



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA — PORTUGAL : anno 28500; semestre 18400.

HESPAÑA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 40000 réis—Avulso, 120 réis

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

Telephone, 27  
 End. tel.: CAMIFERRO

8.º do 15.º anno

16 de Abril de 1902

Numero 344

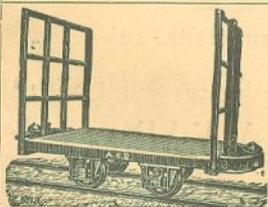
## C. MAHONY & AMARAL

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

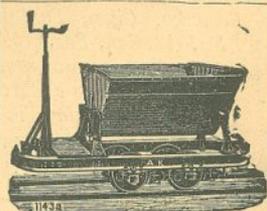
Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcção.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, wagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubulares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª de Paris.—Motores, caldeiras.—Machinas—ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lages de vidro (dalles).—Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico—MAHONY—Lisboa

Numero telephonico 586



FABRICA  
 DE  
**CAMINHOS DE FERRO**  
 PORTATEIS E FIXOS



MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.

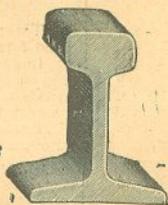
**ARTHUR KOPPEL**  
 BERLIM—C. W.

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

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

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19—LARGO DE S. JULIÃO—Lisboa

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

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37- $\frac{1}{2}$

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

**Sulphato de cobre** inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, balataes 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 cuprica. **Injectores «Excelsior»**, de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. **Flôr de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**, **Nitrato de Sodio**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato 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 inexcédível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

# SABONETES MEDICINAES

DA

## Companhia Portugueza HYGIENE

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

### SABONETE

## SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTAGIO — Praça de S. Pedro, 61

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,  
Sañ, Larache, Rabat,  
Casablanca, Mazagão e Mogador

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPAHIA  
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.

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

e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: Ernst George, Succ. — RUA DA PRATA, 8, 2.º

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 da 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

# Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAS

DO

Prado, Marianna e Sobroirinho, em Thomar, Penedo  
e Casal d'Ermo, na  
Louzã, Valle Maior, em Albergaria-a-Velha

## PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papéis 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 (fôrmla Martinand).  
Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapi-  
da e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

# Anemia, Debilidade, etc.

Vinho de hemoglobina—composto organico azolato  
ferrugineoso, natural do sangue, e por isso o mais assimi-  
lavel e efficaz, não constipando o ventre, etc.

Protoxalato de ferro—precioso composto ferrugino-  
so, 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

## Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

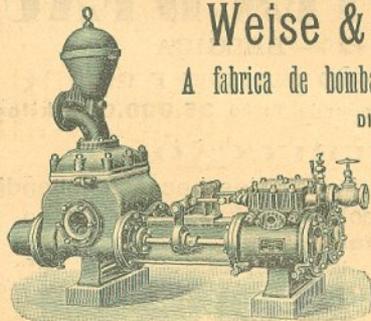
A fabrica de bombas mais importante e de maior producção na Allemanha

DIRECCÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

### BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades  
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX

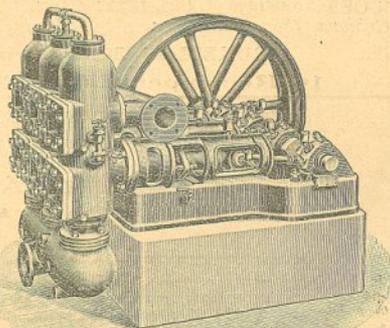
Para alimentação de caldeiras e outros usos

### BOMBAS

Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple  
e quadrupla expansão

### ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

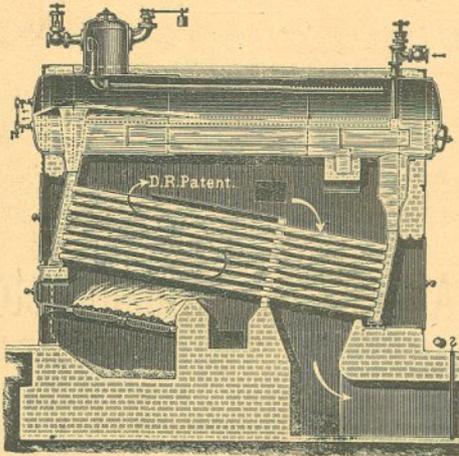


BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX BILBAO

# CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO



PRIVILEGIADAS

Construção experimentada  
Execução a mais solida  
Melhor aproveitamento do combustivel  
Vapor secco

CALDEIRAS DE TODOS OS SYSTEMAS

Sobreaquecedores de vapor

collocados em todas as conductas, substituíveis e por isso a maior segurança no funcionamento.

FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & COMP.<sup>A</sup>

BRUNSCHWEIG - ALLEMANHA

Execução rapida de encomendas.

End. telegr. GASOMETER BRUNS.

## 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

Apparehos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885; Craiova, 1887; Barcelona, 1888; Berlin, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894

BRUXELLAS, 897 -- Grand Prix -- METALLURGIA

16 Recompensas -- PARIS, 800 -- 9 Medalhas d'ouro

## FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS -- 1893

PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, 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 summidades 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 ninguém deve beber agua sem ser filtrada.

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE -- 8, Rua Garrett, 12  
LISBOA

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

|   | Paginas   |
|---|-----------|
| COMMERCIO PORTUGUEZ, por O. S. ....   | 113       |
| CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES.....  | 115       |
| PART. OFFICIAL — Portarias de 26 de março e 12 de abril do Ministe-<br>rio das Obras Publicas.....  | 116       |
| BILHETES PARA MADRID.....   | 117       |
| NOTAS DE VIAGEM — XIII — Munich a Leipzig.....  | 117       |
| MELHORAMENTOS DE LISBOA — V — Habitadores das ruas.....   | 118       |
| MIRANDELLA A BRAGAÇA.....   | 119       |
| PART. FINANCEIRA — O convenio — Carteira dos accionistas — Revue<br>de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa,<br>por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bo'as por-<br>tuguezas e estrangeiras — Receitos dos caminhos de ferro por-<br>tuguezes e hespanhoes..... | 119 a 121 |
| TRACÇÃO ELECTRICA.....  | 122       |
| EMPREGADOS NO COMMERCIO DE LISBOA.....  | 122       |
| NOVA-YORK A S. FRANCISCO SEM PARAGEM.....   | 123       |
| LINHA DA REGO A CHAVES.....   | 123       |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Vouga e Arganil — Valle do Lima — Vis-<br>tantes estrangeiros — Cateos — Cintra & Praia das Maças — Ben-<br>guella — Mormungo — Espinho e Gaia — Caminhos de ferro do Es-<br>tado — S. Thomé e Principe.....   | 124       |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Austria — Russia —<br>Tunisia.....  | 124       |
| AVISOS DE SERVICO — ARREMATACOES.....   | 125       |
| AGENDA DO VIAJANTE.....   | 126       |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1902.....  | 127       |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....   | 128       |

## COMMERCIO PORTUGUEZ

O anno de 1901, considerando-o sómente pelo indicador aduaneiro, não foi dos mais prosperos, nem revela uma tendencia para uma melhoria que venha a traduzir-se por um beneficio sensivel na nossa economia publica.

Sabemos que este indicador é, por si só, insufficiente; phenomenos complexos não podem apreciar-se com um unico instrumento de medida, senão com varios. Mas é certo que muitas conclusões legitimas se podem tirar da lição da estatistica alfandegaria, e que, até certo ponto, são rigorosas as deducções que se fazem da comparação dos algarismos apreciados pelo mesmo metro em diferentes annos. Sigámos portanto neste caminho. De 1897 a 1901 a somma das exportações e importações nas nossas alfandegas são: 88.145 contos, 108.683, 112.027, 122.856 e 117.148.

Nota-se uma ascensão de cerca de 10.000 contos e uma depressão de 5.000 contos em 1901.

Nas importações temos: 50.630, 63.083, 66.932, 75.825 e 73.366 contos. Dá-se analogamente um acrescimo de anno para anno, com excepção do ultimo.

Outro tanto se verifica na exportação, que foi de 37.516, 45.600, 45.095, 47.031, 43.782 contos, havendo a mais uma ligeira depressão em 1899.

O desequilibrio do balanço commercial, abstrahindo do valor do ouro e prata em barra ou em moeda, dá então nesses cinco annos, respectivamente, 13.114, 17.483, 21.837, 28.794, 29.584.

Quer isto dizer que vae subindo a diferença entre o que exportamos e importamos, apesar de termos tido em 1901 um anno cerealifero prospero, que nos dispensou d'uma larga importação de trigos.

A importação para consumo foi de 40.425, 48.607, 50.607, 59.724, 57.868, e a exportação nacional ou nacionalizada de 27.311, 31.124, 28.804, 30.931, 28.284 contos, o que dá as diferenças entre as duas, de 13.114, 17.483, 21.836, 28.793 e 29.584 contos.

Nota-se aqui a mesma progressão crescente, que em 5 annos ultrapassou o dobro.

Descendo agora ao exame da importação por classes de pauta, nem por isso se modifica a impressão pouco animadora que d'estes numeros resulta. Assim é que não vemos augmentar a importação de materias primas para as artes e industrias. Se está hoje em 25.967 contos, tendo passado em 1897 por 14.801 contos, é factó que em 1900 chegou a 27.399.

Não teve portanto o trabalho nacional tão grande quantidade de materias primas a valorizar pela sua laboração manual, ou mechanica, multiplicando-lhe o preço, o que seria um beneficio. Longe d'isso, e assim se diminue mais a correcção a introduzir.

Houve uma baixa de 2.438 contos na importação de substancias alimenticias, que traduz augmento de riqueza publica no paiz, embora o Estado a chore pela receita aduaneira que deixa de cobrar. Esta baixa, que deve attribuir-se aos cereaes, não compensa todavia as baixas em sentido contrario, isto é, nas exportações e outros desequilibrios. De facto, as substancias alimenticias exportadas passaram de 16.368 contos em 1900 a 15.484 em 1901; as manufacturas diversas de 2.217 a 1.866; os animaes vivos de 3.846 a 3.377, e os fios e tecidos de 2.542 a 1.333 contos.

Nas materias primas importadas já se vae revelando a grande crise das fabricas de tecidos de algodão: receberam-se 2.612 toneladas a menos em 1901; o carvão foi menos tambem, por ser menos intensa a laboração fabril.

Nas lãs a importação em 1901 regista-se com kig, 4.269.156 contra 4.674.260 em 1900; menor diferença portanto, mas no mesmo sentido da dos algodões, porque aqui é mais prospera a situação da industria respectiva.

Nas madeiras importámos mais 1.966 toneladas, ao passo que exportámos grossa quantidade de madeira em toros, o que n'um futuro proximo nos obrigará a mais larga importação ainda de madeiras de construcção.

Notamos com prazer maior importação de carris para vias ferreas e material circulante. Isto é devido á linha de tremvias de Lisboa e ás reparações ou substituições do material fixo nas linhas ferreas, nomeadamente nas do sul e sueste.

O carbonato de sodio e de potassio, que pôde tomar-se como um excellenter indicador do desenvolvi-

mento das industrias chimicas, passou de 2.082 toneladas a 1.789 sómente.

O mesmo succedeu ao fio de juta e de linho.

Mas ao passo que diminue a importação em materias que teem nova laboração e transformação na nossa industria, augmenta a d'alguns artefactos. Assim os brins, brinzões, grossarias e lonas, passaram de 20.848 a 30.592 kig. com mais a differença de 29.718 para 48.387 em lonas de embarcações. Houve augmento na importação de cassas, sedas, fitas, galões, etc. e em tecidos alcatroados ou com borracha.

Nas substancias alimenticias desceram os alcooes de 21.151 a 3.282, em virtude da baixa de preço do alcool vinico, havendo uma diminuição sensivel nas demais bebidas, pois passou a sua importancia a ser de 12.930 contos de 15.368 que era em 1900.

Nos cereaes foi maior o desvio: 3.498 contos em vez de 6.798, e esta baixa tende felizmente a accentuar-se com o desenvolvimento da lavoura moderna no Alemtejo e a larga applicação, que se vae fazendo nos terrenos, dos adubos artificiaes.

E' triste todavia vêr que um paiz agricola, em que 3.086.610 habitantes sobre 5.049.729 que se occupam de trabalhos ruraes, segundo o censo de 1890, ainda se importem, como se importaram em 1901 — 18.340.931 kig. de arroz, 9.745.682 de batatas, 8.457.482 de favas o que, com outras importações, dá 1.774 contos de importação contra 1.644 contos em 1900, e isto só nos farinaceos da classe IV da pauta.

Augmentou tambem a importação de generos tropicaes como o café, chá, cacau, passando de 3.279 a 3.391 contos e a importação de pescarias, que passou de 3.045 a 3.686 contos.

Mesmo no azeite de oliveira, por culpa da nossa lavoura e do mau fabrico do azeite destinado a conservas, a importação foi superior a de 1900, e até nas forragens se accusam de 1.840.483 kig. em vez de 711.098.

O augmento de 2.898 contos a 3.183 que se nota nos aparelhos, machinas, embarcações, vehiculos e armas, deve attribuir-se especialmente ao material de tremvias e vias ferreas, mas em parte tambem resulta do caminho que tem percorrido a lavoura na senda do progresso, substituindo ao trabalho manual o trabalho mais regular e mais economico da machina.

As restantes classes da pauta não nos fornecem factos tão eloquentes e que por isso tão singelamente representem estes phenomenos economicos que caracterizam a verdadeira riqueza d'um povo.

Temos agora de passar em ligeira revista tambem a contra partida—a exportação.

A sêda em casulo, que já foi um producto d'uma industria tão prospera, mantem-se nos 5.184 kig. Oxalá as providencias do sr. ministro das obras publicas e os louvaveis trabalhos d'alguns technicos illustres a façam resurgir de tamanho abatimento.

Chegaram já e começaram a distribuir-se as ameixas consideradas de casta mais própria para a alimentação do sirgo, sendo de esperar que se possa desenvolver esta industria agricola com tantas tradições no nosso paiz.

A cortiça subiu mais um tanto, animando-se levemente o mercado d'este riquissimo producto; mas sahio do paiz principalmente em pranchas, 29.031 toneladas, o que representa uma perda para o trabalho nacional, perda que faz a ruina e a miseria em centenas de familias, uma verdadeira crise de *chômage*.

Exportaram-se 2.694 contos em 1901, tendo-se exportado 2.464 em 1900.

Mas onde mais se accentua o augmento da exporta-

ção é num artigo que estimariamos vêr reduzido a limites mais modestos. Nas madeiras em bruto a nossa exportação subiu a 148.751.723 kig. com o valor declarado de 337 contos de réis. Florestas inteiras para tão pouco dinheiro! Em 1900 a exportação fôra de kig. 95.931.267 com 199 contos.

E' um numero para que deve olhar-se com alguma attenção.

Parece bom exportarmos muito, mas arriscamo-nos a, exportando assim, secar bem depressa a fonte.

Mandamos barra fôra, em toragens, quanto pau de pinheiro de 10 annos encontramos nas proximidades das linhas ferreas. Não será necessario muito tempo para que haja necessidade de importar maior quantidade de madeiras de construcção.

Segundo as estatisticas da alfandega de Lisboa, a exportação de madeira em bruto pelo Tejo foi de 11.586.996 kig. em 1897, de 13.713.349, em 1898, de 10.334.403 em 1899, de 35.319.793 em 1900, de 76.133.737 em 1901, em toragens, isto é, quasi 7 vezes maior em 1901 do que em 1897.

Ao passo que isto se dá com as madeiras, decresce a nossa exportação em materias mineraes, apesar dos excellentes jazigos cupriferos do nosso Alemtejo e do ferro que possuímos em varias regiões do paiz; nomeadamente em Moncorvo.

Diminue tambem a exportação de fios, tecidos, feltros e respectivas obras, como diminue nas bebidas em que se comprehende o nosso melhor genero agricola—o vinho, pois passou de 10.732 contos a 9.811, affectando esta baixa tanto os vinhos communs como os de Porto e Madeira embora a depressão fosse nestes menos sensivel do que nos de pasto, em que desceu de 3.660 a 3.123 contos.

De tudo isto vem uma differença importante, qual é a de 20.665 contos em 1901 para 32.566 em 1900.

Bastam estas considerações para se evidenciar como é pouco prospera a nossa situação economica e por ventura reconhecer tambem quão grandes são os erros que temos commettido em pautas.

Quizemos crear industrias com o favor das alfandegas e só fizemos com isso o encarecimento da vida e o apparecimento de agentes perturbadores da nossa economia.

No valor artificial da pauta, algumas industrias exoticas vegetaram sem nunca se aclimar bem, como plantas melindrosas que só se erguem de pé arrimadas a um tutor. Mesmo assim, com a protecção pautal e com a protecção adicional devida ao agio do ouro, começaram algumas a agonizar. E é ver agora que, com a expectativa da melhoria do cambio, já recommencam de voz em grita a clamar que lhes acudam.

Acudir para quê? Para, apesar de tudo, se desequilibrar ainda mais a nossa balança commercial. Para que não haja a possibilidade de se fazerem tratados de commercio em que, a troco de beneficios aos productos da industria estrangeira, se possam adquirir beneficios aos productos da grande industria portugueza que é a industria da terra. Cada vez venderemos menos vinhos e cada vez importamos mais ou nos desequilibramos mais.

Nem a actividade commercial dos nossos agentes pôde comparar-se com a que desenvolvem os caixeiros viajantes de outros paizes exportadores, nem os tratados de commercio favorecem a animar os importadores estrangeiros.

A Suissa, que em virtude da grande quantidade de hoteis que possui para albergar viajantes cujo numero subiu em 1899 a 2.559.000, estando nesses hoteis 9.763.000 dias, e que por isso mesmo consome já mui-

to vinho, importou em 1899 1.238.314 hectolitros de vinho em cascos, e 5.644 hectolitros de vinho engarrafado. Portugal só concorreu com 630 em cascos e 46 em garrafas.

Mas a nossa vizinha Hespanha mandava para aquella republica no mesmo anno 608.488 hectolitros em cascos e 127 engarrafados, porque aproveitava o regimen convencional, pagando 3,5 fr. por quintal, enquanto que os nossos até a alcoolização de 15 graus pagam 6 fr. e mais 80 centimos por grau e 20 por quintal para os de alcoolização superior.

O que se diz para a Suissa pôde repetir-se para outros mercados.

As nossas pautas forçaram a nota. Fomos proteccionistas em extremo. Deu-se entre nós o que se verifica tambem noutros povos.

A Russia e a Allemanha trabalham já em despedaçar o cordão pautal que tinham posto nas suas fronteiras. A guerra da China e do Transvaal demonstrou lhes que tinham ido longe de mais na animação da sua industria. Até Mac-Kinley pouco antes de ser ferido dizia que era necessario modificar as pautas apesar da prosperidade exuberante d'aquella florescente republica que, importando no valor de 849.981.184 libras, exportou 1.370.763.571, o que dá um excesso sobre as exportações de 520.822.387 libras.

Torna-se necessario fazer uma profunda modificação tambem entre nós.

Ha industrias que criaram raizes vigorosas, ou por tal modo ligadas ao capital e aos interesses portuguezes que seria perigoso e um grave erro perturbal-as. Outras, porém, não se defendem, como não se defendem algumas imposições pautas excessivas para proteger industrias que não existem.

Para equilibrarmos a nossa balança não temos senão o caminho de desenvolver a exportação de generos ricos que produzimos; e isto não se consegue sem tornarmos mais facil a importação dos nossos generos nos paizes estrangeiros. Sacrifiquemos por isso a este grandioso fim alguns interesses pequenos, dando assim base para que, abrindo mais as nossas portas aos productos alheios, consintam em abril-as tambem aos nossos.

São pueris as crenças de que se possam negociar tratados sem vantagens reciprocas.

As pautas como estão já provaram bem o que podiam dar. Traduzem-se pela carestia da vida, pela situação difficil d'algumas industrias, e pelo desequilibrio commercial cada vez mais evidenciado.

E' a conclusão a que nos levam o exame e comparação d'estes algarismos.

O. S.

## Companhia de Guimarães

A assembléa geral d'esta Companhia, convocada para hoje, deverá apreciar o relatório e contas da respectiva gerencia concernente ao anno findo, que foi o 21.º da sua constituição e o 18.º desde a abertura á exploração do caminho de ferro de Guimarães.

Merecem especial menção alguns trechos do importante relatório, em que o gerente sr. Antonio de Moura Soares Velloso habilita todos os interessados a apreciarem com exactidão as circumstancias actuaes da Companhia. Todas as contas de lucros e perdas, de receitas e de despesas, todos os mappas de exploração e de estatística, são acompanhados de considerações e explicações minuciosas, ás quaes imprime um cunho flagrante de verdade a respeitabilidade do nome que as assigna.

No anno findo continuou a cumprir-se a deliberação da assembléa para que se effectuassem as distribuições dos dividendos em 30 de junho e 31 de dezembro, ao mesmo tempo que se faz o pagamento do juro ás obrigações. D'esta resolução continúa a pratica demonstrando todas as vantagens: regulariza e muito facilita os trabalhos de escripturação, annuncios e pagamentos; é de commodidade grande para os muitos accionistas que tambem possuem obrigações; e não tem nenhum inconveniente financeiro para a companhia, porque como a receita e despesa é realizada e liquidada mensalmente a dinheiro, fica o saldo disponível em conta corrente a render apenas 2 1/2%. Deve ter portanto já apuradas naquellas epochas, não só a quantia necessaria para fazer face aos pagamentos dos juros das suas obrigações, como tambem saber qual a percentagem que pôde ser dividida pelas acções, sem necessidade da demora de alguns mezes, que, naturalmente, occasiona a apresentação do relatório e sua approvação em assembléa geral.

Em 1901 o total da receita geral liquida foi de réis 94:541.794,2, ou menos 2:465.348 que no anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2:780.645, ou uma diminuição de 72.510 por kilometro.

O producto total proveniente do transporte de passageiros foi de 52:376.810 réis, ou menos 918.910, e o seu numero de 247.022, ou menos 1.827 do que no anno anterior.

Em mercadorias de grande e pequena velocidade, a tonelagem foi de 45.774, ou menos 1.005 toneladas, e no seu producto, de 41:679.102 réis, houve uma diminuição de 1:355.103 réis.

Não obstante — observa o relatório — ter sido completo este anno o serviço de verão, e em vez de oito comboios ordinarios, que esta companhia effectua diariamente, ter-se elevado o seu numero a doze, durante cinco mezes, o movimento dos passageiros e seu producto foi menor, como acima se vê, devido sem duvida á crise fabril, da qual os efeitos se fazem sentir mais directamente sobre os rendimentos da nossa linha do que sobre os de outra qualquer.

As despesas geraes da exploração sommarão réis 28:896.743, ou mais 100.928 do que no anno anterior.

Referindo-se ao prolongamento para Fafe, o relatório regista que foram começados os trabalhos na conformidade das condições da concessão e terão todo o desenvolvimento, logo que estejam resolvidas definitivamente as duvidas que foram suscitadas pelos termos do alvará de 22 de novembro ultimo, da concessão definitiva, cuja decisão está pendente. Sobre isto representou a companhia ao Governo, como em tempo dissimos.

São, pois, sempre difficuldades, que tem estorvado o desejo da companhia para prolongar o seu caminho de ferro até Fafe, embora esse novo esforço de construir um caminho de ferro sem subsidio do Estado nem garantia de juros devesse ser facilitado, pois que, sem duvida alguma, representa mais um beneficio que a companhia procura realizar e do qual seriam sempre o thesouro publico e o paiz que colheriam os mais immediatos, melhores e mais facéis proveitos, como acontece com a parte construida entre Bougado e Guimarães.

Entretanto, este empenho, desde 1888, para o prolongamento da linha, já tem custado com as suas variadas phases como se vê no balanço, a consideravel somma de 22:127.077 réis, principalmente devido a despesas diversas, estudos e projecto definitivo, e bem pouco na sua construção.

Naquella importancia o que mais avulta, além das

despesas inherentes a estudos na região e respectivo projecto, são os gastos causados anteriormente por motivo do compromisso que o Governo tomou por escrito com a companhia, para lhe ser dada a concessão subsidiada do prolongamento da linha até Chaves. Este contracto, contrahido exclusivamente a bem da causa e credito publico, compriu-o cabalmente a companhia pela sua parte, como dá insuspeito testemunho o relatório do Governo e proposta de lei n.º 59-D, art. 3.º § 12, e como foi reconhecido e mantido pelo projecto de lei n.º 72 de 10 de junho de 1888, das commissões reunidas de fazenda e obras publicas, não só como um simples preceito de boa administração, mas tambem como consequencia d'esse compromisso solemne, de um verdadeiro contracto outorgado entre o Governo e a companhia. Infelizmente, esse contracto espera ainda hoje a devida satisfação, e todos esses serviços que a companhia pôde prestar á causa publica, os quaes, nas proprias expressões do Governo, *representam para o Estado um beneficio importante, alcançado sem nenhum desembolso*, estão hoje esquecidos e parece que, de tudo isso, só lhe restará aquelles pesados onus.

Com respeito á projectada via ferrea sobre a estrada entre Famalicão e Guimarães, nada por enquanto está resolvido pelo Governo, ácerca do pedido que, ha mais de anno e meio, foi feito para essa concessão, contra a qual representou a Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, e bem assim algumas das mais importantes corporações da cidade do Porto e de fóra d'ella, e que, já em 1895, teve parecer contrario, concluindo que essa pretensão deveria ser indeferida a qualquer entidade, como effectivamente o foi a todas as pretensões que se apresentaram. Agora, como então, segundo consta, foi essa renovação do mesmo pedido informado desfavoravelmente pelas instancias consultivas mais competentes, mas pende ainda da resolução definitiva do Governo.

A companhia espera a decisão para adoptar o que as circumstancias aconselharem, porque, se contra tudo quanto é de esperar fosse dada essa concessão, não conviria á companhia trazer por Guimarães o movimento de Tras-os-Montes para lhe ser em parte desviado por aquella via, caso resolvesse fazer a construcção do prolongamento para Fafe, não obstante essa concessão, que julga offensiva dos seus legitimos interesses viria affectar tambem a segurança precisa aos capitães a empregar para Fafe, pois ficariam ameaçados com identica concorrência. Neste caso, conviria que o ponto de partida da nova linha fosse Vizella em vez de Guimarães, e portanto, que as officinas, depositos centraes e habitações do pessoal, que se projectam edificar em Guimarães, o fossem em Vizella, onde a companhia possui, desde a sua installação, terrenos adquiridos para esse effeito.

Tem pois, a maxima gravidade para a companhia o esperar-se a resolução definitiva do Governo sobre este assumpto, porque não deve a companhia immobilizar 500 ou 600 contos de réis na construcção do prolongamento do caminho de ferro para Fafe, ameaçada de um momento para outro, de ser pedida e concedida qualquer via barata sobre a estrada publica contigua, que lhe corre parallela, que parte do mesmo ponto e e se dirige ao mesmo terminus, como acontece com aquelle pedido entre Famalicão e Guimarães.

Não ha duvida que, na concessão para Fafe, tem a companhia uma zona de protecção, embora seja apenas de opção; tornava-se real, porque não se concebe possível o empreendimento de se construir um novo caminho de ferro em leito proprio e igualmente despendioso de centenas de contos de réis a par de outro já

existente e bem estabelecido, o que não succederá com as vias ferreas sobre estradas publicas, já pela sua facilidade e muito maior barateza, como tambem porque desde logo são subsidiadas com o leito já prompto e gratuito sem mais despesa do que assentar as travessas e carris. Uma empresa em taes condições torna-se privilegiada e sem duvida alguma de desleal concorrência para um caminho de ferro construido em leito proprio, com todos os seus edificios e installações dispendiosas e por isso immutaveis, emquanto que aquellas vias sobre estradas publicas, não lhes convido a continuação, levantam o material e liquidam, furtando-se a maiores prejuizos, como entre nós já succedeu com identicas vias, taes como a de Lisboa a Cintra, a da Regoa a Villa-Real e ainda ha pouco tempo a de Torres Novas a Alcanena.

Termina a gerencia por propôr: a confirmação do dividendo annual de 6 p. c. ou 60000 réis por acção, já pago, na importancia de 17:844,0000; que seja elevado a 10:000,0000 o fundo de reserva, creditando-se esta conta pela quantia de 2:000,0000; que seja elevada a 3:690,0000 a conta de fundo de amortização, creditando-a pela importancia das obrigações amortizadas no anno findo, ou 720,0000; que passe a conta nova de lucros e perdas o saldo de 1:727,2000; que a gerencia, de accordo com o conselho fiscal, possa resolver todos os assumptos concernentes á concessão do prolongamento até Fafe, bem como a dar todo o desenvolvimento á construcção já começada; que a gerencia continue autorizada a resolver o melhor processo de se realizar o capital necessario para essa construcção, se por meio da emissão de obrigações, para que a Companhia está autorizada, ou por meio do augmento do capital acções.

O conselho fiscal, no seu parecer, approva o relatório, contas e actos da gerencia; propõe um voto de merecido reconhecimento ao dignissimo gerente pelo seu aturado trabalho e dedicação inexcédível pelos interesses da companhia; sanciona o dividendo distribuido; e é de opinião que se concedam todas as autorizações pedidas.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria do Caminho de Ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1901-1902, (1 de julho a 31 de dezembro de 1901):

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já durante o mencionado primeiro semestre superior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Ha por bem Sua Magestade El-rei, em conformidade com o accordo de 11 de abril de 1896 e com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 6 do corrente mez, approvar a referida liquidação na importancia de 187:958,368 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.ª e 7.ª do citado accordo. Outrosim ha por bem o mesmo Augusto Senhor ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de réis 187:958,368.

Paço, em 26 de março de 1902. — *Mamuel Francisco de Vargas.*

2. Repartição

2.ª Divisão

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão nomeada por portaria de 26 do corrente : ha por bem autorizar que seja aberta, provisoriamente, á exploração publica a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o Arco do Cego e o Campo Pequeno (kilometro 1,180).

Paço, em 26 de março de 1902. — Manuel Francisco de Vargas.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão nomeada por portaria de 19 de fevereiro do corrente anno :

Ha por bem autorizar que seja aberta, provisoriamente, á exploração publica, a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre Santa Barbara e o Arieiro, ficando a empresa exploradora obrigada :

1.ª A reparar convenientemente a entrada das agulhas ;

2.ª A collocar fios de resguardo em todos os pontos em que as linhas telephonicas se cruzam com os conductores de alimentação da tracção electrica, e pela fórma que opportunamente lhe fór designada.

Paço, em 12 de abril de 1902. — Manuel Francisco de Vargas.

Bilhetes para Madrid

Por motivo das festas da aclamação do rei de Hespanha, as companhias portugueza e hespanhola estabelecem bilhetes de ida e volta cujos preços, de Lisboa ou do Porto, são:

|                  |        |
|------------------|--------|
| 1.ª classe ..... | 167060 |
| 2.ª » .....      | 127040 |
| 3.ª » .....      | 87520  |

Estes bilhetes são válidos por 15 dias, desde o da venda, que se realiza de 6 a 18 de maio, sendo o regresso de 13 a 31 de maio. Assim, os passageiros que forem em 6, poderão regressar de 13 a 21, e assim successivamente um dia mais por cada dia de demora á partida de Portugal; os que forem nos dias 16, 17 ou 18 poderão conservar-se em Madrid até o dia 31.

NOTAS DE VIAGEM

XIII

Munich a Leipzig

Antes de deixar a capital bavara, deixem-me recordar uma bella commodidade para os viajantes, peculiar de algumas cidades allemãs (excepto Berlim) que seria excellente se adoptasse por cá.

Em cada uma d'essas cidades se publica um ou mais guias do viajante, com bellos mappas a côres, numerosas gravuras e descripção de todos os monumentos, edificios notaveis, repartições publicas; horas em que se vêem os museus, preços dos carros e vapores, e todos os esclarecimentos uteis aos visitantes.

Estes guias são feitos por subscripção entre os principaes hoteis, cervejarias e outros estabelecimentos, e por elles dados gratis aos frequentadores.

Imagina-se bem quanta vantagem d'esta publicidade resulta aos vulgarizadores d'estes livrinhos que tão atrahentes são, que o viajante lhes segue os conselhos e por vezes demora a sua partida para não deixar de vêr

mais alguma coisa que as noticias do Baedeker, por mais que muito minuciosas, não lhe põem em evidencia. Já existe na peninsula uma coisa parecida, em Sevilha, por occasião da semana santa.

Quando se adoptará em Lisboa, Porto, Coimbra este bello systema de reclamo, tão facil e tão util, tanto mais que não abundam por cá mappas e guias das nossas cidades?

De Munich para o Hannover, cidade que me resolvei a visitar pelo conhecimento prévio que tinha das suas bellezas e pelo seu notavel serviço de carros electricos, com accumuladores, indo-se por Nüremberg e Saxe-Coburgo, o trajecto é mais demorado, e quem só quer viajar de dia tem que estacionar a noite em Eisenach; indo por Regensburg pôde-se ir ficar a Leipzig que é cidade muito mais para ver, o trajecto é mais curto e mais rapido.

Perde-se de vêr a floresta de Thüringen, mas lucra-se vendo a bella capital da livraria allemã.

O caminho não offerece particularidade notavel, não sendo alguns viaductos e pontes, salvo a de 710 metros sobre o Danubio, que é importante pela sua extensão, e que ao viajante que segue este caminho pela primeira vez dá a novidade de poder travar conhecimento com o grande colosso fluvial do norte.

Nem sequer, ao passar em Altenburg, vi os trajos das mulheres que o Baedeker classifica de grutesco e quasi indecente.

Pois não foi á falta de olhar de um e outro lado da carruagem.

Mas o notavel é o comboio que nos leva, um rapido que em 8 horas e 16 minutos transpõe os 478 kilometros que separam Munich de Leipzig, ou uma velocidade de 58 kilometros que nalguns pontos atinge 70 kilometros e mais.

O comboio é todo composto de grandes carruagens de 24 metros sobre carretos de quatro rodas, ligadas por meio de folle e divididas ao centro, metade para a 1.ª, metade para a 2.ª classe. As plataformas são fechadas e junto d'ellas ha um commodo toilette, urinol e W. C. tudo mantido no mais escrupuloso acio.

Cada compartimento de 1.ª classe é para 4 passageiros e os de 2.ª para 6.

Os passageiros que vão junto á vidraça teem deante de si uma mesa de levantar ou recolher, como nas carruagens *sleeping-cars*; para os que tomam logar ao centro ou do lado do corredor, ha neste, fóra da porta de cada compartimento, mesas que se desdobram para seu serviço.

Em cada logar ha, acima do encosto, uma campainha electrica para chamar a criada, que vae uma em cada vehiculo, sempre de panno e espanador na mão, e que sempre que vê poeira nas mesas, nos encostos ou nos vidros, ou cinza nos cinzeiros, pede licença para entrar nos compartimentos e limpa tudo escrupulosamente.

No lavatorio ha tambem sempre toalha lavada com sabonete, e fartura d'agua.

Se o passageiro quer, em transito, qualquer bebida ou comida, não tem mais que, por meio da campainha, chamar o criado do restaurante, que lhe prepara a mesa e o serve.

O almoço é servido no restaurante, uma carruagem modesta, interiormente em madeira clara. Custa 3 marcos e a comida é razoavel. Outra novidade que tem este comboio é os logares serem marcados. O bilhete tem um espaço com o numero em branco, e sobre a parede de encosto ha um numero em cada logar.

No corredor, á porta de cada compartimento ha um quadro com o duplo dos espaços da quantidade de logares do compartimento, tendo cada dois espaços

uma placa movel, com o numero, que se transfere de um a outro espaço segundo os logares são vagos ou occupados.

Logo que o comboio parte apresentam-se nada menos de tres revisores!

Parece-mé pessoal de mais, especialmente sendo um d'estes, o chefe, o mais graduado a julgar pelos numerosos galões no bonet e na farda, e por dar muitas ordens e nada mais fazer, um barrigudo sujeito que mesmo de lado toma toda a largura do corredor.

Os outros dois teem que andar em seguimento d'elle, porque indo o gordo Falstaff no corredor não ha espaço para mais nada.

Dos dois empregados subalternos, um toma os bilhetes, pergunta aos passageiros, se os vê de pé ou se ha logares disponiveis no compartimento, em que logares vão, e inscreve no bilhete o numero do logar.

Depois vae á tal taboleta da porta e por meio de chave faz passar da columna esquerda em que estão verticalmente alinhadas, para a direita, as placas com os numeros dos logares tomados. Num espaço a seguir escreve, a giz, o destino dos bilhetes.

O terceiro revisor cobra a sobretaxa que na Allemanha se paga pela viagem em comboios rapidos.

Outras notas tomei d'esta viagem; a grandiosidade das principaes estações e a vastidão mesmo das de pequena importancia.

Os chefes de estação todos de luva branca. O signal de paragem de côr vermelha não se usa, sendo substituida pela verde, tanto em discos como em passagem de nivel.

Tambem notei que os nomes das estações são bem pouco visiveis.

A construcção da linha é tão solida e o material tão bom, que, mesmo de pé, se pôde ler ou escrever, não havendo o menor solavanco.

Finalmente é esta das viagens mais commodas que, como passageiro ordinario, tenho feito.

## Melhoramentos de Lisboa

### V

#### Habitadores das ruas

Parecerá talvez exagerado o que vamos notar como melhoramento a introduzir na nossa capital; mas deve-se attender a que estes artigos, no seu conjunto, significam a indicação de uma série de melhoramentos de que Lisboa precisa e, realizados que fossem uns — os que já deixámos citados e outros que iremos lembrando —, os outros se justificariam, para completar a obra de saneamento, de limpeza, de bom aspecto da nossa cidade, que não tem razão alguma para não figurar, nesses pontos, ao lado das principaes capitais europeas.

Ha-de notar quem tiver a paciencia de nos dar attenção, que nestas ideias não se trata de custosas obras de transformação, de luxuosos edificios, de sumptuosos parques. São antes melhoramentos que só dependem de acção persistente, de iniciativa, de prudente estudo, de regulamentação, de disciplina.

Nada mais, que bem sabemos que os cofres municipaes estão falhos de recursos e o orçamento da camara eivado do vicio emprego-mania que affecta todos os nossos serviços publicos.

Nestas providencias que reclamamos, chegar-se-hia mesmo, ao contrario, a tirar alguma receita que, bem applicada, poderia servir para occorrer a outras pe-

quenas despesas novas, que a adopção d'algumas das nossas ideias poderia originar.

Uma pequena campanha se levantou agora na imprensa por causa da quantidade de rapazes que enxameiam em certas ruas e certos bairros mais pobres, e trasbordam mesmo para outras ruas menos retiradas, fazendo da via publica campo das suas correrias, luctas, folguedos e incommodando os transeuntes.

Remediar isto não é attribuição da camara, mas da policia, e até do governo, com uma lei bem apertada do ensino obrigatorio.

E fóra das horas lectivas ha a officina, a bibliotheca publica municipal, para entreter o tempo; não é cambalhoteando ou intromettendo-se com os vian-dantes que rapazes adquirem ou desenvolvem a educação.

Mas outros grupos ha de habitadores das ruas, que, esses, estando sob a alçada do governo civil, não devem deixar de estar sujeitos a regulamentos menos tolerantes do que uma simples licença.

Os moços de fretes, por exemplo.

Uma colonia enorme de filhos da Galliza vem para a nossa capital ganhar a vida trabalhando honestamente, fazendo recados, fretes, prestando serviços ordinarios, que tudo lhes serve para conquistar os parcos vintens da remuneração.

São, com raras excepções, honrados, e muitos d'elles se tornam sympathicos pela sua humildade e amor ao trabalho.

Tambem, modestos nas suas aspirações, contentam-se com a mais parca paga dos seus serviços.

Não ha parte alguma a não ser na Africa, onde estes trabalhos se paguem por tão infimo preço; onde ha tabella official de moços de fretes ella é mais elevada do que os preços que regulam em Lisboa; onde não a ha, as exigencias são elevadissimas.

Mas, se nos compadecemos d'esses pobres operarios das ruas, não devemos, por isso, consentir que elles se conservem na via publica em estado nada apresentavel, como succede em Lisboa.

Fatos variados, rotos, velhos, remendados, sujos; por vezes em mangas de camisa e até de camisola, não são trajos proprios para se consentir que esses trabalhadores estacionem, em grupos, nas ruas principaes.

Nada custa obrigar-os a envergar uma simples blusa escura, de um typo uniforme escolhido pela policia ou pela camara.

No verão esta simples cobertura da camisa não produziria calor que os incomodasse; no inverno encobriria quantos abafos quizessem vestir sob ella.

Um bonet com um distinctivo especial, que bom seria que fosse bem visivel, indicaria ao forasteiro o mister d'esses servidores.

Na Suissa, na Allemanha, o bonet é encarnado vivo. Aqui, já estamos a vêr como essa côr serviria de alvo para os gracejos do espirito indigena. Mas poderia ser azul, preto, verde, de qualquer côr, com tanto que fosse igual.

Outros habitadores temos agora nas ruas, apresentando um espectaculo de quasi miseria.

A companhia Carris de ferro empregou os seus sotas em guardas d'agulhas, desde que os dispensou do antigo mister.

Mas affirmando, até nisso, o seu desprezo pela cidade, emquanto que o pessoal dos carros recebeu fardamento elegante, os miseros rapazes foram mandados para os pontos de bifurcação, sujos, andrajosos, com o velho fato que tinham ou com o que lhe dão por esmola.

E elles ahi estão, nas ruas, nas praças, estacionando, calçado roto deixando vêr os pés sem meias, camisa

esfarrapada mostrando as carnes; na mão um trapo vermelho pregado num pau sujo e uma alavanca para manobrar as agulhas.

Para descançar tem já improvisado bancos de qualquer velho caixote que lhes dão; para entreter os ocios vão esburacando as ruas, os passeios, com a alavanca; para recrear o espirito vão-se constituindo centro de cavaqueira de outros rapazes, com os quaes discutem ou brincam nos intervallos da passagem dos carros.

Não terá a camara meio de levar — por bons modos — a companhia Carris a dar a estes infelizes um fato simples, igual e decente, e um banco de madeira pintada para descanço?

Ahi fica o requerimento — simples pedido que fazemos, para que se pense em tirar das nossas ruas tudo quanto seja incommodo ou sujo ou de mau aspecto.

E' d'este conjunto de pequenos cuidados d'acção que resulta a boa apparencia de uma cidade moderna; tambem isto constitue prova de civilização.

## Mirandella a Bragança

Realizou-se hoje, no Ministerio das Obras Publicas, a abertura das propostas ao concurso para a construção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança. Presidiu ao acto o sr. engenheiro Silvestre Pereira da Silva, director geral das Obras Publicas.

Os concorrentes foram: a casa Zagury, que propoz a base de 25.335.000 réis como custo kilometrico em relação ao qual o Governo garantirá o juro de 4 1/2 %; e o sr. João da Cruz, que fôra o unico concorrente no primeiro concurso, fixando então a base de 26.880.000 réis, e agora a reduziu a 25.020.000 réis.

Congratulamo-nos com o Governo por ter chegado a um resultado tão satisfactorio, pois não só a construção da nova linha será adjudicada a quem offerece excellentes garantias da sua execução, mas ainda o Estado, accedendo tal proposta, economiza o juro da differença entre a base primitiva e a actual, ou seja 4 1/2 % sobre 960.000 réis por anno e kilometro.

## PARTE FINANCEIRA

### O Convenio

A importancia d'este documento que foi hontem, 14, apresentado nas camaras, obriga-nos a inserir-o na integra e a resumir, por isso, ao strictamente indispensavel no nosso *Boletim Financeiro*.

Tambem a magnitude do assumpto não nos permite emitir desde já opinião sobre esta negociação que sem duvida foi levada a termo nas condições mais favoraveis que se poderam obter e com o acrisolado patriotismo que caracteriza o seu negociador, o que não quer dizer, — *à priori* — que estas condições sejam de molde a encher-nos de jubilo, antes, á simples leitura, se nos afirmaram um grave problema a resolver, tanto mais grave quanto pouco confiamos que haja bastante juizo para cumprir tão enormes compromissos.

A discussão que vae encetar-se, no parlamento e na imprensa, esclarecerá o assumpto e nos dirá até que ponto podemos levar o sacrificio do accete de uma letra d'esta importancia sacada á vista sobre os nossos depauperados recursos.

#### Bases que fazem parte integrante da lei

I — A divida publica externa, a que se refere o art. 1.º da presente lei, será convertida em titulos do typo unico de juro de 3 por cento, amortizaveis em 108 semestres e formando tres séries:

1.ª série: correspondente ao 3 por cento, amortizavel pelo valor nominal dos novos titulos, o qual será o valor nominal actual reduzido á metade.

2.ª série: correspondente ao 4 por cento, amortizavel pelo valor nominal dos novos titulos accrescido de 1/4, sendo esse valor nominal o valor nominal actual reduzido de 1/3, e pagando-se juro sómente sobre este valor nominal assim reduzido.

3.ª série: correspondente ao 4 1/2 por cento, amortizavel pelo valor nominal actual, e emitida nas condições seguintes:

a) em titulos com juro de 3 por cento, e de capital nominal correspondente a 3/4 do capital nominal actual;

b) em titulos especies, de capital nominal correspondente ao quarto restante do capital nominal actual, titulos sem juro e sem nenhuma outra vantagem especial, tendo a mesma numeração que os titulos de que trata a alinea anterior e amortizaveis conjunctamente com estes titulos.

§ 1.º A amortização dos titulos da 1.ª e 2.ª séries poderá ser feita por sorteio ou por compra no mercado, á escolha do governo.

§ 2.º A amortização dos titulos da 3.ª serie será feita exclusivamente por sorteio, conforme as respectivas tabellas de amortização.

II — Para garantia do integral cumprimento dos encargos que resultam das disposições da base precedente, fica expressamente determinado o seguinte: que vigorará até completa amortização dos titulos que forem convertidos, nos termos da referida base:

1.º O governo applicará especialmente e de preferencia ao serviço da divida externa, representada por aquellos titulos, os rendimentos aduaneiros do continente do reino, na Europa, exceptuando os dos tabacos e cereaes;

2.º Os thesoureiros das alfandegas entregarão todos os dias á Junta do Credito Publico quantia sufficiente para perfazer a trigesima parte, em ouro, do total necessario para os encargos annuaes (juro e amortização) da divida externa actual que fôr convertida, nos termos d'esta lei, e para as despesas do serviço da mesma divida;

3.º No caso em que as receitas aduaneiras d'um dia sejam inferiores á quantia necessaria, o deficit será preenchido com as receitas do dia ou dias seguintes;

4.º Logo que, no decurso d'um semestre, a Junta do Credito Publico tiver recebido quantia igual á metade, em ouro, da ne, cessaria para os encargos annuaes (juro e amortização) da referida divida externa actual que fôr convertida nos termos d'esta lei e para as despesas do respectivo serviço, cessarão, nesse semestre, quaesquer entregas dos thesoureiros das alfandegas á Junta do Credito Publico, recomendoando só no semestre seguinte;

5.º Se por qualquer circumstancia imprevista, as entregas feitas na Junta do Credito Publico, durante qualquer semestre, não tiverem preenchido a metade da quantia total, em ouro, necessaria para os encargos annuaes da divida de que trata esta lei, o governo preencherá o deficit pelas demais receitas e rendimentos do thesour portuguez;

6.º A Junta do Credito Publico deverá transferir todos os quinze dias, pelo menos, para os estabelecimentos encarregados do serviço da divida publica portugueza, em paizes estrangeiros, as quantias que tiver em cofre, a fim de que o annuncio do pagamento dos coupons se faça quinze dias antes dos seus respectivos vencimentos e a amortização dos titulos seja effectuada pontualmente.

§ unico. Fica, porém, declarado, para todos os effectos, que as disposições contidas nesta base de modo algum affectarão ou poderão prejudicar a autonomia financeira, economica e administrativa da nação portugueza.

III — São mantidas, e vigorarão pelo mesmo periodo fixado na base anterior, as disposições dos decretos de 14 de agosto de 1893 e 8 de outubro de 1903, que regulam a constituição, funções e attribuições da actual Junta do Credito Publico.

IV — Em execução e para os effectos da base I d'esta lei, cessarão, a datar de 1 de julho de 1902, inclusivé, a participação da divida externa nos rendimentos aduaneiros e a eventual vantagem que pudesse resultar da diminuição do premio de ouro abaixo de 22 por cento, estabelecidas pelos §§ 1.º e 2.º do artigo 1.º da lei de 20 de maio de 1893.

V — Feita, nos termos da presente lei, a definitiva regularização da divida externa portugueza, nenhuma vantagem poderá ser de futuro concedida aos titulos de qualquer das tres séries, a que se refere a base I, que se não torne extensiva ás demais.

VI — Fica o governo auctorizado:

1.º A resgatar, por importancia não superior a 10 por cento do seu valor nominal, os certificados emitidos como representação da parte não paga dos quatro coupons vencidos no periodo decorrido desde a publicação do decreto de 13 de junho de 1892 até a publicação da lei de 20 de maio de 1893 (1 de julho e 1 de outubro de 1892, 1 de janeiro e 1 de abril de 1893), e a satisfazer a importancia do sello dos novos titulos;

2.º A fazer as demais despesas necessarias para effectuar a conversão, nos termos d'estas bases, não devendo, porém, exceder 1/3 por cento do valor nominal dos titulos a converter.

## CARTEIRA DÓS ACCIONISTAS

## Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de março de 1902

| Activo                                   |                    |
|--|--------------------|
| Capital empregado:                       |                    |
| Construção até Guimarães.....            | 827.808,639        |
| Prolongamento até Fafe.....              | 22.305,597         |
| Materias em deposito.....                | 27.291,868         |
| Devedores diversos.....                  | 26.238,469         |
| Exploração. Despesas geraes de 1902..... | 7.126,308          |
| Exploração. Despesas geraes de 1901..... | 28.896,743         |
| Gerencia (despesas da sede) de 1902..... | 693,295            |
| Gerencia (despesas da sede) de 1901..... | 2.799,006          |
| Conta de juros de 1902.....              | 722,723            |
| Conta de juros de 1901.....              | 27.883,895         |
| Dividendo de 1901.....                   | 17.844,000         |
| Dinheiro em deposito.....                | 5.500,000          |
| Caixa.....                               | 246,613            |
|  | <b>995.347,756</b> |
| Passivo                                  |                    |
| Capital:                                 |                    |
| Accões.....                              | 300.000,000        |
| Obrigações.....                          | 537.030,000        |
| Accionistas seus creditos.....           | 115,500            |
| Depositos e fianças.....                 | 1.427,093          |
| Contas em liquidação.....                | 7.350,220          |
| Exploração, receita geral de 1902.....   | 23.450,480         |
| Exploração, receita geral de 1901.....   | 98.675,874         |
| Dividendos a pagar.....                  | 906,000            |
| Juros de obrigações a pagar.....         | 529,120            |
| Retenções geraes.....                    | 11.939,437         |
| Fundo de amortização.....                | 2.970,000          |
| Fundo de reserva.....                    | 8.000,000          |
| Lucros e perdas.....                     | 9.954,032          |
|  | <b>995.347,756</b> |

Porto, 10 de abril de 1902. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Veloso*.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Avril 1902.

Si notre place a fait preuve de fermeté, les transactions depuis quelque temps sont devenues un peu moins actives: personne ne veut se lancer dans des opérations comportant des capitaux importants ou des délais un peu longs, avant d'être assuré du rétablissement de la tranquillité dans l'Afrique du Sud: les événements de ces temps derniers paraissent en être cependant les indices précurseurs.

La mise en liberté de Methuen par le général Delarey a grossi même parmi les enfants d'Albion les partisans de la cause boer ou a touché tout au moins les ennemis les plus acharnés.

Un événement plutôt favorable à l'apaisement général est encore la disparition de Cecil Rhodes dont les conceptions hasardeuses ont été la cause de la guerre qui ruine depuis plus de deux ans l'Afrique du Sud.

Il suffirait que ce nuage de la guerre du Transvaal soit dissipé pour qu'une reprise générale éclate soudainement.

Le marché des mines, influencé d'un jour à l'autre par cette grave question, se raffermira bien vite et ne tardera pas à regagner le terrain perdu.

La situation de place paraît bien nette, car les positions sont de peu d'importance, et la spéculation très disposée à partir de l'avant.

Mais ces facteurs favorables ne produiront leur effet qu'aussitôt après cette solution. En clôture, il est plus que jamais question de négociation de paix: on commente favorablement les dernières nouvelles, et le public financier se montre confiant dans l'issue des négociations qui se poursuivent.

Le marché de nos fonds nationaux reste ferme, mais calme. L'Extérieure Espagnole atteint 79 frs., regagnant ainsi la plus grande partie de son coupon trimestriel.

La Rente Portugaise bien tenue, dans l'espoir que l'arrangement avec les créanciers aboutira.

Fonds Russes et Ottomans, fermes. Les Argentins un peu plus lourds par suite de la hausse du change et des dépenses maritimes dans lesquelles s'engage le gouvernement argentin.

Les Rentes Brésiliennes et les obligations provinciales font preuve de grande fermeté.

Les Métaux continuent à présenter le plus grand calme, et les cours se maintiennent sans grande oscillation à l'exception du

cuivre qui, toujours travaillé par la spéculation, perd presque  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{3}{4}$  z.

Le Rio faiblit à 1.120 frs.

La Tharsis tombe à 150 frs. dès la nouvelle de son dividende de 10 frs., alors que l'on escomptait un coupon de 12,50 frs.

En présence de la diminution constante de la production dans certaines parties du domaine minier, le conseil a poussé activement la recherche de nouvelles mines. Dès à présent il a procédé à l'acquisition d'une mine de cuivre en Norvège: toutefois on ne peut encore évaluer exactement l'appoint qu'apportera cette acquisition; il faut attendre que les travaux de développement, qui dureront sans doute une partie de l'année 1902, soient terminés.

Le Cape s'inscrit à 125 frs.

Le zinc métal ne s'éloigne guère des environs de 17  $\frac{1}{2}$ .

Le *Vieille-Montagne* vaut 555 frs., la *Silésie*, 1.210 frs. et l'*Asturienne des Mines* 4.850 frs.

Le syndicat des producteurs de zinc, que l'on supposait un moment définitivement fermé, na pu se constituer, étant donné le refus de certaines mines d'entrer dans le cartel. Néanmoins, le nombre des dissidents étant peu élevé, on espère arriver à les convaincre.

Dans les chemins de fer Français peu de changements à constater.

Le Métropolitain revient à 582 frs.; l'animation est bien moins grande que précédemment, maintenant qu'on connaît le chiffre du dividende fixé définitivement à 15 frs.; les bénéfices de 1901 se sont élevés à 1.940.000 frs.

Dans le marché des chemins étrangers, le groupe espagnol a fait preuve d'activité.

Les obligations des Portugais progressent sur toute la ligne. Les recettes du 26 mars au 1<sup>er</sup> avril sont en augmentation de 28.239 frs.

Dans les valeurs industrielles, le Suez se maintient facilement autour de 4.000 frs.

Les titres du Panama se retrouvent sans variations.

Les *Voitures à Paris* finissent à 256 frs. L'assemblée des actionnaires vient d'être convoquée pour le 28 avril.

Le *Bec Auer* passe à 435 frs. Le dernier exercice se solde par un bénéfice de 1.141.000 frs., ce qui permettra de fixer la distribution du dividende à 35 frs. par action.

Dans le compartiment métallurgique russe l'attention du public s'éloigne de plus en plus de ces valeurs; il faut attendre la fin de la crise russe avant d'espérer trouver un renouveau d'activité.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1902.

Foi o seguinte o movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado.—Operações muito regulares em inscrições que ficam a 39,65 assentamento e 39,70 coupon. Em outros papéis menor movimento, com excepção das obrigações de 1888 4  $\frac{1}{2}$  %, onde alguma coisa se fez a 57,800 assentamento, e 57,400 coupon.

Acções de Bancos e Companhias.—Procuradas as do Banco de Portugal, que se firmam a 149,000. Falta de vendedores para as do Banco Commercial e Lisboa & Açores, que ficam a 137,500 e 125,300 respectivamente.

As acções dos Tabacos tiveram a influencia da bolsa de Paris, subindo de 143,000 para 144,800 com muito regulares operações.

Obrigações do Credito Predial.—Pouco de effectuado. As cotações ficam: predias 6 % 95,000, 5 % 93,000 e 4  $\frac{1}{2}$  % 91,000.

Empresas africanas.—As acções da Companhia de Moçambique foram d'esta vez menos procuradas, realizando-se algumas operações a 11,300 e 11,350. As da Zambesia, essas foram mais felizes, tendo-se effectuado boas transacções entre 4,500 e 4,800. Em obrigações «Atravez d'Africa» quasi nada se fez, ficando este papel a 85,500.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

|                     | Dinheiro          | Papel              |                                   |                 |
|---------------------|-------------------|--------------------|-----------------------------------|-----------------|
| Londres 90 d/v ..   | 41 $\frac{7}{8}$  | 41 $\frac{13}{16}$ | Desconto no Banco de Portugal.... | 5 $\frac{1}{2}$ |
| " cheque ..         | 41 $\frac{1}{2}$  | 41 $\frac{3}{8}$   | No mercado.....                   | 6 %             |
| Paris 90 d/v.....   | 688               | 690                | Agio Buenos Ayres.....            | —               |
| " cheque....        | 692               | 694                | Cambio do Brazil.                 | 12              |
| Berlin 90 d/v.....  | 276               | 278                | Premio da libra...                | 1,200           |
| " cheque....        | 281               | 282                |                                   | e               |
| Frankfort 90 d/v .. | 276 $\frac{1}{2}$ | 278 $\frac{1}{2}$  |                                   |                 |
| " cheque....        | 281 $\frac{1}{2}$ | 282 $\frac{1}{2}$  |                                   |                 |
| Madrid cheque ...   | 840               | 850                |                                   |                 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS                          |  | ABRIL   |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |   |
|---------------------------------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
|                                 |  | 1       | 2       | 3       | 4       | 5       | 7       | 8       | 9       | 10      | 11      | 12      | 14      | 15      | — |
| Lisboa: Inscricões de assent.   |  | 39,90   | —       | 39,80   | 39,80   | —       | 39,49   | 39,55   | 39,65   | 39,65   | 39,65   | 39,65   | 39,65   | 39,65   | — |
| » coupon                        |  | 39,90   | —       | 39,80   | —       | —       | 39,50   | 39,65   | 39,70   | 39,70   | 39,70   | 39,70   | 39,70   | 39,70   | — |
| Obrig. 4% 1888 .....            |  | 22.000  | 21.900  | 21.950  | 21.900  | —       | —       | 21.800  | 21.900  | 21.900  | —       | —       | 21.850  | 21.850  | — |
| » 4% 1890 assent. ....          |  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | — |
| » 4% 1890 coupon. ....          |  | —       | —       | —       | —       | 49.800  | 49.800  | —       | 49.700  | —       | —       | —       | 49.700  | —       | — |
| » 4 1/2% assent. ....           |  | 59.500  | —       | 57.700  | —       | 58.800  | 58.300  | —       | 57.800  | —       | 57.800  | —       | 57.300  | 57.800  | — |
| » 4 1/2% coup. int. ....        |  | 59.000  | 57.600  | 57.800  | 57.800  | —       | 57.600  | —       | 57.400  | 57.400  | 57.400  | 57.400  | —       | —       | — |
| » 4 1/2% externo. ....          |  | —       | —       | 50.000  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | — |
| » Tabacos coupon ....           |  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | — |
| Açções B. de Portugal. ....     |  | 149.000 | 149.150 | 149.150 | —       | 148.800 | 148.800 | 149.000 | —       | 149.000 | —       | 149.000 | 149.000 | 149.000 | — |
| » Commercial. ....              |  | —       | —       | —       | —       | 137.000 | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | — |
| » N. Ultramarino. ....          |  | —       | 120.500 | —       | 120.000 | 120.000 | —       | —       | —       | 119.500 | 119.500 | —       | 119.000 | 119.000 | — |
| » Lisboa & Açores               |  | 125.000 | 125.100 | 125.100 | 125.100 | 125.000 | 125.000 | —       | —       | 125.300 | 125.300 | —       | 125.500 | 125.500 | — |
| » Tabacos coupon. ....          |  | 143.000 | 143.000 | 143.500 | 143.500 | 144.000 | 144.300 | 144.500 | 144.600 | 144.800 | 144.800 | 145.000 | 145.000 | 145.500 | — |
| » Comp. Phosphoros. ....        |  | 79.000  | —       | 78.900  | —       | 73.600  | —       | 72.500  | 72.500  | 72.600  | 72.800  | 73.700  | 74.500  | 75.100  | — |
| » Real. ....                    |  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | — |
| Obrig. predias 6% .....         |  | —       | 95.150  | 95.150  | 95.000  | 95.000  | 95.150  | —       | —       | —       | 95.000  | —       | 95.150  | 95.000  | — |
| » 5% .....                      |  | —       | 93.350  | 93.200  | 93.150  | 94.500  | —       | —       | 93.100  | —       | 93.000  | 93.000  | —       | 93.000  | — |
| » Comp. Phosphoros. ....        |  | 92.500  | 92.500  | —       | —       | —       | 92.500  | —       | 92.400  | 92.400  | —       | —       | 92.500  | —       | — |
| » C. Real 3% 1.º grau           |  | —       | 81.000  | —       | —       | 80.500  | —       | —       | 80.000  | —       | —       | 79.800  | 72.500  | —       | — |
| » 3% 2.º grau                   |  | 23.950  | 24.200  | —       | 24.700  | 24.600  | 24.500  | 24.500  | —       | 24.400  | —       | 24.400  | 24.400  | —       | — |
| » C. Nacional. ....             |  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 58.500  | —       | —       | 58.500  | —       | —       | — |
| » Atravez Africa. ....          |  | 85.000  | 85.000  | 84.800  | 84.800  | 84.900  | —       | —       | —       | 85.100  | 85.500  | 87.500  | 88.500  | 88.500  | — |
| Paris: 3% portuguez .....       |  | 29      | 29,10   | 28,97   | 28,95   | 29      | 28,92   | 28,90   | 28,95   | 28,95   | 28,95   | 28,90   | 28,87   | —       | — |
| Açções Comp. Real. ....         |  | 75      | 76      | 76      | 75      | 73      | 73      | —       | —       | —       | 73      | —       | 72,75   | —       | — |
| » Madrid Caceres. ....          |  | —       | 32,50   | 32,50   | 34      | 34,75   | —       | 34      | —       | 32,25   | —       | 32      | —       | —       | — |
| » Norte de Hespanha. ....       |  | 187     | 188     | 184,50  | 192     | 193     | 196     | 195     | 194     | 190     | 191     | —       | —       | —       | — |
| » Madrid Zaragoza. ....         |  | 273     | 275     | 274,50  | 282     | 283     | 288     | 284     | 284     | 282     | 281     | —       | —       | —       | — |
| » Andaluzes. ....               |  | 198     | 202     | 203     | 208     | 210     | 219     | 217     | 220     | 212     | 212     | —       | —       | —       | — |
| Obrig. Comp. Real. 1.º grau.    |  | 347     | —       | 347     | —       | 347     | 348,75  | 348,75  | 349     | 349     | 349     | 349     | 350     | —       | — |
| » 2.º grau. ....                |  | 108     | 110     | 109     | 109,75  | 110,50  | 109     | 109     | 109     | 109     | 108,50  | 108     | 108     | 107     | — |
| » C. Beira Alta. ....           |  | 78,75   | 79,75   | 79,50   | 78      | 78      | 78      | 78      | 78      | 77,50   | —       | —       | —       | —       | — |
| » Madrid Caceres. ....          |  | —       | 90,25   | 90,50   | 91,50   | 93      | 92,75   | 92,75   | 89      | 92,75   | 9,1     | 89,75   | 92      | —       | — |
| » N. Hesp. (1.º hyp.). ....     |  | 305,25  | 307     | 308     | 307     | 302,75  | 306,60  | 306,60  | 305     | 306,50  | 305     | —       | —       | —       | — |
| Londres: 3% portuguez. ....     |  | 28,50   | 28,50   | 28,56   | 28,50   | 28,50   | 28,50   | 28,43   | 28,37   | 28,43   | 28,50   | 28,50   | 28,37   | 28,37   | — |
| Obrig. Atravez Africa. ....     |  | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | — |
| Amsterdam: Atravez Africa. .... |  | 71,93   | 72      | 72      | 72      | 72      | 72,88   | 73      | 73      | 73      | 73      | 73      | 73      | 73      | — |
| Bruxellas: Atravez Africa. .... |  | 73      | 73,50   | 73,50   | 72      | 72      | 72      | 72      | 73      | 73      | 73      | 73      | 73      | 73      | — |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhas                       | Periodo de exploração | 1902     |            |             |          | 1901       |         | Totaes desde 1 de janeiro |             | Diferença a favor de |           |
|------------------------------|-----------------------|----------|------------|-------------|----------|------------|---------|---------------------------|-------------|----------------------|-----------|
|                              |                       | Mil.     | Totaes     | Kilom. Kil. | Totaes   | Kilom.     | 1902    | 1901                      | 1902        | 1901                 |           |
|                              |                       |          |            |             |          |            | Réis    | Réis                      | Réis        | Réis                 |           |
| COMPANHIA REAL               | 19 25 M.º             | 698      | 65.620.000 | 94.545      | 698      | 64.908.193 | 93.662  | 834.588.000               | 839.491.401 | —                    | 4.903.401 |
|                              | 26 1 Ab.              | —        | 69.725.000 | 100.613     | —        | 65.596.339 | 94.656  | 904.313.000               | 905.087.740 | —                    | 774.740   |
|                              | 19 25 M.º             | 380      | 10.467.000 | 27.544      | 380      | 8.976.807  | 23.623  | 118.898.000               | 117.878.599 | 1.019.401            | —         |
|                              | 26 1 Ab.              | —        | 10.190.000 | 26.315      | —        | 9.235.661  | 24.304  | 129.088.000               | 127.114.260 | 1.973.740            | —         |
| Sul e Sueste                 | 19 25 Fev.            | 494      | 22.318.435 | 45.178      | 488      | 13.852.515 | 28.386  | 174.012.035               | 144.814.811 | 29.197.224           | —         |
|                              | 26 4 M.º              | —        | 20.127.245 | 40.743      | —        | 16.531.845 | 33.876  | 194.139.290               | 161.346.656 | 32.792.634           | —         |
| Minho e Douro                | 19 25 Fev.            | 353      | 20.332.593 | 57.599      | 353      | 18.723.283 | 53.040  | 176.796.566               | 173.229.045 | 3.567.521            | —         |
|                              | 26 1 M.º              | —        | 18.884.964 | 53.498      | —        | 21.637.148 | 61.295  | 195.681.530               | 194.866.193 | 815.337              | —         |
| Beira Alta                   | 26 4 M.º              | 253      | 6.322.011  | 24.988      | 253      | 7.866.370  | 31.092  | 53.762.590                | 55.354.655  | —                    | 1.592.065 |
|                              | 5 11 »                | —        | 5.700.655  | 22.532      | —        | 5.459.358  | 21.578  | 59.463.245                | 60.814.013  | —                    | 1.350.768 |
| Nacional—Mirandella e Vizeu. | 12 18 »               | —        | 7.245.396  | 28.637      | —        | 4.977.705  | 19.674  | 66.708.641                | 65.791.718  | 916.923              | —         |
|                              | 19 25 Fev.            | 105      | 1.427.634  | 13.596      | 105      | 1.101.511  | 10.490  | 10.956.083                | 11.102.559  | —                    | 146.476   |
| Guimarães                    | 26 4 M.º              | 34       | 1.185.210  | 34.859      | 34       | 1.252.844  | 36.848  | 11.948.555                | 11.868.343  | 80.212               | —         |
|                              | 5 11 »                | —        | 1.281.780  | 37.699      | —        | 1.276.720  | 37.550  | 13.230.336                | 13.146.063  | 85.272               | —         |
| Porto á P. e Famalicão       | 16 28 Fev.            | 64       | 4.009.603  | 62.650      | 64       | 2.908.863  | 45.450  | 17.643.963                | 14.921.255  | 2.722.708            | —         |
| Norte de Hespanha            | 11 17 M.º             | 3656 Pa. | 1.936.715  | 529         | 3656 Pa. | 1.785.039  | 488 Pa. | 19.751.281                | 19.578.249  | 173.032 Pa.          | —         |
|                              | 18 24 »               | —        | 1.922.206  | 525         | —        | 1.763.660  | 482     | 21.673.487                | 21.341.910  | 331.577              | —         |
| Madrid—Zaragoza—Alicante     | 25 31 »               | —        | 1.820.778  | 498         | —        | 1.764.008  | 482     | 23.494.266                | 23.105.918  | 388.348              | —         |
|                              | 19 25 M.º             | 3650     | 1.907.235  | 522         | 3650     | 1.554.795  | 425     | 20.878.475                | 19.903.422  | 975.053              | —         |
| Zafra a Huelva               | 26 1 Ab.              | —        | 1.876.619  | 514         | —        | 1.698.578  | 465     | 22.751.093                | 21.601.999  | 1.149.094            | —         |
|                              | 5 11 M.º              | 1067     | 365.870    | 342         | 1067     | 348.635    | 326     | 3.837.989                 | 3.651.219   | 186.770              | —         |
| Andaluzes                    | 12 18 »               | —        | 406.318    | 380         | —        | 335.872    | 314     | 4.244.307                 | 3.987.092   | 257.215              | —         |
|                              | 19 25 »               | —        | 406.712    | 381         | —        | 285.953    | 267     | 4.651.019                 | 4.273.045   | 377.974              | —         |
| Madrid—Caceres               | 12 18 »               | 429      | 72.776     | 169         | 429      | 66.478     | 154     | 742.739                   | 738.915     | 9.824                | —         |
|                              | 19 25 »               | —        | 74.788     | 174         | —        | 58.274     | 135     | 817.477                   | 791.192     | 26.285               | —         |
| Zafra a Huelva               | 26 1 Ab.              | —        | 76.653     | 178         | —        | 70.810     | 165     | 894.130                   | 862.002     | 32.128               | —         |
|                              | 19 25 M.º             | 180      | 36.215     | 201         | 180      | 25.138     | 139     | 434.554                   | 379.928     | 61.626               | —         |
| Zafra a Huelva               | 26 1 Ab.              | —        | 41.354     | 229         | —        | 26.145     | 145     | 475.908                   | 399.073     | 76.835               | —         |

## TRACÇÃO ELECTRICÁ

A companhia carris tem tido agora o seu mau quarto de hora. Graças a Deus, que não foi sem tempo — nem sem razão!

A administração vinha seguindo, na exploração do publico de Lisboa, o exemplo dos seus guarda-freios na velocidade dos carros. Dir-se-hia já que guarda-freios e administração andavam ao desalço a vêr qual desceria com maior rapidez á Rua do Alecrim ou qual descobriria um mais rapido meio de augmentar as receitas da companhia.

Neste furor, aconteceu que a administração, tendo feito concluir a toda a pressa a linha do Campo Pequeno, e tendo annuciado a inauguração d'essa nova linha para a primeira tarde de touros na presente epocha, houve uma corrente de enthusiasmo do publico para os pontos d'onde deviam largar os carros electricos para a praça de touros.

Mas qual não foi a surpresa, que a breve trecho se tornou em justa indignação, quando se viu que a companhia, passando por cima da condição 9.<sup>a</sup> do contracto de 27 de julho de 1892, como os seus carros passam pela rampa da rua do Alecrim — de escantilhão — estabelecera que quem quizesse logares reservados nesses carros pagaria a mais da passagem ordinaria 40 réis na ida e 60 réis na volta!

E d'esta vez, ao contrario do que já succedera tantas outras e com tantos outros abusos da companhia, não foi a companhia que levou a melhor. A indignação do publico echoou na commissão administrativa do municipio, e por tal modo, que a commissão não pôde fazer ainda uma vez ouvidos de mercador, e não teve outro remedio senão intimar a companhia a cumprir o disposto na clausula 9.<sup>a</sup> do seu contracto.

Já no domingo immediato não havia carros reservados para o Campo Pequeno!

Com este facto, e com muitos outros em que a companhia se vae tornando useira e vezeira, lembra-nos a anecdota d'aquelle criado que todos os dias mettia no rol das compras uma verba assim especificada: — A vêr se passa... tanto.

Um dia, porém, o patrão, ou a patrão ou quem lhe tomava as contas, fez reparo na verba, e repontou: — A vêr se passa?... E' boa! que despesa é esta?

E' o criado, sem se desconcertar, e sorrindo: — Sim senhor! E' o que ahi está... Era a vêr se passava... Mas hoje não passou! Paciencia.

A companhia carris tinha encontrado, com a tal historia dos carros reservados, uma maneira facil de augmentar de um tostão o custo da passagem de quem quizesse ir aos touros. Era a vêr se passava... Mas não passou. Ora paciencia!

## Empregados no Commercio de Lisboa

Tem estado em festa uma das mais prosperas associações de socorros mutuos de Lisboa, a Associação dos Empregados no Commercio, que no dia 12 do corrente mez celebrou o 30.<sup>o</sup> anniversario da sua fundação.

A existencia d'esta grande associação é hoje inquestionavelmente o melhor certificado que exhibe em abono da força da classe commercial da nossa praça. Ella tem sido honrada com as mais lisongueiras provas de

apreço, não só pelos poderes publicos, como pelas mais importantes instituções de previdencia nacionaes e estrangeiras.

Os socorros pecuniarios que ella presta em casos de doenca, inhabilidade ou desemprego, em relação á quota de 500 réis mensaes, representam um juro de grande capital, que o interessado em muitos casos não possui; por isso se pôde avaliar o lenitivo d'aquelles que, não tendo outra especie de recursos, a ella recorrem.

O relatório da gerencia d'esta Associação, no anno findo de 1901, é uma peça que por todos os motivos deve orgulhar a classe commercial. Da sua leitura nota-se o ardor com que se cimenta o progresso de tão util aggremação, e se defendem os interesses d'aquella classe.

Graças á boa vontade e esforços da Direcção, foram admittidos durante esta gerencia 301 novos associados.

E' d'este empenho incançavel e pertinaz, d'esta propaganda de toda a hora e de todo o instante — e não só da parte das gerencias senão tambem, e principalmente de cada um dos membros d'esta collectividade — que sem duvida depende a sua prosperidade e o seu futuro. Se a verdade da phrase — «parar é morrer» — está sobejamente consagrada e tanto mais radicada quanto mais custosa se torna a lucta pela vida individual ou collectiva, em especialidade alguma essas tres palavras, tão curtas e tão simples, se apresentam com uma dureza de ferro, tanto para medir, como em relação a esta associação que dispndia em 1894 com o subsidio de inhabilidade dêrca de 6:500.000 réis, e que hoje, apenas meia duzia de annos decorridos eleva esse mesmo subsidio a perto de 12:000.000 réis annuaes! E' de tal fórma frisante este pormenor, de tal maneira elle se nos impõe, que tal verdade, tão simplesmente exposta, será o mais eloquente apello dirigido aos empregados no commercio, para que sempre e constantemente concorram, para que, com novas propostas de socios, seja mantida e assegurada, mais e mais firmemente, a prosperidade e o largo futuro da prestantissima associação. E é necessarto e imprescindivel que isto seja sempre lembrado, aproveitando-se todos e quaesquer ensejos, toda e qualquer fórma de propaganda e de estímulos, para que se leve ao animo dos mais indifferentes e dos mais rebeldes a convicção de que, parallellos aos deveres materiaes estatuidos, lhes corre o dever moral, não menos respeitavel, de insuflarem sangue novo e novas energias no organismo d'esta associação de quasi meio seculo de existencia, na qual é indispensavel que o elemento novo equilibre a sua estabilidade.

Pelo que respeita aos resultados da gerencia finda, podêmos observar pelos mappas que acompanham o relatório da Direcção, que do anno passado transitou para este um saldo de 6:039.099 réis, inferior aos saldos escripturados durante os ultimos sete annos, ficando elevado a 222:105.305 réis o fundo de reserva compensador. Se a receita augmentou 2:120.645 réis, é certo que a despesa cresceu parallelamente em réis 2:187.860, para o que concorreu com 1:902.080 réis o que a mais se dispndeu com os varios subsidios, d'entre os quaes se destaca o de desemprego pelo acrescimo que soffreu de 515.200 réis em relação á ultima gerencia, acrescimo singularmente importante comparado o dispndio occasionado por este subsidio durante os ultimos quatro annos.

Sendo certo que a vida mais e mais difficil se vae tornando em cada dia — é essa uma razão mais para que tambem se persista, sem descanso, na propaganda já encetada ha annos, tendente a procurar conseguir

que aquellos dos socios da benemerita Associação que precisem de provêr qualquer logar vago nos seus estabelecimentos, se habituem a ella recorrer para tal fim, tendo assim ensejo de prestar um relevante e duplo serviço, exonerando a Associação de um encargo, e tirando de difficuldades alguém que não é inteiramente um estranho, por isso que, sendo seu consocio, alguns interesses tem em commum, algum laço de solidariedade os prende.

O patrimonio actual da Associação dos Empregados no Commercio de Lisboa é de 125 contos de réis effectivos, representado em titulos da divida publica, obrigações prediaes, e das classes inactivas, supprimentos municipaes, etc. Este patrimonio é a mais segura garantia dos fins da Associação, a qual concede aos seus associados consultas medicas e subsidios por inhabilidade, doença, desemprego, ares de campo, banhos mineaes, carceragem e funeral, nos seguintes termos: Por inhabilidade a pensão annual de 100000 a 151000 réis. Por doença em Lisboa, que o impossibilite absolutamente de exercer a sua profissão: Durante 30 dias, 500 réis por dia; de 31 a 60 dias, 350 réis; além de 60 dias, ou quando a doença, nos limites do 1.º e 2.º periodos, seja classificada chronica pelo facultativo da Associação, 280. Fóra da antiga area de Lisboa: Durante 60 dias, 400; de 60 dias em deante 280; além de 60 dias, ou quando a doença, nos limites do 1.º e 2.º periodos, seja classificada chronica pelo facultativo da Associação, 280; por ares do campo ou banhos mineaes, 60 dias em cada anno, 300; por desemprego (só em Lisboa), 300; por prisão, além do pagamento da carceragem e quarto, 200; por funeral, 20000.

A admissão de socios é exclusiva a commerciantes, industriaes, guarda-livros, caixeiros de escriptorio ou de balcão, despachantes, pharmaceuticos e seus ajudantes, corretores, etc. O limite de idade para admissão é dos 16 aos 35 annos.

A quota mensal é de 500 réis, e a joia varia segundo a idade do socio, de 2000 a 60000, e póde ser paga em 5 prestações mensaes, a saber:

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| De 16 aos 20 annos completos..... | 20000 réis |
| De 20 aos 25 annos completos..... | 30000 »    |
| De 25 aos 30 annos completos..... | 40000 »    |
| De 30 a 35 annos completos.....   | 60000 »    |

A Associação de Socorros Mutuos de Empregados no Commercio de Lisboa é, no seu genero, a mais prospera e desenvolvida do paiz. As suas escalas de subsidios, perfeitamente estabelecidas, garantem aos associados a permanencia effectiva dos seus direitos e ha sempre a maxima promptidão no pagamento de subsidios.

## Nova-York a S. Francisco sem paragem

Projecta-se fazer que os comboios que fazem serviço entre Nova York e S. Francisco percorram todo o trajecto sem uma só paragem, tomando os passageiros em marcha e deixando-os com segurança em varias estações intermédias; isto, segundo diz um collega americano, graças a uma notavel invenção do sr. John W. Jenkons, de Nova York.

Este projecto consiste nuns vagon d'uma fórma especial que estarão numa linha parallela á via ordinaria por onde o comboio passa.

Este, mesmo em andamento, toma o vagon e leva-o comsigo. Os viajantes que estão nesse vagon vão durante a marcha passando para o comboio, trocando-se com os que tem de ficar na estação seguinte, onde o

vagon movel é desligado automaticamente e fica antes do comboio tomar outro vagon como o primeiro. Alli os passageiros se apeiam á vontade.

Este systema abre um horizonte completamente novo aos processos de locomoção até hoje adoptados, permite a solução de numerosas difficuldades que se consideravam insuperaveis e prestaria enormes serviços ás cidades intermediarias por onde o comboio hoje passa sem parar.

O sr. Jenkons, que tem privilegio do seu systema, entrou em negociações com uma sociedade de caminhos de ferro para fazer uma experiencia definitiva.

Segundo elle affirma, o trajecto entre Nova York e S. Francisco será, assim, reduzida de cinco dias a cerca de 50 horas, se a sua invenção der bons resultados.

Mas é isso que resta ver. Tem havido tantas engenhosas invenções em materia de caminhos de ferro, que a pratica descobre serem utopias; que esta talvez seja uma d'ellas.

Na exposição de Paris vimos o modelo de um comboio que tambem recebia, sem parar, os passageiros que o esperavam numas guaritas circulantes.

Pareceu-nos muito bom... para brinquedo de crianças.

Até vêr o resultado do rapido Jenkons, pômos de molho a noticia que nos vem da America, mas sempre diremos que deixar o vagon com os passageiros nos parece sobremodo facil; agora tomal-os sem lhes quebrar nada... lá é caso mais sério.

## Linha da Regoa a Chaves

Os concessionarios do caminho de ferro da Regoa a Chaves, vendo-se na impossibilidade de organizarem um syndicato ou companhia para a construcção d'este caminho de ferro, por não estabelecer a concessão garantida de juros, dirigiram a El-Rei o seguinte requerimento, pedindo a desistencia da sua concessão:

*Senhor!*

Alberto da Cunha Leão e Antonio José Pereira Cabral, concessionarios da linha ferrea da Regoa a Chaves e á fronteira, vem respeitosa e pedir a V. M. a rescisão do seu contracto, conforme o alvará publicado, fundados nas razões que passam a expôr.

Os concessionarios, desde que obtiveram a concessão provisoria em 12 de abril de 1897, e depois, definitivamente, em julho de 1898, tem envidado, sem cessar, todos os esforços concnentes á organização da empresa, que lhes permitisse desempenhar-se do seu compromisso com o governo, construindo e pondo em exploração a linha da Regoa a Chaves, como tanto desejavam os supplicantes e os povos d'aquellas regiões. Para esse fim tem os concessionarios procurado, no reino e no estrangeiro, capitalistas e estabelecimentos bancarios, os quaes se tem recusado a organizar syndicato ou companhia, pelo facto da concessão não estabelecer garantia de juros, por parte do governo de V. M., ao capital empregado na construcção da linha.

Uma proposta apresentada em 1898 pelo governo d'essa época, para a construcção de varias linhas, subsidiadas pelo estado, que não foi ávante; a concessão de garantia de juros ultimamente estabelecida para a linha de Mirandella a Bragança, quando os supplicantes tinham no melhor pé negociações em Paris, tendentes á organização de um syndicato, vieram agravar as difficuldades dos supplicantes e despertar nos capitalistas, mais uma vez, a ideia de que o governo conceda tambem garantia de juro á linha da Regoa a Chaves, sem o que se negam a arranjar capitaes para a construcção d'ella.

Provam os supplicantes o que allegam a V. M., sendo necessario, com a sua correspondencia e telegrammas com as praças estrangeiras, como: Allemanha, Bruxellas, Londres, Italia e Paris, chegando a pôr dinheiro á ordem em Berlim, por intermédio do Banco Alliança, para que, á custa dos supplicantes, viessem engenheiros examinar a região que a linha tinha de atravessar, e nem assim puderam obter que os capitalistas se resolvessem a

formar empresa sem garantia de juros. Tem sim os supplicantes a certeza da construcção e exploração com garantia de juros, mas, sómente, deixar que esta se estenda a toda a linha, e não apenas da Regoa a Villa Real, na pequena distancia de 25 kilometros.

Nestas circumstancias, não querendo os concessionarios, de modo algum, difficultar a acção do governo, para que ao districto de Villa Real seja concedido tão importante e reclamado melhoramento, pela forma que o governo de V. M. houver por bem conseguido, veem respeitosamente, ainda que com grave prejuizo de enormes dispendios e trabalho de cinco annos, pedir a V. M. a rescisão do seu contracto, desde que V. M., á vista das verdadeiras e imperiosas razões expostas, haja por bem mandar-lhes restituir o deposito por elles feito e respectivos sellos e emolumentos.

Os supplicantes pedem venia para ponderar a V. M. que são os concessionarios que ha menos tempo tem concessão para construir caminhos de ferro; que nunca pediram prorogação de prazo ao governo; que fizeram immediatamente o deposito para legalizarem o seu contracto, desde que o ex.<sup>mo</sup> ministro das obras publicas o determinou, dispensando o prazo que lhes foi arbitrado, provando assim os supplicantes a boa fé e a seriedade com que procediam nas suas diligencias.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Vouga e Arganil** — Na Camara dos Dignos Pares, o sr. Francisco de Castro Mattoso pediu ao governo que adoptasse as providencias necessarias para que o concessionario da linha ferrea do Valle do Vouga fosse obrigado a proceder á respectiva construcção, ou a rescindir a concessão. O mesmo pedido fez com respeito á linha de Coimbra a Arganil.

O sr. Ministro das Obras Publicas deu a entender que o governo não precisa de indicações como a que lhe fez o sr. Castro Mattoso para fazer executar os seus contractos. Quanto ao caminho de ferro de Arganil, notou que, a despeito de todas as diligencias de varios governos, não tem sido possivel conseguir o resultado que se deseja, por difficuldades provenientes do estado de fallencia da respectiva companhia, cuja liquidação não está ultimada. Os trabalhos encetados representam cerca de 800 contos, sem que o governo nada dispense com elles, e não é facil ao Estado tomar assim a violenta resolução de se apoderar da linha. Mais acertado, disse, julgava que se esperasse a conclusão das negociações encetadas com a Companhia Real para que ella adquira aquelle troço.

**Valle do Lima** — Trata-se de construir um caminho de ferro de via reduzida no Valle do Lima, partindo de Vianna do Castello, por Ponte de Lima, a Arcos de Val-de-Vez. Para este fim consta estar já constituída uma companhia, devendo-se a iniciativa do projectado melhoramento ao sr. Conselheiro Manoel Affonso de Espregueira. No respectivo projecto de lei de concessão é incluída uma clausula tornando extensivos ao concessionario os mesmos beneficios e garantias concedidos ao caminho de ferro de Valença a Monsão.

**Visitantes estrangeiros** — Estiveram entre nós, vindos de Madrid, em missão de estudo, os srs. D. Cesar Llorens, inspector geral dos caminhos de ferro hespanhoes, e D. Felix Boix, engenheiro chefe da exploração dos caminhos de ferro Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha. Visitaram as linhas do Norte, Minho e Douro.

**Cascaes** — A Companhia Real mandou construir abrigos para passageiros na estação do Caes do Sodré.

**Cintra á Praia das Maças** — Espera-se que seja inaugurado no proximo mez de setembro o caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças.

**Benguella** — Na alfandega de Lisboa foram arrecadados, no primeiro trimestre d'este anno, 7:653 360 réis, proveniente do imposto de algodão e como recei-

ta destinada á construcção do caminho de ferro de Benguella.

**Mormugão** — Na semana finda em 22 de fevereiro, a receita do caminho de ferro de Mormugão foi de 7.150 rupias, mais 1.566 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

**Espinho e Gaya** — Vaê ser decretada de urgencia a expropriação de um terreno necessario para o assentamento da segunda via do caminho de ferro do Norte, entre Espinho e Gaya.

**Caminhos de ferro do Estado** — As reuniões do conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado passaram a realizar-se ás quartas-feiras.

Na penultima reunião compareceu o sr. Ministro das Obras Publicas, conferenciando se sobre a construcção dos ramaes do caminho de ferro, já decretados, de Faro a Villa Real, Tunes a Portimão (já em exploração até Silves) Pias a Moura e Barreiro a Cacilhas.

Parece que tambem se tratou de novos melhoramentos a introduzir nas linhas do Estado.

**S. Thomé e Príncipe**. — Realizou-se uma importante reunião de agricultores, para se tratar do projecto de um caminho de ferro electrico entre a capital e a villa da Trindade, com um ramal para a Magdalena. Foi lida uma exposição do advogado sr. João de Freitas sobre o assumpto, e apresentados o projecto e orçamento pelo sr. engenheiro Campello Andrade.

O projecto da tracção electrica aggrega o da illuminação da cidade por um grande dynamo movido hydraulicamente.

Foram dados plenos poderes á mesa provisoria d'esta assembléa para preparar a realização do projecto. O presidente da mesa era o sr. general Faro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Progridem rapidamente os trabalhos nas diversas secções da construcção do caminho de ferro de Utrillas a Zaragoza. Entre estes trabalhos figura o da abertura de um grande tunnel.

Trata-se de ligar Motril a Granada por uma linha ferrea, que será incluída no plano dos caminhos de ferro secundarios.

Como se sabe, Motril é o porto natural de Granada, da qual o separam 70 kilometros.

O *Ayuntamiento* de Piedrahita resolveu promover a construcção de um caminho de ferro desde Avila até Bejar, passando por aquella povoação e por Barco de Avila, podendo mais tarde prolongar-se até a fronteira de Portugal, percorrendo então a cordilheira central da peninsula, tão rica em productos florestaes.

Deve realizar-se brevemente uma assembléa geral dos accionistas dos Caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, para discutir o projecto de se applicar a tracção electrica ás linhas da Galliza, aproveitando a força de um salto de agua que existe nas proximidades e que se diz ser de 1.500 cavallos.

Está terminada a construcção do caminho de ferro de Astillero a Ontaneda, o qual já foi percorrido pelo primeiro comboio, e que em breve será aberto ao serviço do publico.

Tem este caminho de ferro 35 kilometros de extensão, liga com o de Santander a Bilbao, e tem estações ou apeadeiros em Liaño, La Concha, Obregón, Sarón, La Cueva, Castañeda, Puente Viego, El Soto, Santuere de Franco e Ontaneda.

### França

O conselho municipal de Paris resolveu que se proceda á immediata construcção da linha n.º 3 do caminho de ferro Metropolitano, a qual irá do Boulevard de Courcelles a Mémilmontant, numa extensão de 7 kilometros, devendo o seu custo ser de 18.350.000 francos.

Uma comissão especialmente nomeada para dar parecer sobre os meios de remediar as contingencias a que está sujeita, em França, a industria do fabrico de material rolante dos caminhos de ferro, apresentou agora o relatório do inquerito a que procedeu, e propoz, entre outros, os seguintes principaes alvites:

- 1.º Distribuir as encomendas de locomotivas pela industria privada, na razão de 10 unidades pelo menos, e 15 ou 20 sendo possível, d'um mesmo tipo por cada casa constructora;
- 2.º Garantir aos fabricantes tanto quanto possível a regularidade das encomendas;
- 3.º Retirar successivamente do serviço o material que, embora não offerecendo perigo no respeitante á segurança, só imperfectamente corresponda ás necessidades actuaes da exploração.

Segundo uma publicação do *Jornal Official* a extensão explorada das linhas francezas de interesse geral era, em 31 de dezembro de 1901, de 38.502 kilometros. Em fins de 1900 era de 38.277 kilometros. Foram pois abertos á exploração 225 kilometros.

A extensão explorada das linhas de interesse local era, á mesma data, de 7.225 kilometros; e a dos tramways, 4.896 kilometros.

### Austria

Os caminhos de ferro austriacos administrados pelo Estado atravessam uma grande crise. O governo, depois de ter adquirido uma rede que representava 70 por cento das linhas construidas, e que lhe tinha custado 340 milhões de florins, viu-se em difficuldades financeiras que o obrigaram a vender todos esses caminhos de ferro a diversas Companhias particulares por menos de 170 milhões de florins, ou seja com 50 por cento de prejuizo, e ainda com a obrigação de garantia de juros.

Este encargo foi augmentando sempre tanto, que nos ultimos annos chegou a 25 milhões de florins.

Nesta situação, o Estado quiz tentar outra vez a administração dos caminhos de ferro, comprou novas linhas para a sua rede nacional, mas linhas que nada offereciam de vantajoso, e construiu outras estrategicas, absolutamente desprovidas de qualquer valor industrial.

O custo da exploração augmentou consideravelmente, e houve necessidade de sobrecarregar as tarifas de transportes, o que de dia para dia torna mais onerosa a situação do commercio e menos productiva a administração do Estado.

### Russia

O governo russo resolveu fazer a construção d'uma nova linha de caminho de ferro seguindo o curso superior de Angara, a atravessando a parte mais populosa da Siberia, que até agora não tinha conhecido tal meio de transporte.

### Tunisia

O governo da Tunisia é auctorizado a contractar um emprestimo de 40 milhões de francos para a construção de caminhos de ferro, entre os quaes figurará uma linha importante da Sfax a Sousse.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Prorogação do prazo para as estações accitarem as notas de expedição de pequena velocidade, edição de março de 1900.**

É prorogado, até 30 de abril de 1902, o prazo para as estações accitarem as notas de expedição das remessas de pequena velocidade, edição de março de 1900, que terminava em 28 do corrente, conforme foi annunciado pelo aviso ao publico B 1.156 de 15 de janeiro de 1902.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1902.

### Nova estação

Segundo comunicação da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e Alicante, o apeadeiro de Casar de la Guardia passa a ser considerado estação e acha-se desde já habilitado a todo o serviço de grande e pequena velocidade, com a unica restricção de que os transportes de grande velocidade de ou para aquelle ponto serão effectuados pelos comboios mixtos, enquanto alli não tiverem paragem os comboios correios.

A esta nova estação ficam ampliadas as Tarifas Geraes de aquella Companhia e bem assim as tarifas especiaes locais e com-

binadas, tanto as de applicação kilometrica como aquellas nas quaes se ache comprehendida a nova estação como intermedia entre duas estações designadas, sempre que as tarifas por suas condições sejam applicaveis aos pontos intermédios.

A nova estação de Casar de la Guardia, que se acha situada ao kilometro 89 da linha de Alicante, entre as estações de Zancara e Socuellamos, dista 492 kilometros da fronteira de Badajoz.

Lisboa, 4 de abril de 1902.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de oleo de linhaça

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 16 do proximo mez de abril, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 6.000 kilogrammas de oleo de linhaça.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 42.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente, a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

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

Porto, 26 de março de 1902.

#### Fornecimento de torcida

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 24 do corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 7.620 metros de torcida de diferentes numeros, e de 360 duzias de torcida n.º 8, para candieiros de illuminação.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 5.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 11 de abril de 1902.

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de parafusos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 19 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos ditos Caminhos de ferro, se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 30.000 parafusos para eclisses.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de 32.000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se ha na thesouraria da direcção em que teve logar o deposito provisorio e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22) e na do Minho e Douro (Porto), onde pôdem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 2 de abril de 1902.

# 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 aceados. Cozinha excellente. Carrinhos para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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

**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\$600 réis a 2\$000 réis.—Proprietario, João Nunes.

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

**ESTORIL** *Hotel de Paris*—Casa de 1.<sup>a</sup> ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Billar, lawntennis, croquet e outros jogos.—Preços razoaveis.—Prop. Léop Lacam.

**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\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

**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 telephonic, 450.

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

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

**LOURDES** *Grand Hotel Royal.*—De 1.<sup>a</sup> ordem e o unico em face a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-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, commissões.

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

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

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

**PARIS** *Ad. Seghers.*—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue de la Victoire, 56.

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

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

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

**PORTO** *A La Ville de Paris.*—Grande fabrica de corças e flores artificiaes.—F. Delpoit, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>a</sup>

**PRAIA D'ANCORA** *Grande Hotel Luso-Brazileiro*—Filial: *Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA.* Bons hotéis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

**SEVILHA** *Grand Hotel d'Europe.*—Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos,

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** *Justo M. Estelles.*—Agente internacional de aduanas y trasportes.

Representante exclusivo  
para Hespanha e Portugal

# MARIANO SICCHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

HERMOSILLA, 12



MADRID



Esta é a representação de um tingote do genuino Metal Magnolia

Peçam-se prospectos.

## Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835  
CAPITAL 1.134.000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS 13, Largo do Corpo Santo Praça do Commercio LISBOA

EFFECTUA SÉGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaca, Alcoentre, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrazeda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castelo de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Coma Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericica, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mercana, S. Miguel, Montemor o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivares, Ovar, Penafiel, Porto, Povoas de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Monte Agordo, 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.

### HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1902

| COMPANHIA REAL             |          |          |          | LISBOA SAOAVEM LISBOA |          |           |          | OVAR PORTO OVAR |          |          |         | MINHO E DOURO |          |          |          |              |          |          |         |
|----------------------------|----------|----------|----------|-----------------------|----------|-----------|----------|-----------------|----------|----------|---------|---------------|----------|----------|----------|--------------|----------|----------|---------|
| C. Sodré                   |          | Algés    |          | C. Sodré              |          | Lisboa    |          | Ovar            |          | Porto    |         | Ovar          |          | Porto    |          | Famalicão    |          | Porto    |         |
| Part.                      | Cheg.    | Part.    | Cheg.    | Part.                 | Cheg.    | Part.     | Cheg.    | Part.           | Cheg.    | Part.    | Cheg.   | Part.         | Cheg.    | Part.    | Cheg.    | Part.        | Cheg.    | Part.    | Cheg.   |
| 5-45 m.                    | 6-19 m.  | 6-0 m.   | 6-20 m.  | 7-50 m.               | 8-14 m.  | 8-45 m.   | 9-39 m.  | 4-12 m.         | 5-45 m.  | 4-20 t.  | 6-2 t.  | 4-12 t.       | 5-29 t.  | 4-51 m.  | 6-8 m.   | 9-50 m.      | 11-17 m. | 4-51 m.  | 6-8 m.  |
| 6-35 m.                    | 6-55 m.  | 6-50 m.  | 6-55 m.  | 9-15 m.               | 9-50 m.  | 10-10 m.  | 10-54 m. | 6-58 t.         | 8-41 n.  | 5-0 t.   | 6-29 m. | 8-20 t.       | 10-6 n.  | 6-0 t.   | 7-33 ..  | 8-20 t.      | 10-6 n.  | 6-0 t.   | 7-33 .. |
| 7-15 m.                    | 7-40 m.  | 7-30 m.  | 7-50 m.  | 11-20 m.              | 11-4 m.  | 11-25 m.  | 12-9 t.  | Espinho         |          |          |         | Espinho       |          |          |          | Porto        |          |          |         |
| 8-45 m.                    | 9-5 m.   | 8-0 m.   | 8-25 m.  | 1-33 t.               | 2-17 t.  | 3-10 t.   | 3-54 t.  | 7-42 m.         | 8-38 m.  | 6-20 m.  | 7-11 m. | 8-24 m.       | 9-29 m.  | 7-5 m.   | 7-56 m.  | 9-50 m.      | 11-17 m. | 4-51 m.  | 6-8 m.  |
| 9-15 m.                    | 9-55 m.  | 9-30 m.  | 9-55 m.  | 8-0 n.                | 8-44 n.  | 9-0 n.    | 9-44 n.  | 8-24 m.         | 9-29 m.  | 7-5 m.   | 7-56 m. | 11-4 m.       | 12-9 m.  | 9-36 m.  | 10-41 m. | 4-12 t.      | 5-29 t.  | 1-52 t.  | 3-9 ..  |
| 11-5 m.                    | 11-25 m. | 11-0 m.  | 11-30 m. | 10-0 n.               | 10-44 n. | 11-5 n.   | 11-49 n. | 1-42 t.         | 2-51 t.  | 3-14 t.  | 3-16 t. | 4-28 t.       | 5-43 t.  | 2-56 t.  | 3-56 t.  | 8-20 t.      | 10-6 n.  | 6-0 t.   | 7-33 .. |
| 11-45 m.                   | 12-10 t. | 12-0 m.  | 12-20 t. | Lisboa                |          |           |          | Lisboa          |          |          |         | Lisboa        |          |          |          | Lisboa       |          |          |         |
| 12-35 t.                   | 13-55 t. | 13-20 t. | 13-55 t. | 5-55 m.               | 6-53 m.  | 7-30 m.   | 8-29 m.  | 4-28 t.         | 5-43 t.  | 2-56 t.  | 3-56 t. | Lisboa        |          |          |          | Lisboa       |          |          |         |
| 1-15 t.                    | 1-40 t.  | 1-30 t.  | 1-50 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 2-15 t.                    | 2-40 t.  | 2-0 t.   | 2-25 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 2-45 t.                    | 3-10 t.  | 3-0 t.   | 3-20 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 3-35 t.                    | 3-55 t.  | 3-30 t.  | 3-55 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 4-15 t.                    | 4-40 t.  | 4-30 t.  | 4-50 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 5-5 t.                     | 5-25 t.  | 5-0 t.   | 5-25 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 6-35 t.                    | 6-10 t.  | 6-0 t.   | 6-20 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 6-45 t.                    | 6-55 t.  | 6-30 t.  | 6-55 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 7-15 t.                    | 7-40 t.  | 7-30 t.  | 7-55 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 8-45 t.                    | 9-10 t.  | 8-0 n.   | 8-25 t.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 9-15 t.                    | 9-55 t.  | 9-30 m.  | 9-55 m.  | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 10-15 t.                   | 10-40 m. | 10-30 m. | 10-50 m. | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| 10-15 t.                   | 10-40 m. | 11-0 n.  | 11-25 n. | 12-30 t.              | 1-21 t.  | 1-55 t.   | 2-54 t.  | SUL E SUESTE    |          |          |         | SUL E SUESTE  |          |          |          | SUL E SUESTE |          |          |         |
| C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ |          |          |          | Lisboa                |          |           |          | Lisboa          |          |          |         | Lisboa        |          |          |          | Lisboa       |          |          |         |
| 8-5 m.                     | 8-38 m.  | 8-50 m.  | 9-32 m.  | 8-45 m.               | 12-56 t. | 1-7 50 t. | 12-29 n. | 7-45 m.         | 9-40 m.  | 7-45 m.  | 9-40 m. | 7-45 m.       | 9-40 m.  | 7-45 m.  | 9-40 m.  | 7-45 m.      | 9-40 m.  | 7-45 m.  | 9-40 m. |
| 6-15 m.                    | 7-20 m.  | 6-15 m.  | 7-21 m.  | 8-55 m.               | 9-55 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-40 n. | 12-20 t. | 3-8 m.  | 4-30 t.       | 11-40 n. | 12-20 t. | 3-8 m.   | 4-30 t.      | 11-40 n. | 12-20 t. | 3-8 m.  |
| 7-45 m.                    | 8-50 m.  | 7-45 m.  | 8-40 m.  | 6-20 t.               | 11-35 m. | 4-0 t.    | 11-16 m. | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 9-15 m.                    | 10-20 m. | 9-15 m.  | 10-20 m. | 9-30 m.               | 7-19 m.  | 8-30 m.   | 5-50 m.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 10-45 m.                   | 11-50 m. | 10-45 m. | 11-50 m. | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 12-15 t.                   | 1-20 t.  | 1-15 t.  | 1-20 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 1-40 t.                    | 2-17 t.  | 1-35 t.  | 2-10 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 1-45 t.                    | 2-20 t.  | 1-40 t.  | 2-15 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 1-55 t.                    | 2-30 t.  | 1-50 t.  | 2-20 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-0 t.                     | 2-35 t.  | 1-55 t.  | 2-25 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-10 t.                    | 2-40 t.  | 2-0 t.   | 2-30 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-15 t.                    | 2-45 t.  | 2-0 t.   | 2-35 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-20 t.                    | 2-50 t.  | 2-0 t.   | 2-40 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-25 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-30 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-35 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-40 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-45 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-50 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 2-55 t.                    | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               | 8-20 n.  | 5-25 m.   | 3-32 t.  | 4-30 t.         | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. | 4-30 t.       | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m.  | 4-30 t.      | 11-15 n. | 12-0 n.  | 6-30 m. |
| 3-0 t.                     | 2-55 t.  | 2-0 t.   | 2-45 t.  | 11-0 m.               |          |           |          |                 |          |          |         |               |          |          |          |              |          |          |         |



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 28 de Abril sahirá o paquete Nile para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, 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 Capellistas, 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 1 de Maio 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 da Boa Esperança), vapor allemão **König**. Sahirá a 2 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Anvers** e Bremen, vap. allemão **Roland**. Sahirá a 20 de abril. Agente, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rosario**. Sahirá a 25 de abril. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Wittenberg**. Sahirá a 20 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor francez **St. Philippe**. Sahirá a 2 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor francez **Chili**. Sahirá a 23 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Dakar**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 21 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 20 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 24 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuquez **Funchal**. Sahirá a 20 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Manaus e Maranhão, vap. allemão **Patagonia**. Sahirá a 25 de abril. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



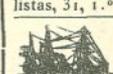
**Pernambuco**, vapor inglez **Navigator**. Sahirá a 17 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 28 de abril. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Port Said**, Colombo, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **S. Ignacio de Loyola**. Sahirá a 17 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>o</sup> Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuquez **Zaire**. Sahirá a 21 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 23 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Tanger**, Rouen, Havre e Anvers, vapor francez **S. Mathieu**. Sahirá a 19 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>

# MOTORES A GAZ „OTTO”

Geradores de gaz pobre

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO „MANCHESTER” DE E. LEHMANN

Construção ingleza **APERFEIÇOADA** de Fielding & Platt, de Gloucester  
Ultimos modelos com patente desde 1 a 1.000 CAVALLOS. — Typo vertical a 4 cylindros,  
desde 300 CAVALLOS para cima

## PREÇOS RESUMIDISSIMOS

Garante-se a força effectiva

Innumeras referencias que empreguem os nossos grandes typos de 20 a 250 cavallos

Consumo garantido: 500 litros de gaz, ou 500 grammas de anthracite, ou 600 grammas de coque por cavallo e hora

Tornos e demais ma-  
chinas, ferramen-  
tas para officinas de  
construção

DE

CARTER & WRIGHT (Halifax)

Machinas e Caldeiras  
DE VAPOR

(Specialidade para minas)

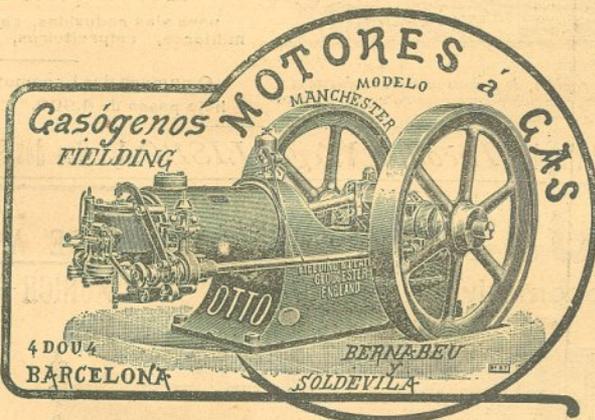
Motores de benzina  
e Acetileno

O unico que funciona  
com regularidade e eco-  
nomia.

Patenteado em Hespa-  
nha e estrangeiro.

Motores electricos,  
dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas

Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contratis-  
tas, caminhos de ferro  
e officinas de construc-  
ção

DE

Fielding Platt

Locomotivas, via,  
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor  
**Petroleo e Benzina**

Motores a petroleo  
e Azeite patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS  
E DE MOAGEM

Teares para juta, linho, canhamo, etc., e machinas para beneficiar toda a classe  
de fibras, de E. LEHMANN — MANCHESTER

Para mais detalhes, preços, etc., dirigir-se aos unicos agentes  
e concessionarios exclusivos para HESPANHA e PORTUGAL

**Bernabeu & Soldevila, 4, Dou 4, BARCELONA**  
(HESPANHA)

Machinas para todos os ramos e applicações. — Es tudos, projectos, etc.

CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET

Pedem-se Representantes activos

Telegrammas: { **BERNABEU — BARCELONA**  
**LEHMANN — MANCHESTER**

# Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000\$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, Alcobaca, Alcoentre, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrazeda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfies, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaeas, Ovar, Penafiel, Porto, Povoas de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Mont'Agráo, 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.

## A. BORSIG, BERLIM-TEGEL

### LOCOMOTIVAS

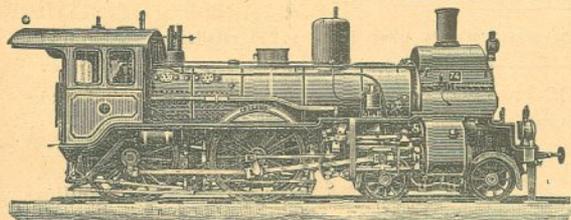
De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

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.



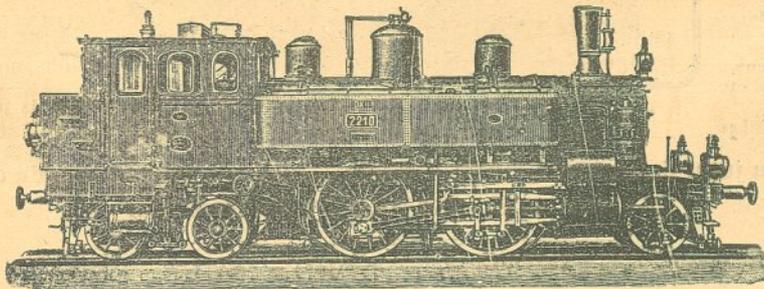
Locomotiva para comboios rapidos, de 2 eixos motores conjugados e avant-train movel com 4 rodas, com sobre aquecedor do vapor, para os caminhos de ferro do Estado da Prussia.

Representante para Portugal: *Theodor Wege, LISBOA, Rua dos Sapateiros, 97, 1.º*

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

Fabrica de Locomotivas

MUNICH — ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

### LOCOMOTIVAS 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

# 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 eserophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado, baço, inflammações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhæas, 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.

## M. HERRMANN

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

### LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

### TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

### CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

## M. Herrmann

6 E 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 E 8  
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.º

# Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeneux, 69, Herstal

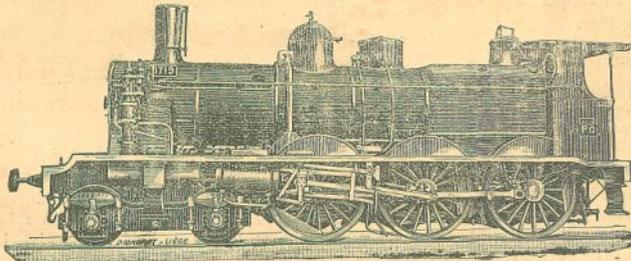
LIÈGE (BELGICA)

### CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

**Material fixo e movel para caminhos de ferro.**—Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tr. myias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a installação e construção de linhas de caminhos de ferro.

**Machinas motrizes a vapor,** de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fole, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio fixos, 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, condensadores, volantes, etc.



**Installações electricas,** motores especiaes para illuminação, transmissão de força e de tracção.

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

**Motores a gaz** de 4 a 1.000 cavallos de força.

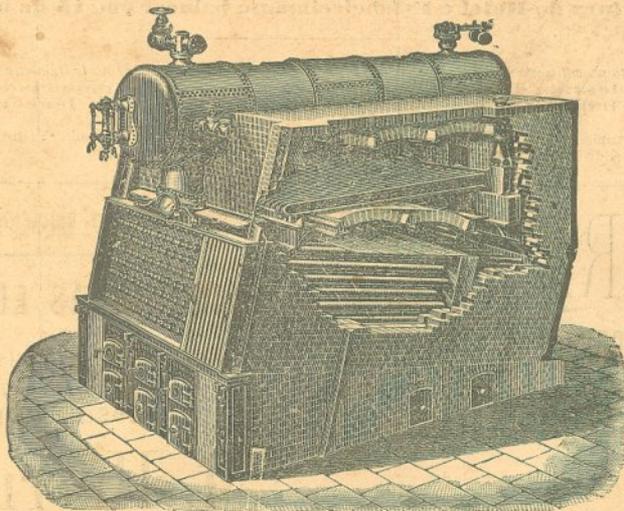
**Installações de refinações de assucar.**—Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de pressão multiplos.

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

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

# CALDEIRA STEINMÜLLER

Referencias sobre 26 annos  
de duração  
de funcionamento



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

## SÖBRE A QUECÊDOR STEINMÜLLER

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

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

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

# COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15—PARA PORTUGAL, HESPAHNA, 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 mercadorias

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS 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 tem adoptado este freio:

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

**HESPAHNA**—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid—Caceres—Portugal—Great Southern of Spain—Bobadilla—Algeciras—Linares—Almeria—Torralba a Soria—Santander a Bilbao—Bilbao—Portugaete—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—Barcelonaa San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grao; etc.

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

