350,50	348	348,50	348	347,25	348,50	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 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		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totales	Kilom. Kil.	Totales	Kilom.	1903	1902	1903	1902	
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	5 11 Nov	693	89.709.000	129.450	693	81.632.162	118.372	3.968.802.000	3.874.782.879	94.019.121	-
	12 18 " "	"	88.297.000	127.412	"	81.632.162	118.372	4.057.099.000	3.956.415.041	100.683.959	-
	19 25 " "	"	93.686.000	135.189	"	81.632.162	118.372	4.150.785.000	4.038.047.203	112.737.797	-
	5 11 " "	380	14.238.000	37.468	380	12.220.838	32.160	585.834.000	542.264.121	43.569.879	-
	12 18 " "	"	10.899.000	28.681	"	12.220.838	32.160	596.733.000	554.484.959	42.248.041	-
Nova rede garanti- da.....	19 25 " "	"	10.436.000	27.463	"	12.220.838	32.160	607.169.000	566.705.797	40.463.203	-
	21 31 Out	518	47.348.110	91.405	494	47.541.990	96.238	1.189.181.810	1.036.860.414	152.321.396	-
	Sul e Sueste.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1 10 Out	358	48.720.442	136.090	358	44.559.156	124.466	1.073.020.312	1.059.559.737	13.461.275	-
	11 20 " "	"	40.239.285	112.400	"	36.411.405	101.707	1.113.259.597	1.095.970.442	17.289.155	-
Minho e Douro.....	29 4 Nov	253	12.660.844	50.042	253	13.256.469	52.396	356.126.579	343.642.307	12.484.272	-
	5 11 " "	"	9.028.195	35.684	"	8.069.459	31.895	365.154.774	351.711.766	13.443.008	-
	12 18 " "	"	7.499.997	29.644	"	7.076.439	27.962	372.654.771	358.788.205	13.866.566	-
Beira Alta.....	-	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-
	Nacional—Mirandella e Vizeu.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	11 20 Out	34	3.488.220	102.594	34	2.808.845	82.613	79.760.725	80.390.373	-	629.648
Guimarães.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Porto á P. e Famalicão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	11 17 Nov	3656 Ps.	2.660.069	727	3656 Ps.	2.531.005	692	99.252.206	97.511.384	1.740.822	-
Norte de Hespanha..	18 21 " "	"	2.647.014	724	"	2.615.301	715	101.899.220	100.126.685	1.772.535	-
	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	"	2.024.587	552	92.671.411	91.241.006	1.430.405	-
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	5 11 Nov	1067	365.891	342	1067	736.616	690	18.578.419	19.108.875	-	530.756
	12 18 " "	"	379.746	355	"	374.104	350	18.958.165	19.482.979	-	524.814
	19 25 Nov	429	97.698	227	429	91.641	212	4.328.209	4.153.066	175.143	-
Madrid — Caceres....	26 2 Dez	"	91.461	213	"	90.462	210	4.419.669	4.243.528	176.141	-
	12 18 Nov	180	52.189	289	180	45.306	251	2.070.818	1.895.014	175.804	-
	19 25 " "	"	51.284	284	"	35.728	198	2.122.102	1.930.741	191.361	-
Zafra a Huelva.....	26 2 Dez	"	50.501	280	"	31.459	187	2.172.603	1.962.201	210.402	-

## 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 construção 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 tráfego viria continuar a procurar a estação de Mirandella, de modo que o aumento de garantia de juro é compensado pelo aumento da receita.

Aquellas duas estações substituem uma de difficil accesso.

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

**Horarios do Sul e Sueste.**—Consta nos que vão sofrer algumas alterações muito vantajosas para o publico, 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 experiencias 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 official deverá fazer-se por estes dias pela commissão para esse fim nomeada, que é composta pelos srs. engenheiros Almeida d'Eça, João Joaquim de Mattos e Antonio Maria d'Avelar.

A inauguração official parece que será na quarta-feira 30, e a abertura ao serviço publico 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 rêdes.

**Iluminação dos comboios.**—Fez-se ha dias experiencia da iluminação de um comboio da linha de Cascaes por meio de electricidade, em uma carruagem de 1.<sup>a</sup>, uma 2.<sup>a</sup> e fourgon. O resultado foi satisfactorio.

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

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

O activo e empreendedor concessionario 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 empreitadas E. F. que completam as terraplenagens e obras de arte, ficando pois em construção todo o trôço de Regoa a Villa Real.

**Benguella.**—Na alfandega de Lisboa e suas delegações, nos onze mezes decorridos d'este anno, foi arrecadada a quantia de 18:439\$140 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 construção do caminho de ferro de Benguella.

No referido periodo este imposto rendeu menos réis 5:506\$156 do que no anno passado em egual lapso de tempo.

O mesmo imposto no mez de novembro findo rendeu 2:233\$300 réis.

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

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

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAÑHA

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 *Bocarent* e *Yecla*, faltando metade da linha desde esta povoação a *Jumilla* e entre *Bocarent* e *Agrés*, trabalhos que se espera concluir antes da proxima primavera.

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

Foram inaugurados os trabalhos de construção 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 portugueza 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 tráfego tem augmentado. 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 mais tráfego são as de *Salamanca*, *Ciudad Rodrigo*, *Fuentes de Oñoro* e *Barca d'Alva*.

Houve um saldo de 21.750 pesetas na exploração.

Foi approvedo 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 franceza, perto de *Puigcerdá*, em harmonia com o parecer da commissão militar.

Espera-se que no mez de maio esteja concluido o trôço da via ferrea de *Baeza* a *Linares* da linha de *Baeza* a *Almería*.

Tendo-se concluido 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 difficuldade a vencer que resulta de ter sido construido 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 aparelhos para o aquecimento dos comboios de passageiros aproveitando para este fim o vapor da locomotiva, processo usado já ha 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 egualmente a companhia do Oeste não se descuida, é a applicação, nos comboios de passageiros, da iluminação 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 vagons, e o que ainda é mais apreciável, o não causar nenhuma impressão á 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 sáe 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 sáe 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 capitães dos principaes estados da Europa.

Estes bilhetes directos dão direito á viagem para a Mandchuria, *Wladivostock*, *Dalni*, *Porto-Arthur*, *Pekim*, etc.

A partir de 1906 é supprímida 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 vae 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 mezes 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 logares 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 vae construir na China sáe de *Ho-Kuw* para a cidade de *Yunam*. *Ho-Kuw* 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 colonia franceza.

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

Constituiu-se em *Guthrie* 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 *Hudron*, segue para *Winnipeg*, atravessa *Dakota*, o *Nebraska*, o *Kansas*, o *Oklahoma*, o *Texas*, o *Mexico*, a *America Central*, o istmo de *Panamá*, a *Colombia*, o *Equador*, o *Perú*, a republica *Argentina*, terminando em *Buenos Aires*.

Dará ramaes para o *Rio de Janeiro* e *Valparaíso*.

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

### INDIA INGLEZA

Foi resolvida a construcção das seguintes vias ferreas:

1.ª Prolongamento da de *Jech-Doab* de *Sargola* a *Shorkat*, estação da *Wazirad-Khanewal Railway*.

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

2.ª Prolongamento da *Tirhoat State Railway* de *Bairaguiá* a *Shikarpur* com 58,05 milhas, custando 2 858.250 rupias.

De *Bettiah* (via *Shikarpur*) a *Bagalia* 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.ª Via terrea com a bitola de 5 pés e 6 polegadas de *Ranaghia* estação da *Eastern Bengal Satté Railway* a *Lalgola*, via *Murshidabad*, custando 10.552.793 rupias e tendo 97,50 milhas.

E' executado pela *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 permita aos barcos a transposição de differenças de nivel consideraveis.

E' sabido que nos canaes ha, para o effeito de se passar um barco do nivel inferior d'uma secção ao nivel 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, obrigaría 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 desnivel de 35<sup>m</sup>.9 entre o canal do *Danubio* ao *Oder*, perto da cidade de *Préau* 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 aquisição do projecto adoptado quando não seja o seu auctor quem execute a obra.

O prazo para a entrega do projecto termina em 31 de março 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 kilometros 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 attingir 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 acção das rédes urbanas e facilitando-se a união telephonica com as estações mais proximas das fabricas, granjas, povoações, estabelecimentos thermaes.

As tarifas foram reduzidas. Auctorizam se as linhas particulares independentes das rédes, comtanto que não saiam da mesma provincia, e auctorizam se sem excepção as do serviço das industrias electricas para transporte de força e luz.

No vizinho reino ainda acham o regulamento estreito, e atrazado 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 metallicos

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

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

O depósito provisório para ser admittido 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 depósito 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 uteis, desde as 10 horas da manhã ás 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 publico que no dia 15 do proximo mez 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 publico para a adjudicação da empreitada de construção do primeiro lanço do caminho de ferro do Valle do Sado, da estação de Setubal ao Sado.

A base de licitação é de 38.105.000 réis, e o depósito provisório é de 953.000 réis, podendo este ser effectuado em qualquer das thesourarias 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 depósito provisório e mais documentos exigidos no programma, 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 programma 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 uteis das dez horas da manhã ás quatro da tarde. Lisboa, 1 de dezembro de 1903.

### Linha de Evora — Prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa

Para os devidos effeitos se annuncia que pelas doze horas da manhã do dia 15 do proximo mez 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 tres empreitadas de terraplenagens e obras de arte para construção do prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, as quaes tem os n.ºs 4, 5 e 6, e são comprehendidas, respectivamente, entre os perfis n.ºs 119 a 162, 163 a 205 e 206 a 237 do projecto approvedo.

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 necessario fazer previamente os depositos provisionarios 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 uteis, das dez horas da manhã ás quatro horas da tarde.

Lisboa, 5 de dezembro de 1903.

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

Pelo presente annuncio se faz publico 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 publico para a adjudicação do fornecimento de 35 toneladas de ferro fundido em cecos para breaks e rodas diversas para zorras de via.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 52.500 réis.

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

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22), e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, 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 annuncio se faz publico 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 publico para o fornecimento de 200.000 kilogrammas de carvão inglez para forja.

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

Este depósito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o depósito provisório. Os depositos provisionarios 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 geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 2 de dezembro de 1903.

#### Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico 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 publico para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de massaroquinha.

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

Este depósito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o depósito provisório. Os depositos provisionarios 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 geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 2 de dezembro de 1903.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Leilão

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que no dia 24 do corrente será vendida em hasta publica 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. Antonio 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 relatorio da Companhia Real damos este numero com mais 4 paginas, 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

Exercício 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
Linhas de Leste e Norte...	2.527.991.621	2.600.689.860	2.688.287.814	2.877.878.377	3.045.612.260	3.213.143.861	3.362.724.695	3.511.570.185
Ramal de Cáceres...	44.370.531	40.964.062	41.633.511	40.914.402	45.573.299	48.532.835	50.456.937	50.456.937
Lisboa-Olinda-T. Vedras...	11.595.173	13.579.525	13.301.833	14.598.954	15.298.196	16.227.870	16.130.719	17.131.804
Ramal de Coimbra...	256.239.671	279.787.816	327.203.520	302.657.974	336.716.984	370.983.084	397.160.232	394.591.578
Torres-Figueira-Alfarelos...	313.823.146	381.793.834	362.782.824	389.430.589	408.571.046	409.656.841	437.679.713	411.374.931
Linha de Cintura...	45.368.682	50.442.852	55.090.791	65.944.761	70.555.756	80.229.026	77.263.937	75.736.937
Ramal de Cascaes...	86.842.984	149.520.090	181.881.334	244.215.910	300.899.639	284.607.509	290.937.583	256.611.528
Linha Urbana...	70.720.668	70.981.842	72.025.807	104.965.287	87.839.131	95.474.166	98.532.553	93.198.714
Linha da Beira Baixa...	532.155.095	564.651.586	567.968.083	567.398.075	585.630.814	611.313.148	612.499.700	612.499.700
Fôra do trafego...	3.909.106.561	4.062.410.037	4.310.250.838	4.612.561.719	4.898.637.005	5.130.164.985	5.343.619.368	5.428.113.628
TOTAL	20.367.401	39.174.610	19.566.965	23.016.345	25.349.088	19.976.515	16.532.094	14.360.677
Linhas de Leste e Norte...	864.232.521	858.480.651	948.348.921	994.312.828	1.001.829.685	1.132.574.243	1.139.755.499	1.196.386.881
Ramal de Cáceres...	51.740.506	51.402.620	56.466.466	57.201.513	65.323.141	61.439.147	60.601.449	54.984.950
Ramal de Coimbra...	8.106.276	8.246.895	8.697.318	9.195.756	8.945.095	10.330.937	10.634.472	10.759.888
Lisboa-Olinda-T. Vedras...	143.753.915	125.234.718	155.185.058	169.345.417	181.584.294	211.306.614	226.152.661	213.307.891
Torres-Figueira-Alfarelos...	178.243.779	193.121.895	216.754.766	226.257.520	236.257.520	249.298.029	261.485.718	231.736.136
Linha de Cintura...	29.908.667	28.273.557	33.584.452	37.431.836	37.788.978	44.575.885	43.836.552	39.461.998
Ramal de Cascaes...	81.017.157	95.753.013	114.130.915	177.714.228	222.656.732	254.456.586	241.416.224	226.456.887
Linha Urbana...	48.397.880	50.511.919	54.993.401	62.249.895	71.273.393	83.029.003	86.939.119	90.071.330
Linha da Beira Baixa...	166.392.196	152.650.491	164.713.068	163.588.636	158.488.875	168.395.646	168.011.608	165.820.754
Impostos...	1.572.390.847	1.558.644.459	1.752.874.065	1.891.235.459	1.964.129.813	2.215.518.630	2.292.558.985	2.228.977.823
Encargos de juro de obrigações (1.º grau) e respectivo premio d'ouro...	54.579.437	57.722.625	74.134.127	70.369.024	72.488.127	65.166.190	64.602.530	67.727.374
Excedentes...	1.856.732.458	1.939.787.660	2.198.323.858	2.457.057.782	2.123.227.602	2.099.376.988	2.073.314.572	1.861.643.485
TOTAL	3.483.702.742	3.550.154.644	4.095.351.450	4.418.652.265	4.164.845.632	4.380.061.698	4.430.475.787	4.158.347.882
Excedentes...	440.771.620	551.429.502	304.491.548	216.424.799	759.141.619	770.080.198	929.675.075	1.279.116.623

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

Ordinarias da Exploração:

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

LINHAS

	Torres-Fig.-Alf.	Beira Baixa	TOTAL
1895	100:565.088	401:860.081	502:425.169
1896	100:565.088	401:111.860	501:676.948
1897	90:946.633	401:111.860	498:058.493
1898	88:891.195	401:111.860	490:003.055
1899	103:416.665	388:306.050	491:722.615
1900	62:723.415	403:205.459	465:928.874
1901	48:260.457	394:770.810	443:031.267
1902	37:341.786	366:690.661	404:032.447
TOTAL	638:710.227	3.158:168.641	3.706:878.868

## Factos geraes

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

Em 1895..	14.960m <sup>2</sup>	a 3.000 réis por m. q.	44:850.000
Em 1896..	450m <sup>2</sup>	a 2.222,22 » » » »	1:000.000
Em 1897..	3.491m <sup>2</sup> ,25	a 6.000 » » » »	20:947.500
Em 1898..	2.416m <sup>2</sup> ,57	a 6.000 » » » »	14:499.420
Em 1898..	223m <sup>2</sup> ,18	por » » » »	300.580
Em 1899..	1.089m <sup>2</sup> ,91	a 6.000 » » » »	6:539.460
Em 1899..	2.250m <sup>2</sup>	a 7.000 » » » »	15:750.000
Em 1901..	2.290m <sup>2</sup> ,25	a 7.000 » » » »	16:031.750
Em 1902..	3.300m <sup>2</sup>	a 7.000 » » » »	23:100.000
Total..	30.471m <sup>2</sup> ,16	..... Réis...	143:048.710

Por estas vendas recebemos, em 1896, 40 obrigações de 4 % (série unica) no valor de..... 1:000.000

Compramos em 1897, para serem amortizadas, 200 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau, por 18:918.193

Compramos em 1898, duas obrigações de 4 % (série unica) por..... 98.660

Compramos em 1900, 437 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau, para serem amortizadas por..... 45:522.297

Compramos em 1901, para serem amortizadas, 231 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau e 461 ditas de 4 % de 2.º grau, por..... 38:360.744

De modo que em 31 de dezembro de 1902, só havia para applicar á compra de obrigações de 4 %.. 39.148.816

Como acima..... 143:048.710

Teem sido amortizadas até 31 de dezembro de 1902 com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo:

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

Como se deprehende do que já anteriormente dissémos foram feitas neste exercicio (1902) os lançamentos definitivos, resultantes das antigas obrigações da nossa Companhia, que ficaram por trocar, por não terem sido apresentadas nos devidos prazos.

As obrigações não apresentadas foram:

Obrigações de 3 % ..... 995  
» » 4 % ..... 167  
» » 4 1/2 % { 1.ª série..... 44  
» » 4 1/2 % { 3.ª série..... 1.521

Das obrigações de 3 % ha 19 que se consideram como apresentadas, por isso que sobre ellas se produziram embargos em devido tempo.

Em obediencia aos preceitos do § 2.º da base 13.ª da Convenção de 4 de maio de 1894 prescreveram a favor da Companhia, e foram liquidadas como segue:

A reserva extraordinaria:

Obrigações de 3 %, 1.º grau { 1/3 de 976 oblig. de 3 % 325  
Total das 44 oblig. de 4 1/2 % 1.ª série..... 44 369  
» » 4 % 1.º grau — 1/3 de 167 oblig. de 4 % ..... 56  
» » 4 1/2 % 1.º grau — 1/3 de 1.521 oblig. 3.ª série 507  
Total..... 932

Annuladas e eliminadas do passivo:

Obrigações de 3 %, 2.º grau — 2/3 de 976 oblig. de 3 %.. 651  
» » 4 %, 2.º grau — 2/3 de 167 » » 4 %.. 111  
» » 4 1/2 %, 2.º grau — 2/3 de 1.521 oblig. 3.ª série 1.014  
Total..... 1.776

As listas numericas das obrigações que se apresentaram á troca e bem assim das que ficaram por trocar vão juntas ao presente relatorio.

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

No Conselho d'Administração:

Do grupo eleito pelos senhores obrigacionistas os Ex.<sup>mos</sup> Srs.:

Dr. Eduardo Alves de Sá, Paul Leroy Beaulieu, Henrique Daehnhardt, Louis Lhomme.

Do grupo eleito pelos senhores accionistas os Ex.<sup>mos</sup> Srs.:

*Victorino Vaz Junior e Dr. Luiz Gonzaga dos Reis Torgal.*

No Conselho Fiscal os Ex.<sup>mos</sup> Srs.:

*Manuel Joaquim Alves Diniz 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 thesouro e garantias de juro, comparado com o de igual periodo dos exercicios anteriores, desde 1894 mostra o seguinte:

Primeiras 17 semanas dos annos de:

	Passageiros	Grande velocid.	Pequena velocid.	Total
1894.....	398:973\$952	75:403\$588	429:987\$310	904:354\$850
1895.....	392:835\$130	70:764\$735	460:255\$135	923:857\$000
1896.....	436:891\$054	67:888\$872	515:348\$074	1 019:828\$000
1897.....	456:164\$899	78:103\$061	534:617\$040	1 073:883\$000
1898.....	505:869\$114	87:190\$188	582:999\$703	1 176:059\$000
1899.....	611:379\$210	93:410\$032	629:862\$758	1 334:652\$000
1900.....	526:922\$122	95:915\$840	685:279\$088	1 308:117\$000
1901.....	580:317\$710	105:682\$923	668:245\$567	1 354:246\$000
1902.....	585:324\$793	116:422\$050	97:617\$157	1 399:394\$000
1903.....	575:869\$000	113:209\$000	803:536\$000	1 492:614\$000

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

	Passageiros	Grande velocid.	Pequena velocid.	Total
1894.....	+ 176:895\$048	+ 37:505\$412	+ 373:548\$690	+ 588:249\$150
1895.....	+ 183:033\$870	+ 42:444\$265	+ 343:278\$965	+ 568:757\$000
1896.....	+ 138:977\$946	+ 45:823\$128	+ 288:187\$926	+ 472:988\$000
1897.....	+ 119:704\$101	+ 35:105\$939	+ 263:920\$960	+ 418:731\$000
1898.....	+ 69:999\$886	+ 26:018\$817	+ 220:536\$297	+ 316:555\$000
1899.....	+ 35:510\$210	+ 19:798\$968	+ 173:673\$242	+ 157:962\$000
1900.....	+ 48:946\$878	+ 17:293\$160	+ 118:256\$972	+ 184:497\$000
1901.....	+ 4:448\$710	+ 7:526\$070	+ 135:290\$633	+ 147:264\$000
1902.....	+ 9:455\$793	+ 3:213\$050	+ 165:888\$843	+ 178:567\$000

E a nota do dinheiro remettido 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\$305
1895.....	933:835\$315
1896.....	1 051:435\$700
1897.....	1 085:055\$105
1898.....	1 127:270\$050
1899.....	1 258:269\$413
1900.....	1 303:357\$545
1901.....	1 353:668\$255
1902.....	1 414:812\$575
1903.....	1 550:721\$220

Assim, 1903 apresenta para mais sobre:

1902.....	135:908\$645
1901.....	197:052\$965
1900.....	247:363\$675
1899.....	292:451\$807
1898.....	423:451\$170
1897.....	465:666\$055
1896.....	499:285\$520
1895.....	611:885\$905
1894.....	646:531\$915

Os dois quadros acima, justificam a esperanza 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 exercicios 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 Soccorros 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 epoca notavel na Caixa das Pensões, pois os encargos d'ella,

nesse anno, quasi se mantiveram estacionarios, pois tiveram apenas um augmento de 288\$884 réis.

Em todo o caso a situação das Caixas melhorou absolutamente.

### Caixa de Soccorros

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

Escola «Camões».....	762\$813
3.064 subsidios a operarios e empregados doentes.....	7:999\$135
67 funeraes de operarios e empregados	1:070\$555
7 donativos a empregados e operarios	307\$150
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes.	1:503\$195
Total.....	11:702\$866
Em 1901.....	11:454\$134
Para mais em 1902.....	248\$732

Adeantamentos:

Em 1902.....	1.339.....	45:778\$803
Em 1901.....	1.227.....	44:017\$012
A mais em 1902.....	112.....	1:760\$791
Saldo em divida dos mutuarios em 31 de dezembro de 1902.....		34:629\$035
Saldo em divida da mesma origem, em 31 de dezembro de 1901.....		22:033\$547
Para mais em 1902.....		2:595\$488

«Armazens de viveres»—1902:

Importancia de generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens	199:717\$645
Em 1901.....	195:002\$535
A mais em 1902.....	4:625\$110

Consumidores:

Numero em 1902.....	37 965
» » 1901.....	38 859
A menos em 1902....	894

Percentagem média sobre as vendas:

	Em 1902	Em 1901
Do producto bruto.....	12,19	11,31
» » liquido.....	8,18	7,33

Fornecimentos directos pelos estabelecimentos com os quas ha contracto:

Calçado, chapeos, fazendas, etc.....	15:170\$645
Idem, em 1901.....	13:611\$035
A mais em 1902.....	1:559\$610

Dos abatimentos feitos pelos fornecedores reverteu a favor do pessoal a quantia de 529\$643 réis, e da Caixa a de 759\$030 réis. Em 1901 as quantias correspondentes foram de 521\$425 réis e 681\$756 réis.

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

Fornecidas em 1902.....	11 855	431\$030
» » 1901.....	11 030	394\$470
A mais em 1902.....	825	36\$560

Balanço da Caixa de Soccorros:

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1902, que passou para a Caixa de Reformas.....	23:568\$849
Saldo em igual dia de 1901.....	20:711\$585
A mais.....	2:857\$264

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1902 tem successivamente passado para fundo da Caixa de Reformas é de 209:284\$543 réis.

Média annual—13:080\$283 réis. Em 1901 essa média era de 12:381\$046 réis.

**Caixa de Reformas e Pensões**

<b>Receitas da Caixa:</b>		
Jóias .....	5:048\$355	
Quotas .....	21:537\$787	26:576\$142
<b>Houve reembolsos de:</b>		
Jóias .....	268\$960	
Quotas .....	2:610\$385	2:879\$345
Liquido .....		23:706\$697
<b>Em 1901 as verbas correspondentes foram:</b>		
Jóias .....	6:230\$374	
Quotas .....	21:108\$761	27:339\$135
<b>Houve reembolsos de:</b>		
Jóias .....	498\$355	
Quotas .....	2:723\$100	3:221\$455
Liquido .....		24:117\$680
<b>As pensões pagas em 1902 foram:</b>		
Reformas .....	36:662\$780	
Pensões legadas .....	14:034\$948	50:697\$728
<b>Em 1901 haviam sido:</b>		
Reformas .....	36:259\$025	
Pensões legadas .....	14:382\$805	50:641\$830
Em 1902 a mais .....		55\$898

O augmento 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 Soccorros, de 23:468\$849 réis, accusou o saldo positivo de réis 5:585\$995. 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 Soccorros 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 .....	227
Somma .....	3.095
Reformados durante o anno de 1902 .....	14
Eliminados por demissão .....	203
Falleceram .....	32
	249

Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1902 ..... 2.846

**Pensionistas:**

a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1901 .....	228
» durante 1902 .....	14
Somma .....	242
» fallecidos .....	9

Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1902 ..... 233

b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1901 .....	338
Admittidos em 1902 .....	51
Somma .....	389

**Perderam o direito:**

Por fallecimento .....	4
» casamento .....	5
» maioridade .....	6
	15
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1902 .....	374

**Encargos resultantes para a Caixa:**

Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1902 .....	1:456\$864
Caducas em 1902 .....	2:249\$932
Diminuição em 1902 .....	793\$068
Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1902 .....	1:437\$264

**Caducas em 1902:**

Por fallecimento .....	185\$490
» casamento .....	103\$227
» maioridade .....	66\$595
	355\$312
Augmento em 1902 .....	1:081\$952

Excessos de encargos da mesmas especie do anno de 1901:

Reformados .....	3:591\$702
Legatarios .....	1:161\$156

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

Em 1898 .....	10:195\$192
» 1899 .....	3:714\$965
» 1900 .....	2:226\$485
» 1901 .....	4:752\$858
» 1902 .....	288\$884

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 .....	59
Acções da Companhia de usufructo .....	1
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (nos termos do convenio) .....	1.282
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da mesma Companhia .....	1.134
Obrigações privilegiadas de 3 % do 2.º grau .....	268
Obrigações de 4 % do thesouro portuguez .....	175
» de 5 % do Credito Predial Portuguez .....	35
Obrigações de 4 % idem .....	45
<b>Os fundos disponiveis na mesma data eram:</b>	
Existentes em cofre .....	718\$710
» » deposito no Monte-Pio Geral .....	18:332\$228
Existentes em deposito no Crédit Franco-Portugais .....	2:205\$295 20:618\$428
Total .....	21:346\$138

Ao terminar este relatório, mais uma vez e com grande satisfação, registaremos o dedicado zelo e intelligencia 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 relatório 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 augmento 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 38:998\$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 augmentou em 348.148 chegando á cifra total de 6.257.391, crescendo egualmente a receita média por passageiro. O numero total de logares offerecido ao publico foi menor e tendo sido um numero maior occupado 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 augmentou d'uma maneira apreciavel. Tambem foi bem succedida com o serviço internacional com a França que nos deu egualmente 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 augmento 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 construcção chamada dos Meridionaes, que liga a nossa rede com a do Alemtejo, o que succederá no anno proximo e mesmo antes do final do periodo dado para a construcção. O importante movimento no transporte de cereaes e farinhas accusado nas nossas contas dá-nos á razão de taes esperanças. Se acrescentarmos que os adubos chimicos estão em grande favor na agricultura transtagana e que nós podemos offerecer aos lavradores d'esta região excepçionaes 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 successivos aperfeiçoamentos. O de exploração que é o nó onde se reúnem todos os serviços activos é dirigido com criterio. O de tracção que neste anno perdeu o seu prestimoso 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 construcções e trabalhos complementares de primeiro estabelecimento, de augmento de material circulante e mobiliario augmentaram, porém, serão methodicamente amortizadas pela conta de ganhos e perdas, conforme resoluções anteriores.

Do que fica exposto se póde 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 309.969.887 réis, despesa a menos do que no anno anterior em todas as remessas de fundos que temos de fazer para o estrangeiro, dispensando-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 liquidos 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 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> marcos a cada uma do 2.º grau de

4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> % — 6 francos ou 4,8 marcos.

As nossas contas no tocante a arrumação encontramol as em perfeita ordem; e os preceitos estatutarios 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 suppôr, a confiança dos seus legitimos eleitores. Os membros do conselho de administração a quem a rotação prescripta nos nossos estatutos dá como tendo terminado o seu mandato são os senhores:

Vittorino Vaz Junior

Dr. Luiz Gonzaga 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 falleceu 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 registrar com louvor o modo como estão organizadas e são dirigidas as caixas de *Soccorros* 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 differentes órgãos do complexo organismo da nossa vasta empresa temos a honra de vos propor:

- 1.º — Que aproveis 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 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> marcos a cada uma.

A's de 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> % — 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 adjuncto.

- 4.º — Que louveis o Conselho de Administração, a Comissão Executiva sua delegada, a Direcção Geral e todos os seus collaboradores, 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 procedaes 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.



Indice dos artigos principaes  
relativos a arte do engenheiro

PUBLICADO PELA

IMPRESA TECHNICA 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

BRUXELLES

## 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 machinismos de freio automatico pela pressão de fluidos.»

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



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO  
DE  
FIGADOS  
DE  
BACALHAU

*Arriaga*

Para  
uso  
medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO

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, 1.<sup>o</sup>

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

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

ANTIGA CASA ESTACIO & C.<sup>a</sup>

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 rápida 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 tecnico—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 Portuguesa 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 recommendado para a hygiene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax, sublimado corrosivo, e do

**SABONETE**

**SOUSA MARTINS**

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula 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 acção, 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 D. 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.

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

**ALCOBAÇA** Hotel Gallinha. — Aposentos commodose extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros 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. — Expendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**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

### PEKKXX



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.<sup>a</sup>**

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.<sup>o</sup> 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 anti-monio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexciveil.

LARGO DE S.<sup>a</sup> JULIÃO, 15 A 18

# AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammacoes de quaesquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhoeas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 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 Guarda Mangualde			
C. Sobré		Algés		Partida		Chegada		Partida		Chegada		Partida		Chegada	
5:30 m.	5:44 m.	5:30 m.	5:43 m.	6:25 m.	7:27 m.	5:10 m.	6: 8 m.	9:20 m.	6:30 t.	5:25 t.	5: 8 m.	8:50 m.	11:55 m.	3:15 t.	6:10 t.
5:50 m.	6: 4 m.	6:23 m.	6:38 m.	7:20 m.	8:26 m.	6:40 m.	7:39 m.	11:45 m.	7: 3 m.	—	—	—	—	—	—
6:15 m.	6:34 m.	6:45 m.	7: 0 m.	10:40 m.	11:45 m.	7:45 m.	8:44 m.	7:13 t.	—	—	—	—	—	—	—
6:35 m.	6:49 m.	7: 5 m.	7:24 m.	12:40 t.	1:45 t.	9: 2 m.	9:55 m.	9:30 n.	—	—	—	—	—	—	—
7: 0 m.	7:14 m.	7:30 m.	7:45 m.	2:41 t.	3:46 t.	11: 0 m.	11:59 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
7:20 m.	7:34 m.	7:53 m.	8: 8 m.	4:44 t.	5:43 t.	1: 0 t.	1:59 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
7:45 m.	8: 4 m.	8:48 m.	8:33 m.	5:41 t.	6:39 t.	3: 0 t.	4: 0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
8: 5 m.	8:20 m.	8:35 m.	8:47 m.	6:30 t.	7:40 t.	5: 0 t.	6: 3 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
8:30 m.	8:44 m.	9: 3 m.	9:48 m.	8:40 n.	9:46 n.	6: 0 t.	6:59 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
8:50 m.	9: 4 m.	9:45 m.	10: 0 m.	10:35 n.	11:40 n.	7: 0 t.	7:59 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
9:15 m.	9:34 m.	9:45 m.	10: 0 m.	12:20 n.	1:22 n.	9: 0 n.	9:59 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
9:35 m.	9:49 m.	10: 5 m.	10:24 m.	—	—	10:55 n.	11:55 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
10: 0 m.	10:14 m.	10:30 m.	10:45 m.	Lisboa	Sacavem	Lisboa		Lisboa	Guarda	Lisboa		Porto	Famalicão	Porto	
10:20 m.	10:34 m.	10:53 m.	11: 8 m.	6:45 m.	6:38 m.	6: 4 m.	6:48 m.	7: 0 m.	1:41 t.	5:20 m.	5:39 t.	9:43 m.	11:10 m.	5:3 m.	6:28 m.
10:45 m.	11: 4 m.	11:15 m.	11:30 m.	7:50 m.	8:34 m.	7:44 m.	8:28 m.	6:45 t.	5: 1 m.	5: 0 t.	12:15 n.	2: 3 t.	3:29 t.	11:38 m.	1:44 t.
11: 5 m.	11:19 m.	11:33 m.	11:54 m.	9:24 m.	10: 8 m.	8:30 m.	9:24 m.	—	—	8: 0 n.	9: 3 n.	5:32 t.	6:51 t.	3:50 t.	5:10 t.
11:30 m.	11:44 m.	12: 0 t.	12:15 t.	10: 0 m.	10:44 m.	9:30 m.	10:14 m.	—	—	—	—	9:23 n.	10:47 n.	7:22 t.	8:49 n.
11:50 m.	12: 4 t.	12:23 t.	12:38 t.	11:25 m.	12: 9 t.	10:59 m.	11:14 m.	Lisboa	T. Vedras	Figueira		Porto	Braga	Porto	
12:15 t.	12:34 t.	12:45 t.	1: 0 t.	12:25 t.	1: 0 t.	11:29 m.	12:43 t.	1:30 t.	4:37 t.	10: 0 m.	6:21 t.	4:54 m.	8:26 m.	5:45 m.	8: 5 m.
12:35 t.	12:49 t.	1: 5 t.	1:24 t.	1:30 t.	2:14 t.	12:30 t.	1:14 t.	Lisboa	Figueira	Lisboa		7:30 m.	10:20 m.	7:55 m.	9:43 m.
1: 0 t.	1:14 t.	1:30 t.	1:45 t.	2:33 t.	3:16 t.	1:49 t.	2:33 t.	6: 0 m.	7:46 m.	5:53 m.	7:36 m.	11:16 m.	1: 2 t.	11:48 m.	1:44 t.
1:20 t.	1:34 t.	1:53 t.	2: 8 t.	3:47 t.	4:31 t.	2:30 t.	3:34 t.	6:45 t.	10:41 m.	7:55 m.	9:29 m.	4:23 t.	6:11 t.	4:33 t.	7: 5 t.
1:45 t.	2: 4 t.	2:15 t.	2:30 t.	4:36 t.	5:20 t.	4:30 t.	5:25 t.	—	—	10:55 m.	12:32 t.	5:45 t.	8:27 n.	7: 5 t.	10:41 n.
2: 5 t.	2:49 t.	2:35 t.	3:15 t.	5:50 t.	6:35 t.	6: 0 t.	6:44 t.	Coimbra	Figueira	Coimbra		Nine	Braga	Nine	
2:30 t.	2:44 t.	3: 0 t.	3:15 t.	7: 0 t.	7:44 t.	6:59 t.	7:33 t.	6: 0 m.	7:46 m.	5:53 m.	7:36 m.	6:10 m.	6:46 m.	7: 0 m.	7:35 m.
2:50 t.	3: 4 t.	3:23 t.	3:38 t.	8: 0 n.	8:44 n.	7:55 t.	8:39 n.	9:30 m.	10:41 m.	7:55 m.	9:29 m.	5:16 t.	5:43 t.	9:10 m.	9:42 m.
3:15 t.	3:34 t.	3:45 t.	4: 0 t.	9:45 n.	10:29 n.	8:39 n.	9:23 n.	12:55 t.	2:41 t.	12:30 t.	3: 5 t.	Porto	Vianna	Porto	
3:35 t.	3:49 t.	4: 5 t.	4:24 t.	10:56 n.	11:38 n.	9:25 n.	10: 9 n.	—	—	9:50 n.	11:30 n.	4:54 m.	10:22 m.	5:39 t.	10:44 n.
4: 0 t.	4:14 t.	4:30 t.	4:45 t.	12:27 n.	1:10 n.	10:40 n.	11:24 n.	SUL E SUESTE				Porto	Valença	Porto	
4:20 t.	4:34 t.	4:53 t.	5: 8 t.	Lisboa	Povoa	Lisboa		Lisboa	Barreiro	Lisboa		7:50 m.	1:20 t.	2:21 n.	8: 5 m.
4:45 t.	5: 4 t.	5:15 t.	5:30 t.	6:15 m.	7:13 m.	7:30 m.	8:28 m.	7:45 m.	8:20 m.	5:53 m.	6:30 m.	11:16 m.	3: 8 t.	9:27 m.	1:44 t.
5: 5 t.	5:19 t.	5:35 t.	5:54 t.	10: 0 m.	10:58 m.	11:15 m.	12:13 t.	11:45 m.	12:10 t.	9: 5 m.	9:40 m.	5:45 t.	11:28 n.	1:39 t.	7: 5 t.
5:30 t.	5:44 t.	6: 0 t.	6:15 t.	2:33 t.	3:31 t.	4:25 t.	5:23 t.	4:30 t.	5: 5 t.	2:30 t.	3: 5 t.	Nine	Valença	Nine	
5:50 t.	6: 4 t.	6:23 t.	6:38 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		Lisboa	Setubal	Lisboa		4: 4 m.	8: 5 m.	7:31 t.	11:35 n.
6:15 t.	6:34 t.	6:45 t.	7: 0 t.	4:36 t.	6: 0 t.	5:25 m.	6:48 m.	7:45 m.	9:40 m.	7:45 m.	9:49 m.	Porto	Penafiel	Porto	
6:35 t.	6:49 t.	7: 5 m.	7:24 m.	5:50 t.	7:44 t.	8: 0 m.	9:24 m.	9:30 m.	11: 5 t.	10:20 m.	12: 0 m.	4:54 m.	5:45 t.	5: 4 m.	6:43 m.
7: 0 t.	7:14 t.	7:30 m.	7:45 t.	10:56 n.	12:19 n.	6:10 t.	7:38 t.	3: 0 t.	4:42 t.	1: 0 t.	3: 5 t.	9:23 n.	11: 9 n.	7: 3 t.	8:49 n.
7:20 t.	7:34 t.	7:53 m.	8: 8 n.	12:27 n.	1:51 n.	8: 9 n.	9:23 n.	4:30 t.	6: 6 t.	3:15 t.	5: 0 t.	Porto	Marco	Porto	
7:45 t.	8: 4 n.	8:45 n.	8:54 n.	Lisboa	Santarem	Lisboa		Pinhal Novo	Setubal	Barreiro		4:49 m.	11: 9 m.	3:55 m.	8:36 m.
8: 5 n.	8:19 n.	8:35 n.	8:54 n.	3:10 t.	5:23 t.	9:42 n.	11:48 n.	1:50 t.	2:45 t.	5:20 t.	6:25 t.	6: 0 t.	11:41 n.	4:16 t.	11:36 n.
8:30 n.	8:44 n.	9: 0 n.	9:15 n.	Lisboa	Entroncamento	Lisboa		Lisboa	Estremoz	Lisboa		Porto	Barca d'Alva	Porto	
8:50 n.	9: 4 n.	9:23 n.	9:38 n.	6: 0 m.	9:50 m.	6:30 m.	10:30 m.	7:45 m.	2:45 t.	12: 0 n.	6:30 m.	7:20 m.	3: 9 t.	11: 7 m.	6:50 t.
9:15 n.	9:34 n.	9:45 n.	10: 0 n.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		4:30 t.	11:15 n.	8:45 m.	3: 5 t.	Porto	Tua	Porto	
9:35 n.	9:49 n.	10: 5 m.	10:24 m.	6: 0 m.	9:50 m.	6:30 m.	10:30 m.	4:30 t.	11:15 n.	8:45 m.	3: 5 t.	4:28 t.	6: 4 t.	5:57 m.	10:30 m.
10: 0 n.	10:14 n.	10:33 n.	10:48 n.	Lisboa	Cascaes	Lisboa		Casa Branca	Evora	Casa Branca		Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
10:20 n.	10:34 n.	10:53 n.	11: 8 n.	7: 0 m.	7:42 t.	4:35 m.	5:18 t.	4:20 m.	5:10 m.	5:30 m.	6:20 m.	6: 6 m.	10:58 m.	4:24 t.	9:45 n.
10:45 n.	11: 4 n.	11:35 n.	11:54 n.	9:20 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	3: 0 t.	3:50 t.	7:10 t.	8: 0 n.	Porto	Guimarães	Porto	
11:30 n.	11:44 n.	12: 0 t.	12:15 t.	11:45 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	Lisboa	Moura	Lisboa		Trofa	Guimarães	Trofa	
12:30 n.	12:48 n.	12:23 n.	12:38 n.	4:30 t.	11:40 n.	4:12 t.	10:56 n.	7:45 m.	4:55 t.	6: 0 m.	6:30 m.	7:45 m.	9: 0 m.	5: 0 m.	6:33 m.
				9:30 n.	7:20 n.	—	5:59 m.	9:30 m.	3: 0 m.	8: 0 n.	6:30 m.	9:25 m.	11: 3 m.	7: 0 m.	8:49 m.
				Lisboa	Porto	Lisboa		Lisboa	Faro	Lisboa		12:17 t.	1:58 t.	10:15 m.	11:49 m.
				7: 0 m.	7:42 t.	4:35 m.	5:18 t.	4:30 t.	5: 0 m.	6: 5 t.	6:30 m.	25 t.	6:50 t.	4: 0 t.	5:35 t.
				9:20 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	Casa Branca	Faro	Casa Branca		7:22 t.	8:38 t.	7:15 t.	8:33 n.
				11:45 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	6:30 m.	8:39 m.	5:50 m.	7:10 t.				
				4:30 t.	11:40 n.	4:12 t.	10:56 n.	Lisboa	Portimão	Lisboa					
				9:30 n.	7:20 n.	—	5:59 m.	4:30 t.	5: 8 m.	5:35 t.	6:30 m.				
				Lisboa	Porto	Lisboa		Faro	Portimão	Faro					
				7: 0 m.	7:42 t.	4:35 m.	5:18 t.	5:15 t.	8:35 n.	6: 0 m.	9:10 m.				
				9:20 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	Portimão	Tunes	Portimão					
				11:45 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	2:30 n.	3:35 n.	3:55 t.	5: 8 t.				
				4:30 t.	11:40 n.	4:12 t.	10:56 n.	5:35 t.	6:30 t.	7:59 t.	9:45 n.				
				9:30 n.	7:20 n.	—	5:59 m.	BEIRA ALTA							
				Lisboa	Porto	Lisboa		Figueira	Pampilhosa	Figueira					
				7: 0 m.	7:42 t.	4:35 m.	5:18 t.	5:40 m.	7:20 m.	8:40 m.	10: 0 m.				
				9:20 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	4:40 t.	5:53 t.	6:25 t.	8: 5 n.				
				11:45 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.	Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa					
				4:30 t.	11:40 n.	4:12 t.	10:56 n.	4:25 t.	6:53 t.	2:37 t.	7:35 t.				
				9:30 n.	7:20 n.	—	5:59 m.	Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa					
				Lisboa	Porto	Lisboa		5:10 m.	8:35 m.	4: 5 m.	7:15 m.				
				7: 0 m.	7:42 t.	4:35 m.	5:18 t.	7:36 t.	11: 0 n.	6:45 t.	9:35 n.				
				9:20 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.								
				11:45 m.	11:51 n.	11: 0 m.	12:15 n.								
				4:30 t.	11:40 n.	4:12 t.	10:56 n.								
				9:30 n.	7:20 n.	—	5:59 m.								

## H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

### CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL



# 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 accomodações 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.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## 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.<sup>o</sup>



**Bordeus** (directo), vapor francez **Maggellan**. Sahirá a 30 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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



**Dakar**, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Corsica**. Sahirá a 24 de dezembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Amazona**. Sahirá a 28 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 19 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



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



**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.<sup>o</sup>



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



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



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



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



**Pernambuco** e Parahyba do Norte, vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 30 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**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.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



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



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



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, 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.<sup>o</sup>

## THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.<sup>o</sup>

A Companhia faz sciencia ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rede 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 subscritor. A subscricao é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 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\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscritores sufficientes.

### VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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

*Secretaria Geral 1520  
+ 1112 2 mil.*

# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

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

### RECOVAGENS E GENEROS FRESCOS

Por expedições do peso minimo 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 — Agua 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 lacticínios; 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 despesas 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 distincta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatario, para evitar que se confunda com outro de natureza e fôrma analoga. As marcas e endereços deverão ser reproduzidas pelos expedidores nas notas de expedição. Nas remessas acondicionadas em canastras e outros envolveros, 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.<sup>a</sup>—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.<sup>a</sup>—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.<sup>a</sup>—Os §§ 2.º e 3.º d'esta tarifa só serão applicados a remessas expedidas em porte pago á partida.

2.<sup>a</sup>—E' concedido o regresso das taras vazias por pequena velocidade dentro do praso 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 conducção da remessa e em numero igual ou inferior, e venham quanto possivel agrupadas em volumes, por fôrma 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.<sup>a</sup>—Aos expedidores de ostras, cujas remessas da mesma estação para quaesquer destinos excederem, no praso 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 praso.

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 3 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 . . . 30 » » »  
 » » 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
1 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 43 réis por kilometro

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

# TABELLA DE PREÇOS N.º 7

Base 50 réis por kilometro

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		<b>101 a 105</b>	3.150	<b>201 a 205</b>	6.150	<b>301 a 305</b>	9.150	<b>401 a 405</b>	12.150
<b>1 a 10</b>	300	<b>106 a 110</b>	3.300	<b>206 a 210</b>	6.300	<b>306 a 310</b>	9.300	<b>406 a 410</b>	12.300
<b>11 a 15</b>	450	<b>111 a 115</b>	3.450	<b>211 a 215</b>	6.450	<b>311 a 315</b>	9.450	<b>411 a 415</b>	12.450
<b>16 a 20</b>	600	<b>116 a 120</b>	3.600	<b>216 a 220</b>	6.600	<b>316 a 320</b>	9.600	<b>416 a 420</b>	12.600
<b>21 a 25</b>	750	<b>121 a 125</b>	3.750	<b>221 a 225</b>	6.750	<b>321 a 325</b>	9.750	<b>421 a 425</b>	12.750
<b>26 a 30</b>	900	<b>126 a 130</b>	3.900	<b>226 a 230</b>	6.900	<b>326 a 330</b>	9.900	<b>426 a 430</b>	12.900
<b>31 a 35</b>	1.050	<b>131 a 135</b>	4.050	<b>231 a 235</b>	7.050	<b>331 a 335</b>	10.050	<b>431 a 435</b>	13.050
<b>36 a 40</b>	1.200	<b>136 a 140</b>	4.200	<b>236 a 240</b>	7.200	<b>336 a 340</b>	10.200	<b>436 a 440</b>	13.200
<b>41 a 45</b>	1.350	<b>141 a 145</b>	4.350	<b>241 a 245</b>	7.350	<b>341 a 345</b>	10.350	<b>441 a 445</b>	13.350
<b>46 a 50</b>	1.500	<b>146 a 150</b>	4.500	<b>246 a 250</b>	7.500	<b>346 a 350</b>	10.500	<b>446 a 450</b>	13.500
<b>51 a 55</b>	1.650	<b>151 a 155</b>	4.650	<b>251 a 255</b>	7.650	<b>351 a 355</b>	10.650	<b>451 a 455</b>	13.650
<b>56 a 60</b>	1.800	<b>156 a 160</b>	4.800	<b>256 a 260</b>	7.800	<b>356 a 360</b>	10.800	<b>456 a 460</b>	13.800
<b>61 a 65</b>	1.950	<b>161 a 165</b>	4.950	<b>261 a 265</b>	7.950	<b>361 a 365</b>	10.950	<b>461 a 465</b>	13.950
<b>66 a 70</b>	2.100	<b>166 a 170</b>	5.100	<b>266 a 270</b>	8.100	<b>366 a 370</b>	11.100	<b>466 a 470</b>	14.100
<b>71 a 75</b>	2.250	<b>171 a 175</b>	5.250	<b>271 a 275</b>	8.250	<b>371 a 375</b>	11.250	<b>471 a 475</b>	14.250
<b>76 a 80</b>	2.400	<b>176 a 180</b>	5.400	<b>276 a 280</b>	8.400	<b>376 a 380</b>	11.400	<b>476 a 480</b>	14.400
<b>81 a 85</b>	2.550	<b>181 a 185</b>	5.550	<b>281 a 285</b>	8.550	<b>381 a 385</b>	11.550	<b>481 a 485</b>	14.550
<b>86 a 90</b>	2.700	<b>186 a 190</b>	5.700	<b>286 a 290</b>	8.700	<b>386 a 390</b>	11.700	<b>486 a 490</b>	14.700
<b>91 a 95</b>	2.850	<b>191 a 195</b>	5.850	<b>291 a 295</b>	8.850	<b>391 a 395</b>	11.850	<b>491 a 495</b>	14.850
<b>96 a 100</b>	3.000	<b>196 a 200</b>	6.000	<b>296 a 300</b>	9.000	<b>396 a 400</b>	12.000	<b>496 a 500</b>	15.000



# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8—GRANDE VELOCIDADE

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

### VOLUMES DE PESO NÃO SUPERIOR A 10 KILOGRAMMAS

PREÇO UNICO POR VOLUME

Entre quaesquer estações..... 150 réis

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

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>—Esta tarifa é applicavel a todas as expedições de um só volume, de qualquer fórma, dimensão ou natureza, comtanto que não contenha valores, metallico, objectos preciosos, materias inflammaveis ou explosivas ou animaes vivos.

2.<sup>a</sup>—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.<sup>a</sup>—Não serão acceitos, para expedição por esta tarifa, volumes cujo acondicionamento seja deficiente.

4.<sup>a</sup>—Para que esta tarifa seja applicada é indispensavel 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.<sup>a</sup>—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 egual 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 ehegada.

Não haverá cartas de porte.

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

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

Fica revogada e substituida 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,

*Antonio Lourenço da Silveira.*