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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

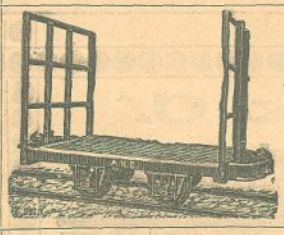
ASSIGNATURA—PORTUGAL: anno 2$500; semestre 1$400.
HESPANHA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 4$000 réis—Avulso, 120 réis

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

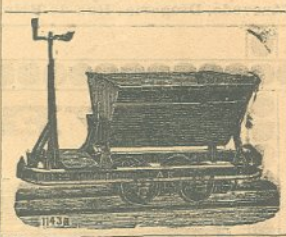
REDACÇÃO— RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA

Telephone, 27
End. tel.:CAMIFERRO

21.º do 15.º anno | **1 de Novembro de 1902** | **Numero 357**

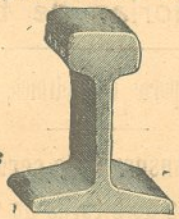


FABRICA
DE
CAMINHOS DE FERRO
PORTATEIS E FIXOS
MOVIDOS POR
VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL
BERLIM—C. W.

Agentes para Portugal
F. Street & C.ia
156, Rua do Poço dos Negros
LISBOA



Agentes para as Colonias
Roberto Pegado
Rua dos Capellistas, 77 a 81
LISBOA

C. MAHONY & AMARAL

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

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I U 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, vagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubolares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª, de Paris.—Motores, caldeiras.—Machinas—ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lages de vidro (dalles).—Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa | **Numero telephonico 586**

M. HERRMANN

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 E 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 E 8

LISBOA

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

WEGMANN & C.ª

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, alcatrão, melaço, 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 Campoamor, 12—MADRID

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo, e que são: Distancia até 1.000 metros, casas do commercio, 75$000 réis residencia particulares e medicos, 55$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscripção é annual. Accrescenta se a taxa de installação de 15$000 réis, que paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

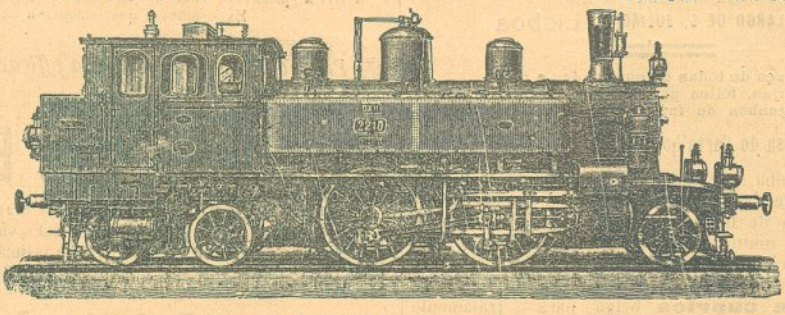
VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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

KRAUSS & C.ia, 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

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS

BOMBA DE VAPOR DUPLEX

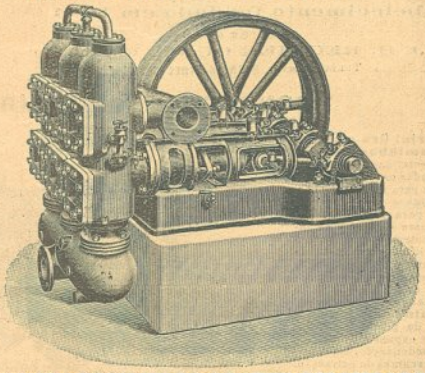
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica-DUPLEX-BILBAO

J. B. FERNANDES & C.ª

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, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

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

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, 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, batataes e tomateiros, **marca caveira,** exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea «Eclair»** de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes **Pulverizadores «Eclair»,** de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores «Excelsior»,** de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. **Flôr de enxofre de Brandram. Enxofre moído, Nitrato de sodio,** poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante «Amor»,** para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

Fóra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.ª

Unica premiada com os **maiores premios** nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinaud).

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

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

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

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

Director technico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—ROCIO 60 a 63 — LISBOA

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

LIÉGE (BELGICA)

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

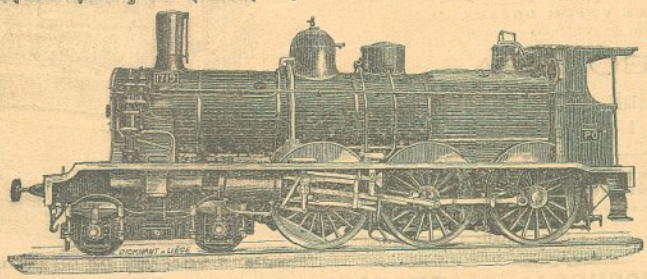
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

Séde Social: Rua St. Léonard, 1, Liége
Officinas » » » 1 »
» » Hayeneux, 69, Herstal

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

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

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Typos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fole, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.



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

Installações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 4½ a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinações 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 typos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

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 typos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.

21.º DO 15.º ANNO — LISBOA, 1 DE NOVEMBRO DE 1902 — NUMERO 357

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO — Proprietario-director-editor L. DE MENDONÇA E COSTA — REDACTOR J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO — T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração — 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 — LISBOA

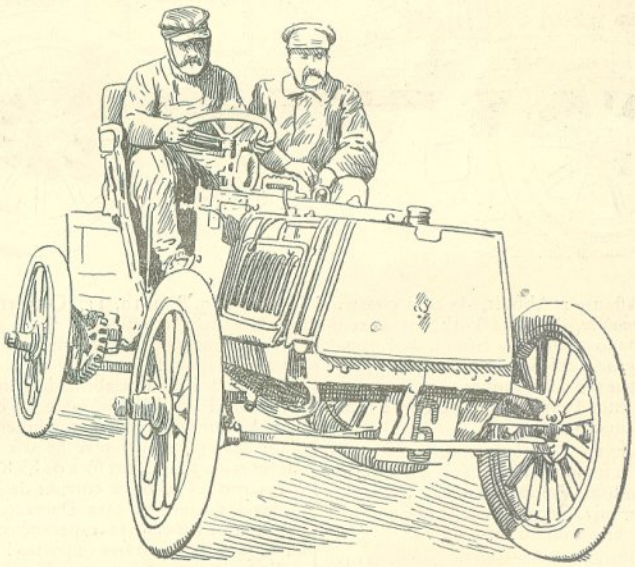
TELEPHONE N.º 27 — End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 3 e P n.º 10 g. v., bilhetes entre Porto e Aveiro, da Companhia Real.

SUMMARIO

	Paginas
O AUTOMOBILISMO EM PORTUGAL (illustrado)	321
COMMERCIO E NAVEGAÇÃO	323
PARTE OFFICIAL — Bases para adjudicação do estabelecimento de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal	324
TARIFAS DE TRANSPORTE	325
LINHAS DE IRLANDA	325
NOTAS DE VIAGEM — IV — O elec rico de Burgdorf — Interlaken	325
TRACÇÃO ELECTRICA	326
EXPOSIÇÃO DE ST. LOUIS	327
APEDREJADORES DE COMBOIOS	327
COMMERCIO PORTUGUEZ	328
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	328 e 329
LINHAS PORTUGUEZAS E ESTRANGEIRAS	330
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração (conclusão)	331
CONCURSOS	332
AVISOS DE SERVIÇO	332
ARREMATAÇÕES	333
AGENDA DO VIAJANTE	334
HORARIO EM 1 DE NOVEMBRO DE 1902	335
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	336



O automobilismo em Portugal

Tende notavelmente a desenvolver-se em Portugal o gosto pelo automobilismo. Agora tivémos nós o espectaculo, absolutamente novo, de uma primeira corrida de automoveis, numa distancia já muito consideravel, em competencia de premios, e com o mesmo enthusiasmo que taes corridas despertam lá fóra, nos paizes onde o automobilismo tomou rapido incremento.

O automobilismo apresenta duas feições muito distinctas: a que interessa principalmente ao *sport*, e a que offerece á exploração economica elementos de commodidade, de preço e de simplicidade mecanica.

Para quem encara o automobilismo por um lado todo pratico e util, é facil reconhecer que o desenvolvimento do gosto pela locomoção automovel póde trazer para Portugal a vantagem, facilmente apreciavel, de se promover a rigorosa conservação das suas estradas, muitas das quaes são excellentes quanto aos seus leitos, com pontes e viaductos que podem tornal-as de primeira ordem, quando a sério se pense no augmento de riqueza que para nós representa a melhoria de todo o systema de viação.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que se ufana de

ter defendido sempre todas as boas idéas cuja adaptação á vida portugueza signifiquem algum melhoramento incontestavel, associa-se com jubilo aos louvores que tão justamente acolheram a iniciativa do promotor da corrida de automoveis, o nosso prezado collega da *Epoca*, o sr. doutor Zeferino Candido.

O enthusiasmo publico secundou calorosamente a iniciativa particular. Foi um acontecimento digno de apreço a primeira d'essas corridas, em Portugal, primeira tambem na Peninsula.

O percurso era já muito consideravel: 270 kilometros. A importancia do combate acrescia-se da concorrencia de estrangeiros, imprimindo-lhe um caracter internacional. Vinham a ella machinas dos mais acreditados systemas da França, dos Estados Unidos, da Italia. Vinham a ella *chauffeurs* profissionaes e dos mais celebres, entre os quaes — Giuseppe Bordino, da casa *F. I. A. T*, de Turim, dirigindo o automovel do Senhor Infante D. Affonso; Abbott, da casa constructora da marca *Locomobile*, de Nova York, cujos exemplares foram apresentados pela casa Street, de Lisboa; Edmond, da casa *Darracq*, cujos exemplares a Empresa Automobilista Portugueza, de Coimbra, apresentou.

Os automoveis inscritos, entre as carruagens e motocycletas, foram em numero de 16.

O itinerario a seguir, em harmonia com o respectivo mappa fornecido aos automobilistas, era o seguinte: Figueira da Foz, Coimbra, Pombal, Leiria, Caldas da Rainha, Cercal, Azambuja, Sacavem, Estrada militar e Campo Grande, onde era o ponto terminus.

Todos os automobilistas que fizessem o percurso num prazo de tempo maximo de 10 horas, receberiam um diploma d'honra. Além d'isto haveria um primeiro e um segundo premios d'arte para cada categoria de vehiculos fazendo o percurso no menor tempo, fosse qual fosse a categoria, cabendo nesse caso o premio de categoria ao automobilista que seguidamente chegasse.

Pelo ministerio do reino foram transmittidas ordens ás respectivas auctoridades para assegurarem livre passagem nas estradas aos automobilistas em carreira.

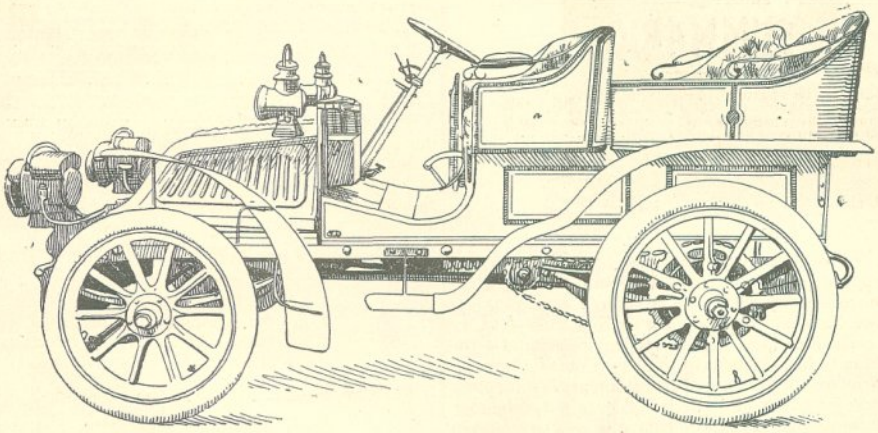
Nos logares povoados os automoveis não poderiam passar com um andamento superior a 10 kilometros á hora.

A corrida realizou-se na passada segunda-feira, 27 de outubro.

Em todas as povoações por onde devia passar a corrida se notava um desusado enthusiasmo, já muito antes da hora aproximada que se calculava para a passagem dos automoveis.

A's 11 horas da manhã, era já grande a multidão que se agglomerava no Campo Grande, proximo do ponto indicado para a verificação das chegadas, em frente da egreja. Na estrada passeavam alguns automoveis não inscritos, muitas outras carruagens conduzindo pessoas da primeira sociedade, numerosos cavalleiros e cyclistas. Entre os muitos photographos que preparavam os seus melhores kodaks estava um distincto reporter do jornal francez *Le Vélo*, vindo propositadamente a Portugal para a informação.

A primeira communicação telegraphica, recebida da Figueira, era das 7 horas e 56 minutos. Segundo essa informação, a partida começara ás 6 horas precisas, pela seguinte ordem de numeros de inscripção: n.os 2, 3, 4, 6, 1, 7, 8, 9, 10, 11. O intervallo de uns aos outros fôra de 2 minutos.



D'ella constava ao mesmo tempo que o *chauffeur* Edmond faltára!

Edmond é uma celebridade européa. Correu ultimamente no Paris-Vienna, onde foi o primeiro em Belfort (407 kilometros) e o segundo em Vienna, por causa d'um desarranjo que teve na sua machina. A média da sua corrida até Belfort fôra de 85,8 kilometros por hora.

Inscrito na primeira corrida de Portugal com um automovel da famosa casa Darracq, era para elle que se voltavam as melhores esperanças, e sobre o seu nome inicidiram as mais vivas apostas!

Todavia, grande surpresa! aos 27 minutos depois do meio dia, do meio de uma grande nuvem de poeira, apparecia, antes de qualquer outro, e entrava no Campo Grande, a Darracq conduzida por Edmond. Eram 12 horas e 29 minutos quando attingiu a méta, no meio de enthusiasticas ovações.

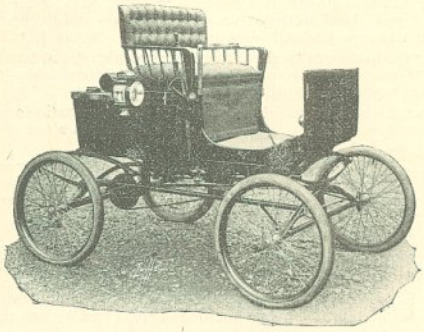
Infelizmente, Edmond não podia ser o premiado. Esclarecido o caso, soube-se que Edmond só tomára conta do seu automovel em Coimbra até onde o substituira o dr. Tavares de Mello, isto em virtude de, á ida, ter perdido em Alfarellos o comboio que o devia levar á Figueira, a tempo.

O premio teria sido seu, se não se tivesse dado a desclassificação baseada no facto de não se ter elle apresentado no ponto de partida á hora indicada.

A' 1 hora e 29 minutos chegou o automovel *F. I. A. T.*, pertencente ao Senhor Infante D. Affonso, e guiado pelo *chauffeur* Giuseppe Bordino. Ganhou o premio do minimo tempo, apesar de ter soffrido na Ameixoeira um choque com outro automovel.

A's 2 horas e 43 minutos chegou o automovel guiado pelo sr. Affonso de Barros. Era uma *Darracq*, que poderia ter ganho o premio do minimo tempo, se não houvesse soffrido uma contrariedade no Lumiar: partiu se a valvula de escape. Teve ainda assim o primeiro premio da 2.ª categoria.

A's 2 horas e 58 minutos chegou a motocycleta do sr. Paula. Era uma *Martinho*, com motor Buchet. Teve o primeiro premio da 1.ª categoria.



A's 4 horas e meia, tendo decorrido o prazo de 10 horas depois da partida do ultimo automovel da Figueira, o jury retirou-se, considerando-se findo o certamen.

Até essa hora não appareceu o carro *Locomobile*, da casa Street, sabendo-se depois que tendo soffrido a rotura dos quatro pneumaticos foi impossivel avaliar-se a sua importancia na corrida, o que sinceramente lastimamos.

Deve-se, porém, notar que não é para surprehender este resultado. Da mesma fórma que os Darracq são uns verdadeiros carros de corridas, resistentes, esguios, machinas de grande força, o *Locomobile* inscripto era, de preferencia, um simples carro de passeio, leve, elegante, de 4 ½ cavallos de força apenas.

O 2.º carro que a mesma casa havia inscrito, esse deveria ter feito todo o percurso sem difficuldade—era um *dos à-dos*, novo modelo d'este anno, de maior força; mas esse teve a fatalidade de atropelar um motocyclista que ficou tão ferido que o *chauffeur* teve de o levar a Coimbra onde ficaram as duas machinas por ambas se acharem tão avariadas como o infeliz atropelado.

Com respeito á Darracq Edmond, o sr. doutor Tavares de Mello tendo obtido por subscripção um premio *hors concours* de 500 francos, foi-lhe esse premio conferido muito legitimamente como conductor da machina que em menor tempo fez o percurso Figueira-Lisboa. Edmond ficou satisfeito, cedeu o premio ao seu mechanico mr. Bollé, e partiu para Paris.

Damos hoje as gravuras dos tres principaes carros: o F. I. A. T. (Fabricca Italiana di Automobili, Turim) logo depois da sua chegada ao Campo Grande, tendo á esquerda o *chauffeur* sr. Bordino, italiano, e á direita o mechanico francez, sr. Chatel; uma *Darrac* em que fez a corrida o *chauffeur* Edmond, e o *Locomobile* da casa Street, a que acima nos referimos, isto é, o carro pequeno.

Voltaremos a falar d'estes carros que são uma especialidade e merecem por isso uma descripção especial na secção *Automobilismo* que ha muito abrimos neste jornal.

COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Foi publicada com justos louvores officiaes pela brevidade com que sahiu, a estatistica do commercio e navegação do anno de 1901, que é uma condensação dos boletins mensaes estatisticos publicados tambem pela mesma repartição.

A estatistica alfandegaria anda e sempre andou muito mais em dia do que as outras, seja dito em sua honra.

Lancemos os olhos para alguns numeros que se condensam neste volume.

A importação geral, não contando o ouro e prata em barra ou moeda, foi de	73.297	contos
tendo sido em 1900 de	75.824	»
e em 1899 de	66.931	»
A exportação, não contando o ouro e prata, foi de	43.775	contos
tendo sido em 1900 de	47.031	»
e em 1899 de	45.095	»

Não nos foi favoravel a balança economica.

Para as colonias exportámos menos do que em 1900; 5.567 contos em vez de 8.174; e d'ellas importámos um pouco mais, 10.881 contos.

Na lista dos paízes d'onde importamos, continua a occupar o 1.º logar a Inglaterra e o 2.º a Allemanha. Seguem depois os Estados Unidos, a Hespanha, a França e a Belgica.

Da Inglaterra importámos 17.646 contos, sendo:

9.224 em materias primas
3.227 em fios e tecidos
2.657 em substancias alimenticias
1.396 em machinas, armas, vehiculos
811 em manufacturas diversas.

Para ali exportámos 8.323 contos, sendo:

1.747 em materias primas
5.986 em substancias alimenticias.

A nossa importação da Allemanha, que desde 1897 passou de 5.298 contos a 8.969 que attingiu em 1901, apresenta as seguintes verbas tambem dignas de menção:

Em materias primas	3.286	contos
» fios e tecidos	1.310	»
» substancias alimenticias	1.768	»
Machinas	908	»
Manufacturas diversas	1.657	»

Sobreleva portanto já a Inglaterra nas mercadorias de 6.ª classe da pauta, manufacturas diversas, pois exporta o dobro para o nosso paiz.

A nossa exportação para a Allemanha tem ficado estacionaria. Em 1897 era de 2.177 contos e em 1901 foi de 2.146.

Até comprámos mais substancias alimenticias do que vendemos, pois só fizémos nesta classe 567 contos, tendo declinado de anno para anno, visto ter sido já de 627 contos em 1897.

Nos Estados Unidos comprámos 7.550 contos, sendo 3.560 de materias primas e 2.996 de substancias alimenticias. Só exportámos 611, d'entre os quaes 86 de substancias alimenticias.

Na Hespanha não ha tão grande desequilibrio. Importámos o valor de 5.333 contos e exportámos 4.432. Predominam, tanto na exportação como na importação, as verbas dos animaes vivos, cerca de 3.300 contos.

Da França importámos 5.680 contos contra 762 de exportação.

Na importação entram:

1.588 de materias primas
1.250 de fios e tecidos
1.197 de manufacturas diversas
205 de substancias alimenticias.

Pagámos o tributo da moda no valor de cerca de 2.500 contos.

A nossa exportação diminuiu bastante. Em 1901 foi de 976 contos e em 1898 de 1.011 contos.

E' para desanimar a verba de 424 contos em que se cifra a nossa exportação em generos alimenticios.

A' Belgica comprámos menos, comprámos cousas mais uteis e vendemos mais.

As importações sommam 2.403, as exportações 819, emquanto que para a França só exportamos 762.

D'este rico paiz importámos 1.750 de materias primas para artes e industrias, 145 de machinas, 154 de fios e tecidos, e vendemos-lhe 391 de substancias alimenticias, quasi tanto como para a França inteira.

Com o Brazil dá-se o caso interessante de ir diminuindo a nossa exportação e augmentando a importação.

Em 1899 importámos 1.459
Em 1901 » 2.036
Em 1898 exportamos 6.351
Em 1901 » 4.670

E' portanto cada vez menor a differença.

Alguma lição se tira tambem dos numeros relativos ao movimento commercial com as colonias. Assim, Angola, para onde exportámos em 1899—3.473 contos, em 1901 só exportámos 1 740.

Examinando mais pormenorizadamente, vemos que, na classe fios e tecidos, a exportação desceu a 594 contos, de 2.208 attingiu que em 1899, tendo o logar mais baixo que houve desde 1897 em que foi de 1.163.

Basta isto para explicar as difficuldades com que está luctando a industria algodoeira.

Nas outras colonias não ha alterações importantes. Importou-se menos de Cabo Verde; importou-se mais da Guiné e exportou-se para ali menos; continua o augmento regular de exportação para S. Thomé e Principe, indicador do desenvolvimento e civilização d'aquellas ricas ilhas; augmentam lenta mas regularmente as importações de Moçambique, mas tem movimentos bruscos e discordes as exportações, mercê da guerra sul-africana.

Da India portugueza até faz pena falar: importámos 10 contos e exportámos 27. E assim continuaremos emquanto não houver uma carreira de navegação para aquelle estado.

Macau e Timor dá-nos tambem 9:700$000 mil réis de exportação e leva-nos 3 contos de importação.

(Continúa).

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios do Reino
Direcção Geral de Administração Politica e Civil

2.ª Repartição

Bases para a adjudicação do estabelecimento de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal

Condições relativas aos prazos de construcção, deposito de garantia, penalidades e legislação applicavel.

(Conclusão)

Art. 31.º No prazo de tres meses a contar da data do *Diario do Governo*, em que fôr publicado o decreto de approvação d'este contracto, submetterá o concessionario á approvação da camara os projectos das tres linhas principaes que a camara deseja que se estabeleçam em primeiro logar, de preferencia a quaesquer outras, a saber:

1.ª Da entrada da cidade á estação do Caminho de Ferro do Monte, na Rua do Pombal;

2.ª Da entrada da cidade ao Ribeiro Secco, Hotel Reid;

3.ª Ainda da mesma origem ao Largo do Soccorro.

§ unico. Os trabalhos de construcção d'estas tres linhas principaes deverão começar no prazo de sessenta dias, a contar da data da approvação dos respectivos projectos e ficarem completamente concluidos no prazo de doze mezes, a contar da mesma data.

Art. 32.º Além das tres linhas principaes mencionadas no artigo antecedente poderá a empresa estabelecer simultaneamente ou successivamente quaesquer outras que julgue convenientes, submettendo préviamente os respectivos projectos á approvação da camara.

Art. 33.º O deposito de 2:000$000 réis feito pelo concessionario na Caixa Geral de Depositos servirá de garantia da construcção das tres linhas principaes a que se refere o artigo 31.º

§ 1.º O adjudicario receberá nas epocas respectivas os juros que o seu deposito vencer, na conformidade das disposições legaes que regem esse assumpto.

§ 2.º Esse deposito será entregue ao concessionario logo que sejam abertas á exploração as tres linhas principaes a que se refere o artigo 31.º

Art. 34.º Entregue que seja o deposito, servirá de garantia para a camara, da execução das presentes condições, o material fixo e circulante de todas as linhas que a empresa tenha estabelecido, quer se achem ou não em exploração.

Art.º 35.º A concessão caducará:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados na condição 31.ª e seu § unico;

2.º Se não começar a exploração de qualquer linha dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pela camara nos termos do artigo 24.º;

3.º Se, iniciada a exploração de qualquer linha, o concessionario interromper por espaço superior a um mez;

4.º Se o concessionario deixar de cumprir alguma das condições a que fica obrigado.

§ unico. Caducando a concessão pelo não cumprimento da clausula 31.ª e seu § unico, reverterá para a camara o deposito de garantia de que trata o artigo 33.º

Art. 36.º Nos casos previstos no artigo antecedente a camara porá em hasta publica, e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração das linhas da empresa pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pelo concessionario primitivo, como tambem todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto o concessionario primitivo todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e materiaes.

§ 1.º O preço da arrematação será entregue á empresa concessionaria, segunda outorgante, depois de deduzidas quaesquer despesas que a camara tiver feito, incluindo as de fiscalização.

§ 2.º Se dentro de seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados á camara sem indemnização alguma, e o contracto rescindido para todos os effeitos jurídicos.

§ 3.º Exceptuam-se das disposições d'este artigo os casos de força maior, devidamente comprovados, podendo a camara prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Art. 37.º O concessionario fica sujeito:

1.º A's leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e concessão das obras, como ao estado da officinas, estações e dependencias das linhas ferreas;

2.º A's leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, na parte applicavel, e em especial a todas as condições prescriptas nos regulamentos que forem decretados sobre a exploração, policia e conservação de caminhos de ferro americanos.

Art. 38.º O concessionario, seus agentes, empregados e operarios, ficam sujeitos em tudo que disser respeito á construcção e exploração, ás leis e regulamentos do paiz.

Art. 39.º As questões que se suscitarem entre a camara e a empresa sobre a interpretação ou execução do contracto, em tudo quanto se não refira a assumptos technicos relativo á execução das obras, serão decididas pelos competentes tribunaes do Contencioso Administrativo.

Art. 40.º A séde da empresa será no Funchal, e os seus estatutos serão submettidos á approvação do Governo, sem prejuizo das mais formalidades a que por lei são obrigados.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes por preços reduzidos, Porto-Aveiro — mais uma edição das duas tarifas de Companhia Real, n.º 3 e P. 10 de grande velocidade, para bilhetes nestes percursos, para viagens nos comboios tramways e nos curtos.

Em nada differem estas tarifas das actuaes, que distribuimos com a nossa folha de 1 de julho passado senão na inclusão do novo apeadeiro de Vallega que é amanhã aberto, e que originou a publicação d'esta reforma das tarifas.

LINHAS DA IRLANDA

O sr. Joseph Tatlow, director do *Midland Great Western Railway*, fez uma communicação muito interessante ao Instituto dos Engenheiros Civis da Irlanda ácerca dos progressos realizados pelos caminhos de ferro irlandezes nos ultimos dez annos.

A despeito d'uma diminuição de 4,29 % da população da Irlanda, e ao passo que durante o mesmo periodo a população da Inglaterra augmentava 9,13 % e a da Escocia 4,69 %, esses progressos foram admiravelmente regulares e importantes.

A diminuição da população irlandeza provém de ser a Irlanda pobre e não encontrarem os seus habitantes na sua terra natal os sufficientes meios de subsistencia, ao passo que a Inglaterra e a Escocia, ricas e prosperas, offerecem aos que as habitam todas as condições d'um conforto sempre crescente.

A diminuição da população da Irlanda nos ultimos dez annos foi de 202.000 almas, e a emigração de 433.000 individuos. Se esta emigração não se houvesse produzido, teria havido um excedente de população em numero de 230.000 almas, ou seja aproximadamente 5 %, quando a Escocia accusa apenas 4,69 %.

Em 1890 o capital empregado nas linhas ferreas da Irlanda era, em numeros redondos, de 37.298.000 libras sterlinas. Em 1900 attingiu 39.369.000 libras sterlinas, o que representa um augmento de 5 ½ %. Durante o mesmo periodo, o augmento na Inglaterra e na Escocia foi respectivamente de 18 e de 22 %. Mas convém notar que, pelo que respeita á Irlanda, os numeros acima indicados não representam a despesa total, pois além d'essas cifras o governo concedeu 1.500.000 libras sterlinas como subsidio de linhas ferreas, o que tudo representa para os caminhos de ferro da Irlanda um augmento de capital que se eleva a quasi 10 %.

Pelo que respeita á progressão consideravel da Escocia, essa progressão resulta evidentemente do systema custoso de linhas subterraneas que existe em Glasgow. Os subsidios do governo foram principalmente distribuidos pelas linhas dos districtos de Connemare, Achill, Kerry e Donegal, onde a população está muito disseminada e o trafego é pouco.

Estas linhas designadas pelo nome Balfour-lines são exploradas e custeadas pelas companhias existentes, e largamente teem contribuido para desenvolver o movimento dos *touristes* pelas costas pittorescas da Irlanda e o trafego do peixe que de 1890 a 1900 augmentou na proporção de 100 %. A construcção d'estas linhas foi em grande parte feita pelo governo, mas nella tiveram as companhias uma larga intervenção nas despesas.

As linhas Balfour foram construidas sob um projecto de caminhos de ferro ligeiros, e nesta base é que o governo interveiu; mas as companhias acharam melhor construil-as por uma maneira mais solida, e como extensão da sua propria rêde permittindo a circulação de um material pesado, o que representava um grande beneficio para as regiões que essas linhas atravessavam.

Referindo-se ao capital do primeiro estabelecimento, o sr. Tatlow cita o facto bem notavel do augmento regular do material rolante, contrastando com uma continua diminuição da população. Durante os ultimos dez annos o material das companhias irlandezas foi augmentado com 118 locomotivas, 541 carruagens de passageiros, 3.862 vagons, o que tudo representa uma despesa de 1.000 000 de libras sterlinas.

Durante o mesmo periodo a percentagem do augmento do material para Inglaterra foi de: locomotivas-31 %; carruagens, 30 %; vagons, 30 %. Para a Escocia foi: locomotivas, 29 %; carruagens, 34 %; vagons, 36 %. Para a Irlanda foi: locomotivas, 17 %; carruagens, 22 %; vagons, 26 %.

O numero total dos passageiros transportados era em 1890 de 21.400.000, e em 1900 foi de 27.600.000, o que representa uma differença para mais de 29 %. As receitas augmentaram 19 %.

O numero dos passageiros, comparado com a cifra da população, mostra que o numero de transportes por habitante augmentou durante aquelle mesmo periodo, 55 % na Escocia, 26 % na Inglaterra e 35 % na Irlanda.

O augmento da receita pelo trafego dos volumes pequenos foi de 63 % na Irlanda, 53 % na Escocia, e 50 % na Inglaterra.

O augmento da venda de bilhetes de assignatura foi de 40 % na Irlanda, de 38 % na Inglaterra e 49 % na Escocia.

O augmento no serviço das mercadorias elevou-se a 20 % na Irlanda, 27 % na Inglaterra e 35 % na Escocia, comprehendendo-se nas mercadorias os productos das minas, em primeiro logar o carvão; ora o trafego dos productos de minerios em 1900 representa 22 % e 27 % da receita total para a Inglaterra e para a Escocia e apenas 5 % para a Irlanda. No que respeita ás outras mercadorias, a Irlanda acha-se á cabeça do rol com um augmento de 16,96 %, ao passo que a Escocia apenas accusa 7.47 %, e a Inglaterra patenteia uma diminuição de 0,32 %

No conjuncto das receitas o augmento representa respectivamente 31, 36 e 32 % para a Inglaterra a Escocia e a Irlanda, o que significa muito para a Irlanda, se tomarmos em linha de conta o augmento da população nos dois primeiros paizes.

No capitulo das despesas de exploração a Irlanda teve um augmento de 29 %, o que representa 56 a 60 % da receita bruta; as cifras correspondentes foram respectivamente de 64 a 62 %, e de 52 a 57 %.

A receita liquida augmentou na Irlanda 12 % contra 7 % na Inglaterra, e 23 % na Escocia, permittindo applicar ao capital um juro de 3,89 %. Na Escocia e na Inglaterra o capital é retribuido com o juro respectivo de 4,12 % e 4,02 %.

NOTAS DE VIAGEM

IV

O electrico do Burgdorf — Interlaken

Antes de deixar o delicioso lago de Thun, deixem-me falar-lhes do caminho de ferro electrico de Thun a Burgdorf (como se diz em allemão) ou de Thoune a Berthoud, como em francez, o que faz sua differença.

Fui muito de proposito percorrel-a para ver o serviço, não porque seja extraordinariamente interessante o cantão d'Emmenthal que ella porcorre, em que a principal curiosidade consiste no trajo pittoresco dos camponezes.

A energiaé transmittida por dois grossos cabos aereos. sustentados, lateralmente á linha, por postes em que outros cabos atravessam — tal qual como no centro de Lisboa.

Em vez do trolley, ou rolador, os vehiculos teem duas ordens de armação de cobre em forma de

que tomam a corrente nos fios e a transmittem aos motores, alojados na parte inferior dos carros, sendo dirigida a manobra por um conductor que vae no compartimento da frente, reservado para esse fim.

Em cada comboio vae um carro motor por cada tres vehiculos, isto é, no comboio em que eu ia funccionava o carro da cabeça e o 4.º, indo o 2.º, 3.º, 5.º e 6.º em descanço. Como todos os carros são motores, no caso de se avariar algum dos que vão em serviço, passa um dos outros a entrar em funcções.

E' esta a primeira linha electrica de via normal da Suissa e está fazendo excellente serviço.

A marcha é regular como a d'um caminho de ferro a vapor, tendo a vantagem da ausencia do fumo e dos solavancos. Attinge-se em patamar 40 kilometros por hora, com dois pesados carros engatados ao do motor.

Num pequeno armario vae um contador de velocidade em que vi, na subida de uma rampa forte e em curva, marcar 30 kilometros á hora.

Os comboios de passageiros, nesta linha, são todos movidos por electricidade; nos de mercadorias applica-se ainda a machina de vapor.

Aqui está um exemplo que podia ser seguido, applicando-se este systema de tracção a todas as linhas actuaes onde não tenham que circular grandes expressos ou comboios de grande peso.

Nas nossas de Cintra e Cascaes, na da Figueira, nas de via reduzida, Vizeu, Guimarães, Povoa e Mirandella, nos comboios tramways de Sacavem, este processo seria adaptavel e creio que com vantagem das companhias e do publico.

Tenho já sido propheta em varios melhoramentos que hoje estão adoptados, e não me parece necessario a sciencia da menina d'Arroyos ou do famigerado curandeiro Eduardo Silva para predizer que não virá longe esta transformação.

Partindo de Thun, quer pelo encantador lago, no vapor que o percorre em 2 horas, quer pela linha ferrea, em hora e meia, nos expressos (que como se vê, não são de grande rapidez, visto que andam á razão de 20 kilometros apenas) chega-se a Interlaken, a luxuosa estação de verão, centro principal de excursões na Suissa.

Quem ha 13 annos viu esta pequena cidade e a vê agora encontra-lhe uma transformação por tal fórma extraordinaria que não a reconhece.

Interlaken era então uma rua apenas, ladeada de hoteis e armazens de bijutarias de fabricação local, installados em pequenas barracas.

Hoje, da grande arteria antiga, ao lado do qual se construiu um vasto parque, irradiam, para o sul, numerosas ruas, bellas avenidas ensombradas, uma cidade nova que se estende até a base da grandiosa Jungfrau cujos pincaros cobertos de neve eterna constituem o encantador panorama formando o fundo do surprehendente quadro que se desfructa de qualquer ponto da cidade, mesmo passeando no animado Höheweg, e rua principal.

Interlaken tem ainda por complementos as duas cidades de Unterseen e Mutten, e mais afastados Bönigen e Wilderswyl, povoações muito interessantes, e os parques de Rugen, que se prestam maravilhosamente para um passeio a cavallo, em trem, ou de bicycleta.

Quem quizer subir montanha, não por perigosas escarpas, mas porc aminho feito, agradavel e ensombrado, tem o Harder, ao norte da cidade, onde encontra, já a meia encosta, restaurantes e refrescos, e no alto, a 1.216 metros, bello hotel.

E já que falei d'hoteis d'Interlaken, é bom dizer-se que os ha ahi para todos os preços e condições sociaes, desde o Victoria, o Suisso e o Metropole, que são d'um luxo extraordinario, verdadeiros palacios, até os mais modestos e economicos.

E deve-se dizer que aindassim os preços, pelo menos no Schweizerhof em que me alogei, são razoaveis em relação ao bello serviço d'aposentos e comida.

Reunidos todos os hoteis, ha na cidade alojamento para 3.000 pessoas.

O centro de reunião da cidade é o Kursaal, onde se dão primorosos concertos duas vezes por dia, e no Höheweg onde, num coreto, toca diariamente uma banda marcial das 10 ½ ás 11 ½.

Não ha omnibus de carreira nem tremvias.

Os trens são carissimos, como em parte alguma. Uma hora de carro de um cavallo custa 4 francos, e 8 francos se fôr a dois cavallos.

E' d'esta elegante cidade que se parte para a volta da Wengernalp, excursão que em tempo eu fiz em trem, e aqui descrevi, e hoje se realiza muito mais completa em caminho de ferro, parte movido por vapor, de adherencia e cremalheira, e parte por electricidade.

Falaremos d'estas linhas e d'outras com que se consegue subir ás mais altas cumiadas do Oberland de Berne.

TRACÇÃO ELECTRICA

Recebemos a seguinte carta:

Sr. Redactor

Banco do Conde Barão, 31.

Meu caro senhor: Eu acredito nos jornaes como num breviario.

Ora a semana passada li nas *Novidades* e outras folhas que desde o dia 27 havia carros electricos a vintem para o Intendente. Nesse dia, tendo que ir aos Anjos tratar d'um negocio de certa urgencia, disse comigo; — calha bem; vou nos taes carros novos, em que poupo 10 réis. E vim para este largo esperar. Eram 8 da manhã.

Esperei, esperei, e os carros sem apparecerem. O dia foi-se adeantando, a fome apertava e eu não queria saír d'aqui para não perder o carro. Resolvi-me a mandar a casa buscar o almoço, que devorei aqui, sobre o banco, esperando sempre ver surgir o cumprimento da promessa da companhia carris.

E *elles* sem apparecerem. Cá me conservei, chegou a noite, e mandei buscar o jantar, sempre de olho á mira para os lados da Esperança. Nada!

Fez se noute, noute amena, de atmosphera limpa e temperatura agradavel.

E' pela noute talvez que elles começam, dizia eu; e esperei mais, até que adormeci.

Acordei ao despontar do dia ao toque da primeira badalada d'um electrico, e olhei-o sobresaltado. Era para o Intendente.

Perguntei se era dos especiaes a vintem e o conductor respondeu-me delicadamente que fosse para o inferno e chamou-me qualquer coisa.

Resolvi então esperar, sempre confiado em ver apparecer o promettido carro, e seguindo o mesmo processo da vespera, passou se todo o dia e a noute, e hontem, e hoje e cá estou ainda.

Mas sr. redactor, os dias vão passando e o que não passa é o maldito electrico de vintem! E eu não posso mais; por isso lhe peço me diga se a companhia enguliu a promessa, ou se fui eu que enguli a peta. Ou finalmente em que dia começa o tal novo serviço, porque a coisa, agora, vae sendo para mim séria, visto que amanhã é sabbado e eu preciso ir a casa mudar de roupa, o que não posso fazer aqui. E tenho que ir aos Anjos onde continua a esperar-me o negocio de certa urgencia.

O que lhe posso assegurar é que elles ainda não passaram e espero que V. dê todo o credito a esta minha affirmação, porque lhe escrevo d'um banco, que me tem servido de sofá, mesa de jantar e leito ha cinco dias.

Seu constante leitor
Francisco Ingenuo.

Não sabendo que responder ao nosso estimavel e paciente leitor, remettemos o seu pedido ás *Novidades* que foi o primeiro jornal que deu a noticia.

Este nosso estimado collega talvez lhe responda.

Exposição de St. Louis

A exposição que devia realizar-se no proximo anno, de abril a outubro, na capital da Luisiania, Estados Unidos, ficando transferida para eguaes mezes de 1904, e á qual está convidada a ir a imprensa de todos os paizes e com ella a portugueza, nas pessoas dos membros do congresso das associações de imprensa, que ali se deve effectuar em setembro, será mais uma manifestação imponente de grandiosidade d'aquelle paiz.

O *Boletim da Exposição* que nos foi enviado dá já a conhecer a sumptuosidade de alguns dos edificios que estão sendo installados, quer pela commissão da exposição sob a direcção do distincto architecto, thesoureiro da commissão installadora, o sr. Wm. H. Thompson, quer pelas commissões dos differentes paizes.

A *Prensa*, o importante jornal argentino, terá na exposição um luxuoso palacio com salas de recepção para os jornalistas visitantes.

O palacio das artes liberaes será uma construcção grandiosa. A sua architectura e ornamentação tornal-o-hão d'uma magnificencia extraordinaria, occupando uma area de 525 por 750 pés ou seja uns 400.000 pés quadrados (120.000 metros);

O seu custo está orçado em 1.000 contos de réis (1.000.000 dollars).

O palacio das industrias diversas, que fórma o grupo principal e se compõe de quinze grandiosos edificios, custa, só por si, 604 contos da nossa moeda, apesar de ser construido de ferro e a conhecida *staff* como os edificios da ultima exposição parisiense. As suas dimensões são 366 metros por 160, ou cerca de 6 hectares.

O palacio da industria de transportes, erigido pelos architectos, srs. Widmann Walsh & Boisselier é tambem uma imponente construcção em galeria envidraçada, tendo no seu corpo central e nas faces lateraes altas e bem lançadas arcarias ricamente ornamentadas que lhe dão uma elegancia extraordinaria.

A exposição será dividida em 14 secções, a saber: educação, bellas artes, artes liberaes, manufacturas, machinaria, electricidade, meios de transporte; horticultura, florestas, minas e metallurgia, caça e pesca, antropologia, economia social, cultura physica.

Os creditos autorizados pelo governo federal, pela cidade de S. Luiz, corporações e estado de Missuri elevam-se já a 17.500.000 dollars ou 17.500 contos de réis.

Voltaremos a occupar-nos d'esta extraordinaria festa com a qual o estado da Luiziania commemora o centenario do resgate feito pelos Estados-Unidos a França dos vastos territorios que constituem aquella provincia que hoje se divide em 14 estados e representa com uma area de tres milhões de kilometros quadrados, ou aproximadamente um terço da area total da União Americana.

Apedrejadores de comboios

No registo dos apedrejamentos de comboios, que continuam a dar-se com a maxima regularidade, houve a lamentar mais recentemente aquelle que attingiu um dos membros do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, o nosso prezado amigo e illustre collaborador sr. Fernando de Sousa.

Este cavalheiro ia com sua familia para Evora. Um das pedras arremessadas fez em estilhas uma vidraça do compartimento que o nosso amigo occupava, e chegou a causar-lhe um ferimento no pescoço.

Procedendo-se a investigações, soube-se que os malfeitores trabalhavam nas propriedades do sr. José Maria dos Santos, e ahi foram presos, confessando o crime com grande cynismo.

Outro apedrejamento se deu contra o comboio n.º 8 na passagem de nivel á Ademia, proximo de Coimbra. D'esta vez iam sendo victimas os srs. Affonso Costa, que foi deputado pelo Porto, e Thomaz Pizarro, funccionario superior da Caixa Geral de Depositos. Das pedras que entraram na carruagem onde vinham aquelles cavalheiros, algumas pesavam 500 grammas.

A policia, tambem d'esta vez, conseguiu capturar os criminosos, que são rapazes de 18 e 19 annos.

Na linha do Porto á Povoa e Famalicão, deu-se outro facto criminoso, que motivou apenas um atraso de comboio, mas que bem grave desastre poderia ter originado: sobre os carris tinha sido collocada por mão criminosa um pedregulho medindo 90 centimetros de comprimentro por 45 de largo!

Ao fim de muitas recriminações, advertencias, supplicas e invectivas, o governo resolveu-se a tomar algumas providencias para a repressão de tão revoltantes attentados. Pelo ministerio do reino foi expedida uma circular aos governadores civis dos districtos servidos por caminhos de ferro, mandando que taes crimes sejam considerados como verdadeiros attentados contra a ordem social, e portanto sujeitos á lei especial de 13 de fevereiro, que os regula. Tambem foram dadas ordens para que alguns agentes da auctoridade circulem nos comboios das diversas linhas, podendo fazer parar a machina em qualquer ponto onde se dê novo attentado.

A *Gazeta dos Caminhos de ferro* regosija-se com este resultado, embora um pouco tardío, dos avisos repetidos que dirigiu ao governo.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Julho

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1902	1901
I — Animaes vivos	1.915.269	1 819.163
II — Materias primas para as artes e industrias	15.299.770	15.377.562
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	3.930.641	4.089.924
IV — Substancias alimenticias	5.960.321	8.442.563
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	2.130.310	3.112.491
VI — Manufacturas diversas	2.604.908	2.756.402
Taras	51.183	51.021
Total	31.892.402	55.649.128
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos	1.985.260	2.136.764
II — Materias primas para as artes e industrias	3.385.658	3.620.312
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	584.759	740.838
IV — Substancias alimenticias	9 175.761	8.736.008
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	71.539	56 699
VI — Manufacturas diversas	1 014.276	1 102 222
Total	16.217.253	16.392.843

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de outubro de 1902.

A liga contra a renovação do tratado de commercio vigente entre Hespanha e Portugal encontrou vóz no parlamento do vizinho reino, sob o pretexto, mais ou menos fundamentado, de serem algumas das clausulas d'esse tratado prejudiciaes aos interesses da provincia de Badajoz ou, para sermos mais exactos, aos interesses dos criadores de gado que exercem a sua industria naquella provincia.

A resposta do governo á interpellação, que sobre o assumpto lhe fizeram, foi concludente, pois declarava que, sendo o tratado favoravel á Hespanha no dobro quasi dos artigos em que o era a Portugal, não havia razão para uma denuncia que, favorecendo os interesses de uma provincia, iria sacrificar os das restantes; — e isto tanto mais, quanto (affirmava o ministro) o governo portuguez estava nas melhores disposições de se prestar a um protocollo addicional, que, a troco de vantagens reciprocas, harmonizasse as coisas em proveito commum.

Ora, são essas vantagens reciprocas a exarar no protocollo, que nos cumpre estudar e debater com o maximo cuidado. Registemos, em todo o caso, a affirmativa official do governo hespanhol, — de que os artigos do tratado que lhe impugnam são favoraveis ao seu paiz duas vezes mais que ao nosso. E' uma circumstancia preciosa, que nos deixa em excellente campo para as reclamações que houvermos de fazer, isto é, para os favores que as nossas competentes corporações mercantis aconselharem ser util e opportuno pretender.

Este protocollo, que nos é insinuado, e a que nós, sob devidas compensações, devemos subscrever, vem mesmo a talho de foice para pactuarmos com os nossos vizinhos um accordo especial que proteja devidamente a industria rolheira da peninsula. As crises por que esta industria tem passado em Portugal são do dominio publico, tanta vez a imprensa se tem occupado d'ellas; e agora mesmo, no reino vizinho, onde a mesma industria enferma do mesmo mal, comicios se levam a effeito pedindo aos poderes publicos remedio nas pautas contra a exportação da cortiça em prancha. Lá como cá, está-se vendo, os interesses são os mesmos e a razão das queixas a mesma é: Os paizes estrangeiros que não produzem a cortiça, mas que a importam, como materia prima, para a elaboração das suas multiplicadas fabricas, facultam entrada livre, note-se bem, entrada livre ao artigo em bruto, sobrecarregando, ao mesmo tempo, de direitos as rôlhas laboradas e exportadas de Hespanha e de Portugal.

O remedio parece portanto simples e de commum proveito para os dois paizes da peninsula: Nós, Portugal, somos o primeiro paiz productor de cortiça, já na quantidade já na qualidade, vindo, immediatamente após a Hespanha, e a seguir, por escala descendente, a Argélia, a França e a Italia. Liguemo-nos pois, nós e os nossos vizinhos, applicando á exportação pelos nossos portos, da cortiça em bruto, um direito equivalente áquelle que incide sobre as rolhas peninsulares, no paiz onde ellas mais taxadas são. Esta idéa, que nos parece excellente e que vem da propria Hespanha, não nos parece nem exorbitante nem de difficil pratica.

Depois, a nossa posição a este respeito é tanto mais apreciavel e lisongeira, que a peninsula produz a cortiça melhor, e isto, na proporção do triplo da que produzem os restantes paizes a que nos referimos. Por outro lado tambem, lembremo-nos que, pela multiplicidade das applicações a que se amolda e que a industria cada vez mais desenvolve, a cortiça é um genero deveras precioso e de uma utilidade incontestavel em todos os paizes manufactores. Depois dos vinhos, é ella, em Portugal, a primeira riqueza exportativa. Sejam estas considerações sempre presentes no espirito dos negociadores das bases do projectado protocollo a que nos referimos quando nelle se houverem de intercalar as necessarias providencias para a protecção efficaz e definitiva das industrias rolheiras da peninsula, que não poucos capitaes teem absorvido e que sustentam uma massa operaria digna de toda a protecção.

*

Precedendo a devida convocação, effectuou-se a assembléa geral extraordinaria do Banco Commercial de Lisboa, sendo a ordem da noite a alteração dos estatutos do mesmo banco.

Lida e approvada a acta da reunião precedente, alguns accionistas propuzeram que as alterações em projecto fossem impressas e distribuidas pelos membros da assembléa, afim de que elles as pudessem estudar e apreciar préviamente.

Sendo approvada esta proposta e não havendo outro assumpto a tratar, levantou-se a sessão, ficando a nova reunião convocada para o dia 4 do proximo mez de novembro.

*

A bolsa na quinzena:

Valores do Estado.—As inscripções tiveram bom mercado e boa procura, subindo sempre em preços, que agora ficam a 40,05 para assentamento, e 39,80 para coupon. Em obrigações só as de 4 1/2, 88 é que tiveram movimento apreciavel, mantendo sempre a cotação de 56.500, tanto para assentamento como para coupon.

Acções de bancos e companhias.—Foi bastante procurado, d'esta vez, o papel bancario, mas a offerta falhou á procura, principalmente para os Bancos de Portugal e Commercial de Lisboa. O realizado foi, para o primeiro entre 151.150 e 150.900, e para o segundo 138.000. Do Banco Lisboa & Açores houve vendas insignificantes a 125.500 e do Ultramarino algumas de maior monta entre 117.500 e 118.000.

As acções dos Tabacos estiveram d'esta vez mais frouxas, baixando o preço de 138.700 em 16 para 138.000 em 29. Com as dos Phosphoros deu-se o contrario: movimento mais animado e alta para 80.700.

Obrigações do Credito Predial—Continuram a ser procuradas as de 5 % de preferencia aos outros typos, mantendo-se firme a cotação de 192.500.

Obrigações da Companhia Real.—Manteve-se ainda a procura para as do 2.º grau, que oscillaram entre 35.000 e 35.900. Das do 1.º grau, operações quasi nullas, a 81.800 e 81.400.

Empresas africanas.—As acções da Companhia de Moçambique estiveram fluctuantes entre 9.300, 9.250 e 9.200. As da Zambezia foram mais procuradas, fazendo-se operações a 4.900, 4.950, 5.100, 5.250 e 5.050. As obrigações «Através d'Africa» tiveram movimento muito soffrivel, subindo os preços de 93.300 em 16 para 94.700, cotação a que ficaram em 29.

Nada mais de importante a notar.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v	42 1/2	42 7/16	Desconto no Banco de Portugal	5 1/2 %
» cheque	42 1/8	42	No mercado	6 %
Paris 90 d/v	674	676	Agio Buenos Ayres	—
» cheque	680	682	Cambio do Brazil	12 1/16
Berlim 90 d/v	274	276	Premio da libra	1$560 e 1$590
» cheque	278	279		
Francfort 90 d/v	274 1/2	276 1/2		
» cheque	278 1/2	279 1/2		
Madrid cheque	850	860		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO 16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscripções de assent.	39,20	39,30	39,28	39,45	39,50	39,50	39.67	39,60	39,60	39,60	39,55	40,05	40,20	40,18
» coupon	39,30	39,30	39,28	39,40	39,50	39.50	39,55	39,50	39.45	39,45	39,45	39,80	39,91	-
Obrig. 4 % 1888..	21.900	-	-	-	-	21.800	21.800	21.750	21.750	21.750	21.750	-	21.750	21.750
» 4 % 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ..	48.900	-	-	-	-	-	48.800	-	48.800	49.000	-	-	47.000	-
» 4 1/2 % assent.	57.600	56 400	-	-	-	-	-	-	-	56.500	56.500	-	56.500	-
» 4 1/2 % coup. int.	-	56.500	-	56.500	56.500	56.300	-	56.500	-	56.000	56 500	-	-	56 300
» 4 1/2 % externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	151 000	151.000	-	151.000	151.000	151.000	-	151.100	-	151.000	150.900	150.900	151.200	151.200
» » Commercial	138 000	-	138.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino	117.500	117.500	117.500	-	117.500	117 500	-	-	117 500	117.500	118 000	-	119 500	-
» » Lisboa & Açores.	-	-	-	125.500	-	-	-	-	125 500	-	-	-	126.000	-
» Tabacos coupon	138.700	138 500	-	-	-	138 300	138.000	-	138.000	138 000	138 000	138 000	-	137.800
» Comp.ª Phosphoros.	80 800	80.500	80.300	-	80.500	80.500	80.500	80.500	80.500	80.500	80.600	80.700	80.800	80.700
» » Real	24 300	-	-	24.500	-	-	24.200	-	24.000	-	-	-	-	24.000
Obrig. prediaes 6 %	95.000	95.000	95.000	-	-	-	-	95 500	-	-	-	95.500	-	-
» » 5 %	92.500	92.500	92 400	92.650	92 500	92.500	92.500	92.500	92.500	92.500	92.650	92 500	92.500	92.500
» Comp.ª Phosphoros.	-	92.000	92.200	-	92.200	92.200	92.200	92.200	92.200	92.000	-	-	92.000	91.800
» C.ª Real 3 % 1.º grau	-	-	81.800	-	-	81.400	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 % 2.º grau	-	35 900	35.800	35.650	35 900	-	35.800	-	35.450	35 500	35.550	-	-	35.700
» C.ª Nacional	-	-	-	-	62.000	-	62.000	-	62.000	-	-	62.500	-	-
» Atravez Africa	93.300	-	93 700	-	-	93.700	-	94 000	94.400	94.700	94 700	-	94.700	94.800
Paris: 3 % portuguez	32,50	32,25	32,50	32,35	32,65	32,07	31,70	32	31,80	31,87	31,82	31,80	31,65	-
Acções Companhia Real	106	-	105,50	106,50	104,50	103,50	-	103	-	102	102	102	104	-
» Madrid Caceres	35,50	36	36	35	35	33	35	33	33,75	35	34	34	34	-
» Norte de Hespanha	228	224	224	213	206	208	208	212	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza	359	354	355	347	339	337	339	347	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	222	219	219	212	210	203	208	214	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	354	354	353	-	355	-	356	355	356	356	355	356	355,50	-
» » » 2.º grau	158	157	156	158	156,50	156	155	155	155,50	156	155,25	155	155	-
» C.ª Beira Alta	-	96	96	95,50	95	94,50	93	95	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	106	108	107	107	107	106	-	105,50	-	105	105,50	105,50	104	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	348	349,75	349	340	341	341,50	339,7	341,50	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 % portuguez	31,75	31,75	31,87	31,87	31,75	31,62	31,62	31,50	-	31,50	31,62	31,62	31,62	-
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	-
Amsterdam: Atravez Africa	81,75	82	82	82	82,38	82,38	82,48	82	82	82	82	82,19	82,19	-
Bruxellas: Atravez Africa	83,50	83.50	83,50	83,50	83,50	83,50	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

	Linhas	Periodo de exploração de	a		1902 Kil.	1902 Totaes	1902 Kilom.	1901 Kil.	1901 Totaes	1901 Kilom.	Totaes desde 1 de janeiro 1902	Totaes desde 1 de janeiro 1901	Differença a favor de 1902	Differença a favor de 1901
						Réis	Réis		Réis	Réis	Reis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rêde e nova não garantida	8	14	Out	693	109 689.000	158.281	693	101.428.049	146.360	3.479 901.000	3.385 776.370	94.124.630	-
		15	21	»	»	110.074.000	158.836	»	101.428.049	146.360	3.589.975.000	3.487 204.419	102.770.581	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rêde garantida	8	14	Out	380	11.783.000	31 007	380	12 732.951	33.507	478.800.000	476 481 630	2 318.370	-
		15	21	»	»	8.248.000	21.705	»	12.732.951	33.507	487.048.000	489 214 581	-	2.166 581
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sul e Sueste	3	9	Set	494	30 547 965	61.837	488	29 551.710	60.556	809 444.964	725.524 466	83 920 498	-
		10	16	»	»	30.306.820	61 349	»	26.972.690	55.771	839.751.784	752.497.156	87 254 628	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Minho e Douro	3	9	Set	353	34.710.273	98 329	353	37.876.748	107.299	919.395.841	876.990.233	42.405.608	-
		10	16	»	»	29 605.146	83 867	»	30 383.130	86.071	949 000.987	906 976.589	42.024 398	-
		17	23	»	»	32 883.333	93.153	»	28.562.019	80.912	981.884.320	935.538 608	46 345.712	-
	Beira Alta	10	16	»	253	9.963.313	39 380	253	9.426.752	37.259	272.367.189	252.536.098	19.831.091	-
		17	23	»	»	8.810.665	34.824	»	7.700.419	30.436	281.177.854	260.236.517	20.941.337	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nacional—Mirandella e Vizeu	20	26	Ag.	105	2.385.026	22.714	105	2 129.239	20.278	56.073.447	52.191.455	3.481.992	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Guimarães	17	23	Set.	34	2.457.125	72.268	34	2.201.845	64.760	72 699.282	69.527.107	3.172 175	-
		24	30	»	»	2.161.086	63.561	»	2.130.729	62.668	74 860 368	71 657.836	3.202.532	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Porto á P. e Famalicão	16	31	Ag.	64	8.614.344	134.599	64	8.287 893	129.498	84.212.026	76 047.553	8.164.47[illegible]	-
	Norte de Hespanha	30	6	Out	3656 Ps.	2.690.535 Ps.	735	3656 Ps.	2.452.681 Ps.	670	Ps. 82 383.041	Ps. 78.866.256	Ps. 3.516.785	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Madrid — Zaragoza — Alicante	1	7	Out	3650	2.155.147	760	3650	1.986 840	544	76 463.951	70.623.126	5.840.825	-
		8	14	»	»	2 241 305	614	»	2.153 975	590	78.705.257	72.777.101	5.928.156	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Andaluzes	24	30	Set	1067	598.438	560	1067	520 896	488	16.509.958	14 567.116	1.942.838	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Madrid—Caceres	1	7	Out	429	102 279	238	429	104.855	244	3 492 121	3.301.358	190.763	-
		8	14	»	»	90 709	211	»	105.109	245	3.582 830	3 406.468	176.362	-
		15	21	»	»	97.890	228	»	92.431	215	3 680 720	3.498 898	181.822	-
	Zafra a Huelva	1	7	»	180	47.461	263	180	45.622	253	1.614.929	1.339.730	285.199	-
		8	14	»	»	44.683	248	»	34,550	191	1.659.613	1.374.280	285.333	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Chiromo a Quelimane — Segundo communicação da Companhia da Zambezia, sabe-se que uma companhia organizada em Londres com o capital de 1 milhão de libras propoz a construcção do caminho de ferro de Chiromo a Quelimane, para o que já entrou em correspondencia com a companhia concessionaria portugueza.

Nova linha no Minho. — Os srs. João Antonio Duro, Agostinho Fonseca Dine e José Ribeiro Pinho Ferreira requereram a concessão de construcção e exploração de um caminho de ferro que, seguindo por Valle do Rio Lima, ligue Vianna do Castello com Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Val de Vez.

Regoa a Chaves. — Terminará no dia 5 de novembro o prazo do concurso para a adjudicação do caminho de ferro de Regoa a Chaves, constando que haverá bastantes concorrentes, e entre estes um grupo de capitalistas estrangeiros representado pela casa Fonsecas, Santos & Vianna.

Pias a Moura. — A inauguração d'este ramal está fixada para o dia 15 de novembro. Assistirá o sr. ministro das obras publicas. Um comboio especial conduzindo os convidados partirá do Barreiro ás 11 horas da manhã, devendo chegar a Pias ás 2 horas da tarde, e regressando a Lisboa ás 11 horas da noite.

Congo a Mossamedes. — Esteve em Lisboa o sr. Roberto Williams, que veiu tratar da concessão do caminho de ferro da fronteira do Congo Belga a Mossamedes.

Extremoz a Villa Viçosa. — Foi auctorizado o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado a construir a linha ferrea de Extremoz a Villa Viçosa, logo que seja approvado o respectivo projecto, que será apresentado até 15 de novembro.

A linha medirá 24 kilometros, de facil construcção, e para ella concorre a camara de Villa Viçosa com 10 contos de réis e todas as expropriações necessarias no concelho. A camara de Borba concede todas as expropriações, e das de Extremoz e Alandroal algum subsidio se espera tambem.

Os trabalhos de campo estão concluidos e os de gabinete muito adeantados.

Sul e Sueste. — Chegou a Lisboa o rebocador *Tavares Trigueiros*, construido em Inglaterra, e destinado ao serviço do caminho de ferro do Sul.

Alcobaça a Nazareth. — Procede-se ao estudo d'um caminho de ferro de via reduzida, que ligará a florescente villa de Alcobaça com a praia da Nazareth, passando pela estação de Vallado.

Trata-se do projecto de um grupo estrangeiro, que tambem pensa em ligar a Batalha com a linha de Oeste, por Leiria.

Faro a Villa Real. — Está resolvido que se proceda á construcção da linha, em frente da cidade de Faro, tal como foi projectada, e nós aqui dissémos.

Haverá uma ponte girante de ferro. A construcção do collector dos exgotos começará immediatamente.

Trata-se tambem de melhorar as condições maritima, e hygienica d'aquella cidade, fazendo um aterro entre a linha e o caes, avenida marginal e caes exteriores á linha para o serviço maritimo.

Valle do Vouga. — Foi concedida prorogação do prazo para a constituição de companhia e construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga.

Benguella. — Apesar de haver sido nomeada uma commissão especial para apreciar e dar parecer sobre as propostas no concurso da construcção do caminho de ferro de Benguella, o sr. ministro da marinha, sempre meticuloso, quiz ainda que a unica proposta apresentada pela Companhia Commercial de Angola fosse submettida á commissão superior technica de obras publicas do ultramar.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Realizou-se em Camuñas uma grande reunião de negociantes e proprietarios, para tratarem da realização do caminho de ferro de Alcazar a Urda.

Estão dispostos a todos os sacrificios para que o projecto vá para deante.

*

Estão bastante adeantados os estudos de dois ramaes de caminho de ferro, um desde Oviedo até Gijón, outro de Oviedo a La Felguera, entroncando ambas as linhas com a de Oviedo a San Esteban de Pravia.

*

A Companhia Vasco-Castelhana fez acquisição de novos terrenos para o caminho de ferro directo de Bilbáo a Madrid, na importancia de 850.000 pesetas, e situados entre Sancoeta, Castañisa e Indauchu, na jurisdicção de Bilbáo.

A mesma companhia trata de realizar a compra de outros terrenos na provincia de Viscaya, querendo imprimir grande impulso ás suas construcções nessa região.

*

Espera-se que muito brevemente comecem as obras do caminho de ferro de Léon a Matallana, para entroncar com o de La Robla a Valmaseda.

*

Foram inauguradas com demonstrações de regosijo publico as obras do caminho de ferro de Madrid a Bilbáo.

*

Realizaram-se com feliz exito as experiencias dos apparelhos destinados ao serviço dos tremvias electricos de Zaragoza.

*

Está para muito breve prazo a conclusão das obras do caminho de ferro de Villaodrid a Ribadéo, destinado principalmente ao serviço das minas de Villaodrid, que attingem grande importancia.

França

A conclusão provavel do tunnel do Simplon, num futuro que não se apresenta muito longe, interessa o governo francez nos melhoramentos que se tornam necessarios á rêde dos caminhos de ferro da França, não só de modo a permittir ao commercio a utilização d'aquella via nas suas relações com o estrangeiro, principalmente com a Italia, mas tambem no proposito de chamar para as linhas francezas uma parte do trafego de transito que actualmente se faz pelo S. Gothardo.

Tratando-se de reduzir o trajecto entre a França e o Simplon, tres projectos se apresentam.

O primeiro é a rectificação da linha de Pontarlier, pela execução de uma linha que directamente ligue Frasnes a Vallorbes; obter-se-hia assim uma reducção de 17 kilometros no actual percurso de Paris a Lausanna.

O segundo projecto é a construcção de uma linha directa de St. Amour a Bellegrade, reduzindo de 68 kilometros o percurso actual de Paris a Genebra; e a rectificação da linha de Bellegrade a St. Gingolph, de modo a tornal-a accessivel a um trafego importante.

O terceiro projecto seria o de uma linha directa de Lons-le-Saulnier a Genebra, que encurtaria a linha actual de Paris a Genebra de 114 kilometros.

A questão de determinar uma via d'accesso principal ao tunnel do Simplon constitue neste momento o objecto de estudos muito especiaes, e da mais consideravel importancia.

O ministro do Commercio dirigiu uma circular a todos os prefeitos de França, convidando os conselhos geraes a manifestarem o seu parecer sobre o assumpto, e fazendo-lhes notar a conveniencia de conciliar os interesses regionaes com os interesses geraes.

Estes interesses geraes, que a circular indica, são:

1.º A reducção das distancias entre os principaes portos do Norte e Oeste da França por um lado, e a Suissa, a Italia e Oriente por outro.

2.º A adaptação da via d'accesso ás necessidades do trafego anglo-italiano, de modo que este trafego, servindo-se hoje quasi exclusivamente da linha do S. Gothardo, seja reconquistado, quanto possivel, pela rêde franceza.

3.º A adaptação de um traçado que permitta associar ás vantagens da abertura do Simplon uma zona francesa, tão vasta quanto possivel, e tornar sobretudo extensivo á navegação commercial da França, pela escolha de um ponto favoravel de juncção com a via d'accesso, o beneficio de relações mais directas com a Suissa e a Italia.

*

Os ministros da guerra e das obras publicas da França dirigiram á direcção dos caminhos de ferro do Midi officios de agradecimento e de louvor pelos excellentes serviços prestados por occasião das ultimas grandes manobras militares.

Os transportes de concentração e de deslocação operaram-se com uma precisão absoluta, apesar das difficuldades provenientes do rigor com que foi preciso realizar ao mesmo tempo os transportes commerciaes e os transportes militares.

*

Já está em exploração a parte subterranea da segunda linha circular do Metropolitano de Paris, a qual vae da Praça de l'Etoile á Praça d'Anvers, pelos boulevards exteriores.

Allemanha

Trata-se com enthusiasmo da construcção de uma linha entre Berlim e Hamburgo, para tracção electrica de grande velocidade, que attingirá 200 kilometros por hora. A realização d'este projecto sobreleva todos os problemas até agora estudados. A locomotiva a vapor não corresponde já ás necessidades de velocidade, pois não vae além de uma centena de kilometros por hora. A famosa locomotiva Thuile não alcança mais de 117 kilometros, o que estava muito longe de attingir as velocidades indicadas nos diversos projectos elaborados em Inglaterra e na Allemanha com o fim de ligar os grandes centros por meio de comboios rapidos.

Em Berlim constituiu-se uma sociedade que procede ás experiencias de que se conta recolher os dados necessarios para a execução do grande plano. Já nos referimos detalhadamente aos primeiros estudos realizados. Agora, informam as revistas da especialidade que os allemães vêem affirmar-se nesse sentido as suas boas esperanças.

Russia

Noticias de S. Petersburgo dizem que, ainda antes do fim d'este anno, será inaugurado um trafego regular entre as principaes estações do caminho de ferro da Mandchuria, as mais importantes povoações por onde passa o Transsiberiano e as seguintes cidades: S. Petersburgo, Kieff, Kharkoff, Odessa, Saratoff, Varsovia, Rostoff e Zodz.

O serviço dos passageiros será feito por comboios rapidos tres vezes por semana entre a Russia e a Asia Oriental.

Companhia Real

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

(Concluido do n.º 356)

Terceira parte

Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

Com minuciosidade estão expostos no relatorio especial da gerencia d'estas caixas da nossa Companhia todos os actos da mesma gerencia em 1901, que se resumem no que em seguida vamos mencionar:

Caixa de soccorros

No anno de 1901 dispendeu esta caixa em proveito do pessoal:

Escola «Camões»	780$829
2.756 subsidios a operarios e empregados doentes	7:310$345
71 funeraes de operarios e empregados	1:082$385
19 donativos a empregados e operarios	749$795
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes	1:530$780
Total	11:454$134
Em 1900	12:439$115
Para menos em 1901	984$981

Adeantamentos:

Em 1901	1.227...	44:017$012
Em 1900	1.045...	43:964$910
A mais em 1901	182...	52$102
Saldo em divida dos mutuarios em 31 de dezembro de 1901		32:033$547
Saldo em divida da mesma origem, em 31 de dezembro de 1900		27:089$705
Para mais em 1901		4:943$842

«Armazens de viveres»—1901:

Importancia de generos e viveres fornecidos pelos differentes armazens	195:092$535
Em 1900	178:973$765
A mais em 1901	16:118$770

Consumidores:

Numero em 1901	38 859
» » 1900	36.251
A mais em 1901	2.608

Percentagem média sobre as vendas:

	Em 1901	Em 1900
Do producto bruto	11,31	10,73
» » liquido	7,33	6,74

Fornecimentos directos pelos estabelecimentos com os quaes ha contracto:

Calçado, chapéos, fazendas etc.	13:611$035
Idem, em 1900	14:658$630
A menos em 1901	1:047$595

Dos abatimentos feitos pelos fornecedores reverteu a favor do pessoal a quantia de 521$425 e da Caixa a de 681$756 réis. Em 1900 as quantias correspondentes foram 589$539 e 735$884 réis.

Por intermédio da Caixa de Soccorros continuaram a ser fornecidas ao pessoal em 1901 senhas das Cosinhas Economicas:

Fornecidas em 1901	11.030	valendo	394$470
» » 1900	13.555	»	490$790
A menos em 1901	2 525	Réis...	96$320

Esta diminuição, como dissémos no relatorio anterior, escapa á acção administrativa da Caixa de Soccorros.

A Companhia Carris de ferro de Lisboa deixou de effectuar ao nosso pessoal o abatimento de 25 % no preço dos bilhetes de assignatura para circulação nas suas carruagens, mas a caixa continuou a conceder o adeantamento gratuito da importancia d'esses bilhetes.

Balanço da Caixa de Soccorros:

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1901, que passou para a Caixa de Soccorros	20:711$585
Saldo em egual dia de 1900	15:255$424
A mais	5:456$161

Somma dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1901 teem passado para fundo da Caixa de Reformas — 185:715$694 réis.

Média annual — 12:381$046 réis. Em 1900, 11:786$012 réis.

Caixa de Reformas e Pensões

Receitas da Caixa:

Joias	6:230$374	
Quotas	21:108$761	27:339$135

Houve reembolso de:

Joias	498$355	
Quotas	2:723$100	3:221$455
Liquido		24:117$680

Em 1900 as verbas correspondentes foram:

Joias	8:317$873	
Quotas	20:810$931	29:128$804

Houve reembolsos de:

Joias	351$095	
Quotas	2:976$930	3:328$025
Liquido		25:800$779

As pensões pagas em 1901, foram:

Reformas	36:259$025	
Pensões legadas	14:382$805	50:641$830

Em 1900 haviam sido:

Reformas	33:486$635	
Pensões legadas	11:617$907	45:104$542
Em 1901 a mais		5:537$288

O augmento de encargo em 1900, sobre o anno anterior, havia sido de 1:259$701

O balanço d'esta Caixa em 31 de dezembro de 1901 accusa o saldo positivo de 2:919$326.

Em 31 de dezembro de 1900 o saldo havia sido de 4:713$819, entrando no balanço, como receita, o producto liquido da Caixa de Soccorros na importancia de 15:255$424.

Empregados e operarios inscriptos em 31 de dezembro de 1900		2.891
Inscriptos durante o anno de 1901		271
Somma		3.162
Reformados durante o anno de 1901	33	
Eliminados por demissão	226	
Falleceram	35	294
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1901		2.868

Pensionistas:

a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1900		207
» durante 1901		34
Somma		241
» fallecidos		13
Ficarem existindo em 31 de dezembro de 1900		228
b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1901		327
Admittidos em 1901		23
Somma		350

Perderam o direito:

Por fallecimento	6	
» casamento	3	
» maioridade	3	12
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1901		338

Encargos resultantes para a Caixa:

Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1901		5:260$567
Caducas em 1901		1:668$865
Augmento em 1901		3:501$702
Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1901		1:542$277
Caducas em 1901:		
Por fallecimento	303$456	
» casamento	64$140	
» maioridade	13$525	381$121
Augmento em 1901		1:161$156

Excessos de encargos no anno de 1900:

Reformados	1:096$991
Legatarios	1:129$494

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

Em 1898	10:195$192
» 1899	3:714$965
» 1900	2:226$485
» 1901	4:752$358

O fundo de reserva d'esta Caixa em 31 de dezembro de 1901 era representado por:

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes	59	
Acções da Companhia de usufructo	1	
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do convenio)	1.282	
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da mesma Companhia	1.134	
Obrigações privilegiadas de 3 % do 2.º grau idem	268	
Obrigações de 4 % do thesouro portuguez	178	
Obrigações de 5 % do Credito Predial Portuguez	35	
Obrigações de 4 ½ % idem	45	
Os fundos disponiveis na mesma data, eram:		
Existentes em cofre		1:019$677
» » deposito no Monte-Pio Geral	12:037$948	
Existentes em deposito no Crédit Franco Portugais	1:234$280	13:272$228
Total		14:291$905

Terminada esta exposição, mais uma vez registraremos a notavel dedicação, zelo e intelligencia com que a nossa Direcção Geral tem continuado a desempenhar-se da ardua tarefa da exploração da nossa rêde—e tambem sempre secundada por todos os empregados das differentes categorias da nossa empresa.

A'quella e a estes, os nossos agradecimentos e louvores. Aos srs. accionistas pedimos que nos acompanhem nesta justa demonstração.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, aos 7 de junho de 1902. O Presidente do Conselho de Administração

Antonio Maria Pereira Carrilho.

Concurso

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Annuncia-se que se acha aberto concurso perante este conselho, por espaço de vinte dias, contados da data do presente annuncio, para provimento do logar de chefe do serviço de contabilidade e thesoureiro da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, a fim de ser provido por contracto nos termos do artigo 110.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O concurso é livre, com exclusão dos funccionarios dos caminhos de ferro do Estado.

Os concorrentes deverão entregar na Secretaria do Conselho de Administração, dentro do prazo indicado, os seus requerimentos instruidos com a certidão de idade, certidão do registo criminal, dos que não forem funccionarios publicos, e documentos comprovativos das suas habilitações theoricas e praticas de contabilidade ou de quaesquer outras habilitações literarias e dos seus antecedentes de serviço publico ou particular.

Opportunamente se fará constar o dia, hora e local em que perante o jury, para esse fim nomeado, se hão de realizar as provas praticas dos candidatos nos termos do respectivo programma, que póde ser examinado em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde, na Secretaria do Conselho.

Ministerio das Obras Publicas.—Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, em 27 de outubro de 1902.—O Vogal Secretario, *José Fernando de Sousa.*

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Apeadeiro de Vallega

Desde 1 de novembro de 1902, será aberto á exploração, unicamente para serviço de passageiros pelos comboios tramways, o apeadeiro de Vallega, situado ao kilometro 296,900 da linha do Norte, entre a estação de Ovar e o apeadeiro de Avanca.

Desde a mesma data, entrarão em vigor as novas tarifas especiaes de grande velocidade, interna n.º 3, e P n.º 10 combinada com

os caminhos de ferro do Minho e Douro, para transporte de passageiros entre as estações de Porto e Aveiro, as quaes annullarão as de egual n.º e série que se acham em vigor desde 1 de julho de 1902. Lisboa, 26 de outubro de 1902.

Comboios rapidos Lisboa-Porto

Emquanto tiverem de effectuar se por motivo de cruzamentos com outros comboios as paragens dos comboios n.os 55 e 56 em Estarreja, esta Companhia permitte a venda de bilhetes para quelles comboios de e para a estação mencionada, devendo as bagagens dos passageiros do comboio n.º 55 seguir pelo n.º 15 e as dos passageiros do comboio n.º 56 pelo n.º 8.

Lisboa, 28 de outubro de 1902.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Venda de cêrca de 3:793 toneladas de carris de ferro e de aço, usados

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 15 de novembro, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda dos seguintes lotes de carris de ferro e de aço, usados:

Lote n.º 1 — Carris de ferro champignon duplo, 1.986 toneladas

Lote n.º 2 — Carris de ferro champignon simples, 739 toneladas.

Lote n.º 3 — Carris de ferro Vignole, 995 toneladas.

Lote n.º 4 — Carris de aço Vignole, 73 toneladas.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado e para qualquer dos lotes acima indicados os seguintes depositos provisorios:

Para o lote n.º 1, 856$500 réis.
Para o lote n.º 2, 307$000 réis.
Para o lote n.º 3, 429$500 réis.
Para o lote n.º 4, 25$500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes adjudicados, constituindo assim um deposito definitivo de garantia que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes nas secretarias da direcção do Sul e Sueste. (Largo de S. Roque, n.º 22), da direcção do Minho e Douro (Campanhã) e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro) onde pódem ser examinados, em todos os dias uteis desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 15 de outubro de 1902.

Fornecimento de 600 kilogrammas de estanho em barrinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 13 de novembro, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua séde no Largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 600 kilogrammas de estanho em barrinha.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio de 12$000 réis.

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

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22), e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro), onde pódem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 28 de outubro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas

Em 3 de novembro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de setembro de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados, até 31 d'outubro de 1902 inclusivè das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 15 de outubro de 1902.

N.º 24.216. De Vizeu a Braço de Prata 1 barril de vinho, pesando 109 kilos, consignado a Antonio José.

N.º 56.882. De Torres Novas a Santarem, 1 barril de vinho, pesando 60 kilos, consignado a José Ferreira Governo.

N.º 58.082. De Torres Novas a Lisboa (P), 1 barril de vinho, pesando 60 kilos, consignado ao Conselheiro Thomaz Nunes da Serra.

N.º 3.274. De Chança a Lisboa, 1 fardo macaco, pesando 41 kilos, consignado a Pinheiro Fish & C.ª.

N.º 26.712. De Lisboa (P) a Pombal, 1 fardo latas oleina, pesando 40 kilos, consignado a Manuel Antunes Cepas.

N.º 9.233. Da Barquinha a Alfarellos, 10 meios costaes de bacalhau, pesando 310 kilos, consignado a Garland Laidley & C.ª

N.º 65.042. Do Porto Campanhã a Coimbra, 6 volumes folha, ferragem e arame, pesando 159 kilos, consignado a M. H. Govino.

N.º 37.607. De Braço de Prata a Torres Novas, 5 barris vazios pesando 180 kilos, consignado a Augusto F. da Silva.

N.º 74.202. De Mirandella a Lisboa (P) 1 volume com presuntos e 1 lata d'azeite, pesando 36 kilos, consignado a C. L. Azevedo.

N.º 37.699. De Lisboa (M) a Pombal, 1 fardo mungo, pesando 280 kilos, consignado a Domingos Alexandre.

N.º 38.116. De Lisboa (M) a Pombal, 1 fardo de lã suja, pesando 117 kilos, consignado a Seraphim Diniz Henriques.

N.º 38.104. De Lisboa (M) a Pombal, 1 fardo de lã suja, pesando 112 kilos, consignado a Domingos Alexandre.

N.º 11.689. Do Crato a Parede, 1 vagon de palha prensada, pesando 8.400 kilos, consignado a Victorino Moreira da Costa.

Fornecimento de arames diversos e redes metallicas

No dia 17 de novembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arames diversos e rêde metallica.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 10 de outubro de 1902.

Fornecimento d'oleo mineral escuro

No dia 24 de novembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhta, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 17 de outubro de 1902.

Fornecimento d'oleo mineral para injecção de travessas

No dia 1 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.610 toneladas d'oleo mineral para injecção de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 17 de outubro 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 recommender à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados.Cozinha exceilente Carsor 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$000 réis.** — Proprietario, João Nunes.

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis 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.** — Commissões, transportes maritmos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1st clas English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Coziaha 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 Reck.** — Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

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

LOURDES **Grand Hotel Royal.**—De 1.ª 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, commissões.

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.ª ordem; construido especialmente, proximo da estação e daCasino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinh e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª 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 flôres artificiaes — F. Delport, Successores.— Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.** — Agente internacional de aduanas e transportes.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 24 de Novembro sahirá o paquete **Nile** para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de novembro de 1902

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6- 5 m.	6-22 m.	6-38 m.
6-15 m	6-33 m.	6-47 m.	7- 3 m.
6-35 m.	6 50 m.	7- 5 m.	7-24 m.
7- 0 m.	7-15 m.	7 32 m.	7-48 m.
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8- 8 m.
7-45 m.	8- 3 m.	8-17 m.	8-33 m.
8- 5 m.	8-20 m	8-35 m.	8-45 m.
8-30 m	8-45 m.	9- 2 m.	9-18 m.
8-50 m.	9- 5 m	9-22 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10- 3 m.
9-35 m.	9-50 m.	10- 5 m.	10-24 m.
10- 0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11- 8 m
10-45 m.	11- 3 m	11-17 m	11-33 m.
11- 5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-45 m	12- 2 t.	12 18 t.
11-50 m.	12- 5 t.	12-22 t.	12 38 n.
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1- 3 t.
12 35 t.	12-50 t.	1- 5 t.	1-24 t.
1- 0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.
1 20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2- 8 t.
1-45 t.	2- 3 t.	2-17 t.	2-33 t.
2- 5 t.	2.20 t	2 35 t.	2-54 t.
2 30 t.	2-45 t.	3- 2 t.	3-18 t.
2-50 t.	3- 5 t.	3 22 t.	3-38 t.
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4- 3 t.
3-35 t.	3-50 t.	4- 5 t.	4-24 t.
4- 0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4 35 t.	4 52 t.	5- 8 t.
4-45 t.	5 3 t.	5-17 t.	5 33 t.
5- 5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-45 t.	6- 2 t.	6-18 t.
5-50 t.	6. 5 t.	6 22 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7- 3 t.
6-35 t.	6-50 t.	7- 5 t.	7-24 t
7- 0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7 48 t.
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8- 8 n.
7-45 t.	8- 3 n.	8-17 n.	8-33 n.
8- 5 n.	8-20 n.	8 35 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-45 n.	9 2 n.	9-18 n.
8-50 n.	9- 5 n.	9-22 n.	9-38 n
9-15 n.	9-33 n.	9-47 n.	10- 3 n.
9-35 n.	9-50 n	10- 5 n.	10-24 n.
10- 0 n.	10-15 a.	10-32 n.	10-48 n.
10-45 n.	11- 3 n.	10-52 n.	11- 8 n.
11-30 n.	11-45 n.	11-35 n.	11-54 n.
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
8- 5 m	8-34 m.	8-49 m.	9-18 m.
12-30 n.	1- 3 n		

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.
7-45 m	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9- 2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m	10-24 m.
a 10-40 m	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
10-45 m	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 t.	12- 2 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	1-24 t.
1-45 t.	2-50 t.	1 48 t.	2-54 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.
3 15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6 2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.
a 7-40 t.	8-17 n	a 6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n	7-48 t.	8-54 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.	12- 2 n.

Todos param em P. Arces excepto os *a*.

LISBOA	QUELUZ	LISBOA	
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
9-40 m	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.
1 40 t.	2 11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
3.35 t.	4- 5 t.	4-30 t.	5- 3 t.
7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9- 0 n.
9-37 n.	1- 8 n.	10-30 n.	11-10 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.
7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7.50 m.
9- 5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-44 m
10-40 m.	11 46 m	9- 2 m	9-55 m.
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m.	11-59 m.
2-40 t.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.
4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.
5-40 t.	6 46 t.	5- 0 t.	6- 3 t.
6-30 t.	7-40 t.	6- 0 t.	7- 0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.
10-35 n.	11-40 n.	9- 0 n.	10- 0 n.
12-20 n	1-22 n.	11- 0 n	12- 0 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa	
7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.
9 0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m
10 20 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.
11-20 m.	12- 4 t.	10-10 m.	10-54 m.
12 20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.
1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.
g 2- 0 t.	2 44 t	1-49 t.	2-34 t.
3-10 t.	3-54 t.	*g* 2-40 t.	*a* 3-10 t.
g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.
4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.
5-50 t.	6-34 t.	6- 0 t.	6-44 t.
7- 0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.
8- 0 n.	8-14 n.	*g* 7-55 t.	8-39 n.
9-45 n.	10-29 n.	8 24 n.	9- 8 n.
10 55 n.	11 39 n	9-25 n.	10-10 n.
12-17 n.	1- 1 n.	11- 5 n.	11-49 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa	
6-35 m.	7-38 m.	7- 0 m.	7-59 m
10- 5 m.	11- 3 m.	7-59 m.	8 56 m.
3 10 t	4- 8 t.	11-15 m	12-13 t.
10-55 n.	11 53 n.	4-30 t.	5-29 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa	
5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6 48 m.
12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9- 8 n.

Lisboa *b*	Santarem	Lisboa *b*	
6- 0 m.	8 6 m.	11 40 m	1-42 t.
11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.

LISBOA *b*	ENTRONCAMENTO	LISBOA *b*	
4-45 t.	9-54 n.	4- 0 m.	9-11 m

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
k 8-45 m.	1-10 t.	6 33 t.	5- 8 m.
—	—	*h* 7-50 t.	12-34 n.

Lisboa	Porto	Lisboa	
d 7- 0 m	8- 0 n.	4-34 m.	3-35 t.
b 8-50 m.	11- 0 n.		*b* 5-39 t.
11- 0 m.		11-39 m.	*d* 12-10 m.
a 4-30 t	11-25 n.	*a* 3-57 t.	10-53 n.
d 6-45 t.	11-35 m.	8 19 n.	5-50 m.
7-30 t.		—	—
9 30 n.	7-20 m	—	—

Aveiro	Porto	Aveiro	
3-55 m.	6-40 m.	7- 4 m	9-49 m.
10-15 m.	1- 0 t.	11-39 m.	2 15 t.
4-47 t.	7-54 t.	6 29 t.	9-12 n.

Lisboa	Badajoz	Lisboa	
b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.
11- 0 m.			*b* 5-39 t.
7-30 t.	6-37 m	6-50 t.	5- 8 m.
9 30 n.		—	—

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
b 8-50 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-35 t.
11- 0 m.			*b* 5 39 t.
7-30 t.	7- 3 m.	6- 0 t.	5- 8 m
9-30 n.		—	—

Lisboa	Guarda	Lisboa	
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
b 8-50 m.	2-39 n	12- 0 n.	3-35 t.
11- 0 m.			*b* 5 39 t.
7-30 t.	9-55 m	3-50 t.	5- 8 m
9-30 t.		—	—

LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA	
1-20 t.	4-45 t.	10- 0 m.	6-45 t.

Lisboa	Figueira	Lisboa	
7- 0 m	1-41 t.	5 30 m.	5- 3 t.
6 45 t.	5- 0 m.	5-10 t.	12 10 n.
—	—	8-51 n.	8 35 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
6- 0 m.	7 46 m	*e* 6- 5 m.	7-46 m.
12-45 t.	2-30 t.	8 15 m.	9-57 m
—	—	9-25 n.	11- 5 n.

Ovar	Porto	Ovar	
t 4- 0 m.	*c* 5 36 m.	10- 6 m	11 57 m.
7-30 m.	9-18 m	*c* 4-10 t.	5-57 m.
2- 5 t.	3-51 t.	4-34 t.	6-40 t.
7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n.

Espinho	Port	Espinho	
7- 4 m	8-10 m.	5-40 m	6 44 m.
9-50 m	10 56 m.	8 30 m.	9-35 m.
1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.
4 25 t.	5-32 t.	3- 0 t.	4- 4 t.
7-30 n.	9-40 n.	5-34 t.	6-39 t.
11- 5 n.	12-11 n.	9-29 n.	10-34 n.

SUL E SUESTE

LISBOA	BARREIRO	LISBOA	
7-45 m.	8 20 m.	5-55 m.	6-30 m.
9-30 m.	10- 5 m	7-50 m	8-25 m.
12- 0 t.	12-35 t.	9 5 m.	9-40 m.
2-20 t.	2-55 t.	12- 0 t.	12 35 t.
4-30 t.	5- 5 t.	2-30 t.	3- 5 t.
6-10 t.	6 45 t.	4-25 t.	5- 0 t.
—	—	6-35 t	7-10 t

Lisboa	Setubal	Lisboa	
7-45 m.	9-40 m.	4-35 m.	6-30 m.
2-20 t.	4- 5 t.	7-45 m.	9-40 m.
4 30 t.	6 6 t.	1- 0 t.	3- 5 t.
6-10 t.	7-53 t.	3-15 t.	5- 0 t.
—	—	5-20 t	7-10 t.

Lisboa	Extremoz	Lisbo	
7 45 m	2-45 t	8-15 m	3- 5 t.
4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.	6-30 m

Lisboa	Faro	Lisboa	
4-30 t.	5- 0 m	6- 5 t.	6-30 m.

Lisboa	Pia	Lisboa	
7-45 m.	4- 0 t.	7-15 m.	3- 5 t.
4-30 t.	2-10 n.	9- 0 n	6-30 m

LISBOA	SILVES	LISBOA	
4-30 t.	4-35 m	6-30 t.	5-30 m

Faro	SILVES	Faro	
5-50 m.	8-40 m.	5-20 m.	7-55 m
5-15 t.	7-52 t.	6 15 t.	8 30 n.

P. NOVO	SETUBAL		
1-50 t.	2-15 t.	—	—

CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA	
6-30 m.	8-30 n.	5-50 m	7-10 t.

SILVES	TUNES	SILVES	
6-30 m.	7-20 m	3-55 n.	4-35 m.
6-15 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m.

BEIRA ALTA

Figueira	Pamp.	Figueira	
5-40 m.	7-20 m.	8 20 m	10- 5 m.
4-20 t.	6- 0 t.	6-40 t.	8-20 n.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
8-15 m.	3- 9 t.	10-25 m.	5-35 t.
k 1-20 t.	6 53 t.	*h* 2-37 t.	7-40 t.

PAMP.	MANGUALDE	PAMP.	
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
5-15 m.	8-40 m.	4-15 m	7-15 m.
8-15 m.	10-46 m.	2 34 t.	5-35 t.
7- 0 t.	10 35 n.	7-20 t.	10-25 n.
k 1-20 t.	3-37 t.	*h* 5-39 t	7-40 t.

Mangualde	Guarda	Mangualde	
n 8-55 m	11-50 m	*u* 3-10 m	6- 0 m.
u 8 30 n.	11 30 n.	*n* 4-15 t.	7- 5 t.

MINHO E DOURO

PORTO	FAMALICÃO	PORTO	
f 10- 0 m.	11-25 m.	5- 0 m.	6-26 m.
c 4 47 t.	*t* 6-10 t.	*t* 2- 0 t.	*c* 3-23 t.
9-22 n.	11- 1 n.	7-22 t.	8 49 t.

Porto	Braga	Porto	
5-55 m.	9 32 m.	5-25 m.	8-28 m.
8-15 m.	11- 8 m	*f* 7 33 m	9-27 m.
11-20 m.	1-51 t.	12 19 t.	2-47 t.
f 4-20 t.	6-12 t.	4-28 t.	7- 5 t.
5-45 t.	8-35 n.	7- 5 t.	10-40 n.

Porto	Vianna	Porto	
5-55 m	11-30 m	5-45 t.	10 40 n.

NINE	BRAGA	NINE	
6-30 m	7-5 m.	9-48 m.	10-21 m.
5-18 t.	5 47 t.	—	—

Porto	Valença	Porto	
8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8 28 m.
11-20 m	3.53 t.	9-56 m.	2-47 t.
5 45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7- 5 t.

Vianna	Valença	Vianna	
8- 0 m	9-55 m	6 30 t.	8-35 n.

Porto	Penafiel	Porto	
10-57 m	12 41 t.	5- 9 m.	*c* 6-52 m.
9 22 n.	11- 9 n.	7- 3 t.	8-49 n.

PORTO	REGOA	PORTO	
4-40 m	11-11 m	4- 0 m.	8-45 m.
2- 0 t.	6-31 t.	8 26 m	1-19 t.
6- 0 t.	10-41 n.	4 0 t.	11-30 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto	
7-20 m	3 9 t.	11- 7 m.	6-50 t.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
6- 0 m	10-53 m.	4- 0 t.	8-37 n.

GUIMARÃES

TROFA	GUIMARÃES	TROFA	
f 7-48 m	9-30 m.	5 1 m.	6-50 m.
9-50 m.	11-21 m.	*f* 7- 0 m.	9- 0 m.
f 1-53 t.	3 30 t.	10-51 m	1-26 t.
f 5 25 t.	6-50 t.	4- 0 t.	5-35 t.
7-22 t	8 58 n.	—	—

a) Directos ou rapidos.
b) Lisboa Caes dos Soldados.
c) Porto Campanhã.
d) Por Alfarellos.
e) Polo Norte.
f) Dias uteis.
g) Domingos e dias santificados.
h) Dominecs e quartas-feiras.
i) Segundas e quintas-feiras.
j) Segundas-feiras.
k) Segundas e quintas-feiras.
l) Segundas, quartas e quintas-feiras.
m) Segundas, quartas e sabbados.
n) Segundas, terças, quintas e sabbados.
o) Segundas, quintas e sabbados.
p) Segundas e sextas-feiras.
q) Quartas-feiras.
r) Quintas-feiras.
s) Sextas-feiras.
t) Sabbados.
u) 1.º e 3.º domingo de cada mez.
v) Dia 25 de cada mez.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Austral e Oriental, vapor allemão **Konig.** Sahirá a **13** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Antuerpia, vapor allemão **Jupiter.** Sahirá a **4** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vavor allemão **Cordoba.** Sahirá a **7** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Norderney.** Sahirá a **11** de novembro. Agentes Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º

Barcelona, Port Vendres, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe.** Sahirá a **6** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

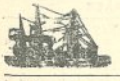
Bordeus, vapor francez **La Plata.** Sahirá a **5** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Bremen, vapor allemão **Achilles.** Sahirá **3** de novembro. Agentes, E George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Cabedello, Maceió, Paranaguá, S. Francisco, e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Maceió.** Sahirá a **24** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillère.** Sahirá a **3** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Glasgow e Liverpool, vapor inglez **Bravo.** Sahirá a **2** de novembro. Agente, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10 1.º



Hamburgo, vapor allemão **San Nicolas.** Sahirá de **4** a **5** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Hamburgo, vapor allemão **Lisboa.** Sahirá a **3** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Havre e Liverpool, vapor inglez **Madeireuse.** Sahirá a **3** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Iquitos, vapor inglez **Javary.** Sahirá a **1** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

Londres e Antuerpia, vapor inglez **Montañes.** Sahirá a **1** de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º

Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo.** Sahira a **6** de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º

Montevideu, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Asunción.** Sahirá a **16** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril.** Sahirá a **4** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Amazona.** Sahirá a **9** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10 1.º

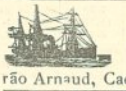
Pará e Manaus, vapor allemão **Guahyba,** Sahirá a **24** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde.** Sahirá a **10** de novembro. Agente, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas 31, 1.º

Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman.** Sahirá a **12** de outubro. Agentes, E. George Succ.. Rua da Prata, 8, 2.º

Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Corriéntes.** Esperado a **2** de novembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º

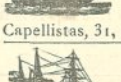
Rotterdam e Antuerpia, vapor allemão **Electra.** Sahirá a **3** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor.** Sahirá a **5** de novembro. Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º

S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia.** Sahirá a **5** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile.** Sahirá a **21** de novembro. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



Vigo, La Pallice Liverpool, vapor francez **Iberia.** Sahirá a **4** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

Vlissingen e Hamburgo, vap. allemão **Kanzler.** Sahirá a **16** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Vlissingen e Hamburgo, vap. allem. **Markgraf.** Sahirá a **18** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha do Norte

TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES POR PREÇOS REDUZIDOS

entre

PORTO-CAMPANHÃ e AVEIRO

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

DESDE 1 DE NOVEMBRO DE 1902

PREÇOS DOS BILHETES

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa	Classes	Porto-Campanhã	General Torres (ap.)	Gaia	Magdalena (ap.)	Valladares	Francellos (ap.)	Gulpelhares (ap.)	Arcozello (ap.)	Granja	Espinho	Pedreira (ap.)	Sisto (ap.)	Paramos (ap.)	Esmoriz	Cortegaça (ap.)	Carvalheira (ap.)	Ovar	Vallega (ap.)	Avanca (ap.)	Estarreja	Canellas (ap.)	Cacia (ap.)
General Torres (ap.)	1.ª	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gaia	1.ª	90	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	60	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	30	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Magdalena (ap.)	1.ª	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Valladares	1.ª	150	150	120	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Francellos (ap.)	1.ª	240	150	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	160	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	80	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gulpelhares (ap.)	1.ª	240	240	240	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	160	160	160	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	80	80	80	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Arcozello (ap.)	1.ª	300	240	240	150	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	200	160	160	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	100	80	80	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Granja	1.ª	300	300	240	240	150	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	200	200	160	160	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	100	100	100	80	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Espinho	1.ª	300	300	300	240	220	150	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	200	200	200	160	160	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	100	100	100	80	80	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Pedreira (ap.)	1.ª	390	300	300	300	240	240	240	150	150	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	260	200	200	200	160	160	160	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	130	100	100	100	80	80	80	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sisto (ap.)	1.ª	390	390	390	300	300	240	240	240	150	120	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	260	260	260	200	200	160	160	160	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	130	130	130	100	100	80	80	80	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Paramos (ap.)	1.ª	390	390	390	360	300	300	300	240	150	120	120	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	300	300	300	260	250	200	200	160	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	150	150	150	130	130	100	100	80	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Esmoriz	1.ª	390	390	390	360	300	300	300	240	150	120	120	120	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	300	300	300	300	250	250	200	160	100	100	100	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	150	150	150	150	130	130	100	80	50	50	50	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Cortegaça (ap.)	1.ª	540	540	540	450	390	390	390	300	240	240	240	240	150	120	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	360	360	360	360	360	300	260	200	160	160	160	160	100	60	–	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	180	180	180	180	180	150	130	100	80	80	80	80	50	30	–	–	–	–	–	–	–	–
Carvalheira (ap.)	1.ª	540	540	540	450	450	450	450	390	300	300	300	300	240	150	90	–	–	–	–	–	–	–
	2.ª	360	360	360	360	360	300	300	260	200	200	200	200	160	100	60	–	–	–	–	–	–	–
	3.ª	180	180	180	180	180	150	150	130	100	100	100	100	80	50	30	–	–	–	–	–	–	–
Ovar	1.ª	600	600	600	540	540	540	540	450	390	300	300	300	300	240	150	90	–	–	–	–	–	–
	2.ª	400	400	400	400	400	360	360	300	260	260	260	260	200	160	100	60	–	–	–	–	–	–
	3.ª	200	200	200	200	200	180	180	150	130	130	130	130	100	80	50	30	–	–	–	–	–	–
Vallega (ap.)	2.ª	460	460	460	460	460	420	420	360	320	320	320	320	260	220	160	120	60	–	–	–	–	–
	3.ª	230	230	230	230	230	210	210	180	160	160	160	160	130	110	80	60	30	–	–	–	–	–
Avanca (ap.)	2.ª	500	500	500	500	500	460	460	400	360	360	360	360	300	260	200	160	100	60	–	–	–	–
	3.ª	250	250	250	250	250	230	230	200	180	180	180	180	150	130	100	80	50	30	–	–	–	–
Estarreja	2.ª	580	580	580	580	580	540	540	480	440	440	440	440	380	340	280	240	180	120	80	–	–	–
	3.ª	290	290	290	290	290	270	270	240	220	220	220	220	190	170	140	120	90	60	40	–	–	–
Canellas (ap.)	2.ª	640	640	640	640	640	600	600	540	500	500	500	500	440	400	340	300	240	180	140	60	–	–
	3.ª	320	320	320	320	320	300	300	270	250	250	250	250	220	200	170	150	120	90	70	30	–	–
Cacia (ap.)	2.ª	700	700	700	700	700	660	660	600	560	560	560	560	500	460	400	360	300	240	200	100	60	–
	3.ª	350	350	350	350	350	330	330	300	280	280	280	280	250	230	200	180	150	120	100	50	30	–
Aveiro	2.ª	760	760	760	760	760	720	720	660	620	620	620	620	560	520	460	420	360	300	260	160	100	100
	3.ª	380	380	380	380	380	360	360	330	310	310	310	310	280	260	230	210	180	150	130	80	50	50

Condições

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

2.ª — Mudança de classe. — Excesso de percurso.

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

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

b) **Comboios curtos que não sejam tramways.** — Pela mudança de classe, terá o passageiro de pagar a differença para os preços da Tarifa Geral; pelo excesso de percurso, o que corresponde segundo a mesma Tarifa applicando-se em ambos os casos o disposto nos Art.ºs 7.º e 8.º da Tarifa Geral.

3.ª — Passageiros sem bilhete.

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

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

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

b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes. A estes passageiros serão vendidos, em transito, bilhetes, sem a sobretaxa de 25 %.

B) **Comboios curtos que não sejam tramways.** — Cobra-se o preço da passagem pela Tarifa Geral, applicando-se o disposto no Art.º 6.º da mesma Tarifa Geral.

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

5.ª — Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem sendo, porém, permittido o dos volumes de mão (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis e regulamentos), que possam ir debaixo do banco ou na rêde, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

Nos demais comboios a que se refere a condição 1.ª, é além d'isto permittido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

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

A presente annulla e substitue a tarifa especial N.º 3 de grande velocidade em vigor desde 1 de julho de 1902.

Lisboa, 27 de Outubro de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.

Exp. 543.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro)

TARIFA ESPECIAL P. N.º 10—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos

entre

PORTO (S. Bento) e AVEIRO

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

Desde 1 de Novembro de 1902

PREÇOS DOS BILHETES

De Porto (S. Bento) ás estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	De Porto (S. Bento) ás estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Porto (Campanhã)	80	60	40	Paramos (apeadeiro)	470	360	180
General Torres (apeadeiro)	150	100	50	Esmoriz	470	360	180
Gaia	150	100	50	Cortegaça (apeadeiro)	600	400	200
Magdalena (apeadeiro)	230	160	80	Carvalheira (apeadeiro)	600	400	200
Valladares	230	160	80	Ovar	680	460	230
Francellos (apeadeiro)	300	200	100	Vallega (apeadeiro)	–	520	260
Gulpelhares (apeadeiro)	300	200	100	Avanca (apeadeiro)	–	560	280
Arcozello (apeadeiro)	380	260	130	Estarreja	–	640	320
Granja	380	260	130	Canellas (apeadeiro)	–	700	350
Espinho	380	260	130	Cacia (apeadeiro)	–	760	380
Pedreira (apeadeiro)	450	300	150	Aveiro	–	820	410
Sisto (apeadeiro)	450	300	150				

Condições

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

2.ª — **Mudanças de classe — Excesso de percurso.**

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

§ unico. — Ficam em ambos os casos isentos do pagamento da sobretaxa de 25 °/₀ os passageiros que prevenirem o chefe da estação ou o revisar do comboio de que vão mudar para classe superior, ou de que vão viajar além da estação de destino para que é valido o seu bilhete.

b) **Comboios curtos que não sejam tramways.** — Pela mudança de classe, terá o passageiro de pagar a differença para os preços da Tarifa Geral; pelo excesso de percurso o que corresponda, segundo a mesma Tarifa, applicando-se em ambos os casos o disposto nos Art.os 7.º e 8.º da Tarifa Geral.

3.ª — **Passageiros sem bilhete.**

A) **Comboios tramways.** — Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importancia correspondente ao bilhete da classe que tiverem occupado, mais 25 °/₀ d'esta importancia, contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio. Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem sahido do comboio, suppor-se-ha que occuparam logar de 1.ª classe, para o computo do preço a pagar.

§ unico. — Ficam isentos do pagamento da sobretaxa de 25 °/₀:

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

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

A estes passageiros serão vendidos, em transito, bilhetes sem a sobretaxa de 25 °/₀.

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

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

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

5.ª — Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem, sendo porém, permittido, o dos volumes de mão, (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis ou regulamentos) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

Nos demais comboios a que se refere a condição 1.ª, é além d'isto, permittido, a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilos de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

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

A presente annulla e substitue a tarifa P N.º 10 de grande velocidade em vigôr desde 1 de Julho de 1902.

Lisboa, 27 de Outubro de 1902.

O Director Geral da Companhia

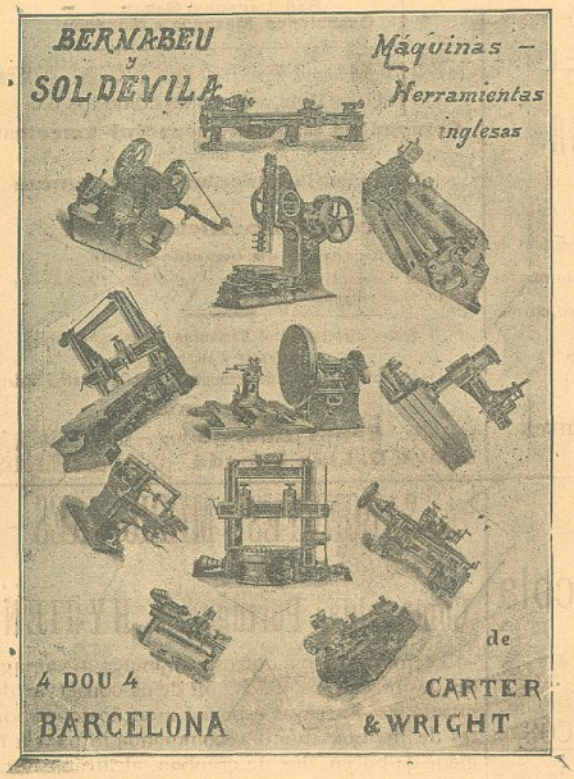
Chapuy.

Exp. 542.

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4—BARCELONA

CASA EM MANCHSTER -- CHATAM STREET



Telegrammas { Bernabeu—Barcelona / Lehmann—Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CARTHER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindros
e outras machinas e ferramentas

E. LEHMANN, Manchester

Machinas de fiar, teares, etc. para juta, linho, canhamo, palma, pita ou qualquer outra fibra.

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

Machinas agricolas e para fabricas de farinhas—Locomoveis, etc.

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para
furar, esmerilar, etc.

**Locomotivas,
Material de via
Vagonetes**

Locomoveis a vapor, petroleo e benzina—bombas, etc,

FIELDING & PLATT—Gloncester

MOTORES A GAZ "OTTO" horisontaes, de 1 a 200 cavallos
Verticaes de 4 cylindros, de 300 cavallos para cima
Os mais solidos—Os de melhor construcção—Os mais economicos
Innumeras referencias

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro
Os mais completos—Os mais praticos—Os de maior rendimento

MACHINAS HYDRAULICAS
Systema Tweddell's, para officinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO
O unico que funcciona com regularidade e economia

DYNAMOS—ELECTROMETROS—ALTERNADORES, ETC.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPANHA

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

OU

Companhia Oldenburg-Portugueza

OU

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

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

AGENTES

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

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

Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis e 2$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Basto

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade

Alto Douro Crystal 1.ª reserva	*garrafa*	1$000
» » » secco	»	1$000
» » » extra-secco	»	1$000
» » Grande vinho espumante Extra-reserva	»	1$200
» » » » » «Primordial»	»	1$200
» » » » » «Bruto»	»	1$200
» » » » » «Nectar»	»	1$400
» » » » » «Assis Brazil»	»	1$200
» » » » » «Victoria»	»	1$200
» » » » » «Fim de Seculo»	»	1$600
Amarante tinto meio espumante	»	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

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)

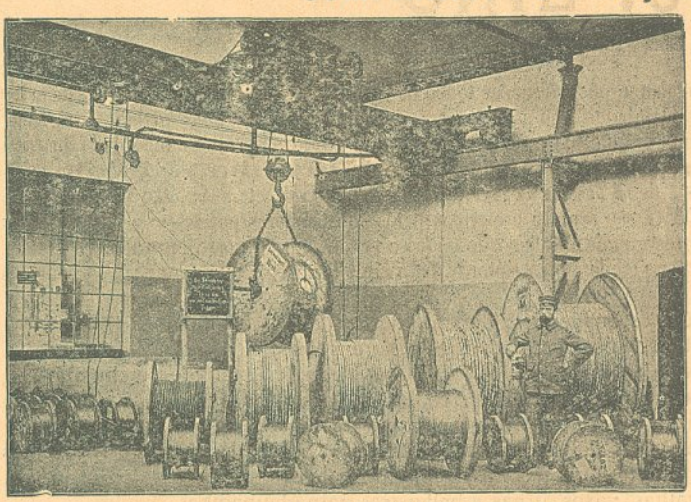
Este sabonete, cuja formula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não teem acção, e contendo *phenosalyl*, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete **Sousa Martins**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

Pharmacia ESTACIO — Praça de D. Pedro, 61

LISBOA

Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

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

Cie Gle DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÉGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, bocças d'incendio
Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão
Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: *Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885; 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 summidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **conteem 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

MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO
J. LINO

Esta casa é a unica em Portugal que póde fornecer todos os materiaes necessarios á construcção urbana nas melhores condições de preços e qualidades, não só pelas grandes compras que faz dos artigos estrangeiros mas tambem por ser productora d'uma grande parte dos materiaes, que vende em primeira mão. As fabricas de **Carpintaria**, de **Pregaria**, de **Telha de Marselha**, de **Tijolos de todas as qualidades**, de **Ladrilhos mosaicos**, etc., etc., são bem conhecidas do publico e as marcas de *J. LINO* são sempre preferidas pelos constructores por terem a certeza de que esses materiaes são sempre os melhores e mais aperfeiçoados que se encontram no nosso mercado. E' grande a lista d'esses materiaes, a qual póde ser pedida no escriptorio; para simplificar se resume aqui:

Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional
Ladrilhos, mosaicos, nacionaes e estrangeiros
Telha de marselha. Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo
para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas
e depositos galvanizados para agua. Portas feitas, janellas e toda a obra
de carpintaria. Pregaria de arame de todas as dimensões. Azulejos, bacias, lavatorios e apparelhos
para retrete. Ornatos em zinco, em madeira
e em carton-pierre. Estatuas, vasos, urnas e balaustres para platibambas. Tijolos
e placas de escariola. **Ultima novidade**

Fornecem-se catalogos e preços — Rua do Caes do Tojo, 35

Telegrammas a **JOTALINO—LISBOA**

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

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

MEDALHAS D'OURO
- Exposição Universal de Paris, 1878.
- » Internacional de Londres, 1885.
- » Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

Freio de acção rapida para grandes comboios de passageiros e de mercadorias

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

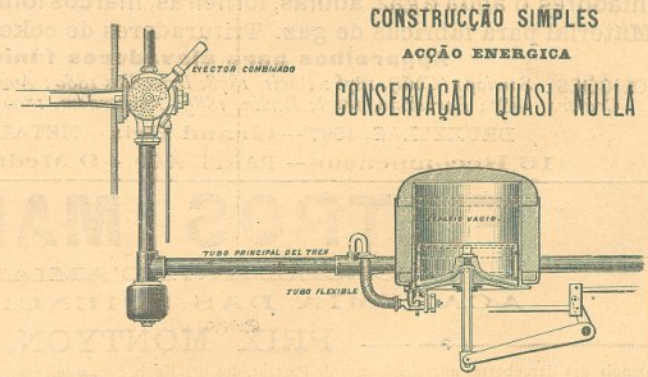
Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



Listas das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

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

HESPANHA—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid-Caceres-Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla-Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria—Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias—Madrid-Villa del Prado—La Robla-Valmaseda—Lezama-Bilbao—Triano —Luchana-Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerto de 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.