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

ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C.W.

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

Agente para as Colónias
Roberto Pegado
Rua dos Capelistas, 77 a 81
LISBOA

C. MAHONY & AMARAL
ESCRITORIO—RUA AUGUSTA, 70, 2.ª—Lisboa

Metais em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T, U, L e todos os mais para construções.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Papel de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, vagens, tendas, etc., etc.—Viaturas portuguesas.—Rails d'ação de diversos perímetros.—Chapas tubulares para caldeiras.—Acessórios hidráulicos e eletrônicos, Montes-charges, únicos agentes de Edoux & C.ª, de Paris.—Motores, caldeiras, Máquinas—ferramentas, etc., etc.—Fontes e todas as construções metálicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de fantasia.—Lages de vidro (janelas).—Cimento Candioli (deposito em Lisboa) únicos importadores.

Endereço telegráfico—MAHONY-Lisboa

Numero telephonico 586
Sociedade Anonyma  
SAINT-LÉONARD  
LIÈGE (BELGICA)  

Estabelecimento fundado em 1814  

J. H. REGNIER OTHY, Engenheiro  
Télégraphes REGNIER DIRECTOR. LIEGE  

Nós Social: Rua St. Léonard, 7, Liège  

Oficinas:  

Bayeux, 60, Herival  

CONSTRUÇÃO MECHÁNICA DE PRIMEIRA ORDEM  

Material de fora e merce para caminhos de terra. — Especialidade nas construções de todas as sistemas locomotoras e em linha de filas. Consta de servis de estradas para trens. Locomotoras de pista para serviço de fábricas e de serviço de estradas. Estradas de karreiros e de caminhos de fábricas.  

Máquinas movidas a vapor e a aço. — Tipos de expandido dupla com e sem condensação. Máquinas de fábricas, máquinas de extracção, caneladores a vapor, bombas e máquinas de esguicho, moinhos de aço, locomotoras.  

Fundição de ferro para todos os produtos de mesmas conforme o plano ou modelo. Especialidade de estufas para locomotoras e máquinas a vapor de todas as dimensões, condensadores, volantes, etc.  

Observação.— Por pedido, a sociedade expedirá um álbum com grande variedade de tipos de locomotoras já construídas e dará numerosas referências principalmente em Espanha e Portugal.

CIE GIE DES CONDUITES D’EAU  
SOCIÉTÉ ANONYMA — LIÈGE — BELGICA  

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUÇÃO D’AGUAS E GAZ  

Produção annal de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão 35.000.000 kilog.  

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO  

Contadores d’água e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenários, bocas d’incendio  

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

Apparelhos para elevadores funiculares  

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antwerpia, 1883; Cravena, 1887; Barcelona, 1888; Berlin, 1889; Amsterdan, 1890; Antwerp, 1894; Bucharest, 1894  

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA  
16 Recompensas — PARIS, 1900 — 9 Medalhas d’omro  

H. PARRY & SON  
Officinas de Machinas  
CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES  

34, Rua Vinie e Quatro de Julho, 36 — LISBOA  
Estaleiro no GINJAL  

Companhia de Seguros Fidelidade  

FUNDADA EM 1835  
CAPITAL, 1.184.000$000 RÉIS  

ESCRITÓRIOS | 13, Largo do Corpo Santo  
Praça do Comércio  
LISBOA  

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARÍTIMOS  
Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 16.º ANNO
LISBOA, 1 DE FEVEREIRO DE 1903
NUMERO 363

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 18 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

PROGRAMA DE ENSINO E DE EXAMENS

SECRETÁRIO: Alfredo Neves
| CORRESPONDENTES: | MADRIGAL, D. Joao de Deus. | PARIS, L. Cremers. | LIVERPOOL, W. N. Corbett. | BREMEN, R. van de Trijndt |

TYPOGRAFIA DO COMERCIO
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redação e administração
RUA NOVA DA TRINDADE

TELEFONE N.º 97

ANNEXO D'ESTE NÚMERO

Tarifa M. L. n.º 5 p. v. da Companhia Real para transporte de sal.

COLHEÇÕES DO 15.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1902. Os srs. assinantes que desejarem não teem mais que enviar-nos os números do jornal com a quantia de 700 réis, mais a porta do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMARÍO

O MATERIAL DE VIA DAS LINHAS DO ESTADO

Convém tornar conhecidas as modificações não há muito introduzidas nos tipos de material de via das linhas do Estado, a fim de a tornar mais robusta, sem prejuízo da facil substituição parcial dos carris existentes por outros mais reforçados.

†

E de todos conhecida a variedade de tipos de carril de ferro das linhas do Sul e Sueste, reflexo das complicadas vicissitudes da sua constituição.
Assim, havia no ramal de Setubal, nos primeiros 10 quilómetros da linha de Évora e no troço da linha de Sueste entre Beja e Quintos, carril de ferro T duplo assimétrico (champion duplo), de 3m² de peso por metro, seguros por coxins, que predominam das linhas entre Barreiro, Vendas Novas e Setúbal assentes pela Companhia Portuguesa e substituídos, em parte, por carris mais reforçados, quando a Companhia do Sul alargou a via de estrada troços.
Entre Vendas Novas e Beja, e entre Casa Branca e Évora (com exceção de 16 m² referidos) o carril era T duplo simétrico (champion duplo) de 3m² por metro, seguro por coxins de ferro fundido.

O resto das linhas encontrava-se o carril Vignole com 3m² de peso e 7m² de comprimento, de ferro muito inferior em qualidade á dos outros tipos, cuja duração foi de mais de 30 anos.

Como era natural, o nosso país acompanhou docilmente a evolução de outros mais avançados e por isso, quando se preconizou a substituição do ferro pelo aço nos carris, diminuindo-se, por economia, em peso e que se ganhava em resistência específica, igual prática foi seguida entre nós. O carril de ferro de 3m² foi gradualmente substituído pelo de aço de 3m² com 8m² de comprimento geralmente apanado para as novas linhas de via larga, do Estado e de companhias.

A via de coxins do Sul foi condemnada com o fundamento de que qualquer acidente dava lugar a numerosas fraturas d aquele peça de fixação. Pena foi, porque não a houvesse mais robustas. Nas opiniões de plantas e perfil dos troços mais importantes desde o Barreiro até Setúbal, Évora e Beja, com rampas de 10°/100, curvas de raios superiores a 500, uma via com carril de aço de 3m², de champion simples, seguro por coxins de aço macio estampado permitiria grandes velocidades com a mais absoluta segurança.

O facto é que ao fim de certo tempo o carril Vignole de aço de 3m² era o tipo normal das linhas do Estado, encontrando-se em todas as do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com exceção de um pequeno troço da linha do Sueste, em que ainda se não completou a substituição.

Não tardaram em manifestar-se os inconvenientes da redução de peso sofrida pelos carris quando o ferro foi substituído pelo aço.
A sapata era muito estreita e delgada, sendo facilmente comida pela ferrugem em certas partes da linha e que a qualidade do balastro favorecia a oxidação, e mortificava as travessas pela exiguidade da superfície de assentamento.
A alma era demasiado delgada. Com o intervalo de travessas adoptado o carril trabalhava teoricamente a 9,8 por m². De facto, bastava o mau assentamento de uma travessa e a ação dinâmica da locomotiva em marcha para elevar a muito mais do dobro aquelle trabalho.
As juntas, em falso, ressentiam-se particularmente da fraqueza do carril, apesar de se ter reduzido a 0,8m² a...
distância das duas travessas entre as quais ficavam compreendidas.

Para remediar este defeito fora adotada, em 1896, a tala-cantoneira mais reforçada, cujo peso é de 6,4 kg em vez de 3,5 kg das barras anteriormente usadas.

Nas linhas do Minho e Douro, com junta apoiada e travessas intermediárias espaçadas de 0,9 m, o trabalho teórico do carril era de 10,4 kg, muito maior por vezes na realidade.

* Em junho de 1900 a Direcção do Minho e Douro propôz a elevação a 36 kgm do peso do carril, legitimando o excessivo trabalho a que é obrigado.

O Conselho de Administração, no propósito de assegurar a possível uniformidade, ouviu sobre o assunto a Direcção do Sul e Sueste, por cujo serviço de via e obras foram judiciosamente ponderados os inconvenientes da diminuta secção dos carris e proposto novo tipo, cuja cabeça era igual à do carril de 36 kgm para facilitar a ligação, operando-se o reforço no alma e na sapata, mais larga e espensa.

Atendia-se assim à facilidade da ligação dos antigos carris com os novos.

Era, ao mesmo tempo, proposta a elevação a 12 km do comprimento do carril, cujo peso seria de 36,4 kg por metro.

Com o afastamento de 0,05 das travessas o trabalho desceria a 7,8 kg.

Depois dos necessários estudos, em que se teve muito em conta a experiência das outras linhas de via larga do país que tem quasi todas carris de 30 kgm, o Conselho submeteu à aprovação superior um novo tipo de carril sensivelmente igual ao proposto pela Direcção do Sul e Sueste, com o peso por metro de cerca de 30,2 kg, julgado suficiente em vista das condições do tráfego das linhas respectivas.

Para ir até os 40 kgm adotados pela Companhia Reai para a sua arteria principal seria preciso renunciar à vantagem da facil ligação com o carril de 36 kgm, a não accentuar a dissimetria da secção, o que seria inconveniente.

Conservavam-se pois as mesmas dimensões da cabeça do carril, com a carga de 5,4 kgm, um pouco inferior a dos tipos modernamente adotados, que vae de 5,8 a 7,2.

A espessura da alma foi elevada a 12 a 14 mm de 10 kgm, a largura da sapata, que era de 9,5 cm, foi aumentada, ficando de 11,2 cm.

A altura do carril passou de 125 mm para 120, o que corresponde a 4 de reforço da espessura da sapata.

O comprimento foi fixado em 12 m, ficando a junta em falso, reforçada por talas-cantoneiras de 4 parausos.

Os carris curtos para curvas tem 11,5 kgm.

Até 1896 os carris adquiridos tinham nos extremos da sapata entalhes em que se alojavam as escalapas, destinados a impedir o deslocamento longitudinal.

Em 1896 foram supprimidos, com convivinha, longando-se as talas, que vão d’encontro à pregação e assim obstem aquelle deslocamento.

Entendeu-se que não convinha diminuir os resultados do reforço do carril pelo maior afastamento das travessas.

Adotou-se o número de 14 travessas por carril, que dá 2,167 travessas por quilómetro ou menos 83 do que tem actualmente o Sul e Sueste e mais 42 que no Minho e Douro.

Para os novos carris foi prescrito o assentamento com a junta em falso, conservando se a junta apoiada nos novos carris de 30 kgm por Metro até e Douro para não alterar as condições de trabalho do metal.

Resolvido-se porém aumentar ali a travessa por carril de 8 m, elevando pois de 1,125 a 1,250 o seu numero por quilómetro.

Pelo que respeita à pregação, resolviu-se substituir a escapa pula pelo trefond, para o qual foi ultimamente estudado e adotado novo typo mais perfeito.

Contou-se com o uso de chapim nas travessas vizinhas da junta e em algumas intermedias nas curvas.

Em vista da maior intensidade do tráfego nos trilhos principais das linhas e da substituição, relativamente recente nesses, do ferro pelo aço, entendeu-se que o mais conveniente seria assentar novos carris mais reforçados nesses trilhos, aproveitando os de 30 kgm que se levantam em bom estado para os prolongamentos em construção, em que a circulação é pouco activa.

* A proposta do Conselho de Administração foi aprovada por despacho ministerial de 1 de abril de 1901.

Procedeu-se desde logo ao concurso limitado para a aquisição de 4,700 toneladas de carris e 23,000 talas para as duas direcções, sendo 3,500 e 81,000 talas para o Sul e Sueste.

Procedeu-se no Minho e Douro a renovação da via entre Campanhã e Ermezinde e no Sul e Sueste os carris de 12 cm foram assentes a partir do Barreiro até além de Pegões.

Foram ultimamente adquiridas para esta Direcção mais 700. A construção dos novos trilhos do Algarve e de Extremoz a Villa Vicosa dará lugar a novas acquisições, de modo que em curto prazo os carris de 36,5 kgm e 12 cm terão substituído os antigos até Beja, permitindo aumentar as velocidades dos comboios correntes em harmonia com as optimas condições da linha em planta e perfil.

Nas linhas do Minho e Douro a renovação da via será gradualmente feita com o novo carril, devendo-se assentar, dentro de poucos meses, a segunda via entre Campanhã e Porto, logo que esteja concluída a ultima empreitada de terraplenagens da estação central.

* Ultimamente resolvido-se proceder a experiências sobre o emprego das trenalhas, tanto em travessas novas como principalmente nas que já não sustentam a pregação pelo sistema actual. Aos leitores que não conheçam a origem desse neologismo devo succinta explicação.

A pregação é, como se sabe, a causa mais poderosa da rápida ruína da travessa.

A acção da humidade e dos esforços exercidos pela escapação ou pelo trefond deteriore a em pouco tempo. Occorreu por isso a um inventorum o emprego de cavilhas arroscadas da madeira mais dura, que sejam metidas na travessa no sitio da pregação e que pela sua maior resistência lhe asseguram mais longa duração.

Do termo inglês tree nail derivou o trefond, nome dado por A. Collet à peça intermédia de fixação por elle imaginada, e que se julgou dever nacionalizar sob a forma de trenalha, que tem por si o voto auctorizado do distincto lexicógrafo, dr. Candido de Figueiredo.

Nas travessas novas e nas uzadas que não aguentam a pregação pelo sistema ordinário, são abertos furos para roscar as trenalhas, feitas de madeira dura e que tem no eixo um furo destinado ao trefond. O emprego da trenalha torna possível a saltatagem da travessa, processo de conservação economico, que foi posto de parte por causa da acção electrolytica exercida pelo cobre da injeção sobre o ferro.

As interessantes experiencias feitas pelo eminente en-
genheiro Flamache sobre a resistência da pregação com treinhas são sobremodo concluyentes.

Em vista do crescente preço das madeiras, tem incontestável oportunidade o ensaio de um sistema que permitte prolongar a duração das travessas e barrar os processos de conservação.

Depois do estudo da questão feito de visu pelo engenheiro sr. Poças Leitão, o Conselho d’Administração resolveu adquirir 20,000 treinhas e um jogo da respetiva ferramenta para cada Direcção, além de se proceder a experiências methodicas.

Nunca viria fora do propósito dar notícia sucinta da resistência específica do aço empregado no material de via das linhas do Estado.

E’ sabida a controversia a que tem dado lugar o grau de dureza do aço dos carris. Escusa de dizer que é considerado aço o metal obtido por fusão por diversos processos, com um teor de carbono que varia de 0,10 a 1,30 % que chega excepcionalmente a 1,5 em aços para ferramentas.

Resalva, na sua excelente monografia, inclue o aço para carris e talas no grupo dos aços semi-duros com 0,4 de carbono, 0,2 de silício, 0,45 de manganes, 0,5 de enxofre, 0,55 de fosphoro, com a resistência de 60 a 70 kilogrammas, alongamento de 15 a 19/5, stricção de 27 a 38 %.

A opinião de França é geralmente favorável aos aços duros para carris, com resistência entre 70 e 75 kilogrammas, que em certos tipos chega a 85 kilogrammas.

Em Inglaterra o aço mais usado é um pouco mais macio, variando na resistência entre 60 e 65 kilogrammas. O limite de resistência fixado na Alemanha é muito baixo, tendo-se em vista evitar as fraturas ocasionadas pelos grandes fríos e que mais facilmente se dão nos aços duros.

Nos primitivos cadernos de encargos do Sul e Sueste para os fornecimentos de carris não era explicitamente definida a resistência específica dos carris. Das experiências a que procedi em 1894 na fabrica Krupp tive ocasião de reconhecer que o aço tinha resistência compreendida entre 65 e 70 kilogrammas, alongamento de 15 a 17 %, stricção de 29 a 38 %.

Os resultados de duas análises feitas a meu pedido, obtidos na seguinte composição:

<table>
<thead>
<tr>
<th>C</th>
<th>Si</th>
<th>Mn</th>
<th>Ph</th>
<th>S</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.5</td>
<td>0.426</td>
<td>0.191</td>
<td>0.55</td>
<td>0.109</td>
</tr>
<tr>
<td>2.5</td>
<td>0.491</td>
<td>0.168</td>
<td>0.57</td>
<td>0.105</td>
</tr>
</tbody>
</table>

No caderno de encargos do fornecimento de 1896, comprado à mesma fabrica, foi fixada a resistência de 60 kilogrammas e o alongamento mínimo de 17 %.

Nos que serviram para o concurso de 1901 os coeficientes prescritos foram 65 kilogrammas de resistência, 18% de alongamento e stricção de 35 %.

Como é sabido, os aços fundidos obtem-se por vários processos, que se podem reduzir a dois. O processo Bessemer converte directamente o ferro fundido em aço, descarbonando-o e purificando-o por uma corrente violenta de ar; o silício e o carbono são queimados; o primeiro passa para a escoria e o grau de carbonação e obtido pela adição, no momento proprio, do spiegelifer, ferro fundido manganêsiero. O processo Siemens-Martín faz acuntar, num forno de reverbero com um regenerator Siemens, o ferro macio sobre o ferro fundido, adicionando-se finalmente o spiegel para a carbonação. Aproveitam-se assim ferros usados, e a marcha mais lenta da operação torna-a mais facil.

Cada um destes processos pôde ser acido ou basico conforme a natureza do revestimento da pera Bessemer ou do forno Martin. Geralmente o revestimento é silício e portanto o processo é acido, não sendo aplicável aos ferros fundidos phosphorosos.

Com efeito, a redução do acido phosphorico e dos phosphatos de ferro e de manganez pelo oxido de carbono é favorecida pela presença do silício; para eliminar o phosphoro seria pois necessário eliminar o silício (o que é impossivel, especialmente quando o revestimento do aparelho o tornece á massa em fusão) e lançar mão de uma base energica, cuja combinação com o phosphoro fosse refractaria á acção do oxido de carbono.

A estas condições satisfaz o processo basico, Thomas-Gilchrist, inventado em 1878, successivamente aperfeio dado e aplicavel tanto a pera Bessemer, como ao forno Siemens-Martin. O revestimento do aparelho, em vez de silício, é basico (dolomia) ou neutro (magnesite, ferro chromado, bauxite) e ao banho addicciona-se cal ou apatoh fluix.

Os processos basicos são aplicáveis a utilização do metal phosphoroso no fabrico dos aços.

Os progressos da metalurgia permitem hoje obter excelentes aços pelos processos basicos, não tendo pois razão de ser a sua exclusão, anteriormente prescrita nos cadernos de encargo de carris.

No ultimo fornecimento, feito pelas Acútrices du Rhin, a composição média do aço foi a seguinte:

<table>
<thead>
<tr>
<th>C</th>
<th>Si</th>
<th>Mn</th>
<th>Ph</th>
<th>S</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0.32</td>
<td>0.175</td>
<td>0.899</td>
<td>0.055</td>
<td>0.036</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A resistência encontrada variou entre 61 e 70 kg., o alongamento entre 15 e 23 % e a stricção entre 27 e 41 %.

O aço para talas de junta deve ser muito mais macio em vista da natureza dos esforços alternativos a que são sujeitas essas peças.

No caderno de encargos das linhas do Estado exige-se a resistência de 45 k. com o alongamento mínimo de 25 %.

A resistência encontrada foi de 48 a 53 kg. com alongamentos de 23 a 34 %.

Tais são, desalinadamente expostas, as caracteristicas do material fixo hoje adoptado nas linhas do Estado, para satisfazer plenamente as exigencias da circulação que demanda velocidade tão grande quanto possivel e portanto via suficientemente robusta que a comporta.

J. FERNANDO DE SOUSA.

As novas tarifas da Companhia Real

I

Como prometemos, começamos hoje a occupar-nos do novo jogo de tarifas que esta companhia vae em breve pôr em vigor e que está sujeito, como é de lei, ao entudo e aprovação das instancias oficiais.

Além das pequenas modificações operadas por isoladas necessidades de momento, tanto para satisfazer a conveniencia do publico, que andá intimamente ligada aos interesses da companhia, como para esta proteger as suas correntes de trafego, ou ainda extrair receitas de fontes susceptiveis d’uma mais cuidada exploração, duas vezes tem a companhia alterado, de uma forma mais geral, as suas mais importantes tarifas.

Em 1875, por occasião da abertura da secção da linha do norte comprendida entre Gaia e Porto, e em
virtude da concessão que o governo lhe fez de poder aumentar em 5 por cento as suas bases de percepção, para se ressarcir das consideráveis despesas d'aquelle troço que era o mais importante da linha, foi modificada a tarifa geral naquelle sentido. Mas a occasião não era azada para reformar tudo que nlla havia, já então, de injustificável, de absurdo mesmo, como o explica o facto de, na primitiva, esta tarifa ter sido uma traduçao literal, e por vezes incorrecta, da tarifa que estava em vigór em França. Da data em que a concessão das linhas fora feita, e a companhia, tendo que limitar-se a alteração nos preços que o governo lhe autorizara, pouco melhorou o restante da sua tarifa.

Depois, em 1889, outra modificação importante se deu, essa nas tarifas especiais, motivada pela publicação da celebre tarifa n.º 1 que obedecia a um novo ponto de vista — barrar tudo para aumentar o tráfico — como se o tráfego nascesse só do barateamento do transporte. Poucos annos viveu essa tarifa, porque demais provou ella, logo nos seus efeitos sobre as receitas, como é delicado aplicar teorias radicais em matéria em que a prática dá leis positivas a que não se foge sem manifesto perigo.

Menos de quatro annos depois, em 1892, reconheceu o erro, voltou-se, com pequenas variantes, ás tarifas anteriores, sob a rubrica de «provisorias», das quais só em 1898 se passou, em parte, a um regime definitivo, em virtude do acordo a que nesse anna a companhia chegou com a da Beira Alta para mutuamente se não disputarem tráfego em zonas de concorrência. Mas estas duas últimas modificações não foram radicais.

Eram como que um novo pavimento sobre edificio já velho; substituição de tabiques por paredes de alvenaria sobre aljubes gastos; abertura de janelas em facadas que, faltas de larguez, obrigavam a rasgar estreitas frentas.

Só agora a companhia resolveu, e pôde, demorar por completo para construir de novo; e essa construcção, que foi laboriosa porque o edificio é grande, a área enorme e os horizontes vastos, teve que obedecer a um plano geral, para que as suas linhas se harmonizem, para que os seus detalhes não destoem.

Os cabaços, se nos permitem ainda esta frase figurada, era a tarifa geral — a escavação foi profunda. Das suas bases poucas ficaram intactas e algumas se apresentam completamente novas.

A classificação de mercadorias sofreu completa reforma.

Realmente, não se compadece com o bom criterio, que hoje, que a agricultura, a indústria, a arte, a agricultura e até a mineralogia teem lançado nos mercados novos produtos, dado novas aplicações aos que já existiam, multiplicado a sua quantidade transportável em muitos casos, e transformado por completo tão importantes ramos da actividade humana; quando em toda a parte, deixa a estas factores e a outros tão importantes e tão extensivos como a fabricación mecanica, o preço da mão d'obra, como o da matéria prima, têm sido alterados; o agente transportador mantenha para o seu serviço os mesmos preços e classificação de uma tarifa de ha 28 annos.

E o que dizemos hoje, explicando a boa disposição com que nos propomos analisar as novas tarifas que a principal companhia ferroviaria do paiz vae pôr em vigor, aplicá-lo-hemos às outras linhas, quer do Estado quer de companhias, que também vão bem precisando de idêntica reforma.

Já aqui notámos as anormalidades que se encontram com parando as classificações das várias tarifas gerais, e hoje que as duas redes do Estado estão sendo dirigidas por uma só administração, menos se compreende a divergência de tarifas que são base geral em dois ramos da mesma arvore.

O conselho de administração do Estado, desejando estudar o assumto, mas constando-lhe que na Companhia Real se preparava uma reforma de tarifas, rezolveu sobressentar os seus estudos até poder conhecer este projecto para ver o que é possível fazer-se para uniformizar as bases tarifárias das duas redes.

Talvez que as mesmas bases da Companhia Real possam servir, sem inconveniente, nas outras linhas; se isso não suceder por completo, dar-se-á na grande parte, porque esta ali o fruto de longos, aturados e inteligentes estudos; e se pequenas forem as divergências de vistas de um ou outro lado, pequenas serão, e portanto fato, as transigências a ter para a completa conformidade, que tanto convirá ao publico e às administrações.

E assim se conseguirá o que na França e na Alemanha, onde os interesses antagonistas das diversas linhas ferreas, as suas correntes de tráfego, as distâncias de pontos produtoros nos mercados de consumo e outras circunstâncias locaes, são muito mais imporutantes de que entre nós, há de muito se levou a efeito — haver uma só classificação e a só tarifa geral para todas as linhas.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminho de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhora.—Na justificação do projecto de regulamento da Caixa de Aposentamentos e Socorros das Obras de Fermo do Estado, cuja criação tive a honra de propor a Vossa Majestade em 31 de Janeiro de 1901, relembrar as condições em que e exercido o ardoroso trabalho do pessoal ferroviário, ponderando que elle vive, mais ou menos, sujeito, como é preciso, às exigências de uma rigorosa disciplina.

Nem só as sanções penais asseguram, porém, a observância dos preceitos regulamentares.

O salutar incentivo das recompensas é poderoso estímulo para o zeloso cumprimento do dever, e ainda para os que dele não participam, representa um acto de justiça, pela publica homenagem prestada aos bons serviços e a rectidão do proceder.

Por decreto de 28 de setembro de 1898, dignou-se Sua Majestade D. Rei criar a medalha de bom serviço e exemplar comportamento, destinada aos funcionários dos corréos e telegrafos.

Egual garçalhão veio propor a Vossa Majestade, com o fim de recompensar os bons serviços e exemplar comportamento do pessoal administrativo e jornaheiro dos Caminhos de Ferro do Estado, cujo viver é para muitos uma série quasi ininterrupta de actos de dedicação pelo serviço, prontos em sacrificar-lhe o descanso e por vezes e saúde e a vida.

E pressio que ao peito dos que assim procedem, modestamente pagos, garantindo a segurança de vida e fazenda e a regularidade do serviço por mais intenso que seja, se estende um signai publico de consideração, que temem a sociedade quanto deves a essas benemeritos.

Para o pessoal administrativo que recebe pela distinção de bom serviço augmentos de vencimentos, quer os não outorgar pelo acesso em quadros de numerosas categorias, basta a distinção honorífica.

A medalha concedida ao pessoal jornaheiro que não disfrute eguais regalias, justo é que onde inherente a melhoria do vencimento sob a forma de uma pequena pensão crescente com o tempo de serviço e portanto com a benemérita do empregado.
E essa melhoria deve-se fazer sentir ainda que da o invulgar condão de aposentadoria, sem que por ela haja de se encargos suplementares, pois bem comprado foi por longos annos de serviço sem nota.

Parece digno de consideração publica a perseverança não desmentida na sênha do dever, não menos o são os riscos extra-
dinários de coragem e dedicação por vezes praticados pelos agen-
tes ferroviarios, ou os serviços assinalados que alguns prestam.

Em 1892, é bem cabida a concessão da medalha, ambos são pois previstos no projecto de decreto que tenho a honra de submeter à aprovação da Vossa Majestade.

As disposições nesse centro não carecem de justificação es-
special, pois derivam logicamente da ideia fundamental da recom-
pensa instituída e accommodam-se às condições específicas do ser-
vice e das leis que o regem.

Ao bondoso coração de Vossa Majestade, que assinalou a sua anterior regencia criando a Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, e que há poucos dias criou um monumento para a Pátria, Branca e se dignou permitir que lhe fosse dado o seu Augusto Nome, certamente será gratos a instituição de uma recompensa, que fará abençoar esse nome tão querido dos povos de Estado que vão de hoje em diante receber a consagra-
ção pública da sua honestidade e dedicação ao serviço.

Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Publicas, Com-
mercio e Indústrias, em 27 de novembro de 1902. — Manoel Fran-
cisco de Vergueiro.

Attendoendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negócios das Obras Publicas, Commercio e Indústrias: hei por bem, em nome de El-Rei, determinar o seguinte:

Artigo 1º. E' instituída uma medalha destinada a recompensar os bons serviços do pessoal administrativo e jornalheiro de uns dos diretores das direcções de exploração dos Caminhos de Ferro do Es-
tado, que será denominada Medalha de bom serviço e comporta-
mento exemplar.

Art. 2º. A medalha será concedida, a requerimento dos inter-
essados, aos agentes a que se refere o artigo anterior, que te-
nhão mais de quinze annos de bom e efectivo serviço sem nota.

§ único. Não serão levados em conta, para os efeitos disso ar-
tigo, as repreensões registadas e as multas disciplinares em nú-
mero de mais a três.

Art. 3º. Para os casos previstos no artigo anterior, poderá ser concedida excepcionalmente a medalha em recompensa de servi-
ços relevantes e assinalados, seja qual for o tempo de serviço do empregado, contanto que não tenham sofrido penalidades suspensivas a mais de um ou mais vezes além do total de quinze dias.

Art. 4º. A concessão da medalha será feita pelo Ministro e Se-
cretario de Estado dos Negócios das Obras Publicas, Commercio e Indústrias, em nome do Governo, em vista do respetivo pro-
cesso e precedendo proposta do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 5º. Haverá duas classes da medalha: a medalha do pra-
to, destinada ao pessoal administrativo, e a medalha de cobre, con-
cedida ao pessoal jornalheiro.

Art. 6º. Para cada classe haverá os algarismos 1, 2, 3, 4, 5, de acordo com o grau de habilidade e experiência de cada individuo.

Art. 7º. A concessão da medalha de cobre andará inerente uma pensão anual especial de 10 por cento do salario para a me-
dalha n.º 1, 15 por cento para a medalha n.º 2, 20 por cento para a medalha n.º 3.

§ 1º. Quando o mesmo agente tiver duas medalhas concedidas nos termos dos artigos 2º e 3º, a pensão será uma unica da im-
portância fixada nesta lei.

§ 2º. A pensão inerente à medalha continuará a ser percebida depois da aposentação, cumulativamente com a pensão respe-
ctiva, sem direito, porém, a um aumento da pensão de sobREVivência legada pelo agente.

§ 3º. Será inscrita anualmente no orçamento de Administra-
ção dos Caminhos de Ferro do Estado e a que e a verbo especialmente de-
tainha ao pagamento das pensões a que se refere este artigo.

Art. 8º. Os diplomas de concessão de medalhas serão expedi-
dos livres de qualquer encargo para os acreditados.

Art. 9º. O direito de usar a medalha é de perceber a pensão inerente ao agente:

1.º Que tiver uma ou mais suspensões cuja soma seja supe-
rior a quarenta dias;

2.º Que for condenado a qualquer pena maior ou pena cor-
reacional por acções que envolvam participação em manifestações contra a ordem publica, falta de probidade ou desordem publico;

3.º Que for detido por efeito da lei nos termos regulamentares.

§ 1º. O agente que se despedir do serviço poderá continuar a usar a medalha, perdendo, porém, o direito a pensão a elle in-
erente.

§ 2º. A perda da medalha será ordenada pelo Ministro, prece-
dendo o processo e proposta nos termos do artigo 4º, logo que se de algum dos casos previstos neste artigo, procedendo-se im-
mediatamente ao cancelamento da concessão no registo respecti-
vo e sendo obrigado o agente a restituir o diploma.

Art. 9º A medalha será conforme ao padrão annexo a este decreto e usare-se ha sobre o peito com fivres pendente de fita de seda ondeada de cor azul, largura longitudinalmente em faixas alternadas de cor branca e azul, tendo duas, quatro, ou seis faixas, conforme a medalha for do alguma 1, 2 ou 3.

§ 1º. A medalha concedida nos termos do artigo 2º será usada no lado esquerdo, e nos casos previstos no artigo 3º do lado di-
reito.

§ 2º. Os agentes que tiverem recebido duas medalhas usará-
nos cumulativamente.

§ 3º. E' obrigatorio o uso com o uniforme do distintivo da me-
dalha.

O Ministro e Secretario de Estado das Obras Publicas, Com-
mercio e Indústrias assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de novembro de 1902. — RAHNE REGENTE. — Manoel Francisco de Vergueiro.

**Medalha a que se refere este decrete**

---

**TARIFAS DE TRANSPORTE**

Distribuímos com este n.º a especial M. L. n.º 5 da Companhia Real, combinada com a companhia de Că-
ceres para transportes de sal commum, reforma da que estava em vigor desde 1887, na qual foram introduzi-
das, como destinos, varias estações das linhas de Că-
ceres e Oeste de Hespanha e como procedência a de Figue-
ira da Foz, sendo consideravelmente reduzidos os preços.

---

**NOTAS DE VIAGEM**

De Viêga a Zermatt

A's 6 e 5o da manhã é o primeiro comboio que par-

te a percorrer uma das mais extraordinarias linhas da

Suisse.

Tomemos esse comboio que é mais demorado, le-

vando 2 horas e 33 minutos no trajecto, em vez de 2 e

17 nos rápidos; mas para uma linha como esta, quanto

mais de vagar, melhor, porque melhor se gosa o tra-

jecto, que é encantador, não pelo perigo da viagem,

que não existe, gráças ao excelente material fixo, soli-

dez da construção e possantes freios, em numero de

cinco, das locomotivas.

As carruagens são elegantes, confortáveis e feitas às huc

para uma linha que é sem contestação das mais

pitorescas e interessantes da Europa; com largas janelas

pelas quais, mesmo com as vidraças fechadas, quando o,

frio aperta, se gosa, de um lado e outro, o contínuo

perpassar d'aquelle vale lindissimo que vamos

percorrendo, em 36 kilómetros, subindo 95 metros

num andamento moderado.

A tracção é em parte por adherência e em parte por

crealheira, nas grandes rampas; nos patamares ou
pequenas inclinações a velocidade é de 30 quilômetros por hora; nos sítios da cremalheira o andamento não ultrapassa 10 quilômetros, o que dá a impressão de irmos de trem percorrendoaquelas bellas paragens.

A linha torna a margem do Vâge, rio que, neste ponto, corre calmo, mas em breve, ao chegar à primeira estação, o vemos impetuoso, debatendo-se contra os rochedos no estreito espaço em que estes o apertam.

D’ali em deante começam as dificuldades que os engenheiros construtores da linha tiveram que vencer a custo, por meio de pontes e túneis sem interrupção, subindo-se sempre até 900 metros, nível da seguinte paragem.

Depois de um curto trecho de paisagem campesina, em breve nos vemos encerrados, a linha ferrea e o rio, entre montanhas selváticas, onde o ruído das águas produz um medonho trovão, contínuo, ensurdecedor.

O viajante deve buscar logo à direita para ver as enormes cascatas e rápidos que o rio forma, com impetuosa e violência tais que arrasta deante de si, numa devastação brutal, arvores, pedras, tudo que se opporia é sua marcha impetuosa, selvagem. E’ maravilhoso o espectáculo quando, depois de uns dias de chuva, a torrente atinge a sua máxima ferozidade.

Paramos então em S. Nicolau, a estação mais importante do percurso. Crianças tachurias, de olhar mortíceo, ofereceram-nos morangos, peras, edelweiss, as flores da neve, numa linguagem que não percebemos. E’ um dialecto montanhês que raro accent muito de idioma vulgar.

A villa está situada sobre a montanha, numa posição pitoresca, a pedir photographia instantanea.

Estamos ao meio caminho e a metade do tempo, e ainda temos que subir muito, com efeito passada a estação seguinte encetamos uma rampa de cerca de 2 quilômetros que a locomotiva vence por meio de cremalheira e de um enorme esforço de vapor.

As geleiras aparecem-nos; pela direita a de Bies, que desce do Weisshorn; a esquerda a do Hohberg e Festi, que se precipitam dos Michabals. Estes gigantes de longas vestes brancas azuladas, desdobrando-se por sobre as montanhas, são nossos companheiros e atrevidos da nossa atenção durante todo o resto do percurso que, além disso, não tem nada de mais notável.

Só quando chegamos a Zermatt vemos a cidade, porque ela se esconde, aos que veem do norte, numa curva do caminho.

E’ a segunda vez que me encontro num ponto assim cosmopolita. Tuni foi a primeira.

Aqui venho encontrar todos os trajes, todos os costumes, gente de todos os países, construir-se de variações diversas, desde a velha e negra cabana de madeira, sobre as águas do rio, até o grandioso hotel, palácio confortável, de luxuosas fachadas, à porta do qual, sob largos alpendres, se agrupam famílias distintas, tendo os jornais, tomando refeições e aspirando o pura ar das montanhas.

E raqu arquê, tonico, leve, vivificador, e que montanhas aquelas que servem de horizonte a este panorama encantador!

Ao fundo eleva-se majestosamente, como que desafiando as nuvens com a sua aguia penetrante, o monte Corvino, de 4.482 metros, a phantastica seninella daquela mar rvolta de enormes vagalhões brancos que parecem mover-se em todos os sentidos.

Aquelle monte isolado, saindo das grandes montanhas de neve, tem como o caracter dominante de um senhor d’aqueles arredores, e o orgulhoso aspecto de quem nos diz aqui não subirás.

E não se sabe.

O alpíncio em vão tem tentado escalar o seu alto pincarco, sem passar de metade d’aquelle colossal giganete, e alguns tem pago com a vida a subida esforço.

Os montes montados, elevados como são, teem que render homenagem aquelle rei das serras, e afastarse, e aplanam-se como que para o deixar livre, imponente, isolado na sua grandiosidade.

Indo no comboio da manhã, chegamos a Zermatt às 9 h. 23, hora muito boa para dar um passeio pela cidade (que consta de uma simples rua principal) e ir, a pé, às gargantas de Gorner, passeio que leva hora e meia, ou 2 horas se se for à segunda garganta que é mais interessante do que a primeira.

Depois, tomado o almoço, num dos hotéis, vejamos como ir ao Gornergrat, excursão indispensável e grandiosa.

Ha para ali, desde Zermatt, uma linha elétrica que nos leva em hora e meia ao cimo da montanha, por 18 francos ida e volta; e ha cavalos que por 15 francos (e mais 3 ao guia, o que dá o mesmo preço) nos conduzem ao mesmo ponto em 4½ horas.

Contra os meus habitos eu escolhi e aconselho este meio, de preferência ao caminho de ferro.

E’ que esse atravessa trincheiras e tunelos que nos occultam a vista em muitos pontos, e noutros, quando a majestade do panorama chega a impressionar-nos, que se nos afigura um crime avançar para elle, o comboio anda sempre implacavelmente, e o cavalo fazemo-lo parar para nos embrevermos naquelle encanto.

E’ um bom e que existe o caminho de ferro, para os que não teem tempo, ou disposição para montar a cavallo; mas os que puderem ir pelo sistema antigo podem muito mais do que tomando a via electrica.

No próximo artigo direi como se faz a viagem.

O carnaval em Nice

Agora que, finalmente, se trata de civilizar o carnaval em Lisboa, vamos dar, como exemplo, o programa das festas que por motivo do entrudo se realizam este ano em Nice, programa que, como já aqui dissemos, tem sido distribuido com muito sucesso pela Europa, num elegante folheto-guia bellamente impresso e ilustrado com capa a ouro e córes, desde meados do anno findo.

Sábado, 7 de fevereiro. — baile de caridade.

Quinta-feira, 12. — Chegada de Sua Majestade Carnaval XXI e do seu brilhante corojo.

Domingo, 15. — Festa na avenida da Gare; desfile de carros e mascarados durante o dia e noite.

Quinta-feira, 19. — Batalha de flores; à noite, baile no theatre da Opera em que não são admitidos senão filhos de seda e com exceção das córes encarnado vivo e verde escuro.

Domingo, 22. — Corso carnavalesco e batalha de confetti, e à noite grande redoute no Casino, na qual as damas vestirão de encarnado vivo e os homens de verde escuro, tudo seda, sendo apenas permitido nas aplicações carnavalescas os enfeites verdes e vermelhos e desto cór sobre verde, e as lantejoulas de ouro ou prata.

Segunda, 23. — Batalha de flores.

Terça, 24. — Corso carnavalesco com batalha de confetti com premios pecuniários e bandeiras de honra, sendo 25.000 francos distribuídos aos melhores carros; 8.000 a 4 cavalgadas, 3.500 às asnaladas, 5.000 às máscaras isoladas; 5.000 aos grupos a pé e 1.850 às iluminações. A noite fogo d’artificio e soiree na Opera.

Por ocasião da meia quaresma, em 19 de março, ha uma terceira batalha de flores e à noite redoute no Casino onde só são admitidos os trajes brancos em seda com guarnições em tulip e lantejoulas prateadas.
A China pela Siberia

A Europa occidental vae scher-se ligada, de uma maneira bem prática, pela via ferrea, com os ultimos confins do Extremo-Oriente. A partir do presente mez de janeiro, estando inteiramente entregue a explorar as linhas do Estado Chinez, será possível ir de Lisboa a Dalni (Port Arthur) e a Pequin, confortavelmente instalado nos corincos de um comboio de luxo, e com um andarrelto relativamente rapido.

Já não se trata de uma previsao longinqua e duvidosa, mas de um facto realizado, bem positivo, a despeito de todos os scepticismos d'aqueles que não acreditavam na possibilidade de se ver concluida a construcção do Leste Chinez, de modo a permitir a circulação regular dos comboios de passageiros.

A partir do primeiro dia d'este anno, tres comboios directos fazem o serviço regular (tres vezes por semana) entre as principaes cidades da Europa occidental e Port-Arthur-Pekin.

Esta transcontinental será composto de carruagens de 1.ª e 2.ª classes, carruagem-restaurant, salão de fumar, etc.

Ha bilhetes directos para os seguintes pontos: Mandchuria, Khatian, Kharbince, Mukden, Inkoo, Port-Arthur, Dalni, Vladivostock, Shangai, Nagasaki e Pequin.

Estes bilhetes são emitidos em Londres e Liverpool; Paris, Amiens, Saint-Quentin, Boulogne, Calais-Maritime, Dunkerque, Lille, Havre, Cherburgo, Lysson, Marcella, Bordeus e Nantes; Ostende, Bruxelles e Liége; Amsterdam e Rotterdam; Vienna d'Austria, Budapest e Flüme.

Não sabemos ainda quaes os preços que foram fixados na conferencia que, nos ultimos dias de dezembro, se realizou em S. Petersburg, mas temos elementos para estabelecer já algumas diferenças entre o custo da viagem por mar e o da viagem por terra.

De Hamburgo ou Londres a Shangai, Nagasaki e Yokohama, via Canada, em 1.ª classe, o custo actual é de 1.694 e 1.867 francos, e pela via Suez, 1.974 e 2.081 francos; em 2.ª classe, 1.067 e 1.227 francos, via Canada e, 1.094 e 1.187 francos, via Suez; ou seja a media de 1.904 francos em 1.ª e 1.143 em 2.ª.

Por terra, através da Siberia, os preços de transporte, incluindo 5 rublos (14 francos) por dia para alimento, e suplementos exigidos pelos comboios expressos, serão os seguintes: em 1.ª classe, 1.067 francos, pouco mais ou menos; em 2.ª classe, 88 francos, também aproximadamente.

A diferença media em favor da viagem terrestre é, por consequencia, de 837 francos em 1.ª classe, e de 207 francos em 2.ª.

Em 3.ª classe muito mais lucram, proporcionalmente, os passageiro, porque, tomando a via ferrea que atravessa a Siberia, só pagam 207 francos de Hamburgo a Shanghi, e fazendo a viagem por mar custa isso 600 francos.

E já também está assente que cada passengero tem direito ao transporte gratuito de 50 kilogrammas de bagagem, e as crianças que possam occupar o mesmo leito com a pessoa adulta que acompanham, até a idade de 4 anos, também são transportadas gratuitamente.

De 4 a 10 anos pagam meio bilhete.

Os cadernos-coupons de bilhetes e de bagagens são impressos nas linguas russa, alemã, inglês, espanhola e chinesa para o trajeto Mandchuria Pequin.

A duração da validade dos bilhetes é de 9 meses para os de ida e volta, e de 2 meses para os bilhetes simples.

Trata-se ainda de obter que as grandes companhias de navegacao concordem em estabelecer um acordo de modo a poder haver bilhetes mixtos para a viagem por mar e por terra, e ainda mesmo bilhetes circulares — da volta ao mundo.

Para os bilhetes vendidos na China e na Russia o preço será fixado en rublos; e para os que forem vendidos no resto da Europa, em francos.

Sobre a questão da organização de horarios, os representantes das diversas Companhias chegaram a constatações muito interessantes. Assim, tomando Paris para ponto de partida, viu-se que seria possível chegar a Dalni em 13 dias e 6 horas de viagem, e a Pequin em 14 dias, tomando em conta a diferença de hora entre S. Petersburg e Pekin. Todavia, para obter esta rapidez, seria necessário acelerar a marcha actual do Nord Express e de algumas secções do Transsiberiano.

Seria então possível estabelecer o Asia-Express.

Feitos os calculos sobre as actuales velocidades e correspondências de comboios, a duração dos diferentes trajectos foi assim fixada: das principaes cidades da Europa occidental à fronteira russa, 2 dias; de Wirbelin (fronteira russa) a Dalni-Port Arthur, 15 dias e 1 hora; de Wirbelin a Inkoo, 10 dias; de Porto Arthur a Nagasaki ou Shanghái (via maritima) 2 ou 3 dias.

Em resumo, é possível, e desde já, ir de Paris a Pekim em 20 dias, e até os portos da China ou do Japon em 22 ou 23 dias, o que representa uma grande vantagem obtida pelo caminho de ferro sobre os transportes maritimos.

Por mar, a duração destas viagens é a seguinte: de Hamburgo ou dos portos de Inglaterra para Shanghái pela via Brindisi, 31 a 32 dias, e pela via Canada, 31 a 33 dias; para Nagasaki, 32 a 34 dias pela via Brindisi, e 29 a 30 pela via Canada; para Hong Kong, 29 a 30 pela via Brindisi, e 33 a 35 pela via Canada; e para Yokohama, 35 a 36 dias pela via Brindisi, e 26 a 27 pela via Canada.

Da comparacao resulta que a viagem terrestre dura uma economia de 13 a 15 dias, ou melhor de um mez para a ida e volta. Quando a linha S. Petersburg-Viialka estar concluida, este tempo será auido reduzido de 3 dias.

Outra grande vantagem que se procura obter para o trajeto pelo Asia-Express é a da simplificacao das formalidades de passaporte através da Russia em direcção ao Oriente. E' esta uma questão primordial para o exito da nova linha internacional. Quando se vae para a China por mar, não há necessidade de passaporte algum, nem embarcaçao surge nos portos chineses. Esta portanto imprescindivel que o Transcontinental obtive-se para os passageiros analoga facilidades, permitindo-se-lhes que a sua entrada e a sua demora na Russia se realizassem sem entrave, e que o seu proprio bilhete bastasse tanto para a Russia como para a China. Neste sentido se julga que cheguem a bom resultado as diligencias empreendidas junto dos respectivos governos.

Por ultimo, chega-se a conseguir que as bagagens não sejam visitadas pela alfandega na fronteira russo-japonesa; só-hião somente na Mandchuria, e estabelecem-se nas principaes estações do trajeto russo um pequeno serviço bancario, que facilita a aceitação de cartas de credito aos passageiros do Asia-Express.

A gente espreça os olhos e pergunta a si mesma se não será tudo isto um sonho, provocado por alguma longinqua reminiscencia das Viagens Maravilhosas de Verne? Mas não. E' positivo. E' mais que certo. Já hoje
temos à nossa disposição, à nossa e à dos nossos leitores, as vantagens e as surpresas d’essa viagem a Pekim, no Asia-Express!

E se não houver caso que nos impeça lá ir, este ano, a nossa Gazeta percorrer essa monumental obra, para informar os nossos leitores.

NO PARLAMENTO

Em ambas as câmaras se tem, nos últimos dias, falado muito dos nossos caminhos de ferro. A principal questão, a que respeita à concessão do Lobito, ocupou cinco sessões da câmara eleitoral e da apresentação da proposta do sr. ministro da marinha, para a construção do prolongamento da linha de Lourenço Marques para a Swazilandia, tratou-se de vários assumptos de vias ferreiras em pequenos debates que vamos resumir.

Na câmara dos deputados o sr. Rodrigues Nogueira em sessão de 10 e o sr. Alexandre Cabral em 14, puderam vários documentos sobre o concurso da linha de Regoa por Villa Real à fronteira, o que presagia interpelação ao respectivo ministro, a este respeito, a qual, por parte do segundo já está notificada.

Em sessão de 23 o sr. Kendall perguntou ao governo qual é a sua intenção sobre a construção da estação central do Porto e o que há sobre a linha eléctrica do Porto a Gaia, respondendo ao sr. Vargas que a construção do edifício da central é obra importante que precisa maduramente pensada. O último projeto foi ainda mandado estudar, tendo s. ex.ª marcado o dia 3 de fevereiro para ser dito o parecer.

Quanto à linha eléctrica para Gaia, está a commissão respectiva estudando o projecto.

Poderia mesmo o ilustre ministro acrescentar que essa linha, sendo uma paralela à do norte, não pode ser concedida por a isso se oporem as condições do contrato do norte e leste que dizia a companhia de uma zona de protecção lateral à via em 40 quilométrios.

Em 27 o sr. Ramires e em 28 o sr. Eusebio da Fonseca ocuparam-se da linha do Algarve, aquelle defendendo a situação da estação de Olhão no local escollhido pelos engenheiros e este combatendo este projecto.

Como está sabido, há representações pró e contra sobre este ponto, e até, segundo afirmou o sr. Ramires, nomes que figuram em ambas (!).

O sr. ministro respondeu a ambos que o assumpto será resolvido mais breve do que se julga, e que a linha até a Fuzeta será aberta antes do próximo outono.

Na câmara dos pares também a viagem acelerada foi objeto de varias conversas.

O nosso amigo sr. conselheiro Mendonça Cortez chamou a atenção do governo para os desastres que se estão dando e continuam ameaçando dar-se com a exploração dos carros eléctricos em Lisboa; ao que o sr. presidente do conselho respondeu que aqueles desastres são casos fortuitos, o que não justifica como sendo eles tão frequentes, o governo, ou pelo menos a polícia não tente evitar-os por meio de rigorosas ordens e vigilância.

O sr. Baracho, em sessão de 17, anunciou varias perguntas ao sr. Vargas sobre a rede ao sul do Tejo e prolongamento de Estremoz a Elvas, e realizando esta interpelação em 24, chamou para este ponto a atenção dos srs. ministros das Obras Públicas e Guerra, por, fundado na opinião da commissão de guerra, considerar aquella linha uma linha de invasão.

No seu interesse pela defesa do paiz reclama que ella não vá além de Villa Viosa.

O sr. ministro respondeu que o governo actual não pensa, nem nunca pensou, nas actuais circunstancias, em prolongar o caminho de ferro de Villa Vigosa a Elvas. Aquelle decreto foi um diploma de classificação de linhas. É um plano geral. A construção d’essas linhas hão de corresponder diferentes diplomatias, conforme os seus estudos.

Congresso marítimo

Organizado pela Liga Naval Portugueza, realiza-se nos dias 2 a 6 do corrente este congresso em que se vão tratar questões importantíssimas, como as que se referem à marinha de guerra e mercante, navegação colonial e costa, impulsionamento do Yachting e do Rowing, pescarias, etc.

As sessões são na sala da Sociedade de Geografia. O nosso jornal foi honrado com dois convites para assistir a esta importante reunião, devendo ser ali representado pelo nosso director e um dos redactores efetivos.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1902.

Continuam os que se interessam pela situação económica do país a esperar a publicação das contas do tesouro e da dota da dívida fluctuante até um período mais recente do que 30 de julho mas esse aparecimento não se anuncia para breve, porque, dize, há a liquidação do fim do ano, cujas contas ainda não estão encerradas.

Mas não é exigir muito, nem fazer poltica, pecado de que não temos a pretendê-lo, desejando que essas contas se publicassem, ao menos, até 30 de novembro, e não isso nos é dado voir.

Sabereíamos assim até certo ponto, qual a nossa situação financeira que, sem elementos, não se pode apreciar, e afastar-se-hia de espirito a apreciação natural de que esses documentos não veem a publico porque... são medonhos.

Durante o periodo quinquenal aceitou-se a subida de quasi todos os fundos, excepto os do Estado que se mantiveram com pequenas alterações, apesar das boas compras que houve.

As accões dos bancos subiram em virtude de já se ir sabendo que os dividendos que eles repartem são mais elevados do que se julgava. Parece que o Portugal distribuirá 10% ao Comercial e o Lisboa e Açores completam o de 6%, e apresentam um balanço muito lisonjeiro.

* *

As accões dos tabacos, com a esperança de uma repartição de forte dividendo subiram de 3.97000 para 4.62600, as dos Phosphoros de 85º500 para 88º200, prometendo ainda subida; as do Companhia Real elevam-se a 26º100 reis e também se diz que em breve irão a 30º000.

As obrigações Através d’Africa, que fecharam o ano a 17º000 reis, já quasi retomaram esta posição depois de cortarem o coupon.

* *

Os cambios tiveram pequenas oscilações apesar de se ter elevado a 15.000 libras o quantum da compra semanal da Junta do Crédito Publico, que as adquiriu a 33º674/1.1.1.0, ficando hoje mais baratas.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Cambios, descontos e agios</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Londres 90 d/...</td>
</tr>
<tr>
<td>cheques...</td>
</tr>
<tr>
<td>Paris 90 d/...</td>
</tr>
<tr>
<td>cheques...</td>
</tr>
<tr>
<td>Berlim 90 d/...</td>
</tr>
<tr>
<td>cheques...</td>
</tr>
<tr>
<td>Francfort 90 d/...</td>
</tr>
<tr>
<td>cheques...</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid cheques...</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

Desconto no Banco de Portugal... 11/2 %
No mercado... 6 1/2 %
Agio Buenos Ay- res... 11/2 %
Cambo do Brazil... 11/2 %
Premio da libra... 13º500

---

Cambio de 15º000 reis, ficando hoje mais baratas.
### Cotações nas Bolsas de Ferro e estrangeira

#### Bolhas

<table>
<thead>
<tr>
<th>Data</th>
<th>Jan</th>
<th>Fev</th>
<th>Mar</th>
<th>Abr</th>
<th>Mai</th>
<th>Jun</th>
<th>Jul</th>
<th>Ago</th>
<th>Set</th>
<th>Out</th>
<th>Nov</th>
<th>Dez</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1903</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
<td>7,60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Desbravamento Ferroviário

#### Linhas

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Alto</td>
<td>7 Jan</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sept</td>
<td>1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Aveiro</td>
<td>1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Batalha</td>
<td>1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Lisboa</td>
<td>1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Viseu</td>
<td>1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Receitas dos caminhos de ferro portugueses e estrangeiros

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linhas</th>
<th>1902</th>
<th>1903-1904</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Antiga</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nova</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sul e Sueste</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Minho e Douro</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Beira Alta</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nacional-Mirandela e Viseu</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Guimarães</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto a P. e Famalicão</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Norte de Hespanha</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Zafra a Huelva</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Diferença a favor de

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linhas</th>
<th>1902-1903</th>
<th>1903-1904</th>
<th>1904-1905</th>
<th>1905-1906</th>
<th>1906-1907</th>
<th>1907-1908</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Alto</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sept</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Aveiro</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Batalha</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Lisboa</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
<tr>
<td>Viseu</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Receitas totais

<table>
<thead>
<tr>
<th>1903-1904</th>
<th>1902-1903</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Diferença a favor de

<table>
<thead>
<tr>
<th>1902-1903</th>
<th>1903-1904</th>
<th>1904-1905</th>
<th>1905-1906</th>
<th>1906-1907</th>
<th>1907-1908</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Receitas totais

<table>
<thead>
<tr>
<th>1903-1904</th>
<th>1902-1903</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>R$1</td>
<td>R$1</td>
</tr>
</tbody>
</table>
AUTOMOBILISMO

Uma grande empresa automobilista acaba de se fundar em Lisboa, propondo-se prestar vários serviços a vários pontos do país, ligando, por meio de carrros automóveis, para transporte de passageiros e mercadorias, várias povoações entre si e outras com as estações dos caminhos de ferro.

Segundo os planos da companhia, as corridas serão as seguintes:

Entre Cuba e Portel; Caminha e Melgaço; Cascaes, Cistna, Madeira e Gradil; Queluz e Carnaxide; Porto e Monção; Borba e Villa Viçosa; Vizeu e Villa Real; Cáceres e Setubal por Cuzimbria; Montemor-o-Novo e Évora; Villa Real e Chaves; Portalegre e Extremoz; Lisboa e Caldas da Rainha; Bélgica e Évora; Évora e Portalegre; Paço d'Arcos e Gacem; Barreiros e Moura; Beja e Mertola; Faro e Loulé; Serpa e a estação do caminho de ferro; Loulé e a estação do caminho de ferro; Carrasqueiro e Almodovar; Faro e Vila Real do Santo Antonio; Póvoa e Alcacer do Sal; Silves e Villa do Bispo; Figueira da Foz e Penacova; Foz do Douro e Manganhão; Vizeu, Manganhão, Pombos de Algodres e Cabeceira de Beira; Ponte do Lima e Peso da Regua; Lisboa e Peniche; Beja, por Ferreira e Sines; Vendas Novas e Évora; Vila Real e Bragança; Figueira da Foz e Leiria; Guarda e Castelo Branco; Braga e Chaves; Caldas da Rainha e Coimbra; Lamego e Trancoso; e Mira e Coimbra.

A companhia é composta exclusivamente de elementos portugueses, sendo o seu capital 600 contos. O motor da tração será, ao que parece, a gazolina.

E' iniciador desta empresa o sr. Costa Santos, conhecido representante de várias casas estrangeiras.

Ocupar-nos-hemos com mais espaço desta prometecedora iniciativa.

TRACÇÃO ELÉTRICA

A câmara municipal de Madrid anda de ponta com a companhia dos tremvias eléctricos, criando-lhe todas as dificuldades possíveis... e impossíveis.

Fundando-se em que a anualidade da companhia é só pela ocupação da via pública, quis primeiro que ella pagasse mais 500 pesetas por cada carro, pelo facto de estes pararem na linha.

Depois como o conselho de estudo não lhe approvou a exação, ansiava que a companhia pagasse impostos pelos postes de sustentação dos cabos, e como já via que isso também não passava, usou de tais chicanas para demorar a resolução superior, que acabou por embargar as receitas da companhia, e esta, para não quebrar, teve que transigir com a câmara, dando-lhe 55.000 pesetas anuas, uma 10 contos da nossa moeda, para acabar com questões.

Não louvamos o acto, mas ele mostra que os munícipios têm sempre meio de fazer prosperar os interesses públicos, ainda perante as companhias que de mais largas concessões disfrutam.

Um engenheiro suiss, de Zurich, publicou um estudo muito interessante sobre a possibilidade do substituir a tração a vapor pela elétrica em todas as vias ferreiras d'aquelle país.

As cinco principaes linhas reclamaram uma potencia de 30.000 cavalos vapor por dia. O autor assegura que com uma despesa de 155 milhões de francos seria possível a substuição da electricidade, sendo 38 milhões para material movel, 67 para condutores e accesorios e 50 para a estação central de accumulador-

res, visto que para a força motriz seriam aproveitadas as numerosas quedas dos rios suíssos que chegam, e sobram, para esse fim.

Constitui-se em Paris uma companhia denominada «Compagnie de electricité et de traction en Espagne», com o capital de 1.250.000 francos, dividido em acções de 500 francos, destinada a construir um tremvio eléctrico, de rolador, com via de 1 m. de bitola, 12 km. de extensão, que atravessa a cidade de Linares, e liga a estação da linha de Malaga dos caminhos de ferro andaluzes e a estação da linha de Madrid-Sevilha.

A energia é fornecida pela fonte hydro-electrica do Salto de los Escuderos que pôde dispor de 300 cav. vap.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almanach Bertrand — E' uma verdadeira enciclopedie d'aquella paisagem do mundo, um bello livro para senhoras ou mesmo para homens que queiram recrear e instruir o espírito em leitura amena e util.

Fernandes Costa, o nosso poeta coordenador do livro, tem um condição especial e é uma paixão sem medida para reunir nela tudo quanto ha de interessante, de espiritual e de moralizador.

Cada anno nos apparece melhor; ha ali notas sobre tudo, explicacions de mil coisas, sentencias aos milhares, graças aos montes.

Appelação comercial, sobre «A Lusitana», pelo doutor Antonio Maceira — Pelo que vemos de este documento que nos foi enviado, a questão de estra malfeitada companhia ainda não terminou, e os seus directores embargam a sentsença de fallencia, fundando-se, e bem, ao que nos parece, e em que o activo é superior ao passivo. Estimaremos que justiça lhes seja feita, lastimando só que uma cooperativa que podia viver e mesmo prosperar, como ahi prospera uma empresa particular, apesar do bom serviço e competencia que lhe fazem os caminhos eléctricos, chegasse ao estado de completo enquadramento pela persunuma administração que teve.

Grande propaganda contra a tuberculose — O sr. Campos Fevereira teve a benemerita ideia de publicar um folheto de vulgarização de conselhos e preceitos contra o terrível mal que elle, com razão, denomina «o maior inimigo da humanidade».

E' um livrinho interessante, que custa barato (200 rs.) e que convém possuir porque tem muitos conselhos úteis para evitar o mal ou para o combater. Agradece-se.

Liga Naval Portugueza. Boletim oficial — Receboxessos os três primeiros números deste interessante boletim, bem dirigido e com artigos bem feitos sobre a especialidade.

Além de varias producções sobre nautica, occupa-se da marinha de guerra, mercante e de recreio, construcção naval, máquinas marítimas, pescañas, socorros a naufragos, ligas navaes, etc.

Legislación comercial de ferrocarriles, por Enrique de la Torre — Este nosso collega madrileño, autor do Anuario de ferrocarriles, de Hespanha, acaba de publicar mais um livro que todos se interessam pela industria ferroviaria tem precisão de ter e de conservar.

Como o seu titulo indica, compreende tudo que se atém ao leglamento naquelle paiz sobre exploração de caminhos de ferro, no que respeita às suas relações com o
comércio, isto é, as três leis de policia, sello e outros impostos, os três regulamentos sobre imposto de transfe, fiscalização do estado e registro mercantil e os artigos do código comercial que se relacionam com as vias ferras e complementos do mesmo.

Como de costume com todas as obras do nosso amigo a Torre, mandaremos vir este livro para quem no o requisitar. O seu preço em Portugal é apenas 500 réis.

Mappa dos caminhos de ferro espanhóis e portugueses — O sr. D. Antonio Albert, agente comercial da companhia de Alicante, publicou um mappa das vias ferras da península, que é tudo quanto ha de melhor sobre estas linhas publicado até hoje.

Não só as dimensões da carta são grandes, permitindo que ella seja na escala de 1:1.500.000, como em mais 14 pequeninos mapas, em maior escala, se dão todos os detalhes dos pontos em que se aglomeram diferentes linhas.

As várias redes são distinguidas por traço diferente, as distancias entre estações, a situação de estes, tudo está indicado, e tudo com o maior exactidão.

Acompanha o mappa um indice alfabetico de todas as estações, indicando o logo em que se encontra cada uma, no mappa, a companhia a que pertence, província em que está, e serviço que presta. O mais modesto apeadeiro vem ali indicado.

Brevemente teremos aqui á venda esta carta cujo preço em papel e com indice será de 500 réis, e em panno 650 réis.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — O sr. ministro das Obras Públicas apresentou em sessão da câmara eletiva de 16 um longo relatorio e projecto de lei criando vários melhoramentos nesta província entre elles a construção de um caminho de ferro desde um ponto intermedio da linha de Lourenço Marques ao Transvaal e a fronteira portuguesa na Suazilandia, seguindo a margem esquerda do rio Umbeluzi.

As despesas, calculadas em 1.100 contos, correm por conta da província e as obras devem estar concluídas em 3 annos.

Para exploração de varias concessões em Lourenço Marques, tais como fornecimento d'água, telefones e tremvias electricos, formou-se agora uma companhia inglesa intitulada The Delagoa Bay Development Company Limited, de cuja direcção faz parte um português, o sr. dr. Balthazar Cabral, secretario do banco Ultramarino.

— Pelo que se refere aos tremvias, já, segundo o AFRICAN REVIEW, foi fechado contrato entre a câmara municipal e a casa inglesa de MM. Macnartney, Maceroy & Cª., para o estabelecimento de uma rede geral de tremvias electricos. O contrato foi feito por 100.000 libras sterlina. Concertar-se-á uma casa estrangeira, outra americana, mas a Inglesa garantiu a execução num mais curto lapso de tempo e por isso a preferimos.

Uluene à fronteira. — No dia 10 do corrente deve sair d'Inglaterra a primeira remessa do material para esta linha, diz um collega (Nordidades) mas segundo vemos no RAILWAY TIMES de 17 já no sabado 18 d'ahí saiu o vapor Orion conduzindo 200 tonelas de carris com aquelle destino, material que se calcula esteja em Lobito no dia 25 de fevereiro, isto é, antes da a que o nosso collega se refere.

E' por este motivo que os trabalhos devem começar em 1 de março, sendo efectuados com rapidez e desenvolvimento e na maxima extensão, com obras d'arte provisorias, de modo a chegar-se ao extremo no mais curto prazo possível. Depois ir-se-ão transformando successivamente em definitivas aquellas obras provisorias.

Por este sistema e possível que os comboios possam ir do Lobito a Catanga antes de seis annos.

— Segundo a African Review, o concessionario M. Williams tem igualmente importantes concessões de minas e de caminhos de ferro no Estado Independe te do Congo e na Rhodesia. A proposito vem dizer que, segundo informações de Londres, está subscreto integralmente o capital da primeira emissão para a construção deste caminho de ferro.

Para se avaliar o prestigio e a confiança de que gosa M. Robert Williams em Inglaterra, basta dizer que, sendo o fundador e o gerente de uma companhia (Tanganika Concessions), cujas ações são de 1 libra sterling, estas estavam, no dia 28 de novembro ultimo (dia da assignatura do contracto Lobito-Katanga), a 13 libras e ficaram na ultima semana a 33.

Veículos semiphoros.— A Companhia Real mandou installar novos semiphoros systema Nunes Barbosa, que tão bons resultados tem dado, na estação de Alfarelhos, Taveiro, Oliveira do Bairro, Estarreja, Ovar e Espinho, e vai pólos notras estações.

Pedido de concession.— Os srs. J. Antonio Duro, Agostinho da Pousada Dine e Rebello Pinto Ferreira requereram a concessão, por 90 annos, da construccion e exploração de uma linha que, partindo de Extremoz e servindo Souzel, Fronteira, Alter do Chão e Catoe, termina em Alpalhao.

Estatizacao.— Em virtude da remodelação que sofre as obras do ministerio das obras publicas, pela ultima reforma que restabeleceu a antiga repartição de caminhos de ferro, não saiu ainda a estatistica do movimento e producto da rede portuguesa respectiva a 1901, e parece que só sairá agora reunida com a de 1902 antes do prazo em que costuma publicar-se.

Também nos consta que se projeta acompanhar a d'orvante com quadros graficos, o que nos pareceu sempre bem necesario.

Sant'Anna a Vendas Novas — Foi já entregue pela empresa constructora o 5.º pilar da ponte sobre o Tejo.

Silves a Portimão — O bom tempo dos ultimos dias tem facilitado muito a continuação dos trabalhos, podendo contar-se que elles estarão concluídos de forma a fazer-se a inauguração do troço nos primeiros dias de fevereiro.

Consta-nos que não ha festejo algum, o que parece indicar que os habitantes e as autoridades municipaes vêem este melhoramento com a maior indiferença.

Ambaca a Malange — Durante o anno findo foi arrecadada pela alfandega de Lisboa a quantia de 25:3342506 réis, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço consumido pelas fabricas, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899, constitue uma das receitas destinadas à construccion do caminho de ferro de Benguela, e que se destina agora, pelo recente decreto, à construccion d'Ambaca a Malange.

Este imposto rendeu menos 4:858389 réis, comparando com o anno anterior.

— Está a concurso no ministerio da marinha os lugaeres de condutores, desenhadores, apontadores ou fiscaes da construccion d'esta linha.

Nossos tremvias — Foram pedidas concessões pelo sr. Manuel Martim da Rocha para assentamento de li-
Linhas Estrangeiras

Hespanha

Em virtude de uma portaria datada de 26 do corrente, declarou-se obrigatório o serviço combinado em diversas companhias de caminhos de ferro que, embora não liguem uma localidade a outra, têm em comum estação ou estações, com o desvio, de uma indescritível importância e vem terminar uma situação (ainda que legal) que dava origem a numerosas e bem fundadas queixas.

Aprovada em Carcagente, em Zamarraga, e em geral em todos os pontos em que se reúnam dois caminhos de ferro, um de via larga e outro de via reduzida, a empresa do primeiro recusa estabelecer serviço combinado com o segundo, originando ao publico perdas de tempo e de dinheiro, pois que os remetentes de uma remessa de uma das linhas para a outra tinham que arranjar um representante para retirar a remessa e reexpedi-la a seu destino.

Em consequência da disposição anterior foi obrigada a Companhia do Norte a estabelecer serviço combinado de viajantes e mercadorias, em Carcagente, para todas as procedências e destinos, como em Zamarraga e outros pontos.

Foi também aprovada a tarifa especial X número 11 para o transporte de viajantes a preços reduzidos com bilhetes válidos para percorrer de 3.000 a 12.000 quilômetros, em linhas correspondentes às Companhias de Madrid Z-A; M-C-G-P, Andaluzia, Bobadilha a Algemesi, Sal de Hesperia, Zafra a Huelva, Alcantarilha a Loca, Loca a Boza e Soira.

Os preços e princípios condições são os seguintes:
- Percurso de 3.000 quilômetros, bilhete válido por 3 meses, em 1.247,50 pesetas.
- Percorso de 6.000 quilômetros, bilhete válido por 6 meses, em 1.451,50 pesetas.
- Percorso de 9.000 quilômetros, bilhete válido por 9 meses, em 1.645,50 pesetas.
- Percorso de 12.000 quilômetros, bilhete válido por 12 meses, em 1.797,50 pesetas.
- Percorso de 15.000 quilômetros, bilhete válido por 15 meses, em 1.900,50 pesetas.

Também foi aprovada um adicional a tarifa especial número 5 para facilitar aos estrangeiros as excursões em Espanha, partindo da fronteira francesa (de Irún ou Hendaya) visitando a Andaluzia e terminando na mesma fronteira.

Para isso tem que se reúna em grupos, sendo o mínimo de viajantes 25 pessoas. O almoço é de 50 pesetas e o pagamento tem que efectuar em ouro.

Russia

Segundo os dados publicados pelo ministerio das vias de comunicação, a rede ferroviaria russa tinha no começo do ano de 1890 uma extensão total de 13.975 quilômetros, alcançando a rede finlandesa do Consórcio Norte de 9.464 quilômetros.

No decurso do ano passado foram abertas a exploração novas linhas na totalidade de 1.134 quilômetros e havia em construção 6.330 quilômetros. A esta última ainda se podem acrescentar mais 4.858 quilômetros de novas linhas cujas respectivas construções foram autorizadas nos fins do ano.

Estados Unidos

Um engenheiro de este país, senhor Linna Escher, projeta uma linha férrea a ser construída que chega perto de 370 quilômetros.

Assinando os 1.797 quilômetros de Nova York a Chicago seriam percorridos em cinco horas. Simplesmente fantástico.

Pelo referido sistema que o autor já tem em ensaios no Ge...
É o que tentamos, certos da nossa aprovação.

Convidado o vosso conselho de administração pela ex.ª-Mi
nistro da Minha, a respeito do contrato de 1897, que nos im-
pôs a obrigação de construir o prolongamento até Malange, o
vossogo conselho, certo de que a arbitragem quando realizada e re-
solvida a nosso favor, como da nossa justiça esperámos, não se
ría decidida imediatamente e que toda a demora redundaria em
prejuízo da Provincia de Angola, accedeu ao convite do minis-
to, mediante um contrato cujas bases estão em discussão, mas que
esperamos poder-vos apresentar já firmado, na próxima reunião
da assembleia geral.

Se, prescindindo da construção, perdíamos o resultado do ren-
dimento dum uma linha, que seria nossa, é forçoso confessar que,
sem que a arbitragem fosse resolvida a nosso favor, nós não seríamos
possível levantar os fundos necessários para a construção.

Por outro lado, se tentássemos impor o Estado a fazer a
sua cousa, essa tentativa aliaria-nos a sympatizias do pai, e mais
do que isso! provocaria a censura da nossa própria consi-

O augmento de rendimento, que do prolongamento deve advir-
da nossa linha e a annuallor dos encargos, que nos trazem as di-
vidas que contestámos e para cujo exame continuaremos a pu-
gnar pela arbitragem, devem remunerar condignamente o nosso
capital.

Além disso a construção até Malange representa mais uma
garantia para os portadores das nossas obrigações que em breve
attinguirá uma cotação justa, o que a actual está longe de ser.

Teimos este anno a deplorar a perda de nossos colegas do conselho de administração os ex.ºs srs. Joaquim Moreira Mar-
quês, João Evangelista da Silva Mattos de Oliveira e Manuel Vieira d’An-
drade, que exerciam os seus cargos desde a organização da
Companhia, prestando serviços cuja recordação mais justifica o
nossop zeiz.

Temos portanto a preencher as vagas.

Ao nosso digno conselho fiscal continuamos a ser devoradores
do maximo reconhecimento pela sua valiosa cooperação.

Vamos em viagem o distinto engenheiro o ex.º Marques das
Minas para substituir o ex.º sr. Antonio Guedes Infante. Vem de
tão longa data os serviços de ambos, que superfluo é encare-

celos.

Porto, 31 de outubro de 1903.
Pelo conselho de administração, Carlos Lopez, Alexandre Pe-
res, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

SABONETES MEDICINAIS

Companhia Portugueza HYGiene

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfetar as mãos, ou de as conservar des-


infecctadas. Fazemos especial menção dos sabo-


netes de thymol, muito recomendado para a hy-


giene da bocca, dos de cordelina, alcstrão e borax,


sublimado corrosivo, e do


SABONETE

Sousa Martins

(Alcstrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao cele-

bre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua,


nem as toalhas. Composto apenas com as partes


activas do alcatrão, sem as resinas negras, que


sujam e não teem accção, e contendo phenosolyl,


um dos mais valiosos antisepticos modernos, o


sabonete Sousa Martins satisfaz ao mesmo

tempo as exigências da toilette e da medicina,


amaciando e pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacy ESTAGIO — Praça do C. Pedro, 61

LISBOA

Real Companhia Vincola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a
500 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiais do Douro e verdes superiores de Amarante,

Minho e Baixo

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditas marcas de

Champagne e custando menos a metade.

Alto Douro Crystal t. reserva garrafa 15000

* * * secço 12000

* * * extra-secço 13000

* * * Grande vinho espumante Extra-reserva 13000

* * * Primordial 12000

* * * Brut 12000

* * * Nectar 12000

* * * Atilio Brazil 12000

* * * Victoria 12000

* * * Fim de Seculo 12000

Amarante tinto meio espumante 500

Ha tambem as mesmas qualidades em ½ garrafas. Encon-


tram-se nas principais confectionas, mercearias, restaurantes e hotel

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72
AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as ÚNICAS casas que lhes recomendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço.

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d’autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente acedidos. Cozinha excelente. Carrinhos para Vallado e mais pontos.—Proprietário, Antonio Sousa Gallinha.


CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e aconchegantes, moradia ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para pequenas pessoas. Preços razoáveis. — Proprietário, Ramón García Vinhas.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida uma dos melhores da província, de inexpressíveis commodidades e aconchego, tratamento recomendável.—Proprietário, Domingos José Pires.

HAMBURGO Augusto Blumenthal.—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes cidades de vaporeiros. — Serviço direto entre Hamburgo e Helsinques.

LEIRIA António C. de Azevedo Basto. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.


PORTO João Pinto e Irmãos. — Despachantes. — Rua Moutinho da Silveira, 15.

PORTO A LA Ville de Paris. — Grande fabrica de cordas e fios artificiais.—F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249.—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39. 1.ª

SEVILLA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilla. Iluminação elétrica—Luxuosissimo. — Sala de jantar para 250 pessoas. — Banhos.

VALÈNCIA D'ALCANTARA Justo M. Estelles. — Agentes Internationais.

Representante exclusivo para Helsinques e Portugal.

HERMOSILLA, 12

— MADRID

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

No piso inferior leva estampada a marca da fabrica.

MADRID Cesar Ferrel.—Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento. — Habil accommodation desde 1200 réis por dia até 13500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.


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

Peçam-se prospectos.
Em 2 de fevereiro sahirá o paquete Thames para
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Ayres
Os vapores tem magníficas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trate-se com os

AGENTES


HORÁRIO da partida e chegada em 1 de fevereiro de 1903

COMPANHIA REAL

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Azores</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Madeira</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Canárias</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Lisboa</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Vila Nova</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Évora</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Braga</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>5 1/2 h</td>
<td>6 1/2 h</td>
<td>7 1/2 h</td>
<td>8 h</td>
<td>8 1/2 h</td>
<td>9 h</td>
<td>9 1/2 h</td>
<td>10 h</td>
<td>10 1/2 h</td>
<td>11 h</td>
<td>11 1/2 h</td>
<td>12 h</td>
<td>12 1/2 h</td>
</tr>
</tbody>
</table>

GUARDA-RIAS

<table>
<thead>
<tr>
<th>TROPA</th>
<th>GUARDA-RIAS</th>
<th>TROPA</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Velas</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Porto</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>

GALERAS

<table>
<thead>
<tr>
<th>V.</th>
<th>S.</th>
<th>F.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>

BUROS

<table>
<thead>
<tr>
<th>V.</th>
<th>S.</th>
<th>F.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>

OS DIA S

<table>
<thead>
<tr>
<th>V.</th>
<th>S.</th>
<th>F.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>

GUARDA-RIAS

<table>
<thead>
<tr>
<th>V.</th>
<th>S.</th>
<th>F.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>

BUROS

<table>
<thead>
<tr>
<th>V.</th>
<th>S.</th>
<th>F.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>

OS DIA S

<table>
<thead>
<tr>
<th>V.</th>
<th>S.</th>
<th>F.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
<td>Viana</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
<td>Porto</td>
</tr>
<tr>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
<td>Viana do Castelo</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Vapores a sahir do Porto de Lisboa**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vapores</th>
<th>Destinos</th>
<th>Saída</th>
<th>Agente(s)</th>
<th>Endereço(s)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Bahia</strong></td>
<td>Victoria, Río de Janeiro e Santos, vapor por allemão <strong>Cordoba</strong></td>
<td>13 de fevereiro</td>
<td>Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Bordeus</strong>, com escala por Vigo</td>
<td>vapor francês <strong>Brasil</strong></td>
<td>10 de fevereiro</td>
<td>Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Corunha</strong></td>
<td>La Pallice e Liverpool, vapor inglês <strong>Panama</strong></td>
<td>10 de fevereiro</td>
<td>Agentes, E. Pinto Basto &amp; C.*, Caes do So...</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Dakar</strong></td>
<td>Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francês <strong>Atlantic</strong></td>
<td>10 de fevereiro</td>
<td>Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Genova</strong></td>
<td>vapor italiano <strong>Colombo</strong></td>
<td>26 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Orey, Antunes &amp; C.*, Praça dos Remolhes, 4.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Havre e Liverpool</strong></td>
<td>vapor inglês <strong>Clement</strong></td>
<td>2 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Garland Laidley &amp; C.<em>, Rua do Alcântara, 10, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Liverpool</strong></td>
<td>(directo) vapor inglês <strong>Athénai</strong></td>
<td>4 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Mascarenhas &amp; C.<em>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Madeira</strong></td>
<td>vapor allemão <strong>Halle</strong></td>
<td>3 de fevereiro</td>
<td>Agentes Pereira &amp; Lame, Rua de S. Julião 100, 2.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Madeira</strong></td>
<td>S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia</td>
<td>10 de fevereiro</td>
<td>Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maranhão</strong></td>
<td>Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Sul, vapor allemão <strong>Holstein</strong></td>
<td>10 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Henry Burnay &amp; C.*, Rua dos Fan...</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pará e Manaus</strong>, vapor allemão <strong>Amazonas</strong></td>
<td></td>
<td>1 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Henry Burnay &amp; C.<em>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pará e Madeira</strong> (via Madeira), vapor inglês <strong>Augustine</strong></td>
<td></td>
<td>4 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Garland Laidley &amp; C.*, Rua do Ale...</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pará e Manaus</strong>, vapor allemão <strong>Patagonia</strong></td>
<td></td>
<td>13 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Henry Burnay &amp; C.<em>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pernambuco</strong>, Bahia, Río de Janeiro Santos, Montevideo, e Buenos Aires, vapor inglês <strong>Thames</strong></td>
<td></td>
<td>2 de fevereiro</td>
<td>Agentes, James Rawes &amp; C.<em>, Rua dos Capellistas, 31, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pernambuco</strong>, Río de Janeiro e Santos, vapor por allemão <strong>Hispania</strong></td>
<td></td>
<td>2 de fevereiro</td>
<td>Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pernambuco</strong>, Río de Janeiro e Santos, vapor por allemão <strong>Prinz Woldemar</strong></td>
<td></td>
<td>2 de fevereiro</td>
<td>Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Río de Janeiro</strong> e Santos, vapor francês <strong>Corseca</strong></td>
<td></td>
<td>2 de fevereiro</td>
<td>Agentes, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>S. Miguel</strong></td>
<td>Terceira, Graciosa, (S. Cruz), S. Jorge(Calheta) Lagos do Pico, Fajal e Flores, vapor português ** Açor**,</td>
<td></td>
<td>Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>S. Vicente</strong></td>
<td>Pernambuco, Bahia, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglês <strong>Oravia</strong>,</td>
<td></td>
<td>Agentes, E. Pinto Basto &amp; C.<em>, Caes do Sodré, 84, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>S. Vicente</strong></td>
<td>Pernambuco, Bahia, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, vapor inglês <strong>Magdalen</strong></td>
<td>10 de fevereiro</td>
<td>Agentes, James Rawes &amp; C.<em>, Rua dos Capellistas, 31, 1.</em></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
COMPAHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia de Exploração dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 5—PEQUENA VELOCIDADE
(Internacional n.º 102 da Companhia h最大hola)

PARA TRANSPORTE DE

Sal commum por wagon completo de 10:000 kilogrammas

ou pagando por este pezo

Em aplicação desde 1 de Fevereiro de 1903

§ 1.º Preços por 1:000 kilogrammas

<table>
<thead>
<tr>
<th>Das estações abaixo às da frente sem reciprocidade</th>
<th>Madrid</th>
<th>Vila do Conde</th>
<th>Porto</th>
<th>Viana</th>
<th>Vila Nova</th>
<th>Guimarães</th>
<th>Castelo</th>
<th>S. Vicente</th>
<th>Arcos</th>
<th>Placentino</th>
<th>Beja</th>
<th>Arpilles</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lisboa</td>
<td>1.774</td>
<td>1.694</td>
<td>1.577</td>
<td>1.733</td>
<td>1.966</td>
<td>2.039</td>
<td>1.948</td>
<td>2.484</td>
<td>2.426</td>
<td>2.435</td>
<td>1.339</td>
<td>3.320</td>
</tr>
<tr>
<td>Companhia Real M. C. P.</td>
<td>2.753</td>
<td>2.366</td>
<td>2.023</td>
<td>1.877</td>
<td>1.634</td>
<td>1.931</td>
<td>792</td>
<td>216</td>
<td>1.871</td>
<td>2.073</td>
<td>2.381</td>
<td>3.200</td>
</tr>
<tr>
<td>Povoa</td>
<td>1.640</td>
<td>1.622</td>
<td>1.512</td>
<td>1.656</td>
<td>1.901</td>
<td>1.989</td>
<td>1.905</td>
<td>2.470</td>
<td>2.061</td>
<td>2.165</td>
<td>1.361</td>
<td>3.320</td>
</tr>
<tr>
<td>Companhia Real M. C. P.</td>
<td>2.800</td>
<td>2.338</td>
<td>2.088</td>
<td>1.944</td>
<td>1.689</td>
<td>1.071</td>
<td>794</td>
<td>216</td>
<td>1.539</td>
<td>2.155</td>
<td>2.539</td>
<td>3.320</td>
</tr>
<tr>
<td>Figueira da Foz</td>
<td>1.753</td>
<td>1.729</td>
<td>1.607</td>
<td>1.753</td>
<td>1.996</td>
<td>2.063</td>
<td>1.967</td>
<td>2.491</td>
<td>2.186</td>
<td>2.362</td>
<td>1.976</td>
<td>3.320</td>
</tr>
<tr>
<td>Companhia Real M. C. P.</td>
<td>2.747</td>
<td>2.232</td>
<td>1.993</td>
<td>1.847</td>
<td>1.602</td>
<td>997</td>
<td>735</td>
<td>200</td>
<td>1.444</td>
<td>2.068</td>
<td>2.344</td>
<td>3.320</td>
</tr>
<tr>
<td>Aveiro</td>
<td>1.949</td>
<td>1.904</td>
<td>1.769</td>
<td>1.915</td>
<td>2.156</td>
<td>2.182</td>
<td>2.064</td>
<td>2.594</td>
<td>2.309</td>
<td>2.475</td>
<td>2.171</td>
<td>3.320</td>
</tr>
<tr>
<td>Companhia Real M. C. P.</td>
<td>2.556</td>
<td>2.065</td>
<td>1.831</td>
<td>1.688</td>
<td>1.444</td>
<td>878</td>
<td>639</td>
<td>176</td>
<td>1.291</td>
<td>1.845</td>
<td>2.149</td>
<td>3.320</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Nota.— As expedições destinadas a qualquer estação não designada mas compreendida entre duas estações indicadas n’este quadro pagam os preços da estação imediatamente designada mais alta, sempre que suas propostas sejam mais baratas que as das demais tarifas aplicáveis ao transporte.
§ 2.º Concessões especiais por meio de reembolso

O consignatário que ao abrigo dos preços e condições deste tarifa e dentro do prazo de um ano, contado da data da primeira expedição, tiver recebido em certas estações um determinado mínimo de toneladas de sal, conforme se estipula no quadro a seguir, terá direito a receber os bonus no mesmo quadro indicados, a saber:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Estações destinatárias</th>
<th>Tonelagem mínima</th>
<th>Bonus por tonelada</th>
<th>Réis</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>As comprehendidas entre:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Herreruela e Fáceas</td>
<td>500</td>
<td>360</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Malpartida e Torrero</td>
<td>2 000</td>
<td>360</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ribeira e Caldas</td>
<td>500</td>
<td>260</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vilahermosa e Madrid</td>
<td>500</td>
<td>150</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Almendral e Arapiles</td>
<td>1 000</td>
<td>540</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Nota. — As remessas destinadas a Plasencia C, não terão direito à concessão de bonus; serão contadas, porém, para o efeito da tonelagem.

Para efeito deste terão os consignatários que dirigir ao Sr. Chefe da Divisão de Fiscalização e Estatística (Intervenção y Estadística) da Companhia espanholha, em Madrid, e n um prazo não superior a 6 meses da data da última expedição, o competente pedido de reembolso, acompanhado duma relação que faça constar:

1.º Numero e data
2.º Estações de procedência e de destino de cada remessa
3.º Os portes pagos

N. B. — Aos 6 meses precisos da data da última remessa caduca todo e qualquer direito a estas concessões especiais.

Condições

1.º Esta tarifa só será aplicada às expedições por wagon completo com a carga de 40.000 kilogrammas ou que passem por este peso.
2.º Nos preços da presente estão incluídas as despezas de evoluções e manobras e os direitos de transmissão. Não estão, portanto, incluídos:

   a) os gastos inherentes a operações ou formalidades aduaneiras e quaisquer direitos de alfandega;
   b) os impostos honguenses e seus adicionais e o sello, segundo a lei que estiver em vigor em Portugal (atualmente 60 réis por expedição);
   c) os direitos de guia e registo para a Companhia portuguesa (20 réis por expedição);
   d) os gastos de atração às pontes marítimas das estações de Lisboa ou de Figueira da Foz e as despezas de desembarque.

3.º As operações de carga e descarga são de conta e risco dos expedidores e consignatarios. Para cada uma destas operações é concedido o prazo de 24 horas, contado desde o momento em que os wagons sejam postos à disposição para esse fim. Ultrapassado este prazo, a Companhia Real cobrará por estacionamento de material 1.000 réis por wagon e período indivisível de 24 horas à partida, e a linha honguense 0,30 pesetas por tonelada pela descarga.

4.º As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar até o dobro, os prazos legais de expedição e de transporte, não podendo, portanto, ser obrigadas a pagar indemnização alguma por tais demoras.

5.º O pagamento das importâncias que por qualquer motivo gravem as remessas expedidas pela presente tarifa, será feito na estação de partida, ou, não sendo assim, na de chegada, antes de serem retiradas as remessas das estações de destino, onde se poderá efectuar o refeiz, reconhecimento ou verificação da mercadoria, não se admitindo reclamação alguma logo que ella tenha sido das referidas estações, isso em conformidade com o Artigo 168.º do Regulamento espanhol de 8 de Setembro de 1878.
6.° Não se admitam, para serem taxadas por esta tarifa, remessas que excedam a carga de 3 wagons. As notas de expedição deverão, por isso, fracionar-se por grupos de 3 wagons o máximo, não devendo mencionar-se em cada uma peça superior ao que passa ser carregado aos referidos 3 wagons.

7.° Para a aplicação desta tarifa é indispensável que o expedidor se encarregue de preencher todas as formalidades da Alfândega, onde terá que verificar as prescrições aduaneiras por si ou por agente seu, para o que deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

_Todas as operações e formalidades aduaneiras são confiadas por minha conta e risco, sem responsabilidade alguma para os caminhos de ferro, ao cuidado do Sr. na fronteira portuguesa-hispânica de _______._

O expedidor ou o seu representante preencherá, portanto, todas e quaisquer formalidades nos pontos em que for necessário, pagando todas as despesas que isso ocasionar.

As remessas taxadas por esta tarifa não poderão sair das estações de fronteira, sem que as prescrições supra sejam cumpridas, não se responsabilizando as Companhias combinadas por quaisquer faltas ou avarias que não sejam notadas na ocasião da entrega ao agente do expedidor, nem pela demora que houver desde que a mercadoria chegue à estação de fronteira até que seja de novo entregue ao caminho de ferro para ser expedida.

As remessas devem ser acompanhadas de 4 exemplares da nota de expedição e 2 exemplares da _Declaração para as alfândegas_ para observância e cumprimento das formalidades aduaneiras em conformidade com as leis em vigor.

Quando as expedições procedam do estrangeiro, deverão ser de 3 em vez de 2 o número de exemplares da _Declaração para as alfândegas_.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatários todas as consequências que resultarem de qualquer erro, omissão ou dúvida que se suscite em virtude da inexactidão ou deficiência das declarações feitas em a nota de expedição e seus annexos, bem assim o pagamento das cobranças que correspondam por estacionamento de material pelo tempo durante o qual as expedições se conservem em poder das alfândegas.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despezas, multas, etc., que possam resultar nas alfândegas portuguesa ou espanhola por deficiência ou irregularidades nos documentos que devem servir para o preenchimento destas operações e formalidades.

Em caso de omissão ou deficiência no preenchimento das notas de expedição, tomarão de ofício a seu cargo as operações de despacho nas fronteiras, os agentes das Companhias combinadas, sem prejuízo do que se estipula na presente condição.

8.° Esta tarifa será aplicada de ofício a quaisquer remessas que estejam nas condições por ella estipuladas, quando dos seus preços resultar vantagem para o público e o remetente não reclamar, por escrito, na nota de expedição, a aplicação d'outro.

9.° Em tudo que não seja contrary ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições das Tarifas Gerais das Companhias combinadas.

A presente substitui e anulha a tarifa especial combinada M. L. n.º 5 de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Dezembro de 1887 e a M. L. n.º 1-A, em vigor desde 1 de Agosto de 1890, esta na parte que se refere a transportes de sal.

Lisboa, 10 de Janeiro de 1903:

Exp. 407.

O Director Geral da Companhia

Chapuy
Advertência — As estações intermediárias não designadas no percurso espanhol são as que constam da tabella seguinte:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Estações de destino não designadas</th>
<th>Grupo a que pertencem</th>
<th>Estações de destino não designadas</th>
<th>Grupo a que pertencem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Valencia de Alcantara</td>
<td>S. Vicente</td>
<td>Villaluenga</td>
<td>Madrid</td>
</tr>
<tr>
<td>Herreraela</td>
<td></td>
<td>Azaña</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Aliseda</td>
<td></td>
<td>Huesca</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Arroyo</td>
<td></td>
<td>Grifon</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Las Minas</td>
<td></td>
<td>Fuenlabrada</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Casar</td>
<td></td>
<td>Leganés</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mirabel</td>
<td></td>
<td>Villaverde</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plasencia (Empalme)</td>
<td></td>
<td>Almendral</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Malpartida</td>
<td></td>
<td>Oliva</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>La Bazaogna</td>
<td></td>
<td>Segura</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Casalejada</td>
<td></td>
<td>Aidesanuva</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>La Calzada</td>
<td></td>
<td>Hervás</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Oropesa</td>
<td></td>
<td>Baños</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alcalázaro</td>
<td></td>
<td>Puert de Bejar</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Calera</td>
<td></td>
<td>Sanchotello</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Montserragón</td>
<td></td>
<td>Puerta de Bejar</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Illan Gebolica</td>
<td></td>
<td>Guijuelo</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Erustes</td>
<td></td>
<td>Fresno</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Olalla</td>
<td></td>
<td>Sieteiglesias</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ruellos</td>
<td></td>
<td>Alba de Tormes</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bargas</td>
<td></td>
<td>La Masa</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Caballares</td>
<td></td>
<td>Madrid</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Repartição das importâncias dos reembolsos a que se refere o § 2.º

<table>
<thead>
<tr>
<th>Das estações abaixo às da frente sem reciprocidade</th>
<th>Participes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Lisbon C. S.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>M. C. P.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>360 réis</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>450 réis</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>540 réis</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>260</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>203</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>223</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>260</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>233</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>233</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>247</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>247</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>274</td>
</tr>
</tbody>
</table>

|                                                     | Aveiro      | Companhia Real |
|                                                     | M. C. P.    |               |
|                                                     | 274         | 216           |
|                                                     | 204         | 253           |
|                                                     | 309         | 274           |

|                                                     | 274         | 293           | 209         | 249 |
|                                                     | 249         | 307           | 293         | 274 |
KRAUSS & C. IA, SOCIEDADE ANONYMA
MUNICH—ALLEMANHA

Fabrica de Locomotivas

Os establecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESAO E CREMALHEIRA
De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS
O sistema mais util de locomotivas-tender para vias principaes e secundarias, tremvias, construções de edificios, minas e industrias.

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4800—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1902—4800

Weise & Monski
Halle a S. (Allemanha)

A fabrica de bombas mais importante e de maior producao na Alemanha

DIRECAO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX
De todas as construcoes, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS

BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentacao de caldeiras e outros usos

BOMBAS
Movidas por transmissao e electroidade de dupla, triple e quadrapla expansao

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, plans e catalogos gratis a quem os pedir

SUCURSAL E ARMAZENS: BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX-BILBAO
COMPANHIA DO FREIO DO VACUO
Direcção, Paris-Rua Portalis, 15—Para Portugal, Espanha, França e Belgica
Exposição Universal de Paris, 1878.
Internacional de Londres, 1885.
Universal de Paris, 1889.
CONSTRUÇÃO SIMPLES
AÇÃO ENERGICA
CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

MEDALHAS D’OURO
FREIOS CONTíNUOS
Automaticos e não automaticos
PARA
CAMINHOS DE FERRO e TREMVIAS A VAPOR
Freio de aço inoxidável para grandes cargas de passageiros e de mercadorias
Sinais de APARECER COMBINADOS com os FREIOS
260.000 APPLICAÇÕES
Até fin de 1900
Em Inglaterra, no continente
Indias, America do Sul, Colômbias, etc.

Lista das companhias da península que tem adotado este freio:
PORTUGAL—Companhia Real—Minho e Douro—Sul e Sueste—Beira Alta.
HESPAHIA—Norte—Madrid, zaragoza e Aliante—Andalucia, Tarragona, Barcelona e França—Madrid.
Tremvias: Urbano de Santander—Sardinera a Santander—Barcelona a San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grão, etc.

Locomobile
Agentes gerais em Portugal,
F. STREET & COMP.
Palacio da Flor da Morte, LISBOA

Estes corpos são muito faciais de manipular, não deixam cheiro, não têm trepidação, não têm engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possível obter-se qualquer andamento desde 0 até 60 kilómetros por hora, não fazem barulho e sobem todas as rampas, mesmo as mais inclinadas.
Os automóveis "LOCOMOBILE" são movidos por meio de vapor. Sendo este a força mais antiga do mundo e também a mais específica e a mais conhecida.
Para se trabalhar com os "LOCOMOBILES" não é necessário uma educação técnica alguma, pois o machinismo é muito simples.
Os automóveis menores comportam água para 30 quilômetros e os maiores para 90 quilômetros.

Preços desde 850.000 reis

FILTROS MALLIÉ
PORCELANA D’AMIANTO
ACADÉMIA DAS SCIENCIAS—1893
PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiológicas de Pasteur, dos dres. Koch, Bruandel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quais se tem chamado a atençao do mundo inteiro, a necessidade de pureza absoluta das águas potáveis impõe-se com força irresistível. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os países, pelas numerosas medidas, que as águas de beber devem ser filtradas, porque as águas não preparadas ou limpidas, contêm sempre micróbios perigosos e parasitas; e também matérias orgânicas, perniciosas para a saúde.
Ha, portanto, a obrigação imposta pela higiene, de que ninguém deve beber água sem ser filtrada.

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ
Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE—8, Rua Garrett, 12
LISBOA
BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4 - BARCELONA
CASA EM MANCHESTER - CHATAM STREET

Telegrammas: BERNABEU - Barcelona
LOHMANN - Manchester

MACHINAS INGLEZAS
UNICOS AGENTES DE

CARTER & WRIGHT, Halifax

Tornos cilíndricos e outras máquinas e ferramentas

E. BERHANN, Manchester

Máquinas de fiar, teares, etc. para juta, linho, cânhamo, palma, dita ou qualquer outra fibra.

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

Máquinas agrícolas e para fabricas de farinhas - Locomóveis, etc.

M. FONREAU, Paris

Cabos flexíveis para furer, esmerilhar, etc.

Locomotivas, Material de via Vagonetes

Locomoveis a vapor, petróleo e benzina - bombas, etc.

FIELDING & PLATT - Gloucester

MOTORES A GAZ “OTTO” horizontais, de 1 a 200 cavalos
Os mais sólidos - Os de melhor construção - Os mais económicos

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro
Os mais completos - Os mais práticos - Os de maior rendimento

MACHINAS HYDRAULICAS
Systema Tweddel, para oficinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO
O único que funciona com regularidade e economia

DYNAMOS - ELECTROMETROS - ALTERNADORES, ETC.
Fabrica de cabos electricos Rheydt

**COMPANHIA POR ACÇÕES**

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

**Especialidade**

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

**Referencias de Primeira Ordem**

*Contractos Firmes*

**RHEYDT (Prussia Rhenana)**

Representante para Portugal e Espanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12 - MADRID

---

**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 petróleo, alcatrão, melaza, álcool, etc.

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

Representante para Portugal e Espanha

Adolfo Schell

Calle de Campoamor, 12 - MADRID
AGUAS CLHORETADAS DA AMIEIRA
Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O sucesso aumenta no consumo destas águas aromáticas bem a sua eficácia para o tratamento do esporobastos, reumatismo, molestias de pelle, asma, mais rebelde, syphilis, padecimentos do estomago, figado, bulo, inflamações de quaisquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, aumen o e catarro.

Depósito no escritório da Companhia, rua do S. Julião, 148; farmácia savado, Filhos, Both; José Fedeliano d'azeredo, Drogeria, Rua do Príncipe. 37 a 43.

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED
(Concessionária do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.

A Companhia faz solicitar ao público que cada pessoa a que abrange comunicações telefônicas de toda categoria e qualquer outro tipo da nova comunicação (compreendendo catarres, figado, coração, mais rebelde, syphilis, padecimentos do estomago, figado, bulo, inflamações de quaisquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, aumento e catarro.

YUNDA DE TELEFONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia constrói e vende telefones e material para a instalação de linhas, companhias elétricas, para vales, demarcados contra lados e corredores, e todos os maiores aparelhos elétricos que se vendem em algum ponto em Lisboa como em toda a qualquer outra parte do Porto.

M. HERRMANN
TELEGRAPHIA E TELEFONES
LUZ ELECTRICA
por meio de maschinas, pilhas e acumuladores

TELEGRAPHIA E TELEFONES
LUZ ELECTRICA
por meio de maschinas, pilhas e acumuladores

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA
Féra do concorso — A maior distinção — Exposição de 1893
Companhia Portugueza Higiene

DIABETE
Agua arsenical litbiada (formula Marinand.)
Vinho uranado. Com o uso do vinho deve repida e sucessivamente a quantidade de asnsar nas urinas.

Anemia, Debilidade, etc.
Vinho de hemoglobina — composito organico azulado ferrugioso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e eficaz, nos curande os ventres, etc.

Pulverizadores de ferro — pós de composito ferrugineo, que não produz a constipação do veneto, antes facilita o trabalho da desecação.

Director tecnico — F. E. S. D. O.
Membro do Jury da Exposição Industrial de 1893 — LISBOA
Galardonado com o Diploma de Mocho na Exposição Industrial de 1895 — PORTO

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann
6 e 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 e 8
LISBOA

J. B. FERNANDES & C. A.

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes
CASA FUNDADA EM 1855
19 — LARGO DE S. JULIO — Lisboa

Ferro e aço de todas as qualidades e peras, carrão para forjas, folhas para ferroforo, mafra, tigelas tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Trevasca do Carvalho, a S. Paulo, 37 —
Jarragens, folha de Piandres; estanho, zinco; rego de antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; longa do forro estalhado e esmaltada; garrões, garrões e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre ingles, especial para o tratamento das viñas com percentagem garantida. Sulphocatite cupriva belga, para o tratamento das viñas, bataenas e tomateiros, marca caveira, exclusiva dos anunciante. Calca instantanea«Eclair», de Fremol, para o tratamento das viñas, deposito exclusivo dos anunciante Pulverizadores«Eclair», de Fremol, para a cala berdeze.


LARGO DE S JULIO, 15 A 17,
Freios Westinghouse
Para Caminhos de Ferro a Vapor Caminhos de Ferro Eléctricos
Bombas de acção directa, de aspiração de vapor, de ar, de vacuo e de água, para todas as aplicações
Ar Comprimido
Máquinas ferramentas operadoras para todas as indústrias
Société Anonyme Westinghouse
Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

DIREÇÃO EM HISPANIA
Calle Atocha, 32, Madrid.

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL
Rua de Cedofeita, 575, Porto.

CASAS NO ESTRANGEIRO
Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh.
Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburgh.

Capital total 500,000,000 francos.

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN
J. LINÓ

Esta casa é a única em Portugal que poderá fornecer todos os materiais necessários à construção urbana nas melhores condições de preços e qualidades, não só pelas grandes compras que faz dos artigos estrangeiros mas também por ser produtora de uma grande parte dos materiais 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 público e as marcas de J. LINÓ são sempre preferidas pelos construtores 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 dos materiaes, a qual pode ser pedida no escritório; para simplificar resumimos aqui:

Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional.
Ladrilhos, mosaicos, nacionais e estrangeiros.

Fornecem-se catalogos e preços – Rua do Caes do Tojo, 35
Telegramas a JOTALINO-LISBOA