



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECCOES

ASSIGNATURA—PORTUGAL: anno 2\$500; semestre 1\$400.

HESPAÑA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 4\$000 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

14.º do 15.º anno

16 de Julho de 1902

Numero 350

## C. MAHONY & AMARAL

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

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I L e todos os mais para construcções.—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, vagoes, 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.º 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.

En d'recço telegraphico—MHONY—Lisboa

Numero telefonico 586

FABRICA

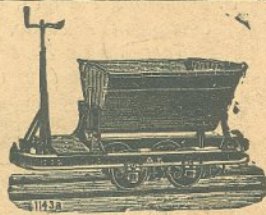
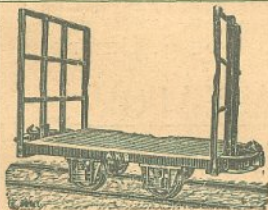
DE

CAMINHOS DE FERRO

PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

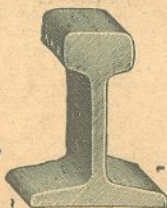
BERLIM—C. W.

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, carvão para forjas, felces para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engendros de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-<sup>a</sup>

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regu'o de antimónio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafas, 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, batatas 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. **Flór 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 inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

# SABONETES MEDICINAES

DA

## Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar 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 *phenosaly*, 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 D. 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, Laracho, Rabat,  
Casablanca, Mazagão e Mogador

SERVICO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPAHHA  
PELOS RÁPIDOS 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.

Pretes directos entre Hamburgo, Badajoz, Cáceres,  
Valencia d'Alcantara  
e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernest George**, Succ. — RUA DA PRATA, 8 2.<sup>o</sup>

Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — CALLE DE CANILLAS, 18

## 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 ESCRIVER

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

## PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

## FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

## DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

— 12 —

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

Pôra 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 a'esta companhia efficacissimos ☜

PARA A

# DIABETE

Agua arsenical lithiada (fôrma Martinand).

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

PARA A

# Anemia, Debilidade, etc.

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

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

Director tecnico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

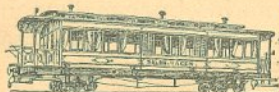
Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—RUCIO 60 a 63 — LISBOA

# WEGMANN & C.<sup>o</sup>

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM:

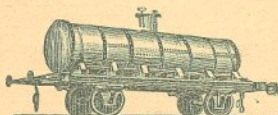


Vagons para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcetração, melago, alcool, etc.

Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle de Campeador, 12 — MADRID





# Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÈGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayenceux, 69, Herstal

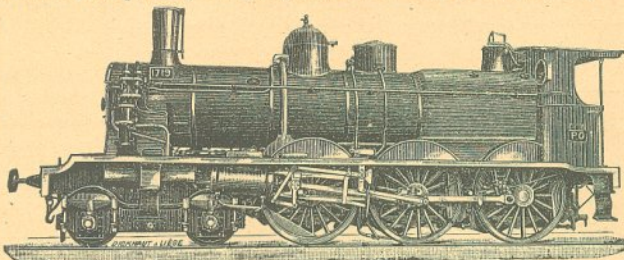
## CONSTRUÇÃO MECÂNICA DE PRIMEIRA ORDEM

**Material fixo e móvel para caminhos de ferro.**—Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, pa a caminhos de ferro de via estreita e para trmvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proprio. Organismos completos para a instalação e construção de linhas de caminhos de ferro.

**Machinas motorizas a vapor,** de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôte, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bomba e machinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.

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

**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.



**Instalações electricas,** motores espirais para iluminação, transmissão de força e de tracção.

**Instalações de officinas** de construção e reparação.

**Motores a gaz** de 41 a 1.000 cavallos de força.

**Instalações de refinacões de assucar.**—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multipla.

**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 e bre.

## H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

### CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

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

SOCIÉDADE 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, bocças d'incendios

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

Apparelhos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

16 Recompensas — PARIS, 1900 — 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 sumnidades 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 pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada**.

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

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



# 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.

TIPOGRAPHIA 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

## SUMMARY

|                                                                                                                                                                                                                                                                        |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| AS ESTAÇÕES DO MINHO E DOURO NO PORTO, por José Fernando de Sousa.....                                                                                                                                                                                                 | 209       |
| PART. OFFICIAL — Bases para a adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro de Regua á fronteira (continuação).....                                                                                                                                       | 211       |
| TRACÇÃO ELECTRICÁ.....                                                                                                                                                                                                                                                 | 212       |
| NOTAS DE VIAGEM XIX — A Praga e a Vienna.....                                                                                                                                                                                                                          | 213       |
| O NOSSO BRINDE EM 1902.....                                                                                                                                                                                                                                            | 214       |
| PART. FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeira — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 214 a 217 |
| ASCENSOR DO CARMO.....                                                                                                                                                                                                                                                 | 218       |
| COMMERCIO PORTUGUEZ.....                                                                                                                                                                                                                                               | 218       |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Pias a Moura — Cintra á Praia das Maças — Carria de Ferro do Porto — Regua a Chaves — Linha do Algarve — Linha de S. Bento — Ramal de Vendas Novas a Sant'Anna.....                                                                               | 218       |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Republica Argentina.....                                                                                                                                                                                           | 218 e 219 |
| COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração.....                                                                                                                                                                                                           | 219       |
| CONCURSOS.....                                                                                                                                                                                                                                                         | 220       |
| AVISOS DE SERVIÇO.....                                                                                                                                                                                                                                                 | 220       |
| ARRIBAÇÕES.....                                                                                                                                                                                                                                                        | 221       |
| AGENDA DO VIAJANTE.....                                                                                                                                                                                                                                                | 222       |
| ANUNCIOS.....                                                                                                                                                                                                                                                          | 223       |
| HORARIO EM 16 DE JULHO DE 1902.....                                                                                                                                                                                                                                    | 223       |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....                                                                                                                                                                                                                                | 224       |

## As estações do Minho e Douro no Porto

Foi ha dias thema obrigado do soalleiro jornalístico um incidente sem importancia, leviana ou malevolamente guiado ás alturas de conflicto — que só existiu em escandecidas imaginações — entre a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro e a direcção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes. Tratava-se de um novo comboio de mercadorias, cuja hora d'entrada na estação de Campanhã a primeira de aquelles direcções pedia á segunda que fosse modificada, por não haver possibilidade de o admitir á hora prevista no horario. Limitou-se além d'isso num determinado dia o numero de vagoes que um comboio mixto devia trazer além da composição ordinaria, para caber na linha que lhe podia ser destinada na mesma estação.

Pois tanto bastou para pretexto de inflamadas objurgatorias, em que pullulavam as affirmações erroneas e se condemnava a administração do Estado, taxando-a de systematicamente hostil a melhoramentos de serviço e pedindo-se a cabeça de funcionarios caprichosos e rebeldes á auctoridade do governo, que aprovara os horarios cuja execução se dizia ser recusada. Nem ao menos se averiguou primeiro se os horarios dos comboios de mercadorias eram sujeitos á aprovação ministerial.

Não se coaduna com a indole da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o estudo da vasta pathologia do nosso jornalismo, entre cujos achaques não é porventura o menos grave essa chronica *ignoratio elenchi* de que dá

testemunho a cada passo, salvo raras e honrosas excepções. Assim é grande o seu prestigio...

E' outro o meu proposito.

Affigura-se-me oportuno o exame das condições em que se encontra o serviço de mercadorias nas estações do Porto e das providencias que urge tomar para o poder desempenhar satisfactoriamente, providencias que devem ter uma feição pratica que as torne exequiveis em vez de revestirem a forma de facil exigencia de alargamentos impossiveis.

Não me occuparei da estação do caminho de ferro da Povoas, que serve um trafego meramente regional. Referir-me-hei apenas ás estações do Minho e Douro, comuns ao serviço da companhia.

Um dos mais importantes melhoramentos realizados no paiz foi sem duvida o prolongamento da linha do norte até o Porto, graças á construção da notabilissima ponte *Maria Pia*.

A estação de Campanhã, que era já *terminus* do Minho e Douro, tornou-se assim estação *commun* de grande movimento, quer de passageiros quer de mercadorias, sendo facil prever a sua insufficiencia de futuro.

O lisongeiro crescimento do trafego bem depressa tornou palpavel a estreiteza das suas installações, sem que por isso hajamos de irrogar censuras aos distinctos engenheiros que a delinearam e construíram. A historia d'essa estação é a de todas as que servem os grandes centros, e que todas se revelaram acanhadas no fim de certo tempo, pois não era possivel, sem enormissimos encargos e salvo casos excepcionaes, dispôr no interior das cidades de primeira ordem de vastos terrenos que permitissem prever com largueza as futuras exigencias do trafego. Poderia amontoar exemplos de casa e de fóra, aliás desnecessarios para justificação de um asserto, que ninguém, conhecedor da historia dos caminhos de ferro, contestará.

A manifesta conveniencia de estabelecer relações directas entre a linha ferrea e o trafego fluvial e marítimo determinou a construção do ramal da Alfandega, partindo de Campanhã e tendo por *terminus* provisorio uma estreita nesga de terreno á beira do Douro, muito assariado junto d'ella. Previu-se e estudou-se o seu prolongamento até Leixões, que, por assás dispendioso e ligado nos seus destinos aos da companhia das docas e caminhos de ferro peninsulares, não é facil prever quando se realizará.

Por ultimo as aspirações do Porto á posse de uma estação central determinaram o prolongamento da linha do Minho até o coração da cidade, mercê de obras dispendiosas, proficientemente delineadas e executadas, dando-se-lhe por *terminus* a estação central nos terre-



nos occupados pelo convento de S. Bento da Ave-Maria.

Incompleta ainda, serve já essa estação a grande velocidade. A segunda via da sua ligação com Campanhã está ainda occupada pelo serviço da construção. Só depois de se concluírem as terraplenagens (o que succederá dentro de alguns mezes) se poderão aproveitar as duas linhas para a exploração, fazendo-se o serviço com o conveniente desafogo.

A estação central, quando concluída, terá também serviço de pequena velocidade, ao qual são destinados dois extensos armazéns para expedição e recepção. Por emquanto, esse serviço é todo feito na Alfandega e em Campanhã. Nesta ultima estação tem de se formar e decompor os comboios de mercadorias do Minho e Douro e da Companhia Real e resguardar material.

Além do serviço local de expedição e de entrega, ha pois ali a escolha ou classificação dos vagoes, a que pela arraigada propensão para o gallicismo de que enfermamos, se chama geralmente *triagem*.

Para avaliar a importancia do movimento bastam os seguintes dados estatísticos relativos ao anno de 1897, unica que neste momento tenho á mão.

Porto-P (Campanhã) expediu 40.243 toneladas e recebeu 47.257. Porto-A (Alfandega) expediu 59.095 toneladas e recebeu 32.810 que transitaram por Lisboa-P.

O trafego de transito em Porto-P, proveniente das relações do Minho e Douro com a Companhia Real foi de 36.666 toneladas ascendentes e 49.429 descendentes. A este movimento haveria ainda que juntar o de Porto-P considerada estação da Companhia e que só na expedição ascendeu em 1900 a 35.506 toneladas. O movimento proprio da estação attinge pois cerca de 157.000 toneladas e o de transito de ou para Porto-A e Companhia Real 178.000.

Juntam-se a este movimento as entradas, saídas, reversões e resguardos de numerosos comboios de passageiros, e far-se-ha idéa do serviço que peza sobre aquella estação, e a que ella a custo dá vazão.

Em peores condições ainda se encontra a estação da Alfandega por falta de espaço para deposito de mercadorias e pelas más condições de atracação das barcas.

A actual administração dos caminhos de ferro do Estado procurou desde logo remediar, quanto em si cabia, a insufficiencia de aquellas installações.

Foi promovida a approvação de um plano de ampliação e transformação da parte de Porto P destinada á pequena velocidade, projecto já executado quasi por completo. Construíram-se novos armazéns, cobriram-se caes, modificaram-se as linhas e assim se melhoraram consideravelmente as condições da estação. Foi também approved e executado um projecto de modificação das linhas, que logo que se assente a segunda via até a estação central, facilitará egualmente o serviço.

Mandou-se elaborar um projecto de concentração das alavancas de manobra de agulhas e signaes e respectivos encravamentos em postos Saxby... e é tudo o que se pôde fazer ali.

Alargar a estação de Campanhã é praticamente impossivel. De um lado estão o edificio de passageiros e os armazéns de mercadorias; do outro, casaria da cidade em plano muito inferior, as officinas e os armazéns geraes; ao sair das agulhas uma forte pendente. Só á custa de enorme dispendio, em desproporção com as vantagens obtidas, se poderiam estabelecer novas linhas e realizar installações um pouco mais amplas.

Para melhorar a estação da Alfandega apresentou-se um projecto que não surtiu effeito, por ter sido conse-

lhada a sua modificação pelo conselho superior de obras publicas, visto inspirarem moderada confiança os alicerces do muro do caes, que tinha de ser alteado e carregado com aterro. Mandou-se cobrir um caes e fazer a possivel modificação das linhas; diligenciou-se obter uma dragagem, que vae ser feita á expensas do caminho de ferro; está quasi concluido novo projecto que permita o funcionamento de mais um guindaste a vapor... e eis tudo o que se pôde fazer, enquanto se não assente superiormente no plano das obras do Douro e se não realize a parte correspondente á estação, o que ha-de custar cáro, e Deus sabe quando se poderá levar a effeito.

Promoveram-se e estão quasi ultimadas negociações com a companhia dos carris de ferro para o estabelecimento de um serviço combinado para Leixões, que desafogue um pouco Porto-A.

São intensos e justificados os clamores do publico, mal servido pela estação; evital-os, só é possivel conquistando espaço pela rectificação da margem e prolongando o ramal até Leixões.

No plano da rêde complementar ao norte do Mondego foi com razão incluído um troço da linha de circumvalação do Porto, que nasce da linha do Minho ao k. 2,5 e vae entestar em Leixões, substituindo a alvitrada ligação de Ermezinde com aquella porto.

Encarecer a importancia d'esta linha sob o duplo ponto de vista de ligação das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões e de linha suburbana, é ocioso. O seu custo é seguramente muito inferior ao do prolongamento do ramal da Alfandega. Outra vantagem offerece ainda, que importa pôr em relevo, por prender intimamente com o assumpto que estou versando. A estação de bifurcação ao k. 2,5 pôde e deve, pela sua proximidade de Campanhã, servir d'estação subsidiaria para deposito e classificação de vagoes e resguardo de comboios de mercadorias, função que hoje desempenham imperfeitamente a de Ermezinde, muito mais afastada, e a de Campanhã, á qual faltam para tanto as linhas necessarias.

Mandou-se pois elaborar o projecto da referida linha e destacar d'ella, dando-lhe a precedencia da estação de bifurcação. Logo que o respectivo ante-projecto esteja approved, poder-se-hão fazer as expropriações e executar a parte das terraplenagens necessaria para o estabelecimento de um posto de resguardo e classificação de vagoes, que se vá successivamente ampliando e se ligue com Campanhã pela segunda via. Tem esta de ser levada em futuro muito proximo até Ermezinde, como conviria se tivesse previsto na construção para evitar expropriações mais caras hoje e a modificação dispendiosa de algumas passagens superiores. O estabelecimento da estação no k. 2,5 exige a modificação do perfil da linha naquelle ponto por ser insufficiente o patamar actual.

E' este, a meu vêr, a mais urgente obra que deve ser feita nas linhas do Minho e Douro conjugada com a construção da segunda via até Ermezinde. Realizando-a, obedecer-se-ha á orientação geralmente seguida e em harmonia com a qual, em vez de se exigirem chimericos alargamentos d'estações no interior das grandes cidades, se transfere, para fóra e proximo d'ellas, parte do serviço de mercadorias. Desafoga-se o serviço em Campanhã e dá-se um importantissimo passo para a ligação das linhas com Leixões, com vantagem do serviço em Porto A.

Para findar este estudo, poderia apreciar o papel que á estação central deve ser attribuido em relação ao serviço de pequena velocidade. Não permittem as condi-



ções locais reservar-lhe muito espaço. Será preciso pois restringir-o ás devidas proporções, excluindo certas mercadorias da expedição e recepção ali. E' ainda possível que pelo desenvolvimento que póde e deve tomar, na minha opinião, a recovagem, mercê de convenientes combinações de horários e tarifas, se tornará indispensável consagrar a estação central quasi exclusivamente á grande velocidade e, quando muito, ás remessas de pequena velocidade abaixo de certo limite de peso.

Quando assim venha a succeder, e ainda bem, porque resultará essa especialização de funções do grande incremento do trafego, já a estação ao k. 2,5 estará ligada com Leixões e constituirá o prolongamento da de Campanhã, que liberta de multiplicadas manobras, poderá ocorrer ao seu serviço proprio.

14-7-902.

JOSÉ FERNANDO DE SOUSA.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria

Secretaria Geral

**Bases da auctorização concedida ao Governo para a adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira.**

(Continuação do n.º 349)

Art. 24.º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

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

Art. 25.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao Governo, ser lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 26.º O Governo terá a faculdade de resgatar em qualquer epoca a concessão do caminho de ferro.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empresa durante os annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, até o numero de sete, com exclusão dos dois annos menos productivos; a média annual constituirá a importancia da annuidade que o Governo pagará á empresa até terminar o prazo da concessão, não podendo, porém, ser inferior ao producto liquido do ultimo anno dos sete tomados para base do calculo.

A annuidade não poderá ser, em caso algum, inferior a 4 1/2 por cento do capital, em que pelo contracto fór computado o custo da linha.

Quando o resgate se effectuar antes que tenha decorrido o prazo de sete annos, desde a abertura á exploração, tomar-se-ha para base do calculo o numero de annos decorridos, procedendo-se pela forma descripta.

O preço da remissão não comprehenderá o material circulante, nem o valor dos materiais de exploração em deposito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 27.º O Governo garante á empresa adjudicataria o complemento do rendimento liquido annual até 4 1/2 por cento em relação ao custo de cada kilometro que se construir, comprehendendo o juro e amortização do capital.

Art. 28.º Para os effectos d'esta garantia do juro o preço kilo metrico da linha a construir será a quantia de 25:990:000 réis, segundo a proposta feita e aceita no concurso.

As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do producto bruto kilometrico, excluindo os impostos de transitio e sello, fixando-se todavia um minimo de 700:000 réis e um maximo de 1:200:000 réis por kilometro.

Art. 29.º A garantia de juro, relativa a cada anno economico, será paga semestralmente, e constituirá encargo do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ 1.º Para os effectos da liquidação provisoria da garantia de juro, considerar-se-ha a linha dividida em secções de extensão não inferior a 10 kilometros.

§ 2.º A garantia de juro só será devida em relação a cada secção que fór considerada aberta á exploração, a contar de Mirandella, com previa approvação do Governo.

Art. 30.º Logo que o producto liquido exceder 4,5 por cento ao anno, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das sommas adeantadas pelo Governo, em virtude da garantia de juro, de que tratam as condições antecedentes, bem como dos juros d'essas sommas, na razão de 4,5 por cento ao anno.

§ unico. A respectiva empresa adjudicataria fica salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que elle tiver adeantado por virtude da garantia de juro e amortização, de que tratam as condições antecedentes, podendo usar d'esse direito na epoca ou epocas que julgar conveniente.

Art. 31.º O Governo publicará os regulamentos e usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua escripturação e correspondencia.

Art. 32.º Concede mais o Governo á mesma empresa a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea, a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contracto especial com o Governo, e sem que este pela dita construção lhe pague subsidio algum, ou lhe garanta qualquer beneficio. Quando porém o Governo julgar necessario construir algum d'esses ramaes, e a empresa se não prestar a isso, o Governo reserva-se, muito expressamente, o direito de os construir ou de contractar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

Art. 33.º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro, quer esses caminhos sejam parallelos á mesma linha, quer a atravessarem ou nella venham entrar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa d'essas concessões e das obras a que derem logar na sua linha.

Art. 34.º Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravessa a linha concedida, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'esta, nem o minimo augmento de despesa para a empresa.

Art. 35.º A abertura de qualquer das vias de comunicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 36.º As empresas concessionarias de quaesquer caminhos de ferro, que venham a entrar com a linha que faz o objecto d'estas condições, terão a faculdade de fazer circular nella as suas carruagens, vagões e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver accordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a accordo sobre o exercicio d'esta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 37.º Concede mais o Governo á mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte annos, depois do começo das obras; contudo, nesta disposição, não são incluidos impostos de transitio e sello lançados sobre o preço da condução dos passageiros e mercadorias nos termos da legislação vigente.

Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.

Art. 38.º O governo concede mais á empresa, durante o prazo de cinco annos, contados da data do contracto definitivo, isenção do pagamento de direitos de importação para os materiais destinados á construção e exploração, depois de verificada a sua quantidade e destino pela fiscalização.

§ unico. A empresa conformar-se-ha com os regulamentos fiscaes que forem necessarios para prevenir o abuso d'esta concessão.

Art. 39.º Concede mais o Governo á empresa gratuitamente os terrenos que possuir e forem necessarios para a construção e ex-



ploração da linha e o transporte, com exclusão das despesas accessorias e do sello, na linha do Douro, de todos os materiais necessários para a construção, por uma taxa de 8 réis por tonelada e kilometro.

Art. 40.º Quaesquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes, como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar a empresa em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 41.º Concede, enfim, o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á prévia approvação do Governo.

Art. 42.º Enquanto durar a garantia de juro o Governo decretará as tarifas de passageiros, gados e mercadorias.

Art. 43.º Logo que o Governo estiver embolsado das quantias que tiver adiantado em virtude da garantia de juros e amortização, e dos juros correspondentes a essas quantias, serão as tarifas estabelecidas por accordo entre o Governo e a empresa, em harmonia com as que vigorarem em outras linhas portuguezas que lhes sejam comparaveis, e consecutivamente, de cinco em cinco annos, proceder-se á revisão das mesmas tarifas.

§ 1.º Na falta de accordo entre o Governo e a empresa; acêrca das modificações a introduzir nas tarifas, adoptar-se-hão, como maximos, os preços das tarifas das linhas ferreas exploradas pelo Estado e, não as havendo, a média das tarifas das linhas portuguezas exploradas por companhias.

§ 2.º Qualquer modificação, que em qualquer tempo se faça, será annunciada com um mez de antecedencia.

Art. 44.º Serão prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito ao serviço do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Art. 45.º Nenhuma alteração de tarifas, de horarios ou de condições de serviço poderá ser annunciada ao publico pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a approvação do Governo.

(Continúa.)

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Postes electricos

O nosso illustre collega *Novidades* tem, com a sua fina ironia e graça subtil, clamado contra os inestheticos postes, que se collocaram no Largo das Duas Igrejas, a região elegante da cidade.

Ao vemos a persistencia da sua justa campanha, chegámos a suppôr que a companhia monopolizadora, iria ter a bisarria de mandar construir uns postes decorados por forma, que nos fizesse esquecer o desprimor com que foram tratadas as aspirações dos lisboetas, que não desejavam as suas melhores ruas e praças convertidas em parreiras, latadas, ou enxugadouros de roupa lavada.

Mas não. A companhia habituou-se aos postes em escada, de anneis enfiados, rigidos e petulantes, verdadeiros espetos, sem a menor consideração de bom gosto, e não ha quem a faça sahir d'esse caminho, ou abrir uma pequena excepção. Todavia, as obras de ferro, tem hoje já uma feição especial, e a sua architectura, uma belleza caracteristica que não desfeia os edificios ao lado dos quaes figuram. Fácil seria á opulenta companhia erigir umas pilstras de ferro batido, esbeltas, bem trianguladas e fortes mas airozas na forma, com linhas ornamentaes que não offendessem a vista dos que menos pensam em cousas de arte.

A collocção dos canudos de gusa como embelesamento, não corrige a fealdade dos postes. As *Novidades* parece que se contentam com este pedestal. Nós de testamo-lo. Tem pretensões a que não satisfaz, e peja a rua, deduzindo um largo espaço no passeio e embaçando o transito. Ainda supportariamos alguma cou-

sa de semelhante se, por combinação entre as duas companhias do gaz e electricidade e a da viação, os postes servissem junctamente de candieiros, podendo portanto supprimir-se os actuaes lampeões.

Mas a melhor solução seria a dos simples cachorros, ligados aos muros dos edificios, devidamente ornamentados e collocados por accordo ou contracto com os respectivos proprietarios.

Tudo isto porém, são palavras inuteis. A companhia faz o que quer, e só o que quer. Nem a tabella geral dos preços dos bilhetes se publica, como pedem as *Novidades*, nem se modificam as tarifas nalguns percursos que tem desigualdades manifestas, nem se alteram os typos dos postes mesmo em locais onde todas as considerações mandavam que se abrisse uma excepção.

### Passagem de nivel de Entre-Campos

Concluiu-se depois de grandes delongas a linha electrica do Campo Pequeno ao Campo Grande, d'onde ha de seguir ao Lumiar.

Esta linha, como a do Campo Pequeno ao Arco do Cego, aproveitou em parte os carris antigos por mal entendida economia de que a opulenta empresa ha de seguramente arreperder-se. O trafego é grande ali e continuará a crescer. Com o trabalho a que estão sujeitos, os carris já fatigados pelo serviço de largos annos na linha antiga, só podem ter uma pequena duração por certo. Os carros lá vão galopando sobre os velhos carris que se deflectem sob o seu consideravel peso, o que é menos commodo para os passageiros e menos proprio á conservação dos proprios vehiculos.

Quando se imaginava que, assentes os cruzamentos para o atravessamento das duas linhas do caminho de ferro de cintura e das respectivas cancellas na passagem de nivel de Entre-Campos, tudo estivesse prompto para a circulação dos tremvias, surge um embaraço.

A companhia Carris de ferro tinha combinado com a Companhia Real dos Caminhos de ferro instalar linhas de resguardo com as respectivas agulhas conjugadas aosapparelhos de signaes a distancia, para se obviar a qualquer desastre. Não cumpriu e pretendia dispensar-se d'esta despesa. A segunda, porém, não o consentiu e ha portanto trasbordo, estando os 4 carros, que forçaram a passagem, limitados ao percurso do Campo Grande até a passagem de nivel de Entre Campos.

Esta exigencia é perfeitamente justificada.

A Companhia Carris de ferro deve instalar as agulhas a que se obrigou e não seria de mais ter-se exigido um apparelho para manobra electrica e automatica das cancellas, que só estariam abertas quando não houvesse comboios proximos.

E' sabido que não passam naquellas linhas apenas os comboios tremvias, mas comboios ordinarios e rapidos e seria grande imprudencia não dotar uma passagem de nivel tão importante com os meios aconselhados hoje para prevenir accidentes e desastres devidos ao choque ou collisões de comboios.

O serviço normal, faltando estas condições, não podia ser autorizado sem grande perigo.

Abre proximaemente á circulação a linha que vae desde a calçada do Lavra no cimo do ascensor do mesmo nome e segue pelo Campo dos Martyres da Patria, Rua Gomes Freire e Avenida Estephania ligando com a linha da Rua Paschoal de Mello ás Portas da Estephania.

Tambem aproveita parte do material fixo antigo, o que não tem grande importancia aqui por ser de pequena circulação este ramal.



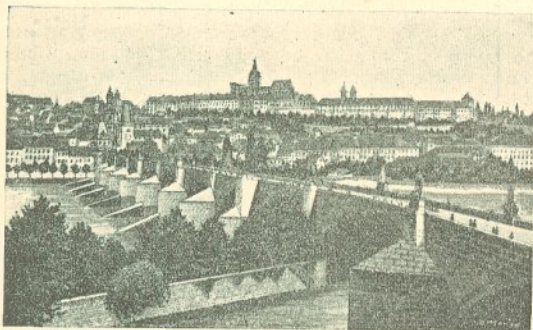
## NOTAS DE VIAGEM

## XIX

## A Praga e a Vienna

Aqui está uma cidade cujo titulo, em portuguez, não corresponde ao objecto.

Praga não é uma povoação maldita como as pragas que pôdem assolar uma região ou um individuo — mas uma capital ridente, interessante, cheia de bellas avenidas, de lindas e notaveis pontes, de grandes palacios e torres, bem servida por carros electricos, com excellentes hoteis e todas as commodidades para o excursionista.



Ponte de Carlos IV

Unicamente o idioma tcheque é que para este representa uma praga, porque não ha meio de o entender.

Basta ver que as palavras, tanto escriptas como lidas, divergem de todos os idiomas vulgares d'uma forma tão flagrante que não ha meio de, por approximação, se adivinhar o que significam.

Uns breves exemplos:

Rua é — nlice;  
Praça — náměstí;  
Ponte — most;  
Estação — nádraží;  
Avenida — trida;  
Parque — mestské;  
Linha ferrea — dráhy;

E ainda poupo variadas accentuações em forma de v e de c tombado, sobre as letras, que não ha cá na typographia.

Imagine-se as difficuldades em que se vê um estrangeiro para se entender nesta embrulhada, para mais que, em geral, só nos hoteis se encontra quem nos entenda em francez ou allemão.

Nem na propria Africa, entre os arabes, me vi em taes difficuldades!

Um passeio á margem esquerda do Moldan, ao bairro Hradschin ou Hradcany, como se escreve em tcheque, é interessantissimo devendo visitar-se ali o palacio de Toscana, o episcopal, as curiosas prisões, o grandioso castello de Carlos IV, de cujas janellas o conde Thurn, em

1618, precipitou os governadores imperiaes, originando a celebre guerra dos trinta annos.

Não deve deixar-se de ver tambem o bairro judeu e apreciar bem a ponte de Carlos, da qual damos duas gravuras, a cathedral, o bairro Karolmenthal, e muitas mais curiosidades da cidade.

Quanto ao que respeita a vias ferreas já deixei perceber que o serviço é incomparavelmente inferior ao da Allemanha e França.

Carruagens sujas, reservada immunda, sem agua, corredores lateraes estreitos e ordinarios.

Os tremvias electricos são todos por fio aereo, andando de vagar e com as plataformas fechadas não sendo permitido entrar nem sahir senão nas paragens.

Pagam-se 10 huler (uns 20 réis) para qualquer destino, mesmo com correspondencia — isto é, são muito mais baratos que em Portugal.

De Praga a Vienna pôde-se seguir por diferentes linhas sendo a mais vulgar... a mais distante!

Vê-se que a companhia Oeste-Hungria não é muito escrupulosa no seu serviço.

O comboio inflecte para leste, seguindo nesta direcção durante 142 kilometros, curvando então para o sul para alcançar a via de Vienna.

Aqui me succedeu um caso que vou narrar para aviso a quem viaja lá por fóra.

Não havia em Praga horarios dos comboios á venda (o que tambem por cá succede ás vezes) e eu tomei o rapido das 7.5 da manhã que me devia trazer a Vienna mas como não sabia as paragens, ao ver o comboio deter-se em Boehmisch-Trübau tive o cuidado de perguntar que demora tinha, porque desejava ir beber agua, visto que não a havia na carruagem.

—Vinte minutos, me respondeu o empregado.

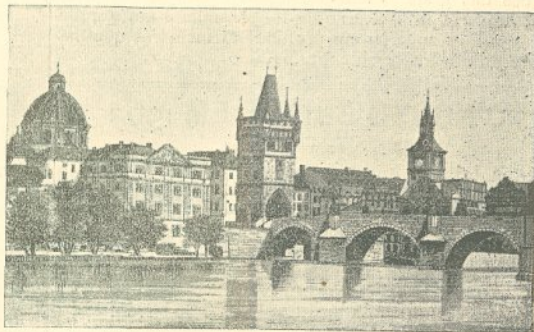
Desci, e qual é o meu desapontamento ao ver que immediatamente o comboio partial!

O engano fôra do empregado vulgar que eu queria trasbordar para o comboio de Olmütz, caso em que a demora é de 20 minutos.

Mas a difficuldade de me fazer entender pelo chefe, amabilissimo mas que tinha um idioma que eu não percebia nem por elle consegui fazer-me perceber senão a muito custo.

E havia que providenciar não só com respeito á validade do bilhete para outro comboio como por causa da bagagem de mão, livros, mappas, machina photographica, um inferno que ia espalhado no compartimento que eu deixei.

Vencidas estas difficuldades, passando-se telegram-



Ponte de Carlos IV



Taganrog se retrouve à 250 frs. et les chantiers de Nicolaieff à 115 frs.

La Hertu reste à 3.150 frs.

L'Ekatervorka à 750 frs. et les usines Franco-Russes à 390 frs.

L'action Prokhorow manque d'animation à 55 frs.

Les constructions mécaniques trouvent difficilement preuvede à 130 frs.

Dans les valeurs de transports les omnibus se retrouvent à 770 frs. Dans sa dernière séance, le conseil municipal vient de ratifier la cote émise par le comité du budget au sujet de la reprise des négociations avec la compagnie; précédemment ce même comité avait repoussé tout projet ayant pour but le renouvellement ou la prolongation de la concession.

Les voitures ne s'éloignent pas de 227 frs.

Le maintien du change à 36,35% de perte continue à produire son influence défavorable sur la cote des actions des chemins Espagnols.

Les Andalouses faiblissent à 203 frs., l'obligation recule à 721 frs.

La compagnie étant dans l'impossibilité de subvenir au service intégral de ses charges même si le change était au pair, puisque le paiement en pesetas de l'amortissement et des coupons des obligations exigerait 8.740.000 pesetas, le comité de défense des obligations a dénoncé pour le 31 décembre le modus-vivendi afin d'arriver à un arrangement définitif.

Le Nord de l'Espagne recule à 180 frs. L'action Saragosse en cote 270 frs. ex-coupon.

Les obligations des Chemins Portugais regagnent déjà une partie du coupon qui vient d'être détaché; la 3% privilégiée de premier rang est à 350 et la 4% à 460; la 3% à revenue variable s'inscrit à 124,50 frs. et la 4% à 164,50 frs.

Les recettes du 18 au 25 juin, sont en augmentation de 5.656 frs. ce qui porte à 307.133 frs. la plus value depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

Les obligations Tabacs Portugais se tiennent fermes à 517 frs. Voici le tableau des ventes du douzième exercice (1<sup>er</sup> avril 1902 au 31 mars 1903).

| Ventes du mois de juin 1902 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe)..... | Kil.g.  | Réis           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------|
| Ventes des mois antérieurs .....                                                                   | 197.080 | 774.106\$020   |
| Total des ventes au 30 juin 1902...                                                                | 374.860 | 1.472.564\$335 |
| Période correspondante du précédent exercice.....                                                  | 371.040 | 2.240.670\$555 |
| Différence en faveur de l'exercice en cours .....                                                  | 553.664 | 2.173.638\$465 |
|                                                                                                    | 18.276  | 73.031\$890    |

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1902.

São realmente animadoras as notícias que nos vão chegando sobre a árdua empresa a que nos aventurámos, para o credito e consumo dos nossos vinhos de pasto no estrangeiro. De Cuba, onde receávamos, por circumstancias já aqui precedentemente alludidas, perder muito tempo, de Cuba, dizêmos, apparecem-nos auspícios que não podem ser mais favoráveis. Graças ao zelo e á competencia professional do nosso commissario de propaganda delegado para aquella ilha, temos o caminho desbravado, cumprindo agora aos nossos exportadores serem o mais escrupulosos possível na preparação e unidade das suas remessas.

Quasi ao mesmo passo, o exito obtido com a venda, por meio de leilão, no mercado de Londres, de amostras de alguns dos nossos typos mais característicos, foi um optimo e opportuno reclamo a favor das especialidades, tão ricas como variadas, da nossa produção de vinhos para pasto na zona agricola do sul. Onde eramos conhecidos e apreciados tão sómente pelas nossas exportações de Porto e Madeira, teremos, procedendo com methodo e escrupulo, e fazendo, bem entendido, os necessários sacrificios primordiales, um mercado vasto para as nossas produções de vinhos communs. Agora é trabalhar e andar.

Mas em Allemanha, onde ha valiosos mercados consumidores é que infelizmente temos ainda quasi tudo para fazer, não obstante os nossos vinhos leves serem ali já conhecidos e mesmo apreciados. E' preciso notarmos que somos ali o unico dos paizes vinhateiros que não tem tratado de commercio o que nos obriga, em vinhos de lote, por exemplo, ao tributo de 24 marcos de direito maximo por 100 kilogrammas, ao passo que os nossos concorrentes tem o beneficio de pagar menos 14 marcos em eguaes condições. Todavia, se não obstante circumstancias tão desvantajosas e precarias, conseguimos fazer conhecer os nossos vinhos communs pelos paladares allemaes, e fazel-os estimar, o que é mais, quanto não poderíamos ainda conseguir se as attentções do

nosso governo se voltassem sollicitas para aquellos mercados, estudando as compensações muito embora provisórias até a constituição de um tratado, que nos seria possível facultar para conseguirmos um regimen aduaneiro igual ao dos demais paizes vinícolas!

Outras e energicas diligencias nos cumpre também e quanto antes empregar contra as imitações dolosas que em Hespanha, Hamburgo e mesmo Londres se estão fazendo impunemente dos nossos vinhos. Ao abrigo da convenção de Madrid podemos e devemos perseguir, a todo o transe, os falsificadores e adulteradores da nossa principal riqueza exportativa. Neutralizada esta dolosa industria, não só viriamos crescer natural e gradualmente a nossa exportação vinícola, como também lhe teríamos aprumado o credito pela falta da concorrência das imitações. Sirva-nos de exemplo e de estímulo o proceder da casa exportadora Blandy Bros. & C.º do Funchal, perseguindo em Londres os contrafactores de vinhos da Madeira. Não trepidou esta casa perante dissabores e despesas para conseguir o seu fim. Luctou e venceu, gloria lhe seja. Assim devemos nós todos fazer com a intervenção diplomatica do nosso governo, que o interesse é de todos, é do paiz.

Todavia, se á sombra das leis e convenções internacionaes usarmos energicos do nosso direito contra o extranho que nos prejudica e desacredita a propriedade, mais energicos e rigorosos deveríamos ainda ser contra o conterraneo, que, para arrastar com a concorrência, e sob a cubia sordida do maximo lucro, barateia o genero com sensível prejuizo da sua qualidade.

Ora foi isto mesmo o que nos desacreditou nos mercados do Brazil, e essa maldadadã questão da salicylagem dos vinhos do Porto não teve outro inicio senão nas mixtellas que ali, por largo tempo, se venderam por nossa remessa e por nossa conta. Esta é que é a verdade, embora custe confessal-o; fomos os primeiros que nos desacreditámos. Ainda ultimamente, lemos algures que se offerecem em Allemanha vinhos do Porto, idos do Porto mesmo, a preços taes que fazem susseitar sobre as lotagens. Era para isto, que nos traz um mal incalculavel, era para isto que desejáramos uma acção official sollicita e despreocupada. Foi justamente contra abusos analogos que o marquez de Pombal creou a Companhia das vinhas do Douro, cercando-a de privilegios draconianos, que duraram até o começo do regimen liberal. Os tempos hoje são outros, é verdade; mas também é verdade que alguma coisa se poderia fazer para escarmento... sem repetirmos a tragedia portuense de 1757.

\*

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado: Em inscricções esteve o mercado bastante animado, subindo naturalmente os preços, que ficam a 8,30. Em outros papeis, notaremos: as obrigações de 4 1/2% a 88, em que se fizeram operações a 55.800 assentamento e 55.600 coupon, e as de 4% a 88, que tiveram compradores para 21.400 e 21.350.

Acções de Bancos e Companhas: As do Banco de Portugal firmam seu preço de 147.800, ficando compradores. As do Banco Commercial continuaram negando-se, existindo ordens de compra para 137.000. As do Banco Lisboa & Acores, seguiram o mesmo rumo, cotando se a 125.000. Das do Banco Ultramarino, algumas vendas a 116.000.

Em acções dos Phosphoros rasaoavel movimento ficando cotadas a 77.000. Dos Tabacos alguma coisa se fez a 140.000. Em moagens, estagnação completa, sendo a ultima cotação 41.000.

Obrigações do Credito Predial: Mais animação d'esta vez, nestes titulos. As vendas realizadas foram: prediaes 6% a 94.000, 94.500, 5% a 92.500 e 4 1/2% a 90.000.

Obrigações da Companhia Real: Mercado um pouco mais frouxo, ficando as do 2.º grau a 28.000 e as do 1.º a 80.000.

Empresas africanas: Operações de pequeno vulto. Em acções da Companhia de Moçambique o pouco realizado foi a 9.000. Em acções da Zambesia mais alguma procura, fazendo-se operações entre 4.700 e 4.500. Em obrigações «Atravez Africa» vendas a 90.000 com firmeza de preço.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

|                     | Dinheiro | Papel    |                    |
|---------------------|----------|----------|--------------------|
| Londres 90 d/v ..   | 42 1/8   | 42 1/16  | Desconto no Banco  |
| » cheque ..         | 41 11/16 | 41 11/16 | de Portugal....    |
| Paris 90 d/v.....   | 680      | 682      | No mercado ....    |
| » cheque.....       | 685      | 687      | Agio Buenos Ay-    |
| Berlim 90 d/v.....  | 278      | 279      | res .....          |
| » cheque.....       | 281      | 282      | Cambio do Brazil.  |
| Francfort 90 d/v .. | 278 1/2  | 279 1/2  | Premio da libra... |
| » cheque.....       | 281 1/2  | 282 1/2  | 1\$225             |
| Madrid cheque...    | 830      | 835      | 1\$250             |



### Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS                                | JULHO   |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |        |   |  |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---|--|
|                                       | 1       | 2       | 3       | 4       | 5       | 7       | 8       | 9       | 10      | 11      | 12      | 14      | 15     |   |  |
| Lisboa: Inscriptões de assent. coupon | 37,20   | 37,20   | 37,20   | 37,20   | 37,20   | 37,15   | 37,30   | 37,50   | 37,70   | 37,95   | 38,30   | 38,20   | 38,10  | - |  |
| Obrig. 4 1/2 1888.                    | 21,100  | 21,450  | 21,200  | 21,300  | 21,350  | 21,400  | 21,350  | -       | 37,70   | -       | 38,50   | 38,50   | 38,75  | - |  |
| " 4 1/2 1890 assent.                  | -       | -       | -       | -       | 37,40   | -       | 37,30   | -       | 21,300  | -       | 21,350  | 21,400  | 21,350 | - |  |
| " 4 1/2 1890 coupon                   | 48,200  | -       | -       | 48,500  | -       | -       | 48,200  | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |  |
| " 4 1/2 1890 assent.                  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 56,000  | -       | -       | -       | -       | -      | - |  |
| " 4 1/2 1890 coup. int.               | 55,000  | 55,000  | 55,500  | 55,900  | 55,000  | 55,900  | 55,500  | -       | -       | 55,500  | -       | 55,700  | 55,700 | - |  |
| " 4 1/2 1890 externo                  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 55,800  | -      | - |  |
| " Tabacos coupon                      | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |  |
| Accões B. de Portugal.                | 150,500 | -       | -       | -       | -       | 147,500 | -       | 147,500 | 147,500 | 147,700 | 147,800 | -       | -      | - |  |
| " Commercial.                         | 139,600 | -       | 137,000 | -       | -       | 137,000 | -       | 137,000 | -       | -       | -       | -       | -      | - |  |
| " N. Ultramarino.                     | -       | 116,500 | -       | 116,000 | 116,000 | 115,900 | 116,000 | 116,000 | 116,000 | 116,000 | -       | -       | -      | - |  |
| " Lisboa & Açores                     | 127,000 | -       | -       | -       | -       | -       | 124,800 | 124,000 | -       | -       | 124,800 | 123,000 | -      | - |  |
| " Tabacos coupon                      | 138,500 | 138,500 | 138,500 | 138,400 | -       | -       | -       | -       | 140,000 | 140,000 | 140,000 | -       | -      | - |  |
| " Comp.ª Phosphoros.                  | 77,560  | 77,600  | 78,000  | -       | 78,500  | -       | 78,700  | 78,500  | 78,400  | 78,200  | 77,900  | 77,500  | -      | - |  |
| " Real.                               | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 17,500  | -      | - |  |
| Obrig. predias 6 1/2                  | 94,500  | 94,500  | 94,500  | 94,500  | 94,500  | 94,500  | 94,500  | 94,500  | 94,000  | 94,000  | -       | 94,500  | -      | - |  |
| " 5 1/2                               | 93,500  | 92,000  | 92,005  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500  | 92,500 | - |  |
| " Comp.ª Phosphoros                   | -       | -       | -       | -       | 79,500  | 79,900  | 80,300  | -       | 92,000  | 92,100  | -       | 92,000  | -      | - |  |
| " C.ª Real 3 1/2 1.ª grau             | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |  |
| " 3 1/2 2.ª grau                      | -       | 27,900  | 27,900  | 27,900  | 27,900  | 27,800  | 27,200  | -       | -       | -       | 28,000  | 27,500  | 27,800 | - |  |
| " C.ª Nacional.                       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |  |
| " Atravez Africa.                     | -       | -       | 89,300  | 89,400  | 90,000  | 90,000  | 90,000  | 90,000  | -       | 90,000  | -       | -       | -      | - |  |
| Paris: 3/4 portuguez.                 | 29,97   | 30,10   | 30,20   | 29,65   | 29,60   | 29,60   | 29,65   | 29,65   | 29,50   | 29,42   | 29,60   | -       | 91,000 | - |  |
| Accões Companhia Real.                | 77,50   | 77,50   | 77      | 75      | 75      | 75      | 77      | 79      | 75      | -       | 77      | -       | -      | - |  |
| " Madrid Caceres.                     | 29      | 28,70   | 28      | 28      | 28,75   | -       | -       | 28      | 28      | 27,75   | 28      | -       | -      | - |  |
| " Norte de Hespanha.                  | 185     | 185,50  | 185     | -       | 185     | 181     | 177     | 177     | 181     | 180     | -       | -       | -      | - |  |
| " Madrid Zaragoza.                    | 282     | 282     | 281     | 277     | 278     | 275     | 268     | 274     | 271     | 284     | -       | -       | -      | - |  |
| " Andaluzes.                          | -       | 204     | -       | 202     | -       | 165     | 160     | 155     | 153     | 153,50  | -       | -       | -      | - |  |
| Obrig. Comp.ª Real 1.ª grau           | 329,50  | 358,50  | 359     | -       | 352     | 353     | 353     | 352,50  | 355     | 358     | -       | -       | -      | - |  |
| " 2.ª grau                            | 125     | 128,50  | 124     | 124,50  | 121,74  | 122     | 122     | 122     | 121     | 121     | 122     | -       | -      | - |  |
| " C.ª Beira Alta.                     | 85      | 85      | 84      | 84      | -       | 84      | -       | 84      | 83,50   | -       | -       | -       | -      | - |  |
| " Madrid Caceres.                     | 89      | -       | 89      | -       | 89      | -       | -       | 87,50   | 88,50   | 88      | 88,50   | -       | -      | - |  |
| " N. Hesp. (1.ª hyp.)                 | 314     | 316,50  | 316     | 316     | 316     | 315     | 310     | 312     | 317     | 315     | -       | -       | -      | - |  |
| Londres: 3/4 portuguez.               | 29,25   | 29,25   | 29,25   | 29,25   | 29,25   | 29,25   | 29,37   | 29,37   | 29,25   | 29,12   | 29,12   | 29,12   | -      | - |  |
| 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  | - |  |
| Amsterdã: Atravez Africa.             | 80      | 80      | 81      | 81,50   | 81,50   | 81,50   | 81,50   | 81,50   | 81,50   | 81,25   | 81,25   | 81,25   | 81,25  | - |  |
| Bruxellas: Atravez Africa.            | 83      | 80,50   | 80,50   | 80,50   | 80,50   | 80,50   | 80,50   | 80,50   | 82,50   | 82,50   | 82,50   | 82,50   | 82,50  | - |  |

|                                                         |       |       |       |
|---------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 52,00 | 52,00 | 52,00 |
|---------------------------------------------------------|-------|-------|-------|

| Linhas                        | Período de ex-<br>ploração | 1902     |                 |              | 1901     |                 | Totais desde 1 de janeiro |                    | Diferença a favor de |                 |           |
|-------------------------------|----------------------------|----------|-----------------|--------------|----------|-----------------|---------------------------|--------------------|----------------------|-----------------|-----------|
|                               |                            | Kil.     | Totais          | Kilom.       | Kil.     | Totais          | Kilom.                    | 1902               | 1901                 | 1902            | 1901      |
| COMPANHIA REAL                | 1824 Jun                   | 693      | Reis 87.786.000 | Reis 126.675 | 693      | Reis 83.242.859 | Reis 120.119              | Reis 1.862.753.000 | Reis 1.806.197.675   | Reis 56.555.325 | Reis -    |
|                               | 25 1 Jul                   | "        | 83.543.000      | 120.552      | "        | 83.473.386      | 120.452                   | 1.946.296.000      | 1.889.671.061        | 56.624.939      | -         |
|                               | 1824 Jun                   | 380      | 8.964.000       | 23.589       | 380      | 12.489.141      | 32.866                    | 248.551.000        | 249.822.325          | -               | 1.271.325 |
|                               | 25 1 Jul                   | "        | 13.593.000      | 35.771       | "        | 12.440.614      | 32.738                    | 262.742.000        | 263.262.932          | -               | 118.939   |
|                               | 2127 Ma                    | 494      | 21.187.305      | 42.889       | 488      | 22.233.145      | 45.559                    | 447.858.404        | 388.174.526          | 59.683.878      | -         |
| Sul e Sueste.....             | 28 3 Jun                   | "        | 24.567.355      | 49.711       | "        | 24.875.700      | 50.974                    | 472.415.759        | 413.050.226          | 59.365.533      | -         |
| Minho e Douro.....            | 30 6 Ma                    | 353      | 28.211.101      | 79.918       | 353      | 24.000.150      | 67.989                    | 421.015.296        | 400.155.433          | 20.859.863      | -         |
|                               | 7 13 "                     | "        | 24.779.649      | 70.197       | "        | 22.730.053      | 64.391                    | 445.794.945        | 422.885.486          | 22.909.459      | -         |
|                               | 14 20 "                    | "        | 25.675.135      | 72.734       | "        | 22.046.721      | 62.455                    | 471.470.080        | 444.932.207          | 26.537.873      | -         |
| Beira Alta.....               | -                          | 253      | -               | -            | 253      | -               | -                         | -                  | -                    | -               | -         |
| Nacional—Mirandella e Vizeu.  | 30 6 Ma                    | 105      | 1.851.688       | 17.635       | 105      | 1.623.390       | 15.460                    | 26.813.042         | 25.799.545           | 1.013.497       | -         |
|                               | 7 13 "                     | "        | 1.854.493       | 17.661       | "        | 1.585.942       | 15.104                    | 28.667.535         | 27.385.487           | 1.282.048       | -         |
|                               | 14 20 "                    | "        | 1.715.304       | 16.336       | "        | 1.755.728       | 16.721                    | 30.382.839         | 29.141.215           | 1.241.624       | -         |
| Guimarães.....                | -                          | 34       | -               | -            | 34       | -               | -                         | -                  | -                    | -               | -         |
| Porto á P. e Famalicão        | 1 15 Ma                    | 64       | 5.599.987       | 93.749       | 64       | 4.576.819       | 71.512                    | 40.548.101         | 34.917.766           | 5.630.335       | -         |
| Norte de Hespanha             | 10 16 Jun                  | 3656 Ps. | 2.016.210       | 551          | 3656 Ps. | 1.876.115       | 513 Ps.                   | 45.696.638         | 43.643.931           | 2.052.707       | -         |
|                               | 17 23 "                    | "        | 2.084.993       | 570          | "        | 1.963.577       | 513 Ps.                   | 47.781.631         | 45.607.508           | 2.174.123       | -         |
|                               | 24 30 "                    | "        | 1.898.824       | 519          | "        | 1.830.865       | 500                       | 49.680.456         | 47.458.873           | 2.221.583       | -         |
| Madrid—Zaragoza—Alicante..... | 18 24 Jun                  | 3650     | 2.008.362       | 550          | 3650     | 1.815.767       | 497                       | 46.765.416         | 42.886.307           | 3.879.109       | -         |
| Andaluzes.....                | 4 10 Jun                   | 1067     | 402.789         | 377          | 1067     | 367.019         | 343                       | 9.474.759          | 8.324.122            | 1.150.637       | -         |
|                               | 11 17 "                    | "        | 396.385         | 371          | "        | 335.999         | 314                       | 9.871.144          | 8.660.121            | 1.211.023       | -         |
|                               | 18 24 "                    | "        | 401.166         | 375          | "        | 367.800         | 344                       | 10.272.311         | 9.027.921            | 1.244.390       | -         |
| Madrid—Caceres.....           | 18 24 Jun                  | 429      | 98.861          | 230          | 429      | 97.384          | 227                       | 2.047.822          | 1.956.276            | 91.546          | -         |
|                               | 25 1 Jul                   | "        | 95.458          | 222          | "        | 89.058          | 207                       | 2.143.281          | 2.045.335            | 97.946          | -         |
| Zafra a Huelva.....           | 18 24 Jun                  | 180      | 35.940          | 199          | 180      | 31.231          | 173                       | 949.913            | 719.945              | 229.968         | -         |
|                               | 25 1 Jul                   | "        | 47.205          | 262          | "        | 30.717          | 170                       | 997.118            | 750.662              | 246.456         | -         |
|                               | 2 8 "                      | "        | 37.384          | 207          | "        | 23.474          | 130                       | 1.034.503          | 774.186              | 260.367         | -         |



## ASCENSOR DO CARMO

Realizou-se no dia 11 a inauguração d'este bello ascensor, que já foi largamente descripto neste logar pela penna brilhante do seu talentoso inventor. As experiencias officiaes sobre a resistencia do cabo, funcionamento dos freios e mais appparelhos tinham sido executadas no dia 9.

Foi uma festa sympathica, a que assistiram muitos convidados e em que teve larga representação a imprensa.

No copo de agua servido no formoso terraço, verdadeiro *belvedere* d'onde se goza amplamente o panorama da cidade, fizeram-se varios brindes á empresa, ao engenheiro Raul Mesnier, aos constructores Cardoso & Dargent, á imprensa, aos operarios, etc. Coube ao nosso director sr. Mendonça e Costa a honra de agradecer o brinde á imprensa.

Só houve uma nota triste na festa — a ausencia da pessoa que devia ter nesse dia o primeiro logar, o engenheiro Mesnier, que não pôde comparecer em virtude d'um ataque de dôr sciatica de que soffre e que se exarcebou.

O publico, ávido de novidades, tem accudido ao novo ascensor, que alternativamente ergue os dois elegantes *camarins* a que chamam *cabines* para não falar portuguez.

Oxalá continue a procurar aquelle rapido e seguro meio de transporte, compensando assim os sacrificios da empresa.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janelro a Abril

(Valores em mil réis)

| Importação para consumo                                                                                                                                   | 1902       | 1901       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| I — Animaes vivos.....                                                                                                                                    | 924.084    | 963.195    |
| II — Materias primas para as artes e industrias.....                                                                                                      | 8.601.193  | 9.129.482  |
| III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....                                                                                                     | 2.538.861  | 2.597.140  |
| IV — Substancias alimenticias.....                                                                                                                        | 3.139.460  | 5.291.249  |
| V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 1.294.697  | 1.609.822  |
| VI — Manufacturas diversas.....                                                                                                                           | 1.563.333  | 1.546.415  |
| Taras.....                                                                                                                                                | 28.031     | 31.081     |
| Total.....                                                                                                                                                | 18.029.659 | 21.168.382 |

### Exportação nacional e nacionalizada

|                                                                                                                                                           |           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| I — Animaes vivos.....                                                                                                                                    | 1.027.838 | 1.110.763 |
| II — Materias primas para as artes e industrias.....                                                                                                      | 1.810.272 | 1.969.724 |
| III — Fios, tecidos, feltros, e respectivas obras.....                                                                                                    | 362.412   | 420.904   |
| IV — Substancias alimenticias.....                                                                                                                        | 5.216.995 | 4.849.365 |
| V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 39.933    | 30.121    |
| VI — Manufacturas diversas.....                                                                                                                           | 557.299   | 573.936   |
| Total.....                                                                                                                                                | 9.014.740 | 8.985.013 |

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Pias a Moura.** — Trata-se de dar a maxima actividade aos trabalhos de assentamento d'esta linha, a fim de que a sua inauguração se realize em 8 do proximo mez de setembro.

Consta que a essa inauguração assistirá Sua Magestade El-Rei.

**Cintra á Praia das Maças.** — Vão proseguir com toda a brevidade os trabalhos de construcção d'esta nova linha ferrea.

Para tratar do assumpto houve ha dias uma reunião dos directores da companhia concessionaria e os seus membros do conselho fiscal, afim de tomarem varias resoluções referentes á mesma construcção com os srs. Duret, empreiteiro geral, e Le Bastard, engenheiro director das respectivas obras.

**Carris de ferro do Porto.** — A direcção d'esta Companhia requereu á camara para estudar a sua rede de carrros electricos, até os pontos onde ainda conserva a tracção animal.

**Regoa a Chaves.** — Abriu-se o concurso para a construcção do caminho de ferro da Regoa a Villa Real e Chaves até á fronteira hespanhola. Assim se satisfaz a uma grande necessidade dos povos de Traz os Montes. As celebres aguas thermaes d'aquella região vão ser muito mais visitadas ainda do que o são actualmente.

**Linha do Algarve.** — Trabalha-se activamente na balastragem e assentamento de via. O conductor Betencourt tomou uma empreitada d'um troço que deve estar concluida em 2 de setembro.

**Linha de S. Bento.** — Disse-se que a companhia dos ascensores fazia impedimento á Companhia dos Carris de Ferro para o cruzamento das carrros d'esta companhia com os da sua linha funicular do largo de Camões á Estrella, na rua de S. Bento.

Um director da companhia carris de ferro, sr. Carlos Krus explicou já ao digno presidente da comissão municipal que não havia desacordo entre as duas empresas e estava até combinado que se fizesse o serviço com trasbordo na Rua de S. Bento enquanto não estivessem assentes os cruzamentos, estabelecendo-se porém a circulação directa logo que estes se collocassem.

Certamente a companhia dos ascensores não havia de querer melindrar á dos carris de ferro, que, se fizer uma carreira pela Rua do Conde e Lapa á Estrella e Rato, lhe deduz uma grande parte do seu trafego.

Como porém o sr. conde d'Avila, presidente da comissão municipal, entendeu e muito bem, que não devia haver o trasbordo que obrigava ao estacionamento de vehiculos em rua tão estreita, adiou-se por algum tempo a abertura da linha á circulação.

**Ramal de Vendas Novas a Sant'Anna.** — Foram inaugurados no posto de *Setil*, na linha de *Leste*, os appparelhos de signaes para serviço da linha em construcção de *Vendas Novas*. Os trabalhos de reconstrucção d'esta linha proseguem com actividade. Introduziram-se algumas modificações no traçado. A junção na linha de sul faz-se por outra forma, tendo-se abandonado alguns trechos de trincheiras já executadas. A linha passa perto da casa de campo de Sua Magestade El-Rei e corta em grande parte a vasta propriedade da casa de Bragança junto do polygono de Vendas Novas.

Já se cravou a primeira estaca para a construcção da ponte provisoria sobre o Tejo em Sant'Anna. A ponte definitiva, com 840<sup>m</sup>, é feita pela fabrica *Fille Lilles*. A mesma casa constructora fornece igualmente as pontes sobre a ribeira de Muge e a valla da Azambuja, que terão respectivamente 106<sup>m</sup>,5 e 145<sup>m</sup> de comprimento.

Espera-se que a nova linha esteja concluida em meados de 1906 nos seus 70 km., com as estações de Muge, Marinhaes, Coruche, Lavre e Canha e com os apeadeiros da Agulhada e Quinta Grande.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

## Hespanha

Em assembléa geral de accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante, foi autorizada a direcção da mesma a emitir 150.000 obrigações sobre a rede catalã, emissão que só se fará quando a Companhia o julgar conveniente.

Foi inaugurado ha pouco o novo caminho de ferro de Astillero a Ontaneda, melhoramento de grande importancia para a provincia de Santander.

A municipalidade de Herencia vae contribuir com um subsidio de 100.000 pesetas, para a construcção de uma nova linha de Herencia a Alcazar, concedendo além d'isso á empresa constructora todos os terrenos municipais que a linha atravesse.

Activam-se as obras da linha ferrea do Ferrol a Betanzos, que ligará aquelle departamento maritimo com a rede geral do Norte.

Com o capital de 1.800.000 pesetas, dividido em 3.600 accções, acaba de constituir-se em Madrid, uma Companhia que se propõe construir immediatamente uma linha ferrea de Leão a Matallana e minas do Alto Frio, limite entre as provincias, Leão e Asturias.

O capital subscripto é todo hespanhol.

O custo kilometrico da nova linha, está calculado em 90.000 pesetas por kilometro.

Está em projecto, mas com tendencias a ser levado a effeito em breve tempo, uma nova linha, de Chinchilla a Vadollano, a qual unirá as provincias de Albacete e Zaen, atravessando uma riquissima zona de olivados, uma das mais importantes em Hespanha.

## França

O ministro das obras publicas acaba de nomear uma commissão encarregada de resolver a questão da passagem subterranea do Sena, pelo caminho de ferro da Ponte Audemer ao Havre.

A questão provem de ter a Companhia de Oeste, concessionaria da linha subterranea, proposto, a sua substituição por um viaducto, com o que se conformou o conselho geral de pontes e calçadas, visto essa substituição apresentar menos difficuldades na sua execução e ser de menos dispendio.

Acontece, porém, que o conselho geral do Sena inferior, se oppõe á construcção do viaducto, allegando entre outros motivos, que elle poderá crear obstaculos á navegação do rio, bem como os accidentes que de tal construcção podem advir, quer em tempo de guerra, quer no periodo da construcção ou da exploração.

Foi renovada a iniciativa do projecto de lei, para a construcção do caminho de ferro Paris-Montparnasse a Chartres, o que tem por fim dotar o caminho de ferro do Estado, com uma testa de linha em Paris.

Vae ser estabelecida uma linha funicular para transporte de passageiros e bagagens entre Royat, termino da linha electrica Clermont-Ferrand, e o alto de Puý de Dome.

## Belgica

A conhecida Sociedade Cockerill, pediu a concessão de uma linha electrica de Bruxellas a Antuerpia, systema aereo Langen.

## Republica Argentina

O governo d'esta republica resolveu fazer o prolongamento de varias linhas do norte, entre as quaes as do caminho de ferro central do norte entre Mendieta e Ledesma, de grande alcance para a provincia de Jujuy, pois servirá para dar facil saída ao assucar dos grandes engenhos d'aquella região.

A companhia de caminhos de ferro industriaes, tratava de obter a concessão de uma linha, que partindo de Villa Mercedes, São Luiz, fosse ligar com as linhas do grande Oeste argentino em La Paz, provincia de Mendoza.

Tambem foi pedida a concessão de uma outra linha ferrea, Central do Chaco, comprehendendo uma linha principal desde o porto de Barranqueras a ligar com o caminho de ferro central do Norte, na estação de Rio das Pedras, e varios ramos que a empresa concessionaria, em qualquer época, necessite construir, para ligação das suas linhas com outras.

## Companhia Real

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

## Exercicios de 1901

SENHORES :

De harmonia com os preceitos estatutarios, o Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes vem dar conta á assembléa geral ordinaria dos srs. accionistas dos actos da gerencia da mesma Companhia no exercicio de 1901, setimo depois da convenção de 4 de maio de 1894 e o segundo do regimen definitivo estabelecido pela mesma convenção.

Na exposição que vae fazer o Conselho seguirá o systema que anteriormente sempre empregou. Em tres partes será pois ella dividida : na primeira, fundando-se nos elementos e documentos fornecidos pela nossa zelosa Direcção Geral, dirá quaes foram os resultados da exploração em 1901, explicando-os e comparando-os com os dos annos anteriores ; na segunda encontrar-se-ha, em resumo, a situação do nosso activo e passivo, com noticia de todos os actos que podessem ou possam ter influencia no nosso estado financeiro ; e na terceira um exame, rapido, da administração das caixas de reformas e pensões da nossa Companhia no dito ultimo exercicio.

## PRIMEIRA PARTE

## Resultados da exploração

## 1.º — Considerações geraes

O exercicio de 1901, comparado com o precedente, accusa tres novos progressos sob o ponto de vista : 1.º do augmento das receitas do tráfego, 2.º da relação entre as despesas de exploração e as receitas, e 3.º da melhoria dos cambios.

**Receitas.** — As receitas do tráfego subiram de 4.664:236\$111 réis em 1900 a 4.900:588\$001 réis, ou seja 236:351\$890 réis, ou 5,07 % de augmento.

Desde 1894, isto é, em 7 annos, o augmento total das receitas attingiu 1.694:375\$714 réis, ou 52 % (cincoenta e dois por cento) neste periodo.

O seguinte mappa graphico mostra como o tráfego variou de ha vinte annos até hoje em comparação da extensão da linha :

Em compensação temos a registar do exercicio de 1901 uma nova diminuição nas garantias de juro recebidas do governo. Esta diminuição de 22:807\$007 réis é devida ao augmento de receita na linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos.

**Despesas.** — Pelo que respecta ás despesas, os resultados nos exercicios de 1901 são bastante satisfactorios, tendo apenas a contrapór ao augmento de 236:351\$890 réis nas receitas brutas o augmento de despesas de 77:040\$065 réis. A baixa no preço do carvão contribuiu, em pequena parte, para este resultado, porque durante os 8 primeiros mezes de 1901, o fornecimento foi feito nas mesmas condições dos contractos anteriores. A despesa total feita com carvão em 1901 foi inferior á de 1900 em 14:815\$087 réis.

**Percorso.** — O numero de kilometros-trem em 1901 foi de 5.052.292, isto é, mais 1284.21 do que em 1900. Em relação a 1894, o augmento é de 73 % (setenta e tres por cento) em sete annos.

Estes numeros indicam sobejamente o desenvolvimento que teve a exploração desde aquella epocha, havendo mais a registar que no mesmo periodo o coefficiente de exploração baixou de 47,39 % em 1894 a 46,62 % em 1901.

**Coefficiente de exploração.** — Os numeros acima citados representam o coefficiente de exploração de toda a linha, comprehendidas as receitas fóra do tráfego, mas não as garantias de juros, coefficiente que melhorou sensivelmente de 1900 a 1901, como se vê em seguida :

47,29 % — em 1900  
46,62 % — em 1901

Separando, como nos annos anteriores, os resultados das linhas garantidas das não garantidas, obteremos os seguintes numeros :

**Totalidade das linhas não garantidas** (cuja receita representa perto de 1/10 da receita total) : — 693 kilometros :

em 1900..... 43,75 %  
em 1901..... 43,39 %

**Linha garantida da Beira Baixa** — 212 kilometros :

em 1900..... 80,01 %  
em 1901..... 77,17 %



Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos — 168 kilometros:

em 1900..... 71,83 %  
em 1901..... 67,14 %

Receitas por kilometro-trem e por kilometro-via. — A receita por kilometro-trem (não comprehendidas as receitas fóra do trajecto e as garantias de juro) foi:

|              | Rec. bruta | Rec. líquida |
|--------------|------------|--------------|
| Em 1900..... | 947 réis   | 497 réis     |
| Em 1901..... | 970 "      | 516 "        |

Por kilometro-via temos os seguintes numeros:

|              | Rec. bruta     | Rec. líquida   |
|--------------|----------------|----------------|
| Em 1900..... | 4:346,911 réis | 2:282,122 réis |
| Em 1901..... | 4:367,184 "    | 2:430,597 "    |

Convém notar que a receita por kilometro-trem augmenta sensivelmente.

Efeitos do cambio. — O cambio médio que em 1900 foi de 762 <sup>15</sup>/<sub>16</sub> réis por 3 francos desceu em 1901 a 758 <sup>11</sup>/<sub>12</sub>.

O mappa seguinte mostra não só os resultados da exploração, convertidos em ouro ao par como convertidos ao cambio médio, respectivo aos dois annos comparados.

O producto liquido da exploração, em ouro, foi superior em 1901, em francos, 665.862,28 ao de 1900.

| Designação               | Em Réis       |               | Em francos ao cambio theorico ao par (180 réis por franco) |               | Resultados de 1900 ao cambio medio de 762 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> réis por 3 frs. |               | Resultados de 1901 ao cambio medio de 758 <sup>11</sup> / <sub>12</sub> réis por 3 frs. |               | Differenças em 1901 |               | Differenças em 1901 |               |
|--------------------------|---------------|---------------|------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
|                          | 1900          | 1901          | 1900                                                       | 1901          | 1900                                                                                    | 1901          | 1900                                                                                    | 1901          | 1900                | 1901          | 1900                | 1901          |
|                          |               |               |                                                            |               |                                                                                         |               |                                                                                         |               |                     |               |                     |               |
| Receitas do trafego      | 4.061.256,811 | 4.900.586,801 | 22.512.432,84                                              | 27.221.488,39 | 18.433,57                                                                               | 18.433,57     | 18.433,57                                                                               | 18.433,57     | 18.433,57           | 18.433,57     | 18.433,57           | 18.433,57     |
| Garantia de juro.....    | 465.295,874   | 443.031,887   | 2.585.145,76                                               | 2.461.284,92  | 1.313.066,05                                                                            | 1.313.066,05  | 1.313.066,05                                                                            | 1.313.066,05  | 1.313.066,05        | 1.313.066,05  | 1.313.066,05        | 1.313.066,05  |
| Recetta fóra do trafego  | 2.357,931     | 16.552,904    | 11.979,50                                                  | 9.184,41      | 78.505,12                                                                               | 78.505,12     | 78.505,12                                                                               | 78.505,12     | 78.505,12           | 78.505,12     | 78.505,12           | 78.505,12     |
| Total geral das receitas | 2.315.118,890 | 5.360.171,592 | 29.776.318,09                                              | 36.792.917,71 | 29.776.318,09                                                                           | 29.776.318,09 | 29.776.318,09                                                                           | 29.776.318,09 | 29.776.318,09       | 29.776.318,09 | 29.776.318,09       | 29.776.318,09 |
| Despesas                 | 2.315.118,890 | 5.360.171,592 | 29.776.318,09                                              | 36.792.917,71 | 29.776.318,09                                                                           | 29.776.318,09 | 29.776.318,09                                                                           | 29.776.318,09 | 29.776.318,09       | 29.776.318,09 | 29.776.318,09       | 29.776.318,09 |
| Productos líquidos       | 2.315.118,890 | 5.360.171,592 | 29.776.318,09                                              | 36.792.917,71 | 29.776.318,09                                                                           | 29.776.318,09 | 29.776.318,09                                                                           | 29.776.318,09 | 29.776.318,09       | 29.776.318,09 | 29.776.318,09       | 29.776.318,09 |
| Percursos dos comboios   | 4.992,871     | 5.052,292     | 1.281,421                                                  | 1.281,421     | 4.992,871                                                                               | 4.992,871     | 4.992,871                                                                               | 4.992,871     | 4.992,871           | 4.992,871     | 4.992,871           | 4.992,871     |
| Kilometros de via.....   | 1.912         | 1.912         | 1.912                                                      | 1.912         | 1.912                                                                                   | 1.912         | 1.912                                                                                   | 1.912         | 1.912               | 1.912         | 1.912               | 1.912         |
| Por kilometro-trem:      |               |               |                                                            |               |                                                                                         |               |                                                                                         |               |                     |               |                     |               |
| Receitas.....            | 18046         | 18061         | 15                                                         | 15            | 5,82                                                                                    | 5,82          | 5,82                                                                                    | 5,82          | 5,82                | 5,82          | 5,82                | 5,82          |
| Despesas.....            | 8440          | 8453          | 6003                                                       | 6012          | 2,50                                                                                    | 2,50          | 2,50                                                                                    | 2,50          | 2,50                | 2,50          | 2,50                | 2,50          |
| Productos líquidos.....  | 8596          | 8608          | 6012                                                       | 6012          | 3,31                                                                                    | 3,31          | 3,31                                                                                    | 3,31          | 3,31                | 3,31          | 3,31                | 3,31          |
| Por kilometro-via:       |               |               |                                                            |               |                                                                                         |               |                                                                                         |               |                     |               |                     |               |
| Receitas.....            | 4.369,576     | 4.369,576     | 18.472,28                                                  | 18.472,28     | 18.472,28                                                                               | 18.472,28     | 18.472,28                                                                               | 18.472,28     | 18.472,28           | 18.472,28     | 18.472,28           | 18.472,28     |
| Despesas.....            | 2.044,758     | 2.044,758     | 11.979,50                                                  | 11.979,50     | 11.979,50                                                                               | 11.979,50     | 11.979,50                                                                               | 11.979,50     | 11.979,50           | 11.979,50     | 11.979,50           | 11.979,50     |
| Productos líquidos.....  | 2.324,818     | 2.324,818     | 6.492,78                                                   | 6.492,78      | 6.492,78                                                                                | 6.492,78      | 6.492,78                                                                                | 6.492,78      | 6.492,78            | 6.492,78      | 6.492,78            | 6.492,78      |

## Concursos

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

Em virtude do que dispõem os artigos 46.º e 50.º do regulamento geral das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, está aberto concurso para preenchimento de logares de chefes de estação de 1.ª classe e de feições de 2.ª classe d'estes caminhos de ferro.

Serão admittidos ao concurso para chefes de estação de 1.ª classe os chefes de 2.ª, e para feições de 2.ª classe os telegraphistas e factores da classe superior.

Os concorrentes deverão dirigir a esta Direcção os seus requerimentos até as tres horas da tarde do dia 25 do corrente mez.

Os respectivos programmas de concurso estarão patentes na secretaria do serviço do movimento e nas sedes das inspecções do mesmo serviço até o mencionado dia 25.

Os dias em que deverão ter logar as provas praticas serão oportunamente designados.

Porto, 9 de julho de 1902.

## Avisos de serviço

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Exposição canina no Palacio de Crystal Portuense nos dias 20 a 31 de julho

Por este motivo vender-se-hão em todas as estações d'estes caminhos de ferro, para as de Porto e Campanhã, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos; sendo para a do Porto os seguintes: Rio Tinto, 1.ª classe, 260; 2.ª, 180; 3.ª, 140; Ermeizinde, 370, 290, 220; S. Romão, 580, 460, 340; Trofa, 770, 610, 440; Farnalhão, 12070, 800, 580; Nine, 12060, 970, 700; S. Bento, 12040, 800; Barcellos, 120580, 120230, 800; Tameil, 120860, 120440, 120300; Barrosellas, 22090, 120620, 120150; Darque, 220340, 120810, 120300; Vianna, 220490, 120930, 120370; Montedor, 220690, 120880, 120480; Affife, 22090, 120170, 120550; Ancora, 220910, 120260, 120610; Caminha, 320140, 220440, 120730; Seixas, 320230, 220500, 120780; Lanhellas, 320290, 220550, 120810; Gondareim, 320360, 220610, 120870; Cerveira, 320450, 220680, 120910; S. Pedro da Torre, 320740, 220910, 220600; Valença, 320800, 220140; Arentim, 120410, 120900, 770; Tadin, 120520, 120180, 830; Braga, 120700, 120320, 940; Valongo, 580, 460, 340; Recarei, 800, 670, 490; Certe, 120610, 760, 550; Paredes, 120160, 900, 640; Penafiel, 120260, 970, 700; Cahide, 120460, 120140, 800; Villa-Meã, 120610, 120240, 880; Livração, 120740, 120350, 970; Marco, 120860, 120440, 120630; Juncal, 22000, 120560, 120100; Mosteiró, 220440, 120740, 120240; Arêgos, 220400, 120860, 120330; Ermida, 220540, 120980, 120400; Porto de Rei, 220660, 220070, 120460; Barqueiros, 220780, 220160, 120540; Rêde, 220850, 220220, 120580; Molledo, 220940, 220280, 120630; Regoa, 320080, 220400, 120700; Covellinhas, 320330, 220590, 120650; Ferrão, 320540, 220740, 120960; Pinhão, 320770, 220920, 220080; Cottas, 320930, 320660, 220180; S. Mamede de Tua, 420110, 320120, 220700; Tua, 420130, 320210, 220200; Ferradousa, 420440, 320450, 220470; Vargellas, 420500, 320400, 220500; Vesuvio, 420670, 320630, 220500; Freixo, 420790, 320720, 220650; Pocinho, 520040, 320910, 220800; Cãa, 520300, 420120, 220910; Castello-Melhor, 520480, 420260, 320040; Almendra, 520610, 420360, 320110; Barca de Alva, 520840, 420540, 320230.

Condições: — 1.ª, estes bilhetes são válidos para a ida, em todos os comboios ordinarios dos dias 10 até 31 do corrente; e, para a volta, pelos mesmos comboios de qualquer d'estes dias e do dia 1 de agosto proximo; 2.ª, não se vendem meios bilhetes de ida e volta.

N. B. — Nos preços acima indicados está incluída a verba correspondente ao imposto do sello, em transportes por caminhos de ferro, creada pela carta de lei de 29 de julho de 1899.

Porto, 8 de julho de 1902.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Leilão

Em conformidade com o artigo 111.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que no dia 24 do corrente, será vendida em hasta publica na estação d'Estarreja a remessa de pequena velocidade n.º 11.062 de Crato, constante de um vagon de palha prensada, pezo 9.280 kilog. expedida em 20 d'abril do corrente anno, pelo sr. Alexandre Marques d'Oliveira á consignação da Companhia Industrial Provinciana. Lisboa, 9 de julho 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** — Nos ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

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

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

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes 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, comissões, etc.

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

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 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 Goldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450

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

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

**LOURDES** Grand Hotel Royal. — De 1.<sup>a</sup> ordem e o unico em face e 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, comissões.

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

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

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

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

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

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

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

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

**SEVILHA** Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações 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. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.





**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 grátis a quem os pedir

**SUCCURSAL E ARMZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34**

Direcção telegraphica—DUPLEX-BILBAO

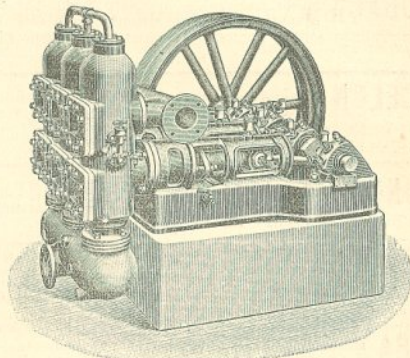
# Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

## BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE  
Todas as construcções, usos e capacidades  
**40.000 BOMBAS FORNECIDAS**



**BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE**

# CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO

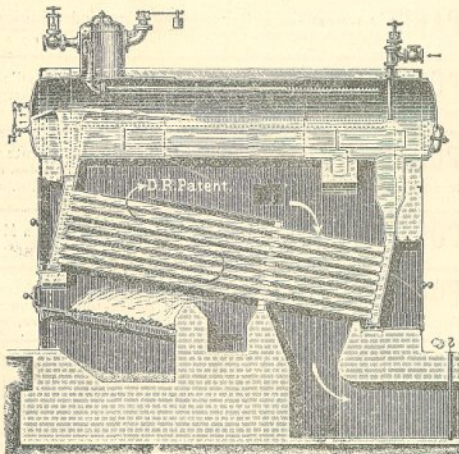
**PRIVILEGIADAS**

Construcção 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>IA</sup>

**BRUNSCHWEIG—ALLEMANHA**

Execução rapida de encomendas.

End. telegr. GASOMETER BRUNS.



Representante exclusivo  
para Hespanha e Portugal

HERMÓSILLA, 12

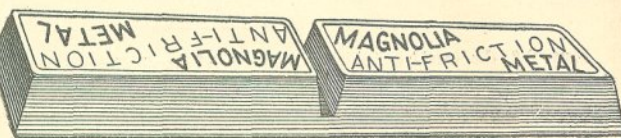


MADRID

Pecun-se prospectos.

**MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO**

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

### HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de julho de 1902

| COMPANHIA REAL |       |       |       | Lisboa |       |       |       | Cintr |       |       |       | Lisboa |       |       |       | T. VEDRAS |       |       |       | FIGUEIRA |       |       |       | Mangualde |       |       |       | Guarda |       |       |       | Mangualde |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |
|----------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| Part.          | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.  | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.  | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.     | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.    | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.     | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.  | Cheg. | Part. | Cheg. | Part.     | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | C |





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 21 de Julho sahirá o paquete **Magdalena** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu 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 á creados 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 Agosto ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Fátima, 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



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 28 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vap. francez **Cordillere**. Sahirá a 29 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 28 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Gibraltar**, vapor hespanhol **Cadiz**. Espera-se de 16 a 17 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 17 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**La Pallice** e Liverpool, vap. inglez **Orelana**. Sahirá a 22 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vap. inglez **Hubert**. Sahirá a 26 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Algerian**. Sahirá a 19 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Douro**. Sahirá a 17 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



**Maranhão**, Pará, Manaus e Iquitos, vapor allemão **Ithaka**. Sahirá a 30 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Maranhão** e Ceará, vapor inglez **Lisbonense**. Sahirá a 24 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Invencor**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 21 de julho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



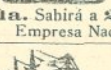
**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez **Corrientes**. Sahirá a 24 de julho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Southampton** e Londres, vap. inglez **Danube**. Sahirá a 23 de julho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrozette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portugez **Benguelia**. Sahirá a 21 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vaporinglez **Oropesa**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 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 RESUMIDÍSSIMOS

Garante-se a força effectiva

Innumeras referencias que empregam 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)

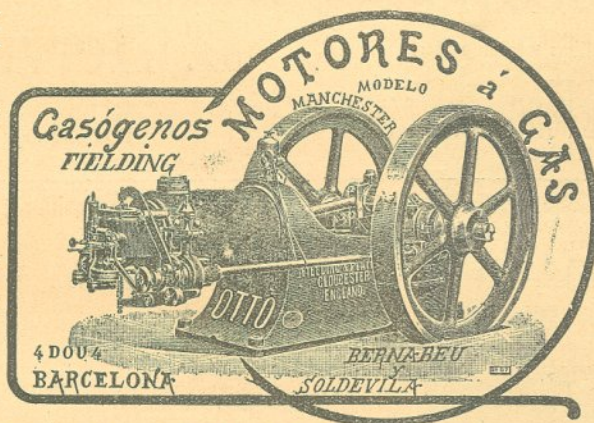
Machinas e Caldeiras  
DE VAPOR  
(Especialidade para minas)

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

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 HESPAÑHA e PORTUGAL

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

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

CASA EM MANCHESTER—CHATAM STREET

Pedem-se Representantes activos

Telegrammas: { BERNABEU—BARCELONA  
LEHMANN—MANCHESTER

Machinas  
Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contrati-  
stas, 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



# 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, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrizosa 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 Sinfães, Évora, Extremoz, Fátima, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouveia, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Ponte, Povoia de Lanhoso, Santa-rem, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Mont'Agracho, 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 da Rodam, Vizeu.

M. HERRMANN  
TELEGRAPHIA E TELEPHONES

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

LUZ ELECTRICA

Resultados garantidos

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

M. Herrmann

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

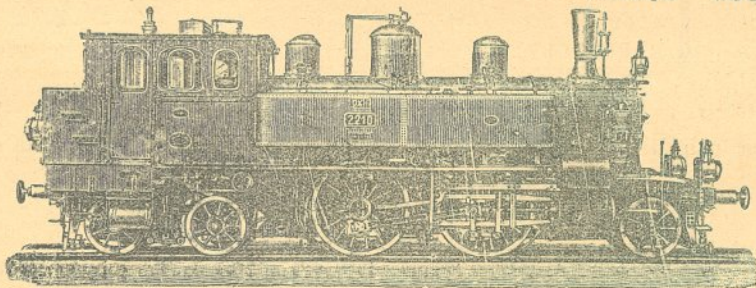
6 e 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 e 8  
LISBOA

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 escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado, bazo, inflammacoes de quaesquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

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

## Estabelecimento hydrologico Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 1 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos padecimentos do apparelho digestivo, úgado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabete, etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas, Sala d'aerotherapia, pulverizações e irrigações, inalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

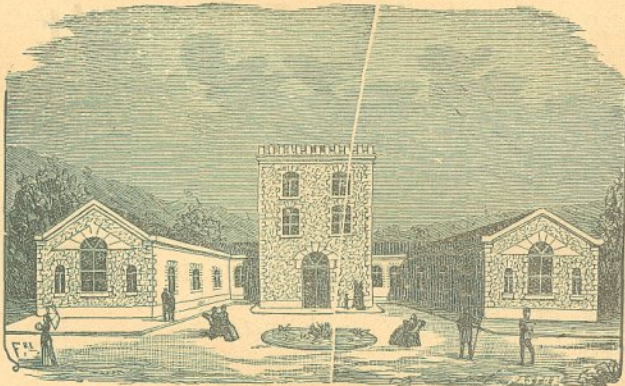
Dois excellentes hoteis de 1.ª classe. — Grande hotel e Hotel Avelames. Um Hotel de 2.ª classe — hotel da Boa Vista. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regua: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia: **Rua de D. Pedro, 172 — PORTO**

## CALDAS DA FELGUEIRA — CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)



**Grande Hotel Club** — Abre em 25 de maio. — e casa de barbear.

Magnificas accomodações desde 15200 réis comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em Lisboa, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.ª, referente ao GRANDE HOTEL.

Correspondencia para Caldas da Felgueira, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral: **Pharmacia Andrade**, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel está a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

**VIAGEM.** — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros. — A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

De 15 de maio a 30 de setembro os comboios sud-express e expresso-Medina param em Cannas de Senhorim.

## Estabelecimento Thermal

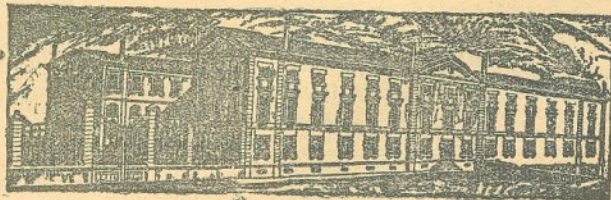
DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, garganta, etc., etc.

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe; duas salas para doctores uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização e aspiração, com gabinetes auxiliares e independentes para toilette. — E' sem duvida o melhor do reino e o mais barato.

Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia





# COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15—PARA PORTUGAL, HESPAÑHA, 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 combos  
de passageiros e de mercadorias

SIGNALES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Índias, America do Sul, Colonias, etc.

→ ←  
Lista das companhias da península  
que tem adoptado este freio:

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

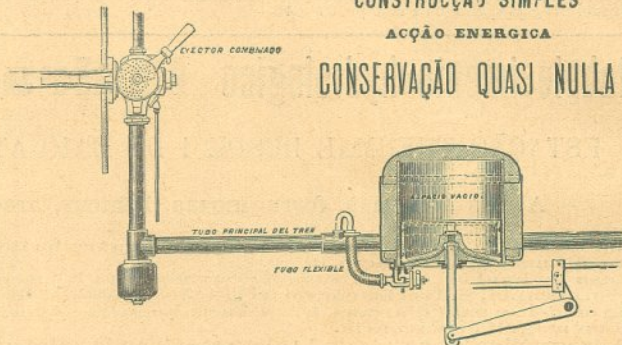
**HESPAÑHA**—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid—Caceres—Portugal—Great Southern of Spain—Bobadilla-Algeciras—Linares-Almeria—Torrhalb a Soria—Santander a Bilbao—Bilbao—Portugalete—Economicos de Asturias—Madrid—Villa del Prado—La Robla—Valmaseda—Lezama—Bilbao—Triano—Luchana—Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerto Santa Maria—San Lucar—Central de Vizcaya—Grao a Turis.

Tremvias: Urbano de Santander—Sardinero a Santander—Barcelona a San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grao, etc.

CONSTRUÇÃO SIMPLES

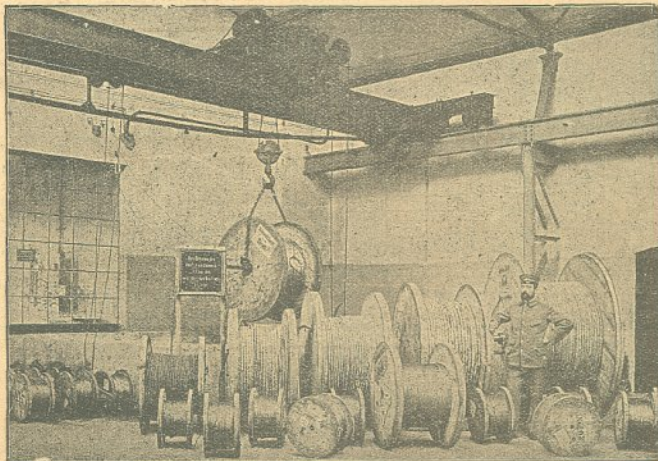
AÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



## Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  CONTRACTOS FIRMES

**RHEYDT (Prussia rhenana)**

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12—MADRID

Fabricação e collocação  
de todos os generos de  
cabos revestidos de chumbo  
para correntes de alta  
tensão, correntes conti-  
nuas, polyphasicas e al-  
ternativas até 20.000  
voltios.

Fabrica especial de arame

**ESPECIALIDADE**

Cabos para telephones com  
isolador de ar e de papel