



Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES  
ASSIGNATURA — PORTUGAL: anno 25500; semestre 15400.

HESPAÑA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 46000 réis—Avulso, 120 réis

REDACÇÃO—RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA

Telephone, 27

End. tel.: CAMIFERRO

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTWERPIA, 1894—Medalha de Bronze  
PORTO, 1897—Medalha de Prata  
BRUXELAS, 1897—Medalha de Prata  
LISBOA, 1898—Grande diploma d'honra

1.º de 15.º anno

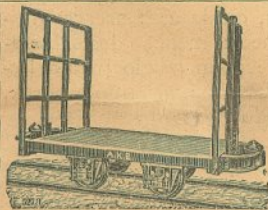
1 de Janeiro de 1902

Numero 337

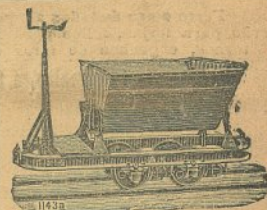
## C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO—RUA AUGUSTA, 70, 2.º—Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcção.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, wagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubulares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-chargs, unicos agentes de Edoux & C.ª de Paris.—Motores, caldeiras, machinas.—Ferramentas, etc., etc.—Apparehos para a industria e agricultura.—Pontes e todas as construcções metalicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Vidraça, lages de vidro (dalles).—Cimento Oandlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.—Incandescencia—deposito de todos os artigos, vendas por atacado—Fabrica de sabão.—Fabrica de licores. Adresse telegraphico—MAHONY—Lisboa—Numero telephonic 586



FABRICA  
DE  
CAMINHOS DE FERRO  
PORTATEIS E FIXOS



MOVIDAS POR

VAPOR, ELETRICIDADE ETC.

### ARTHUR KOPPEL

BERLIM—C. W.

Agentes para Portugal

**F. Street & C.ª**

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA



Agentes para as Colonias

**Roberto Pegado**

Rua dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA

**Augusto Blumenthal****HAMBURGO**

VAPORES DIRECTOS ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo  
 Corunha, Gijon, Santander, Bilbao,  
 S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga,  
 Cartagena, Alicante, Valencia,  
 Tarragona e Barcelona, Sevilha  
 e Almeria (Via Cadiz).

Expedições para Gibraltar, Tanger,  
 Safi, Larache, Rabat,  
 Casablanca, Mazagão e Mogador

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPAHHA  
 PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

**Companhia Hamburgueza Sul-Americana**

OU

**Companhia Oldenburg-Portugueza**

OU

**Companhia Allemã, Hansa****Todas as terças ou quartas-feiras**

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço, pelo  
 que todos os viajantes o preferem.

Fretes directos entre Hamburgo, Badajoz, Caceres,  
 Valencia d'Alcantara

e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

**AGENTES**Em Lisboa: **Ernst George**, Succ.<sup>a</sup> — RUA DA PATA, 8, 2.<sup>o</sup>Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — SANTA CATALINA, 8

TINTURARIA

DE

**P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

**OFFICINAS A VAPOR**

RIBEIRA DO PAPEL

**ESTAMPARIA MECHANICA**

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

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

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

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

**TINTAS PARA ESCREVER**

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes  
 inglezes, allemães e outros

**J. B. FERNANDES & C.<sup>A</sup>**

SUCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19 — 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-~~7~~

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, reg'n'o de  
 antimónio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de  
 munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garra-  
 fões, garrafas e muitos outros artigos.

**Sulphato de cobre** inglez, especial para o tra-  
 tamento das vinhas com percentagem garantida. **Sul-  
 phostéatite cuprica** belga, para o tratamento  
 das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira**,  
 exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea**  
**«Eclair»** de Vermorel, para o tratamento das vinhas;  
 deposito exclusivo dos annunciantes **Pulverizadores**  
**«Eclair»**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores**  
 para applicar a sulphostéatite cu-  
 prica. **Injectores «Excelsior»**, de Vermorel  
 para applicar o sulfureto de carbone. **Flór de en-  
 xofre de Brandram**. **Enxofre moído**,  
**Nitrato de Sodio**, poderoso agente de fertilização  
 para as vinhas e outras culturas. **Superphospha-  
 to de cal** para cultura de cereaes e 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 inexcidível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

**SABONETES MEDICINAES**

DA

**Companhia Portugueza HYGIENE**

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem  
 de desinfectar as mãos, ou de as conservar des-  
 infectadas. Fazemos especial menção dos sabone-  
 tes de thymol, muito recommendado para a hy-  
 giene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax,  
 sublimado corrosivo, e do

**SABONETE****SOUSA MARTINS**

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao cele-  
 bre 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 ESTABIO — Praça de D. Pedro, 61

LISBOA

## Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannaia e Sobreirinho, em Thomar, Penedo e Casal d'Ermio, na Louzã, Valle Maior, em Albergaria-a-Velha

### PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

### FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

### DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

Fôra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

## 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 (fôrma Martinaud).  
Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

# Anemia, Debilidade, etc.

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

Protocalato 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 INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—ROCIO 60 a 63 — LISBOA

# EMPRESA DE ANNUNCIOS nos CAMINHOS DE FERRO

PRIVILEGIO EXCLUSIVO por contracto com o governo portuguez e com as companhias

Affixação de quadros e cartazes em todas as estações de linhas ferreas

EM PORTUGAL — Leste, Norte e seus ramaes, Cintura de Lisboa, Cascaes, Cintra.

Torres Vedras, Figueira da Foz, Sul e Sueste, Beira Baixa, Beira Alta, Vizeu e Mirandella

EM HESPANHA — Valencia d'Alcantara a Caceres e Madrid, Plasencia a Astorga

Villar Formoso e Barca d'Alva a Salamanca, Orense a Vigo e Medina del Campo a Zamora

NOS ASCENSORES MUNICIPIO-BIBLIOTHECA  
e da ESTAÇÃO CENTRAL DO ROCIO

Publicidade em todas as cidades e villas do paiz e nos seguintes hotéis :

Grande Hotel Universal, Figueira da Foz.  
Grande Hotel Lisbonense,  
Hotéis Madrid e de  
Daniel José dos Santos, Caldas da Rainha.  
Hotel Estrella do Norte, Cartaxo.  
Hotéis Central e Victor, Cascaes.  
Hotel de Francisco Gama, Castello Branco.  
Hotéis dos Caminhos de Ferro e  
do Commercio, Coimbra.  
Hotel Particular, Espinho.

Hotéis Avenida, Portuense e  
Grande Hotel do Toural, Guimarães.  
Hotel do Furadouro, Ovar.  
Hotel Central, Fensafel.  
Hotel de Antonio Oliveira Caraca, Portalegre.  
Grande Hotel Club, Praia da Nazareth.  
Hotel Central, Queluz.  
Hotel de Philippe Jorge Vieira, Santarem.  
Hotel Araujo, Thomar.  
Hotel Cadete, Vizeu.

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

# 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 do estomago, figado, baço, inflammções de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, 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.

## Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÈGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeux, 69, Herstal

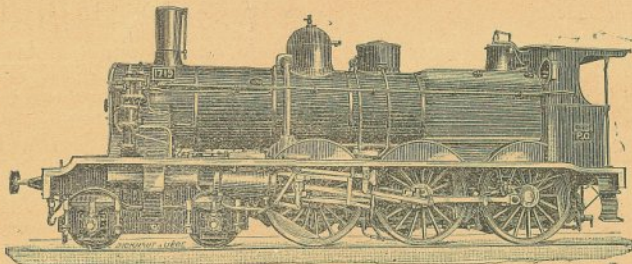
### CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

**Material fixo e mevel para caminhos de ferro.**— Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, pa a cambioho de ferro do via estreita e para tr mvias. Locomotivas pa a o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas basead no programma propos e circunstantes completos para a installação e construção de linhas de cambioho de ferro.

**Machinas a vapor, de grande potencia** Typos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meho fixo, locomotivas.

**Fundição de ferro** para todos os productos de moldagem conforme plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de todas as dimensões, condões adores, volantes, etc.

**Observação.**— Por pedido, a sociedade expedirá um all um com grande variedade de typos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.



**Installações electricas,** motores espe iacos para illuminação, transmissão do força e de tracção.

**Installações de officinas** de construção e reparação.

**Motores a gaz** de 40 a 1.000 e valios de força.

**Installações de refinacões de assucar.**— Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de pressão multiplica.

**Forjas e caldeiraria**— Peças da forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomovels, numerosos typ s de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e cobre.

## COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15— PARA PORTUGAL, HESPANHA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878.  
Internacional de Londres, 1885.  
Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS  
automaticos e não automaticos  
PARA  
CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

Freio de acção rapida para grandes combotos de passageiros e de mercaderias

SIGNAES DE ALARME COMBINACOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America, do Sul, Colonias etc.

Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

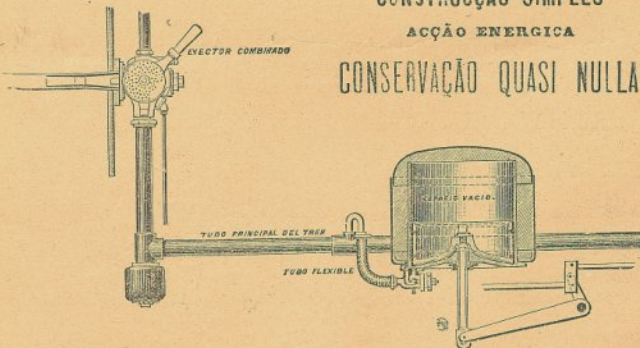
PORTUGAL— Companhia Real— Minho e Douro— Sul e Sueste— Beira Alta.

HESPANHA— Norte— Madrid, Zaragoza y Alicante— Andaluces— Tarragona, Barcelona y Francia— Madrid, Caceres y Portugal— Great Southern of Spain— Bobadilla— Algeciras— Linares-Almeria— Torralba a Soria— Santander a Bilbao— Bilbao Portugalete— Economicos de Asturias— Madrid-Villa del Prado— La Robla— Valmaseda— Lezama-Bilbao— Triano— Luchana-Munguia— Las Arenas— Palencia— Puerto Santa Maria— San Lucar— Central de Vizcaya— Grao a Turis; tremvias: Urbano de Santander— Sardinero a Santander— Barcelona a San Gervasio— Avilés a Las Salinas— Valencia a Grao, etc

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



# 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

Proprietario-director-editor

REDACTOR

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo de Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

End. telegraphico CAMIFERRO

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. N.º 10, g. v. da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

## SUMMARY

	Paginas
O NOSSO ANNO PASSADO.....	1
A BAÇIA DO LIZ, por O. S.....	1
PARTE OFFICIAL — Portarias de 21 de dezembro e bases para a construção do caminho de ferro do Guimarães a Fafe, de 22 de novembro, do Ministerio das Obras Publicas.....	2 a 5
TARIFFAS DE TRANSPORTE.....	5
NOTAS DE VIAGEM — VI — Gencera a Neuchâtel.....	5
PONTE SOBRE O TEJO DE 840 METROS, EM 14 TRAMOS.....	6
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Fração de Lisboa, por L. R. — Caminhos, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	7 a 9
LEGISLAÇÃO DE OBRAS PUBLICAS.....	10
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA.....	10
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	10
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
TRACÇÃO ELECTRICA.....	11
LINHAS PORTUGUEZAS — Lourenço Marques — S. Thomé — Companhia Nacional — Novas locomotivas — Mormugão — Minho e Douro — Oitras a Collares — Beira Alta.....	11
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Inglaterra — Allemanha — Russia — Italia — Suíssa — França — Argel — China.....	12
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVES D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração.....	12
ARREMATACÕES.....	13
AGENDA DO VIAJANTE.....	14
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1902.....	15
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	16

## O NOSSO ANNO PASSADO

ENTRANDO no 15.º anno de publicação, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* repete, hoje como ha quatorze annos, os seus agradecimentos ao publico que se tem interessado por esta folha, aos collaboradores que a tem honrado com os seus escriptos, aos anunciantes que a tem preferido para a sua publicidade.

E' á concorrência d'estes tres elementos que devemos a conservação d'este jornal que, a principio, muitos julgavam ser uma phantasia de sonhador ingenuo, e já hoje prova, com a sua existencia de 14 annos, que está firmado em bases solidas.

Durante o anno findo novos factos vieram affirmar-nos a importancia que pôde ter uma folha como esta, em que as questões d'interesse geral se tratam sem paixão, sem politica, systematica e tecnicamente.

O grito d'alarme dado por um dos nossos mais distinctos collaboradores, nesta folha, sobre os perigos da falta de regulamentação dos serviços electricos, foi o signal de combate em todo o jornalismo de Lisboa.

Discutiram-se entre todo o publico theorias nossas e extranhas; os jornaes officiosos acudiram pelo governo que se suppunha atacado, os defensoros da companhia mais interessada na falta d'esses regulamentos não nos pouparam como alvo das suas balas.

Mas o *Diario do Governo* falou; primeiro a publicar a traducção dos regulamentos inglezes, que se dizia ser o bastante para vigorar entre nós; depois, como a *Gazeta* continuasse a provar que não o eram, vem o regulamento geral das industrias electricas, que aqui reproduzimos nas paginas 413 a 416 do nosso ultimo numero.

Algun serviço pois foi o da *Gazeta*.

Nó que se refere á parte material, em geral deixámos de illustrar o nosso jornal, sempre que o teor dos artigos não o exige. As gravuras tiram muito espaço e augmentam nos a difficuldade de falta d'elle com que continuamente luctamos e que tanto nos assoberba, que por duas vezes tivemos que augmentar o numero de paginas para dar vasão ao que tínhamos que publicar, e se quizesmos dar uma monographia illustrada d'uma grande fabrica de caminhos de ferro, só o conseguimos á custa d'um numero especial.

Assim, em lugar de darmos 384 paginas no anno, demos mais 48 ou o correspondente a 27 numeros em lugar de 24 do nosso programma.

Isto recordamos, não por desvanecimento, mas como prova de que empregámos sempre todo o nosso empenho no engrandecimento d'esta *Gazeta*.

O presente numero, impresso em typo novo, prova tambem que continuamos no que consideramos o cumprimento d'um dever.

## A BAÇIA DO LIZ

O findar da epocha a que se referiam as auctorizações parlamentares para a reforma de diversos serviços publicos trouxe uma actividade maior ás secretarias de Estado. Os mini-tros deram os ultimos retoques nos diplomas que estão a sair nas columnas do «*Diario do Governo*», agora cheias de interesse e recheadas de legislação, como os papos dos perús de Natal tradicionaes.

Não falaremos das reformas pela pasta do Reino, Justiça, Guerra ou mesmo da Fazenda, por serem mais ou menos estranhas aos assumptos que a indole do nosso jornal recommenda.

Na pasta das obras publicas sobra-nos até materia prima que não pôde gastar-se num unico numero.

Ha de facto legislação e reformas que reclamam o nosso estudo e não nos furtamos ao prazer de antecipar aqui os merecidos louvores á obra do ministro,

que assim confirma os creditos de trabalhador indefesso e erudito.

Destacamos d'entre esses documentos um de ordem administrativa e technica, que nos merece a maior sympathia.

Nisto somos coherentes com as doutrinas que, sem autoridade mas com sobeja convicção, temos expellido por vez:s e advogado nesta folha.

Estamos-nos referindo á creação dos serviços especiaes da bacia do Liz.

O paiz tem gasto muito dinheiro na correcção das bacias hydrographicas dos nossos rios e ribeiras, na povoação das nossas florestas, na fixação das nossas areias que produzem camarções ou *dunas*.

Mas estas despesas, feitas sem ordem, sem methodo, sem persistencia, geralmente ficam desaproveitadas para a economia da nação, tornam-se improductivas e inuteis.

As obras hydraulicas fluviaes teem este particular, de exigirem a continuidade e cuidado constante. Mais vale nellas uma despesa pequena mas ininterrupta, mais produzem pequenas verbas consignadas no orçamento annual mas integralmente applicadas ao seu fim, do que grandes sommas gastas d'uma vez em obras que depois se deixem completamente abandonadas durante algum tempo.

O simples cuidado de abrir uma regueira por onde as aguas tomem caminho quando se represam no areal carregado das serras, evita grande numero de vezes despesas maiores e desastres avultados nos campos marginaes.

Uma pequena ruptura numa motta, dique ou marachão, transforma-se, se lhe não acodem subito, num violento rasgão ou corte que leva muito tempo a reparar, e produz destroços consideraveis nas propriedades agricolas, invadidas logo pelas areias, e despidas completamente da terra vegetal numa superficie consideravel.

A centralização excessiva que caracterizou um periodo da nossa administração, o pequeno respeito que tem havido pela applicação das verbas orçamentaes, fez com que alguns campos feracissimos do nosso paiz se arruinassem, algumas localidades ficassem sepultadas sob os sedimentos, algumas cidades vissem correr o rio, que d'antes fôra o caudal da sua riqueza agraria, num leito superior em nivel ao pavimento das suas ruas, sempre ameaçadas de inundações no inverno, sempre sob um regimen hygienico deploravel, sem esgoto para os seus dejectos, infiltrados por uma humidade mephitica, quasi de pantano.

Ao mesmo tempo, as areias caminhavam ao sopro do vento, perdendo-se as terras araveis, e perdendo-se até o rendimento que resultaria da exploração dos beneficos pinhaes que pelas suas raizes, e mais ainda pela sua ramagem rumorosa servissem de prego, de véo de anteparo, ou crivo, á marcha desoladora, d'esses pequenos desertos estereis.

Nas vertentes de terrenos não calcareos e friaveis, a cultura impensada, a acção dos agentes atmosphericos; a força viva das correntes iam desagregando as terras, produzindo areas inexgotáveis que, derivando para jusante, assolavam tudo. E assim iam, inadvertidamente, perdendo riquezas importantes, acrescentando de anno para anno a ruina, e ruina inevitavel, a que os proprietarios mais ousados e intelligentes não podiam subtrahir-se, porque as obras indispensaveis não são das que se executam isoladamente, senão com o auxilio o consentimento unanime de todos os interessados.

Uma antiga instituição descentralizadora que prosperou em epochas não muito remotas, 1836, fôra suppri-

meida—a junta das obras do campo. Todavia, essa junta rural, constituida por membros das freguezias interessadas, que cobrava receitas como um syndicato, para as dispender no beneficio commum, era a melhor salvaguarda da boa applicação, opportuna e no grau desejado, das despesas respectivas.

O sr. ministro das obras publicas restaurou essa commissão local e deu-lhe os elementos technicos para a execução e fiscalização das obras.

Ao mesmo tempo, como engenheiro distincto que é, sabendo que as obras hydraulicas se não podem circumscrever ás barras, ás rigiões proximas da foz dos rios, e teem de começar-se na origem, desde os pequenos regatos em que braceja, a montante, qualquer curso de agua, tomou as medidas mais apropriadas para a fixação das margens friaveis, delimitando o perimetro florestal que deva ser revestido, e cuidando das linhas de correaga ou de *talweg* que hajam de definir-se ou proteger-se convenientemente.

Oxalá o seu decreto seja bem interpretado e cumprido. Se assim se dêr, a região de Leiria ficará devendo gratidão perduravel ao nobre ministro, e o paiz terá allí um exemplo ou lição que deve ser aproveitado e seguido.

Será este um novo e eloquente argumento a favor do methodo de *legislação separada*, hoje tão preconizado nas sciencias politico-economicas.

Ora ahí está um decreto sem pyrotechnia estrondosa ou vistosamente polychroma, sem alardes, sem reclamos, que apparece singelamente no Diario, correntio e subtil.

Restaurou uma tradição existente, realiza obras sem dispendio do estado, cobra receitas que os contribuintes *querem pagar*, evita a ruina, a desolação e a morte de uma região agricola importante, e, augmentando a riqueza particular, augmenta a riqueza publica e os futuros rendimentos do Estado.

O. S.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

Inspeção Geral dos Telegraphos

1.<sup>a</sup> Divisão

### Fiscalização das industrias electricas

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão, nomeada em portaria de 18 do corrente: ha por bem autorizar seja provisoriamente aberta á exploração do publico a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o Caes do Sodré e a Avenida da Liberdade, pelas ruas do Alecrim e S. Roque, e travessa de S. Mamede, com a condição de serem collocados fios de resguardo em todos os pontos, em que as linhas telegraphicas e telephonicas se cruzem com os conductores de alimentação da tracção electrica.

Paço, em 21 de dezembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão nomeada em portaria de 18 do corrente: ha por bem autorizar, seja provisoriamente aberta á exploração do publico a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica entre o Rocio e o Largo do Intendente, pelas ruas da Bitesga, da Palma, do Arco do Marquez de Alegrete e do Amparo, com a condição de serem collocados fios de resguardo em todos os pontos em que os fios telegraphicos e telephonicos se cruzem com os conductores da tracção electrica.

Paço, em 21 de dezembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

## Repartição Central

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que tendo pedido a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, em requerimento de 12 de julho de 1897, autorização para construir e explorar o prolongamento entre Guimarães e Fafe do caminho de ferro do Bougado a Guimarães, sem garantia de juro, subsídio ou outro encargo de qualquer natureza para o Estado, autorização que lhe foi concedida por alvará de 2 de julho de 1898:

Considerando que, por decreto de 14 de julho do mesmo anno, foi, a requerimento da mesma Companhia, declarado nullo e de nenhum effeito o referido alvará e feita a concessão provisoria da mencionada linha ferrea de Guimarães a Fafe, devendo para tornar-se definitiva ser approvada pelo poder legislativo;

Considerando que pela carta de lei de 1 de agosto de 1899 foi o Governo autorizado a tornar definitiva a concessão, nos termos do decreto citado e nos da mesma lei;

Considerando que por portaria de 23 de junho de 1900 foi, depois de ouvido o Procurador Geral da Coroa e Fazenda, deferido o requerimento de 2 de maio do mesmo anno, em que a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães pedia a applicação das vantagens asseguradas pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, visto haver sido incluído na rede complementar ao norte do Mondego, o prolongamento de Guimarães a Fafe, em harmonia com o plano approved por decreto de 15 de fevereiro de 1899;

Visto o parecer de 27 de julho do Procurador Geral da Coroa e Fazenda e usando da autorização conferida nas leis de 14 julho e 1 de agosto de 1899;

Hei por bem conceder definitivamente á Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães a autorização para construir e explorar por noventa e nove annos o mencionado prolongamento de Guimarães a Fafe, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª—A Companhia effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.ª A construção, segundo o projecto de 26 de janeiro de 1901, approved por portaria de 16 de abril do mesmo anno do dito prolongamento do seu caminho de ferro, com todas as suas dependencias, a partir da estação de Guimarães, no caminho de ferro do mesmo nome assente em leito proprio ou na bermas das estradas, que, com autorização do Governo possa utilizar, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de grande e pequena reparação, e todos os edificios, accessorios, casas de guarda, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevisas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro;

2.ª O fornecimento, conservação e reparação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparatus hydraulicos, guindastes, signaes e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessario para manter o caminho de ferro em perfeito estado de exploração;

3.ª O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado do caminho de ferro em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiais e apparatus que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço;

4.ª A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.ª—Qualquer mudança no acto da construção se julge necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela companhia á approvação do Governo.

3.ª—Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approveds pelo Governo.

4.ª—A companhia apresentará sempre os projectos em duplicado, sendo-lhe, depois de approveds, entregue um dos exemplares devidamente authenticado na Direcção Geral de Obras Publicas e Minas.

5.ª—A largura da via será de 1 metro entre as faces internas dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traiteiros, o minimo raso das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicadas e devidamente justificadas pela companhia na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approvação do Governo, mediante parecer do conselho tecnico de obras publicas.

6.ª—A linha ferrea será construída com o leito e obras de arte, para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as vias de serviço. A entre-linha ou distancia entre as duas vias será, pelo menos, de 2 metros entre as faces externas dos carris.

7.ª—As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saúde publica.

8.ª—Todos os aqueductos, pontes e viadutos serão construí-

dos de pedra, ou ferro, ou tijolos. Só poderão empregar-se outros materiais em casos particulares, precedendo approvação do Governo.

9.ª—As estações serão feitas de pedra ou tijolo. O seu numero e situação serão indicados no projecto.

§ unico. O Governo, a pedido da companhia ou dos povos interessados, sendo aquella ouvida, poderá autorizar o estabelecimento de estações provisórias ou apeadeiros nos pontos em que a sua conveniencia não esteja bem definida e a sua suppressão, quando se mostre que os seus resultados não são convenientes para a exploração. Quando, porem, a pratica de dois annos indicar que devem subsistir, será a companhia obrigada a completar a sua construção definitiva.

10.ª—Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea, devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino. Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente, sendo fixados pelo systema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e com prévia approvação do Governo.

11.ª—As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas, sendo metallicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

12.ª—As machinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas ou ás que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas machinas. As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos.

Havêl-as-ha de duas classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas. As carruagens deverão preencher todas, além do que fica dito, as condições prescriptas pelo Governo, no interesse da segurança publica. Os vagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

13.ª—O caminho será fechado por meio de muro, sebes vivas ou grades de madeira que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, não abrindo para dentro.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da companhia e ouvida a fiscalização, entenda que ella não é necessaria para a segurança do publico e da exploração.

14.ª—A companhia construírá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores, e de nível em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e as das estradas ordinarias ou caminho a que alguma d'essas obras devam dar passagem.

15.ª—Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de macadam ou caminhos municipaes e vicinaes poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores. Nos cruzamentos ou passagens de nível em que a circulação de vehiculos for consideravel, ou em quaesquer outros que o Governo, ouvida a fiscalização, julgar necessario para a segurança publica, será obrigada a companhia a estabelecer barreiras, conforme os typos approveds pelo Governo, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada ou caminho atravessado não poderá ser inferior a 30 graus.

16.ª—Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura de um viaducto será fixada pelo Governo, em vista das circunstancias locais, sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for em arco, a distancia entre o pavimento da estrada ou caminho e o fecho do arco não será inferior a 5 metros.

Se o viaducto for de vigas rectas, esta distancia poderá reduzir-se a 4 metros e 30 centimetros.

17.ª—Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada pelo Governo, em vista das circunstancias locais, sem que possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for em arco, a distancia entre a face superior do carril e a abobada, não será inferior a 4 metros e 30 centimetros.

Se o viaducto for de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4 metros e 30 centimetros.

18.ª—Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituído. O Governo, sob proposta da companhia, poderá alterar esta regra.

19.ª—A largura dos subterraneos será, pelo menos, de 4 metros. A distancia vertical entre o intra-dorso e a parte superior dos carris, não será inferior a 4 metros e 30 centimetros, nem a altura do fecho da abobada ao plano, tangente á superficie superior dos carris, não será inferior a 5 metros.

20.ª—Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a

via ferrea, durante a feitura d'esta, a companhia construirá as as precisas obras provisórias, para que a circulação não seja interrompida.

21.<sup>a</sup> — A companhia restabelecerá e assegurará, á sua custa, o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

22.<sup>a</sup> — As acquisições que a companhia tiver que fazer, de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão regularias amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

23.<sup>a</sup> — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes de trabalhos ou de exploração, ficam a cargo da companhia.

24.<sup>a</sup> — Os trabalhos de construcção deverão começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do presente alvará, devendo estar concluidos no prazo de tres annos.

25.<sup>a</sup> — A linha poderá ser aberta á exploração por troços successivos.

Não poderá, porém, ter logar, senão com a auctorização do Governo, e depois de examinados por uma commissão de engenheiros.

26.<sup>a</sup> — O Governo fará fiscalizar por agentes seus, e pela fórma que se estabeleça, os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro.

27.<sup>a</sup> — A Companhia sujeitará á approvação do Governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma, sem nova approvação.

§ unico. Emquanto as tarifas propostas não forem approvadas, vigorarão os preços das existentes no caminho de ferro de Bougado a Guimarães.

28.<sup>a</sup> — As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo Governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipaçaõ.

§ unico. Todas as fixações ou modificações de horarios ou de condições de serviço, deverão ser approvadas pelo Governo, antes de serem annunciadas ao publico pela Companhia, nas estações ou por outra qualquer outra fórma.

29.<sup>a</sup> — A Companhia fica obrigada a prestar ao Governo os serviços seguintes:

1.<sup>o</sup> Transporte em compartimento de 2.<sup>a</sup> classe de qualquer comboio de passageiros, que a direcção dos serviços telegraphopostaes designar, das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

2.<sup>o</sup> O transporte de material dos correios e telegraphos;

3.<sup>o</sup> Transporte dos empregados da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, que tiverem a seu cargo a inspecção e fiscalizaçaõ da construcção e exploração do caminho de ferro e dos funcionarios do Ministerio das Obras Publicas que o respectivo Ministro designar;

4.<sup>o</sup> Licença para a collocaçaõ das linhas telegraphicas e telephonicas do Governo, nos postes ou apoios das linhas telegraphicas ou telephonicas do caminho de ferro.

30.<sup>a</sup> — Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

31.<sup>a</sup> — A Companhia fica obrigada a pôr á disposiçaõ do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

32.<sup>a</sup> — A companhia fica sujeita:

1.<sup>o</sup> Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.<sup>o</sup> As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respecta á execuçaõ e conservaçãõ das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

33.<sup>a</sup> — A companhia fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viaçaõ publica, especificadamente sobre a fiscalizaçaõ da construcção e exploração de caminhos de ferro.

34.<sup>a</sup> — A companhia deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo fôr destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da companhia, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas em dinheiro ou titulos da divida publica pelo seu valor no mercado.

35.<sup>a</sup> — Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a companhia entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnizaçaõ alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto

o valor d'este, como o do carvão de pedra, e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

36.<sup>a</sup> — Em qualquer epoca, depois de decorridos trinta e cinco annos da data da concessão, terá o Governo a faculdade de resgatar esta concessão.

Este resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os annos ainda não decorridos da concessão, que será determinada, tomando o rendimento liquido obtido pela companhia durante os sete annos, que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve effectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento e achando a média dos cinco restantes.

Essa annuidade, porém, nunca poderá ser inferior á que fôr necessaria para amortizar no prazo de setenta e cinco annos, e á taxa de 5 por cento, o capital effectivo despendido na construcção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos orçamentos dos projectos approvados pelo Governo.

37.<sup>a</sup> — O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitido gratuitamente para os despachos officiaes, e aos particulares mediant euma tabella estabelecida pela companhia, de accordo com o Governo.

38.<sup>a</sup> — A Companhia não poderá transferir para outrem, sem consentimento do Governo, os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

39.<sup>a</sup> — A Companhia, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

40.<sup>a</sup> — O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica, servirão de garantia para o Estado da execuçaõ das presentes condições.

41.<sup>a</sup> — A companhia prestará aos agentes do Governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha e a conta do capital despendido na construcção.

42.<sup>a</sup> — Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a execuçaõ e interpretação das clausulas d'este contracto, serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo Governo e dois pela companhia. Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando accordo para esta nomeação, será ella deferida ao Supremo Tribunal de Justiça.

43.<sup>a</sup> — Concede o Governo á companhia, além das vantagens consignadas nos artigos 4.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup> da base 5.<sup>a</sup> da lei de 14 de julho de 1869:

a) Transporte gratuito, com exclusão das despesas accessorias e imposto do sello, pelas linhas do Minho e Douro de todo o material preciso para a construcção, que não puder ser obtido na região respectiva, não tendo, porém, a companhia direito a indemnizações quando por causas imprevisas se interromper o transito na linha;

b) Importação livre de direitos do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração do caminho de ferro, segundo declaração authenticada pela fiscalizaçaõ, e que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz;

§ 1.<sup>o</sup> Para a aquisiçaõ de quaesquer materiaes serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz, e os seus productos preferidos em equaldade de qualidade e de preço; tendo-se em attençaõ o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.<sup>o</sup> Para o effeito da isençaõ de direitos considera-se:

1.<sup>o</sup> Material fixo: os elementos de superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas,apparellhos de mudança de via, de signaes, de passagem de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos;

2.<sup>o</sup> Material circulante: as locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis, vapores; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas, ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos;

c) A importancia dos impostos de transito e sello que incidirem sobre o movimento da linha nos primeiros trinta annos da sua exploração;

d) Isençaõ, durante o mesmo espaço de tempo, de qualquer imposto sobre os dividendos das acções ou juros das obrigações da companhia e de qualquer outro a que fosse obrigada pelas leis em vigor.

44.<sup>a</sup> — Concede mais o Governo á mesma companhia a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea, a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contracto com o Governo, e sem que este lhe dê qualquer subsidio ou garantia differente das concedidas por este contracto.

45.<sup>a</sup> — Quando, porém, o Governo julgar necessario construir alguns d'esses ramaes ou fazer novas concessões de caminhos de



ferro, nos districtos atravessados pela linha que fôr objecto d'este contracto, ou esses caminhos sejam parallellos á mesma linha em menos de 30 kilometros, ou a atravessem, ou nella venham a entroncar, a companhia não pôde, por pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, nem tem direito a indemnização alguma, sendo-lhe contudo reservado o direito de construir os ramaes, nos termos da condição anterior, ou de optar pelas concessões que porventura se façam.

46.<sup>a</sup>—A concessão caducará:

1.<sup>a</sup> Quando sejam excedidos os prazos da condição 24.<sup>a</sup>;

2.<sup>a</sup> Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de autorizada pelo Governo;

3.<sup>a</sup> Se iniciada a exploração, a Companhia interromper por espaço superior a um mês;

4.<sup>a</sup> Se a companhia não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

47.<sup>a</sup>—Nos casos previstos na clausula antecedente, o Governo porá em hasta publica e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgar conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela companhia, como tambem todo o material fixo e circulante, perdendo, portanto, a mesma companhia todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

48.<sup>a</sup>—O preço da arrematação será entregue á companhia, depois de deduzidas quaesquer despesas que o Governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

49.<sup>a</sup>—Não havendo adjudicatario tomará o Governo posse das obras e de todos os materiaes, continuando a exploração da linha por conta da companhia, na parte que já estiver aberta ao transitto publico, e, se findo o prazo de dezoito mezes, a companhia se não mostrar habilitada para continuar a construção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito, entrará o Governo immediatamente na posse definitiva do caminho de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma.

50.<sup>a</sup>—Exceptuam-se das disposições da clausula precedente os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o Governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

51.<sup>a</sup>—A linha em exploração de Bougado a Guimarães, comprehendendo todo o seu material fixo e circulante, servirá de garantia, como deposito, até a quantia de 8:000:000 réis ao exacto cumprimento d'estas condições.

§ unico. Esta garantia cessará logo que a companhia prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro da mencionada quantia de 8:000:000 réis, passando então estas obras a servir de caução á nova concessão.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de v. m.

Dado no Paço, em 22 de novembro de 1901.—EL-REI.—  
Manuel Francisco de Vargas.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Especial P. n.º 10 de g. v. da Companhia Real.**  
—Vae, com este numero, aos nossos assignantes esta tarifa, substituição da que vigorou até 20 de dezembro hoje findo.

Os preços dos bilhetes a que a tarifa se refere não variam; unicamente se trata de modificações nas condições, impondo um augmento de 25 p. c. aos passageiros que, sem avisar, mudarem de classe ou viajarem além do ponto de destino dos bilhetes, e o pagamento desde origem com esse augmento aos que pretenderem viajar sem bilhete.

Já aqui o dissêmos: lamentamos que as direcções se vejam forçadas a aggravar as condições favoraveis que espontaneamente offerecem ao publico, mas reconhecemos que, infelizmente, são os abusos por parte d'este que justificam essas medidas repressivas.

**Tarifa de reembolsos.**—Está pendente de approvação do ministerio das obras publicas uma nova tarifa das companhias Real e Beira Alta, para reembolsos de quantia não superior a 50:000 réis.

A nova tarifa é destinada a vigorar entre as estações: Pampilhosa, para Fundão a Sabugal ou vice-versa; Figueira, para Fundão a Sabugal; Mealhada a Porto ou vice-versa; Maiorca a Murteide, Lousa a Pinhel e Cerdeira a Villar Formoso, para todas as estações da Companhia Real, excepto Guarda, Figueira e Pampilhosa e vice-versa; Guarda á Covilhã, para Coimbra a Porto; e Fundão e Tortozendo, para Coimbra e Souzellas.

As taxas a applicar pelos reembolsos até á quantia de 50:000 réis, serão feitas separadamente ao tracto correspondente a cada companhia e não irão além de: De 1 a 100 kilometros, 50 réis; 101 a 200, 60; 201 a 300, 90; 301 em deante, 120.

**Encerados.**—Desde 27 de dezembro a companhia Real faculta o aluguer de encerados aos expedidores de quaesquer remessas de v. go completo, serviço interno ou combinado, cujo resguardo em transitto não seja obrigatorio para a mesma companhia.

O preço do aluguer é de um real por encerado e kilometro de percurso em serviço, com o minimo de 200 réis. O regresso dos encerados é gratuito.

## NOTAS DE VIAGEM

### VI

#### Genebra a Neuchatel

Tantos são os meios de communicação no paiz das viagens—a Suissa—que o excursionista pôde facilmente, sempre que tenha de transportar-se d'um ponto ao outro, escolher caminhos diferentes.

Por isso, se, de outra vez que tive de ir de Genebra a Lausanne, preferi os bellos vapores do lago, em que se faz uma deliciosa viagem, agora fui por caminho de ferro, que tem a vantagem de muito maior rapidez, a commodidade dos bellos vehiculos suissos em que o passageiro se sente bem, e o encanto de gosar os grandiosos panoramas que do caminho de ferro, que deslisa sobranceiro ao lago, se vêem muito melhor.

O passageiro não espere para a ultima hora para tomar logar no comboio, a fim de o conquistar á direita, que é o que todos desejam, porque d'ahi se alcança melhor vista.

Gosa-se assim toda a margem oriental do lago, as collinas que se elevam mais além, cobertas de casinhas—as lindas habitações campestres das genevezes—e por fundo d'este quadro encantador tem-se os lençoes de neve do Monte Branco.

A via, subindo sempre, em breve se afasta do lago para de novo voltar a elle e, desde Morgues, de novo o deixar em definitivo.

Paramos então, a 56 kilometros de Genebra, em Rennens, ponto de entroncamento onde o comboio que vae para Lausanne e Bern deixa as carruagens directas que devem seguir a Yverdon e Neuchatel e toma as que d'alli vieram no comboio descendente, para aquelle destino.

E' notavel, para quem entende de caminhos de ferro, a facilidade com que, em 3 minutos apenas, se faz esta manobra.

Os comboios chegam ao mesmo tempo; rapidamente se separa a parte deanteira que tem que trocar-se, e, feita uma simples manobra d'avanco e recuo, eis o material engatado e seguindo ao seu destino.

Como neste ponto a linha reversa para o norte, se o viajante puder trocar o logar por outro á direita, no sentido da marcha, ficará em posição para ver, em breve, o lago de Neuchatel. Se porém se conservar no lo-

gar em que vinha, não perderá também o tempo, olhando pela janella o bello panorama das montanhas que separam a Suissa da França, o Jura, com as suas agulhas do Mont Tendre, Dente de Vauliau, o Mont d'Or, o Suchet e o Baulmes.

Em meia hora está-se em Yverdon, uma cidade tão interessante pelas suas antiguidades romanas como pelos seus costumes e habitos.

Alli tudo é realista; nada de confederação helvetica que é muito bonita lá para o resto da Suissa; Yverdon faz vida á parte.

Não esteve d'accordo, mas também não impediu os demais cantões de se confederarem. Elle ficou prussiano; o seu rei é o da Prussia — não o imperador da Allemanha — os seus usos são prussianos, nada de fatos suíços nem de habitos d'esse paiz.

Em todo o caso lá vão pagando as contribuições que é o que o cofre central quer.

De Yverdon parte, para a esquerda, uma linha que vae servir outra cidade de caturras: Sainte Croix.

Ahi a originalidade é outra: a guarda do domingo.

Cesse quanto se diz dos domingos de Londres, da Irlanda toda. A pequena cidade suíça vae mais além. Nem comboios consente.

Um inglez abastado pediu a concessão d'essa linha ferrea, que é interessantissima porque sobe os montes Baulmes e Suchet, atravessando numerosos tunneis e viaductos e voltando sobre si a meio caminho.

Obteve a concessão, mas o que não conseguiu foi que lhe deixassem circular os comboios ao domingo.

Nada, isso é que não; o domingo e os dias festivos são consagrados á igreja e á familia; não querem lá excursionistas importunos.

Mas os que lá ficam do sabbado até a segunda feira? Esses, deixal-os estar, ao menos sempre pagam duas noites d'hotel.

Afinal, talvez isso seja uma questão financeira dos hoteleiros...

Outra originalidade d'esta cidade é a enormidade de individuos com o mesmo appellido — Jacquard.

Parece que uma grande familia se foi alli multiplicando, casando os primos com as primas e formando quasi meia população com o mesmo nome. E' assim que de 6.000 habitantes que figuravam no recenseamento de 1900, havia 2.500 de appellido Jacquard.

A grande difficuldade é a entrega da correspondencia postal; o correio vê-se doido quando lhe apparece uma carta para Jean Jacquard, sem saber a qual dos 200 habitantes d'este nome deve entregal-a.

Creio que um d'esses será o celebre auctor dos teares que por esse appellido são conhecidos.

A linha para Neuchatel segue á beira do lago até que, ao deixal-o, atravessa o valle do Arene sobre um elegante viaducto.

D'ahi até a entrada na estação terminal, nada de interessante.

A via sobe para attingir a estação, que é a meia encosta, vendo-se á esquerda a montanha immensamente semeada de casinhas.

Quem já viu o Mustafá superior, em Argel, encontra aqui um ponto bem semelhante.

A' direita passamos superiormente aos telhados da importante fabrica de chocolates Suchard, rodeada da sua grande villa operaria em que ha igreja, club, collegios, todo o necessario á vida.

Ao chegar á estação o passageiro tem que ser moço de fretes de si proprio. Não ha, nem lhes é permitida a entrada, carregadores, corretores d'hoteis ou qualquer pessoa que nos ajude a levar os volumes de mão até a porta.

Prevenção aos que costumam viajar com volumosas e pesadas malas nas carruagens, o que, afinal, é desculpavel e natural na Suissa onde não é concedido o transporte gratuito de bagagens.

Só á porta da estação temos os cocheiros dos omnibus dos hoteis, que nos tomam a mala.

Mas quem não a levar ou quando ella seja pequena e leve, pôde seguir no tremvia electrico que o deixa em baixo, á beira do lago, onde são todos os hoteis.

O leitor terá notado que eu, sempre que posso, fujo aos taes omnibus; assim é com effeito; só os aproveito quando não encontro tremvia ou trem, e a distancia não é curta.

Realmente, quando chego a uma cidade é para a ver, e torna-se-me desagradavel encaixar me entre quatro vidraças, esperar que se carreguem volumes dos outros passageiros no tejadilho, e assim fazer a minha entrada numa cidade que não conheço.

Indo na plataforma do tremvia, em trem descoberto o pé, a ida para o hotel já constitue um passeio d'orientação.

Chego ao hotel conhecendo o caminho, as vizinhanças; sei logo, se quero sahir, de que lado e por onde vim.

Quem assim puder fazer, viaja muito melhor.

## PONTE SOBRE O TEJO de 840 metros, em 14 tramos

O sr. engenheiro Vasconcellos Porto, nosso distincto collaborador, acaba de publicar em separata o projecto d'esta importante obra, que havia já saído na *Revista de obras publicas e minas*.

As raras qualidades d'este laborioso engenheiro, que tem o segredo da applicação do tempo, e que, sendo um pratico com manifesta propensão para dirigir a execução dos trabalhos d'engenharia, é ao mesmo tempo um engenheiro de gabinete versando proficientemente os mais complexos calculos de resistencia de materiaes e de estabilidade de construcções, ficam mais uma vez evidenciados neste projecto.

Constitue elle um exemplo notavel, uma norma a seguir pelas pessoas que tiverem de elaborar estudos d'esta natureza, um verdadeiro modelo classico que pode pôr-se a par de outros que honram a engenharia portugueza, ao lado do projecto da ponte internacional do Minho, por exemplo, que também veiu a lume na mesma revista e foi elaborado pelo illustre engenheiro Simões de Carvalho.

E' um projecto completo.

Abre com o estudo da vasão e a justificação da variante no traçado, da escolha sobre a orientação do aterro insubmersivel que constitue um verdadeiro dique sobre os campos do Tejo, dos seus afluentes Ribeira da Muje e da valla da Azambuja.

Não é um simples calculo do caudal, da velocidade da corrente e da vasão respectiva; é até um trabalho de hydraulica agricola.

Segue-se o estudo da ponte metallica, assente em 13 pilares e 2 encontros com 14 vãos de 60 metros.

Os apoios são fundados a ar comprimido com caixões de ferro cheios do formigão hydraulico.

Acima das aguas medem os pilares 10<sup>m</sup>, o que dá a cota de 4<sup>m</sup>,815 acima do nivel da maxima cheia, que foi a de 1876.

A pressão que os pilares transmittem ao solo em que assentam é apenas de 3<sup>t</sup>,15 por c. q.

Descontando o impulso devido á immersão e a resistencia devida ao atrito, reduz-se a 1 k. 73 por c. q

A viga do taboleiro está fixa no pilar central, podendo dilatar-se livremente para os dois extremos sobre os rolos respectivos.

E' de aço macio, em quadrupla rotula reforçada com prumos nos nós.

As duas madres, que teem 6,77 de altura, ficam á distancia de 5,040, de eixo a eixo.

O taboleiro é inferior. As carlingas medem 5,040, estão a 3,333 de distancia e são travadas com as longrinas que distam 1,800 umas das outras.

O contra-vento é inferior e horizontal. A sobrecarga que se considerou foi a d'um comboio-tipo composto de uma locomotora com o seu tender.

Admittiu-se para coefferente de resistencia para os banzos 9, para a rotula carlingas e longrinas 7,5, deduzindo-se na sua secção os espaços relativos aos rebites. Para o lançamento adoptou se o coefferente de trabalho 9.

Postas as bases seguem os calculos de estabilidade. Momento de flexão sobre os diversos pilares.

Adoptou o methodo de Clapeyron para a determinação dos momentos de flexão. Pela construcção das parabolas dos momentos, achou a curva involutoria dos maximos momentos, bem assim, as secções transversaes das madres, respectivos momentos de inercia e modulos de resistencia.

Separadamente se determinaram os esforços transversaes pela carga permanente e movel, e os esforços das aspas da rotula.

As carlingas calcularam-se para a carga permanente de 200 k. por metro corrente, de dois pesos de 660 que lhes vem das longrinas e do peso movel do comboio-tipo.

A sua secção é tal que o trabalho por mm. quadrado fica sendo 7<sup>k</sup>,4<sup>3</sup>.

As longrinas, que teem o comprimento de 3<sup>m</sup>,333, ficam trabalhando a 7<sup>k</sup>,41.

Os rolos de dilatação calcularam-se para a pressão maxima exercida sobre os pilares, que é de 253.174 k., o que dá 50.635 sobre cada um d'elles.

Com o diametro de 0.160 e o comprimento de 0,550, o coefferente de compressão é de 66 k. apenas.

O balancero superior trabalha a 6,15 e o inferior a menos.

O calculo dos contra-ventos foi feito com todas as minucias, tanto para o caso da ponte livre como para o de ser percorrida por um comboio.

As peças dos contra-ventos como se projectaram trabalham a 5<sup>k</sup>,1 e 5<sup>k</sup>,6.

Os quadros de travamento, que recebem a pressão transmittida pelos contra ventos superiores, foram identicamente calculados.

A flecha maxima no tramo da margem é de 0<sup>m</sup>,0452 nos outros 0<sup>m</sup>,0324.

Correspondem ao caso de ser um tramo o unico sobre carregado.

Foram attendidos tambem os esforços que teem de desenvolver-se na occasião em que a ponte se lança, estudando-se as forças elasticas, os momentos de flexão e as reacções no aparelho de lançamento, e a sua influencia sobre os diversos elementos da ponte, estudo que hoje se considera tão importante como o proprio projecto da ponte.

Seguidamente verificou a viga pelo processo do engenheiro Xavier Cordeiro, uma das auctoridades reconhecidas na engenharia moderna, não só de Pórtugal, mas da Europa.

A informação do concelho tecnico de obras publi-

cas diz que este trabalho é «completo e perfeito e revela a proficiencia do engenheiro que o laborou».

Fallece-nos auctoridade para dizer outro tanto. Só podemos repetir que nos parece um modelo magnifico a seguir pelos estudiosos e pelos mais versados nestes difficeis problemas, e uma excellente memoria a guardar na nossa estante ao lado dos tratados de resistencia.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Obrigações de 1.º grau

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1901, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 16 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 ½%, recebendo por cada coupon frs. 7,11 liquidos de imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 16 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 ½%, recebendo por cada coupon frs. 9,50 liquidos de imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 13 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 ½% primeira série 1886, (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 ½% e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 12 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 ½% (segunda e terceira séries), 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 em Lisboa na séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 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 tambem 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 30 de novembro de 1901.—O Presidente do Conselho d'Administração—*Antonio Maria Pereira Carrilho*.

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteo das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1902, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 439, 2.538, 4.184, 4.985 de réis 450,000 e 9.734, 16.122, 16.129, 17.636, 19.406, 22.539, 23.898, 27.318 29.617, 29.808, 37.303, 41.165, 43.591, 44.399, 45.518, 45.834, 45.988, 48.737, 53.050, 55.379 de réis 90,000.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1902.

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Comitees Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westencarp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1901. Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa. O Presidente do Conselho de Administração—*Carlos Lopes*.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que, do dia 1 de janeiro de 1902 em deante, será pago o saldo do coupon, n.º 21, 278 réis, impostos deduzidos, contra a

entrega do dito coupon, e uma primeira prestação de 174 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.º 22.

O pagamento effectuar-se-ha à vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 1 f.».

Segundo decisão da Camara dos Correctores da Praça de Paris, a partir de 31 de dezembro de 1901, a declaração actualmente feita no Boletim Official será substituída pela seguinte: «Ex-coupon n.º 22 extampillé de 1 fr.».

Os coupons serão pagos em Lisboa, na séde da companhia, Rua Victor Cordon n.º 1, em Paris no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère, em Londres, na casa Chaplin Milne Grenfell & Co, Princes Street, 6 E. C.—*O Conselho de Administração.*

## Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

### Gerencia da companhia

Pagamento do capital nominal das obrigações amortizadas, do juro semestral das obrigações e de dividendo ás acções:

Desde o dia 31 do corrente mez de dezembro, começaram os seguintes pagamentos:

De 90.000 réis e mais 2.250 réis, mediante entrega do título, do capital nominal e juro do ultimo semestre a cada uma das obrigações amortizadas;

De 2.250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 11, devidamente cortado, ou apresentação do título, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado;

De 3 p. c. ou 3.000 réis a cada acção, de dividendo do 2.º semestre, complementar do de 6 p. c. ou 6.000 réis, no corrente anno, mediante apresentação do título para ser carimbado.

Para se poder effectuar o pagamento do juro ás obrigações ou do dividendo ás acções que estiverem em usufructo, é necessario conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registo por título gratuito.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

No Porto, séde da Companhia, rua de Cedofeita, 201;  
Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.ª;  
Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;  
Guimarães, escriptorio do sr. Manoel Pinheiro Guimarães, (successor);

Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;  
E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsor, Louzado e Trofa, mediante aviso à estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 24 de dezembro de 1901. Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães. O gerente *Antonio de Moura Soares Velloso*

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de dezembro de 1901.

A questão suscitada entre a assembléa geral do Banco de Portugal e o governo tem, presentemente, um compasso de espera. Será a proxima reunião, convocada para o dia 3 de janeiro, que resolverá definitivamente sobre o assumpto, tendo-se trabalhado e continuando-se a trabalhar muito para se chegar a um accordo entre as duas partes contractantes, governo e banco. E' de crer que as bases do contracto que se va discutir soffram modificações em alguns dos seus pontos secundarios, ou mesmo que outras condições possam ser introduzidas pela assembléa, e aceites pelo governo,—mas isto sem que por fórma alguma se altere a parte capital do contracto, quer dizer, a englobação na conta corrente do thesouro dos dois empréstimos ao governo de 8.000 e 5.950 contos, o que eleva essa conta de 27.000 a 41.000 contos de réis.

Teremos, pois, assim, confirmadas as nossas suspeitas, no boletim precedente, de que estas divergencias haviam de se aplanar em beneficio dos interesses do banco e do paiz.

Póde a proxima assembléa discutir mais ou menos acaloradamente o contracto, póde mesmo, repetimos, modificá-lo, como muitos accionistas pretendem, sobretudo na parte que implica com as projectadas alterações da lei organica do banco;—mas a essencia, essa ha de permanecer inteira, como breve se verá.

Esta questão do banco, pela sua importancia de momento, tem-nos feito pôr de parte uma outra, menos ruidosa por enquanto, que se prende com o nosso commercio externo, e cujos nefastos effeitos dentro em breve se farão sentir.

Já aqui mesmo, n'esta «Gazeta», um collega nosso, illustrado e technico, chamava a attenção publica para o destroço, para a *razzia* que a febre do ganho—a mais constante de todas as febres—vae fazendo pelas mattas do nosso paiz. Esse artigo, de pois de lembrar os immensos males que para a hygiene e para a

agricultura adviriam no proseguimento de taes attentados, praticados como o vão sendo, alvitrava que as companhias ferroviarias, sem prejuizo da intervenção do estado, podiam ferir a fundo a especulação, desde que estabelecesse, como interessadas no assumpto, uma apropriada elevação de tarifas para o transporte dos tóros de pinheiro.

Pois senhores, já depois d'isto e talvez que estimulada pelo clamor da imprensa, pois não fomos nós os unicos a tratar do assumpto, tocou a capitulo a—Liga agraria do norte. Assentou, sem discrepancias a liga que a exportação dos tóros constitua valiosa receita para os proprietarios agricolas e fonte de riqueza para o paiz, devendo a exportação ser animada por todas as fórmas (1). Mais entendeu que o governo, em vez de legislar sobre tal assumpto, o que teria a fazer era empregar meios para a criação de novos bosques nos areas incultos e montanhas des-arborizadas, etc., etc. Deliberou, outrossim, protestar contra o lançamento de direitos de exportação e contra qualquer medida que possa fólher ou diffcultar a saída dos productos agricolas.

Ora a circumstancia de ser a exportação de tóros *uma fonte de riqueza* para o paiz, que, n'este andar, fica reduzido a charneca, com todos os males derivados, se os poderes publicos lhe não accodem, é coisa de somenos monta, desde que os proprietarios dos pinhaes auferam a *valiosa* receita que consignam e confessam.

E o aviso, dado de graça, ao governo, sobre o que elle *deve* fazer, deixando-se de leis e papeis que possam minguar a céva dos exportadores, tambem é um facto muito em relação com os tempos em que vamos vivendo...

Mas, no meio de tudo isto, estamos em apostar que as companhias ferro-viarias se sujeitam ás circumstancias e que o governo vae deixando correr o marfim...

Resumamos agora o movimento da nossa bolsa na quinzena finda, confrontando as actuaes cotações com as de igual epocha no anno anterior:

**valores do estado.**—O mercado das inscripções esteve concorrido e animado, firmando-se a cotação a 38,80. Em 31 de dezembro de 1900 fechavam a 37,10. Dos mais papeis do estado especializamos: as obrigações de 4 / 10 1888, que se firmam a 20,40, quando em 31 de dezembro de 1900 ficavam a 18,20; as obrigações de 4 1/2 % 1888, hoje a 57.500 e em 1900 a 52.600; e em fim as obrigações de 1890 4 % agora a 49.000 e em 1900 a 45.000.

Banco de Portugal—148.500, tendo fechado em 1900 a 141.500.

Banco Commercial de Lisboa—134.000 agora, para 127.500 no anno precedente.

Banco Lisboa e Açores—126.300, tendo ficado em 1900 a 121.000.

Banco Ultramarino—124.000 hoje e 120.000 em 1900.

Companhia dos Tabacos, coupon: em 1901, 135.000; em 1900, 123.000.

Companhia dos Phosphoros—Em 1901, 74.500; em 1900 83.000.

Prediaes — 6 % assentamento — em 1901, 97.700; em 1900, 93.000.

Prediaes — 5 % assentamento — em 1901, 92.400; em 1900 90.400.

Acções da Companhia de Moçambique: em 1901, 9.750; em 1900, 11.800.

Acções da Companhia da Zambesia: em 1901, 4.150; em 1900, 8.700.

Obrigações Atravez Africa: em 1901, 84.000; em 1900, 78.600.

D'esta breve comparação, feita muito ao correr da penna, vemos que em geral o anno foi bom para os principaes titulos de credito, tendo-lhes augmentado sensivelmente as cotações. E' um acrescimo de fortuna publica, pelo que sinceramente felicitamos o leitor, desejando que o futuro anno o favoreça ainda mais.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	40 1/4	40 3/16	Desconto no Banco	
» cheque...	39 3/4	39 2/8	de Portugal....	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	715	710	No mercado.....	6 %
» cheque....	720	722	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	291	292	res.....	—
» cheque....	294	295	Cambio do Brazil.	12 1/16
Francfort 90 d/v..	291 1/2	292 1/2	Premio da libra...	1.500
» cheque....	294 1/2	295 1/2		e
Madrid cheque...	860	880		1.550



## Legislação de obras publicas

Pelo Ministerio das Obras Publicas foram, nos ultimos dias, promulgados varios diplomas que se referem a caminhos de ferro e terão cabimento no nosso jornal, não sendo publicados neste numero pela extensão d'estes documentos.

Assim por decreto de 24 de dezembro foi approvada uma nova organização dos serviços de telegraphos, correios e fiscalização das industrias electricas.

Este decreto, comquanto não seja especialmente sobre assumpto ferroviario, tem, comtudo, referencias em muitos pontos á viação accelerada, já por dar regulamentação ao estabelecimento e exploração de industrias de produção, transmissão ou emprego de correntes electricas destinadas á tracção urbana, suburbana ou ferroviaria, já por legislar sobre o estabelecimento de estações telegraphicas e telephonicas para serviço publico, por conta das empresas de caminhos de ferro, sobre a concessão de caminhos de ferro electricos, transportes de malas e ambulancias, etc.

Por decreto, também de 24, foi reformada a organização do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado.

Este documento será por nós transcripto no proximo numero, acompanhado da nossa modesta opinião sobre elle.

Tambem daremos a parte que se refere ao restabelecimento da repartição de caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas, que é creada agora pelo decreto de reformas dos serviços do ministerio.

## Legislação estrangeira

O ministro das obras publicas da republica franceza acaba de publicar um decreto estabelecendo a censura commercial (contrôle) sobre todas as questões economicas que se referam ás vias ferreas.

E' assim concebido:

Art. 1.º Será confiado o estudo das tarifas e de todas as questões economicas e commerciaes que interessarem a vias ferreas, das rédes de interesse geral, a um director da censura commercial.

O actual director dos serviços da fiscalização de cada grande réde d'interesse geral conservará as attribuições que lhe dá o decreto de 30 de maio de 1895 com excepção das que passam para o director da censura commercial.

Art. 2.º O director da censura commercial tem sob as suas ordens, no que respeita á censura commercial.

1.º O fiscal geral de cada réde.

2.º O inspector principal e os inspectores particulares.

3.º Os commissarios de inspecção administrativa.

Alem d'isso podem ser collocados no serviço da repartição da direcção da censura commercial os empregados das Pontes e Estradas ou das Minas, cujo numero foi fixado por portaria ministerial.

Estes empregados podem ser nomeados por escolha, para exercerem as funções de inspector particular da exploração commercial em concorrência com os commissarios de inspecção administrativa, na proporção do terço, reservados para a nomeação do ministro.

Art. 3.º O director da censura commercial é no meado por decreto. O seu vencimento é de 15.000 fr. por anno. E' considerado hierarchicamente como inspector geral.

Não pôde ser mantido nas suas funções alem da idade de 85 annos.

Art. 4.º O director da censura commercial é membro nato da comissão consultiva das vias ferreas, e da secção permanente d'esta comissão. Pôde fazer-se representar pelos inspectores geraes das diferentes rédes.

Pôde assistir ás sessões das comissões de réde ou fazer se ahi representar pelo inspector geral.

Assiste a todas as sessões das assembléas geraes das companhias de vias ferreas ou faz-se alli representar.

Art. 5.º Não é applicavel ás vias ferreas argelinas o resente decreto.

Art. 6.º São revogadas todas as disposições do decreto de 30 de maio de 1895 contrarias ao presente regulamento.

Art. 7.º O ministro das obras publicas é encarregado da execução do presente decreto, que será publicado no «Journal Officiel» e inserido no «Bulletin des Lois».

Feito em Paris a 11 de dezembro de 1901.

*Emile Loubet, Pierre Baudin*

Foi nomeado director o sr. Georges Villain.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Julho

Importação para consumo	1901	1900
	(Valores em mil réis)	
I — Animaes vivos.....	1.810.163	1.411.531
II — Materias primas para as artes e industrias.....	15.377.562	16.652.299
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	4.089.024	3.090.087
IV — Substancias alimenticias.....	8.442.565	10.661.215
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas embarcações e vehiculos.....	3.112.491	2.238.328
VI — Manufacturas diversas.....	2.756.402	2.312.663
Taras.....	51.021	56.963
Total.....	55.649.128	36.723.686

### Exportação nacional e nacionalizada

I — Animaes vivos.....	2.136.764	2.393.173
II — Materias primas para as artes e industrias.....	3.620.312	3.374.812
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	740.738	1.708.363
IV — Substancias alimenticias.....	8.736.008	9.425.754
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	56.699	90.661
VI — Manufacturas diversas.....	1.102.222	1.380.635
Total.....	16.392.843	18.382.398

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Atravez da Europa e da Africa, por Oscar Leal.— Este livro que nos foi offerecido pelo seu auctor, o distincto especialista dental que é também um escriptor primoroso, é uma descripção de viagens de prazer e estudo pela parte occidental da nossa Africa e por França, Italia, Inglaterra e Hespanha, feita com o fino espirito observador que caracteriza o brilhante escriptor que já tem enriquecido a nossa literatura com variados productos do seu talento.

Vendo, durante a viagem, com olhos de ver, sem preocupação de entusiasmos imerecidos nem pessimismo de escolas de desanimo, o doutor Oscar dá-nos uma ideia exacta do que é a nossa Africa, e põe-nos em evidencia o que ella deveria e poderia ser se governos e costumes do paiz não deixassem no mais lamentavel abandono interesses dos mais importantes do paiz.

E' cheia da mais palpitante actualidade a descripção que nos faz de S. Thomé, de Loanda, da Guiné, e se ahi a penna do escriptor parece rasgar o papel em que traça febrilmente as impressões d'um viajante desgostoso por ver tanto atrazo e desleixo, nas ultimas paginas, depois de descrever viagens pelos maiores paizes europeos, é entusiastica a invocação que faz ao nosso espirito para que tratemos de levantar o paiz á altura do que elle merece pelas suas bellezas, pelo seu solo abençoado, o seu clima delicioso.

Muito instructivo, muito bem escripto o livro do sr. Oscar da Silva.

## TRACÇÃO ELECTRICÁ

**Em Coimbra.**—Foi ha pouco presente á camara municipal um projecto de uma importante rêde de tremias electricos, ligando a cidade baixa á alta pelo novo bairro de Santa Cruz, e estendendo-se a povoações vizinhas. A camara occupa-se com todo o interesse do assumpto que é de grande vantagem para a cidade.

**Em Lisboa.**—Só para registro, porque nos falta o espaço:

No dia 22 abriram as linhas do Intendente e Principe Real.

O movimento nesta tem sido, como esperavamos, consideravel.

Contra o que annunciaram anteriormente os jornaes, e ainda, nesse dia, o *Seculo* o deu como certo, a tarifa não é de 20 réis, e além d'isso foram supprimidas as correspondencias, o que faz tanto transtorno ao publico que não menos de tres cartas temos recebido pedindonos que protestemos.

Para que serve protestar, se a companhia faz ouvidos de surda?

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lourenço Marques.**—Entre o sr. governador de Mocambique e o alto commissario inglez da Africa do Sul, o sr. Milner, foi assignado no dia 18 um *modus vivendi*, respeitante ás relações commerciaes entre aquellas nossas possessões e os dominios inglezes, em que se encontram importantes disposições que respeitam ao nosso caminho de ferro.

As bases d'este accordo são as mesmas do tratado que tinhamos com as republicas sul-africanas.

Segundo o texto officiosamente communicado á imprensa entre as bases a que nos referimos ha as seguintes que se referem á nossa linha ferrea:

E' mantida a combinação de tarifas, que existia entre Lourenço Marques e o Transvaal, no caminho de ferro d'aquella cidade para Pretoria.

—As mercadorias em transito, de Lourenço Marques, terão no Transvaal, sem distincção de nacionalidade de firmas exportadoras, tratamento igual ao das

mesmas mercadorias, em transito de Cap Town, East London, Port Elisabeth e Durban. As modificações, que venham a fazer-se no regimen de transito relativamente a estas mercadorias, serão applicadas ás de Lourenço Marques, de maneira a conservar-se a mesma situação de paridade, e a relação em que estavam antes da guerra.

—A auctoridade superior do Transvaal obriga-se, em «bona fide», a um minimo de comboios diários entre Pretoria e Ressano Garcia, salvo os accidentes e exigencias da guerra.

**S. Thomé.**—Foi indeferido o requerimento em que os srs. Antonio de Sá Sotto Maior Malheiros e Antonio Fortunato Pinto Meyrelles, proprietarios na ilha de S. Thomé, pediam para construir uma rêde de caminhos de ferro na mesma ilha.

Em continuos e bem elaborados artigos tem as *Novidades* tratado de provar que a construcção d'um caminho de ferro naquella ilha é inexequível, sobretudo por outro meio de tracção que não seja a electricidade.

**Companhia Nacional.**—Esta companhia requereu ao ministerio para que lhe seja feito o pagamento da garantia de juro relativa ao excesso da extensão da sua linha de Vizeu, fixado em 64<sup>m</sup>,64 pela medição recentemente approvada.

**Novas locomotivas.**—Já chegou a Lisboa mais uma das locomotivas que a companhia Real encomendou á importante fabrica Fives Lille, para serviço dos comboios rapidos.

Está sendo montada nas officinas da companhia.

**Mormugão.**—Reuniu sob a presidencia do sr. general Couceiro e assistindo os vogaes srs. conselheiro Tito de Carvalho, Xavier Cordeiro e Joaquim José Machado, a commissão d'este caminho de ferro, tratando apenas da discussão de uma proposta para a exploração da linha do porto de Mormugão.

**Minho e Douro.**—A representação da Liga Agraria do Norte, a que nos referimos no nosso numero passado, respondeu o sr. director do Minho e Douro que desde já os comboios entre o Porto e Barca d'Alva terão carruagens de 1.<sup>a</sup> classe com lavabo e retrete, e quanto á celeridade no trajecto e diminuição nos preços de transporte dos productos vegetaes promete aquelle funcionario occupar-se com todo o interesse.

**Cintra a Collares.**—A companhia constructora e exploradora d'esta linha pediu autorização para fazer uma modificação do traçado.

Trabalha-se activamente para que a inauguração possa fazer-se no proximo verão.

**Beira Alta.**—Foi submettido por esta companhia á approvação do governo um novo regulamento para a circulação dos comboios nas suas linhas.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Foi posta a concurso a concessão e exploração da linha electrica de *San Sebastian a Tolosa*, seguindo a estrada de Madrid a Irún e passando em Tolosa pela ponte e praça de Arrameli, rua Mayor, Puente de Navarra, estrada de Pamplona até a fabrica de Guipuzcoana e d'alli novamente á praça de Arrameli pelo passeio da Estação e rua da Rordilla.

### França

A commissão do metropolitano do conselho municipal de Paris resolveu crear uma nova linha a 38 metros de profundidade, com 5.500 metros, formando uma especie de transversal Norte-Sul de Montemartre a Montparnasse.

**Inglaterra**

Segundo o *Board of Trade* relativo a 1900, havia na Inglaterra 21.855 milhas de vias ferreas, ou mais 155 do que em 1899.

O capital dispendido nestas linhas montou a 1.176.001.890 libras.

O producto bruto em 1900 foi de 104.801.858 l. e em 1899 de 101.667.665 l. As despesas de exercicio foram 64.743.520, dando assim o rendimento liquido de 41.576.378 l.

Transportaram 1.142.276.686 passageiros e 1.1185.40.030 toneladas de mercadorias.

Os comboios de passageiros percorreram 220.016.587 milhas. Do material circulante havia no fim do anno de 1900, 21.195 locomotoras, 47.433 carruagens, 18.584 bagageiras e ambulancias postaes, 690.812 vagoes, 18.384 viaturas de typos diversos.

Deram-se 42 desastres.

Accrescentam-se a estas linhas mais 11.545 de vias ferreas secundarias, o que dá um total de 33.400 milhas.

**Allemanha**

Realizou-se em Berlim a conferencia internacional horararia a que assistiram 200 delegados representantes de 168 companhias ferroviarias da Belgica, Bulgaria, Dinamarca, Allemanha, França, Inglaterra, Italia, Luxemburgo, Hollanda, Noruega, Austria, Hungria, Russia, Roumania, Suissa, Servia, Suecia e Turquia.

Fixou-se o horario internacional de 1902.

A proxima conferencia realizar-se-ha em Copenhague.

Começou a construcção da linha de *Cloppenburg* a *Lezidna* com 25 kilometros de extensão e a bitola de 0,75.

Foi aberta á exploração o tronco *Lubben-Beeskow*, com 114 kilometros de extensão.

**Russia**

O trafego do Transiberico augmentou consideravelmente em 1900, apesar dos acontecimentos da China.

Chegou a 42,8 milhões de puds (cada pud equivale a 16,38 kg.) Tinha sido em 1899 de 37,75.

Predominam os cereaes—17 milhões e meio—expedidos principalmente das estações entre *Tscheljabinsk* e *Petropowlsk*, que deu 9 milhões.

Transportaram-se 5.647 cavallos, 9.705 cabeças de outro gado. Vão tomar-se disposições para que os comboios de passageiros possam circular com a velocidade de 37 kilometros por hora, o que deve dar um trajecto de 10 dias entre Moscú e Porto-Arthur.

**Italia**

Em virtude do exito das experiencias na linha electrica *Milão-Varese* e tendo-se chegado sem o menor inconveniente á velocidade de 90 kilometros, espera-se que a inspecção regia conceda a permissoes necessaria para se fazer a exploração, com essa velocidade.

Está em construcção a linha funicular electrica do *Vesuvio*. Tem 7,5 kilometros de extensão, sendo 1,85 em cremalheira com a inclinação de 25 %.

Na estação central ha uma ponte electrica com dois dynamos e a tensão de 550 a 770 voltios, animados por motores a gaz de 90 c. v.

As carruagens são de 2 eixos com 24 logares sentados e 6 em pé.

Na parte em cremalheira são puxadas por locomotoras. O tempo do trajecto é de 17 minutos. O material circulante é da fabrica *Brown e Boveri*, de *Milão*. Está orçada em 1.500.000 libras.

Pensa-se em estabelecer um serviço de transportes com tracção electrica entre *Napoles* e *Valle de Pompeia*, com a circumstancia interessante de não haver carris, mas fio aereo e o respectivo rolator.

**Suissa**

O tunnel do *Simplão* acha-se no seguinte estado. Galeria de avanço, lado do Norte, 5.944 m., lado do Sul, 4.307. Progresso mensal 197 m. e 29 m. Total no fim de novembro 6.141 e 4.426.

O numero medio de jornaes operarios é de 1.077, fóra da galeria, 2.273 na galeria.

Os animaes de tiro 37.

**França-Argel**

A companhia dos *Vagoes-Leitos* acaba de concluir dois contractos pelo tempo de 15 annos para o estabelecimento d'um comboio de luxo entre *Tunis*, *Argel* e *Oran* e outro para a installação e exploração d'um bufete na hospedaria terminal de *Marselha*.

**China**

O troço do *Grande Central Chinez* de *Han-Keu* a *Pekim* está concluido entre *aquele ponto* e *Sing Yang*, a primeira grande cidade do *Ho-Nan*. Mede 130 milhas. Vae entrar em exploração no mez de fevereiro.

Do lado a *Pekim* a linha está prompta a *Theng-Ting* com 150 milhas.

A linha toda medirá 700 milhas.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

**Relatorio do Conselho de Administração***(Continuação)***Exploração**

Segundo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappaes relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000#000
1890-1891.....	35:000#000
1891-1892.....	62:000#000
1892-1893.....	97:000#000
1893-1894.....	120:000#000
1894-1895.....	164:000#000
1895-1896.....	201:000#000
1896-1897.....	207:000#000
1897-1898.....	177:000#000
1898-1899.....	216:000#000
1899-1900.....	306:000#000
1900-1901.....	288:000#000

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos onze ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254#270
1891-1892.....	332#836
1892-1893.....	432#000
1893-1894.....	476#678
1894-1895.....	577#972
1895-1896.....	670#021
1896-1897.....	691#033
1897-1898.....	591#320
1898-1899.....	674#236
1899-1900.....	846#003
1900-1901.....	793#827

e que neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 5,04 %.

O augmento de tarifas rendeu, desde julho de 1900 a junho de 1901, 110:000#000 réis.

A applicação d'este augmento produziu em média 62,22 % quando devia produzir 75 % segundo a lei.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

**2.º semestre de 1900**

1.ª classe.....	57 ou	2,27 %
2.ª ".....	107 "	4,28 "
3.ª ".....	2.329 "	93,45 "

**1.º semestre de 1901**

1.ª classe.....	68 ou	2,63 %
2.ª ".....	136 "	5,28 "
3.ª ".....	2.373 "	92,09 "

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma á do exercicio anterior, havendo, porém, na totalidade um augmento de cerca de 13,2 % na quantidade e de 18,89 % no rendimento.

**Mercadorias**

Em grande velocidade transitaram:

De 1899-1900.....	284 toneladas
De 1900-1901.....	296 "

Diferença: mais..... 12 "



Em pequena velocidade:	
De 1890-1900.....	17.306 toneladas
De 1900-1901.....	16 385 "
Diferença: menos.....	921 "

Houve, pois, em mercadorias uma diminuição de 5,45 %.

Senhores accionistas:

Apreciando os esclarecimentos prestados, talvez vos tenha causado desagradavel impressão a diminuição da receita na importancia de 17:162\$410 reis com relação á do exercicio findo, comquanto certamente a tenhaes desde logo attribuido á crise commercial e agricola, que porfiadamente tem contrariado o desenvolvimento da provincia de Angola

Efectivamente, seria sufficiente esse motivo para justificar a baixa; mas, realmente, essa baixa é devida apenas á menor quantidade de café e aguardente transportados, havendo, pelo contrario, augmento em todos os outros artigos.

Se consultardes o «Mapa comparativo do movimento, trafego e receita da linha nos annos economicos de 1899 a 1900 e 1900 a 1901», publico em anexo, encontrareis, procurando os artigos «Café» e «Aguardente»:

1899 a 1900:	
Café.....	137:392\$320
Aguardente.....	6:865\$150
	144:257\$470
1900 a 1901:	
Café.....	83:923\$380
Aguardente.....	1:752\$820
	85:676\$200

Diferença nos dois artigos para menos em 1900 e 1901.....	58:581\$270
Ora tendo a diferença para menos no movimento geral de 1900 a 1901 sido apenas de.....	17:162\$410

segue-se que houve uma diferença de..... 41:418\$860 para mais em 1900 a 1901 em todos os outros generos transportados.

D'aqui se vê que, se circumstancias universalmente conhecidas e que nos comprazemos em considerar anormaes e temporarias, não tivessem feito afrouxar o movimento do café e da aguardente e este tivesse sido apenas igual ao do anno anterior, o rendimento da linha teria sido de..... 347:534\$570 o qual, com relação ao de 1899 a 1900 de..... 306:115\$710

mostra, como acima, o augmento de..... 41:418\$860

Ao natural desenvolvimento do trafego se deve, pois a compensação da baixa no transporte d'aquelles dois generos, devida a causas conhecidas.

E', infelizmente, tão notoria a crise por que está passando no mundo a cultura e commercio do café, que ninguem poderá estranhar que d'ella se sentisse a nossa colonia e, conseguintemente, o movimento da linha, sendo todavia para esperar que dos esforços reunidos de todos os paizes interessados no assumpto resulte a fixação de um preço remunerador, que, animando a cultura, permita a exportação

Com relação á aguardente sabeis o que se tem passado em Angola, e fiamos do criterio e zelo do ex.º ministro da marinha o melhoramento da situação d'essa industria.

E não venha agora allegar-se que o movimento do café desceu em virtude da elevação das tarifas. A baixa é devida ao infimo preço do café. Só a essa causa anormal se deve attribuir, como anormal foi a que produziu a do movimento da aguardente: se a origem fôsse a elevação das tarifas, d'ella deveria soffrer o trafego de todos os outros generos transportados, e os d'esses, longe de descer, subiu, como podereis verificar pelo referido mappa, onde encontrareis a borracha representando 13:524\$690 reis, quando em 1899 a 1900 apenas rendeu 3:745\$810 reis.

Esta alta no movimento da borracha ha de, esperamol o, accentuar-se progressivamente, mas especialmente desde que esteja construida a ponte sobre o Lucalla; terminus actual da nossa linha.

Abriendo um parenthesis na nossa exposição, cabem aqui os nossos mais calorosos louvores e agradecimentos ao ex.º ministro da marinha, que, ordenando a construcção, corrigiu um erro capital da concessão, como era o de fazer esbarar o terminus do caminho de ferro na margem do rio, ficando este a vedar a passagem ao trafego, que só d'além lhe podia vir, e de mais a mais, quando o objectivo da linha é, vencido esse obstaculo, seguir-se-á dentro

Aqui consignamos, pois, a s. ex.º os nossos agradecimentos, não podendo contudo deixar de lamentar que a ordem por s. ex.º dada em principios de junho ainda não tenha entrado em via de execução á data em que escrevemos.

(Continúa)

# ARREMAÇÕES

## Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães

### Arrematação de remessas e objectos abandonados

No dia 26 de janeiro, pelas 12 horas da manhã, na estação de Guimarães, proceder-se-ha á venda em hasta publica, em conformidade com o artigo 166.º das tarifas geraes d'este caminho de ferro, das remessas retardadas ha mais de dois mezes em seguida designadas. Tres caixas vasia, uma barrica de alvaiade, uma caixa com garrafas, uma pipa vasia, 26 saccos com aparas de cifres, uma chapelleira, um chapéu, uma caixa com photographias, duas lanternas, duas capas de caoutchouc. Igualmente serão vendidos os diferentes objectos encontrados nas carruagens, estações e linha, desde 1 de março a 30 de novembro findo.

Os consignatarios das remessas e donos dos objectos extraviados, ficam avisados de que poderão ainda reclamar a sua entrega, pagando as quantias em debito, devendo para esse effeito dirigir-se, até a vespera d'aquelle dia, ao servico do trafego d'este caminho de ferro, rua de Cedofeita n.º 291.

Porto, 20 de dezembro de 1901.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Lellão

Em 7 de janeiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 7 de novembro de 1901, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 4 de janeiro de 1902 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 20 de dezembro de 1901.

- Numero 46.058 de Torres Novas a Lisboa P, 1 barril de vinho, 103 k. consignado a Luiz Vaz Velho.
- 2.097 de Ramalhal a Alcantara T, uma porção de lenha (resto da remessa) 2.000 k. consignado a Antonio Luiz Guerra
- 3.238 de Estarreja a Lisboa P, 3 barris de vinho, 165 k. consignado a Luiz Vaz.
- 3.136 de Lisboa P. a Torres Novas, 1 casco vasio, 133 k. consignado a J. Duarte da Silva.
- 30.742 de Covilhã a Portalegre, 88 caixas vasia, 530 k. consignado a Costa & Irmão.
- 9.930 de C. de Maças a Porto-Campanhã, 1 fardo de papel de embrulho, 126 k. consignado a Bernardino Moreira.
- 70.620 de Lisboa P. a Guarda, 1 caixa cerveja, 74 k. consignado a José Joaquim Oliveira.
- 630 de Vilar Formoso a Lisboa P. 2 atados com barras de aço, 137 k. consignados a Antonio Fernandes & C.ª.
- 649 de Villar Formoso a Lisboa P. 3 atados com barras de aço, 204 k. consignados á officina de cantaria de Casimiro José Sabido.
- 608 de Villar Formoso a Lisboa P. 7 volumes de aço, 558 k. consignado á Companhia Fabril Lisbonense.
- 37.440 de Guimarães a Lisboa P. 3 fardos de tecidos de algodão, 295 k. consignado a Albino Vasques Tadin.
- 11.967 de Esmoriz a Santarem, 1 fardo de cordas, 74 k. consignado a Antonio Soares d'Oliveira.
- 4.066 de Estarreja a Lisboa P. g. c. de vidro, 895 k. consignado a José Caetano Oliveira & C.ª.
- 85.361 de Porto-Campanhã a Lisboa P. 1 fardo de tecidos de lã e algodão, 40 k. consignado a Jordão & Commandita.
- 34.506 de Figueira da Foz a Lisboa P. 1 caixote com louca e roupa, 60 k. consignado a Afonso Henriques de Moura Portugal.
- 1.905 de Gaya a Lisboa P. 1 barril de vinho, 64 k. consignado a Alberto Gião.
- 8.699 de O. Bairro a Morite Real, 2 caixas de vinho, 127 k. consignado a Luiz Gonçalves Junior.
- 1 porção de toros 5.000 k.
- 1 porção de madeira e lenha, 3.950 k.
- 52 volumes de madeira, 5.500 k.
- 9 caixas de sabão, 270 k.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

**AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR** — 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 commodos e extremamente acaados. Cozinha excellente. Carretas para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

**BERLIM** *Hotel Central.* — De 1.<sup>a</sup> ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse. 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

**BOLONHA** *Grand Hotel d'Italie.* — Casa de 1.<sup>a</sup> ordem, a mais central; quartos desde 2,50 liras; restaurante; comida por preços fixos em mesas separadas. Ascensor, luz electrica, banhos. — Proprietario, Guido Bagnoli.

**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.

**BUDA-PEST** *Grand Hotel Hungaria.* — No caes do Danubio. De 1.<sup>a</sup> classe, esplendido panorama. Todos os confortos modernos como luz electrica, ascensor, venda de bilhetes do caminho de ferro. Preços commodos. — Director, Ch. Burger.

**CALDAS DA RAINHA** *Grande Hotel Lisbonense.* — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

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

**CINTRA** *Hotel Netto.* — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

**DRESDEN** *Grand Union Hotel.* — Bismarckplatz em frente da nova gare da Bohemia. De 1.<sup>a</sup> ordem, ascensor, luz electrica e todo o conforto moderno. — Proprietario, H. Schenle.

**ESTORIL** *Hotel de Paris.* — Casa de 1.<sup>a</sup> ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawtennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacan.

**FIGUEIRA DA FOZ** *Grande Hotel Lisbonense.* — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.<sup>a</sup> ordem. Diaria 1,500 a 2,500 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

**FIUME** *Grand Hotel d'Europe.* — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.

**GENEبرا** *Hotel Bristol* na rua do Mont Blanc, 10, proximo da estação do telegrapho, correio e caes. Todo o conforto moderno. Ascensor, luz electrica. Pensão desde 8 francos. — Leppin proprietario.

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

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

**HAMBURGO** *Grand Hotel Kronprinz.* — Caes do Alster em frente do Pavilhão. De 1.<sup>a</sup> ordem Ascensor, luz electrica, telephone, todo o luxo por preços moderados.

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

**HANNOVER** *Hotel Bristol.* — De 1.<sup>a</sup> ordem. Em frente da gare e do correio. Primoroso restaurante, jardim d'inverno, luz electrica, ascensor

**INNSBRUCK** *Tirol — Hotel Goldenen Sonne.* — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrasse. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. — Proprietario, Carl Beer.

**LEIPZIG** *Elsner's Hotel Royal.* — Augustusplatz, junto ao correio. De 1.<sup>a</sup> ordem. Ascensor, luz electrica, grande restaurante. Bellas accomodações para familias — Proprietario, Ernest Elsner.

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

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

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

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

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

**LISBOA** *C. Mahony & Amaral.* — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé anuncio 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.

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

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

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

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

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

**MUNICH** *Grand Hotel Leinfelder.* — Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, ascensores, luz electrica. No centro da cidade em frente do jardim botanico e palacio de justiça. — J. Schwarz Senior, proprietario.

**NAZARETH** *Grande Hotel Club.* — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1,500 a 1,500 réis; em setembro, desde 1,200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riparis para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

**NEUHAUSEN** *Quedas do Rheno — Hotel Bellevue.* — O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos.





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 6 de Janeiro sahirá o paquete **Magdalena** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres**

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros.

Nos preços das passagens include-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 apellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
 } No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

### CARREIRA OFFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



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

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

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Cabo), vapor allemão **Admiral**. Sahirá a **9** de janeiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (via Napoles), vapor allemão **Konig**. Sahirá a **24** de janeiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia, Rio de Janeiro e Santos**, vap. allemão **Christiania**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a **7** de janeiro. Agntes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **14** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Brasil**. Sahirá a **13** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



**Gibraltar**, vapor inglez **London**. Esperado de **3** a **4** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Havre e Liverpool**, vapor inglez **Madelense**. Sahirá a **22** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre e Anvers**, vap. francez **Saint Mathieu**. Sahirá a **7** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Minho**. Sahirá a **1** de janeiro. Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Maceió**, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Ithaka**. Sahirá a **7** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a **6** de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Pará e Manaus** (via Madeira), vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a **8** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pernambuco e Maceió**, vap. inglez **Scholar**. Sahirá a **5** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Concordia**. Sahirá a **18** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 10, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro**, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a **1** de janeiro.



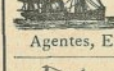
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Faval, Flores e Corvo, vap. portuguez **Açor**. Sahirá a **5** de janeiro.



Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Santos**, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordouan**. Sahirá de **14** a **15** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a **15** de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**Vigo**, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vap. inglez **Orellana**. Sahirá a **4** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

# M. HERRMANN

Barcos movidos pela electricidade

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

Apparelhos de precisão

LUZ ELECTRICA

Resultados garantidos

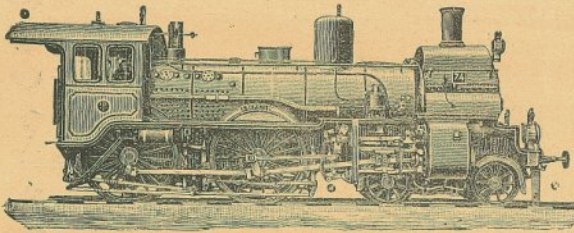
Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

## M. Herrmann

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

6 e 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 e 8  
LISBOA

# A. BORSIG, BERLIM-TEGEL



*Lo comotiva para comboios rapidos, de 2 eixos motores conjugados e avant-train movel com 4 rodas, com sobre aquecedor do vapor, para os caminhos de ferro do Estado da Prussia.*

### LOCOMOTIVAS

De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

PRODUÇÃO ANNUAL APROX. 200 LOCOMOTIVAS

### Locomotivas-Tenders

para vias reduzidas, caminhos de ferro militares, empreiteiros, fabricas e minas

O numero das Locomotivas construidas até hoje passa de 4.900.

Representante para Portugal: *Theodor Wege, LISBOA, Rua dos Sapateiros, 79, 1.º*

# C<sup>IE</sup> G<sup>LE</sup> DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÈGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

Produção annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão **35.000.000** kilog.

### OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, boccas d'incendio

Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão

Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: *Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883;**Antuerpia, 1885; Crakova, 1887; Barcelona, 1889; Berlín, 1889; Amsterdam, 1890;**Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894; B'uxellas, 1897. Grand prix.*

# FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

### PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das aguas potaveis** impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas sumidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **contem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude**.

Ha, portanto, a obrigação imposta p-la hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada**,

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

Antiga casa **JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12**  
LISBOA

# EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

SERVIÇO COMBINADO COM A

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes



**DESPACHO CENTRAL DE EXPEDIÇÃO**

27 — PRAÇA DO MUNICIPIO — 27

Telephone n.º 835



VENDA DE BILHETES DE PASSAGEIROS

Expedições de bagagens de grande e pequena velocidade

Transportes a domicilio, de toda a natureza

**XXV ANOS**

Agencia do **“TRANSPYRÉNÉEN,”**

Serviço acelerado de transportes  
internacionaes, por caminhos de ferro, entre França e Portugal e vice-versa

**ESCRITORIOS AUXILIARES**

Estação de Santa Apolonia (Pequena velocidade)

Estação do Rocio (Grande velocidade)

Rua de S. Nicolau, 88, 1.º (Telephone 659)

## BREVEMENTE

Serviço de passageiros a domicilio

# Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.134:000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS

13. Largo do Corpo Santo  
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobça, Alentejo, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carraceda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comã Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouvã, Guimarães S. Jorge, Leiria, Louisa, Madeira, Santa Maria, Mercana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveas, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agraco, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

**H. PARRY & SON**

OFFICINAS DE MACHINAS

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

— LISBOA —

ESTALEIRO NO GINJAL

*M. Gonsalves*

CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO — R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA — LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS

Capital social rs. 2.400:000\$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e raio, a premios reduzidos

50, 1.º — RUA DA PRATA — 50, 1.º

Equateur-Atlantique Union-Maritime

Companhias francezas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.ª

*M. H. Lummerzheim & C.ª*



WONDELGEM-LEZ-GAND  
BELGICA

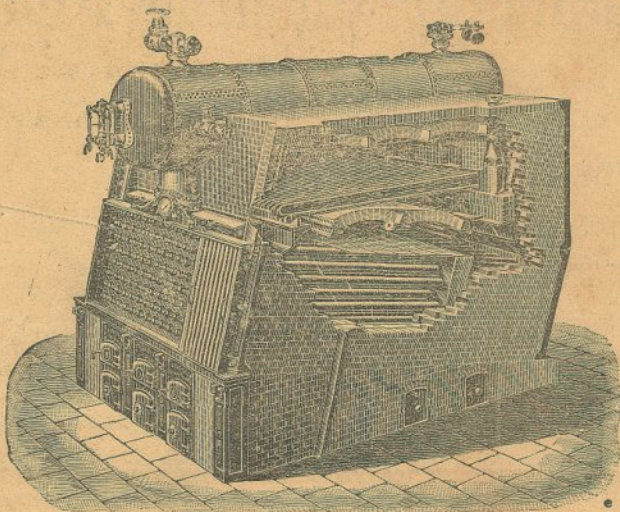
Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiro: de construções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes. Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

# CALDEIRA STEINMÜLLER

Referencias sobre 26 annos  
de duracão  
de funcionamento



Installações até 33.000 me-  
tros quadrados  
de superficie de aquecimento  
para diferentes firmas

## SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

Priv. imp. all.—Adapta-se a todos os systems de caldeiras.

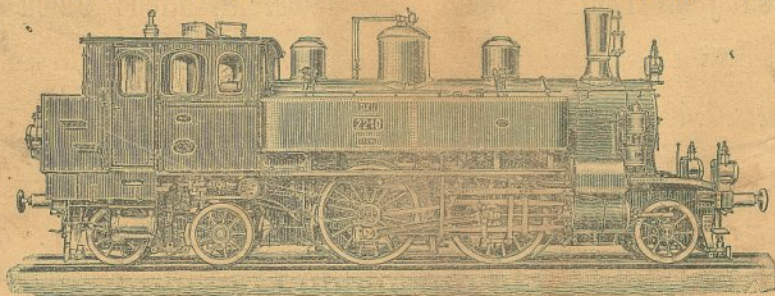
L. & C. Steinmüller, Gummersbach (Provincia rhenana).

A maior fabrica de caldeiras tubulares da Allemanha.—Fundada em 1874

## KRAUSS & C.<sup>IA</sup>, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH—ALLEMANHA



*Os estabelecimentos produzem*

## LÓCOMÓTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

## LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

O systema mais util de locomotivas-tender para vias principaes e secundarias, tremvias, construcções de edificios, minas e industrias.

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4.400—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1900—4.400





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro*

TARIFA ESPECIAL P. N.º 10 — GRANDE VELOCIDADE

**Bilhetes por preços reduzidos**

ENTRE

**Porto (S. Bento) e Aveiro**

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

**Desde 20 de Dezembro de 1901**

Preços dos bilhetes

De Porto (S. Bento) às estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	De Porto (S. Bento) às estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Porto (Campanhã).....	80	60	40	Sisto (apeadeiro).....	450	300	150
General Torres (apeadeiro).....	150	100	50	Paramos (apeadeiro).....	470	360	180
Gaya.....				Esmoriz.....			
Magdalena (apeadeiro).....	230	160	80	Cortegaça (apeadeiro).....	600	400	200
Valladares.....				Carvalheira (apeadeiro).....			
Francellos (apeadeiro).....	300	200	100	Ovar.....	680	460	230
Gulpelhares (apeadeiro).....				Avanca (apeadeiro).....	—	560	280
Arcozello (apeadeiro).....				Estarreja.....	—	660	330
Granja.....	380	260	130	Cacia (apeadeiro).....	—	860	430
Espinho.....				Aveiro.....			
Pedreira (apeadeiro).....	450	300	150				

**CONDIÇÕES**

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

**2.<sup>a</sup> Mudanças de classe — Excesso de percurso.**

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

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

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

Pela mudança de classe, terá o passageiro de pagar a diferença para os preços da Tarifa Geral; pelo excesso de percurso o que corresponda, segundo a mesma tarifa, applicando-se em ambos os casos o disposto nos art.ºs 7.º e 8.º da Tarifa Geral.

**3.ª Passageiros sem bilhete.**

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

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

a) Os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete.

b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes.

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

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

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

4.ª As creanças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

5.ª Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem, sendo porém permitido, o dos volumes de mão, (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis ou regulamentos) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro. Nos demais comboios a que se refere a condição 1.ª, é além d'isto, permitido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

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

A presente annulla e substitue a tarifa P n.º 10 de grande velocidade em vigôr desde 8 de Agosto de 1897 e a sua ampliação em vigôr desde 1 de Julho de 1898.

Lisboa 15 de Dezembro de 1901.

		<b>Director Geral da Companhia</b>	
		<i>Chapuy</i>	
100	000	000	000
150	000	000	000
200	000	000	000
250	000	000	000
300	000	000	000
350	000	000	000
400	000	000	000
450	000	000	000

**CONDICÕES**