



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA — PORTUGAL: anno 2/500; semestre 1540.

HESPAÑA: anno 17 pesetas.—UNÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 45000 réis—Avulso, 120 réis

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

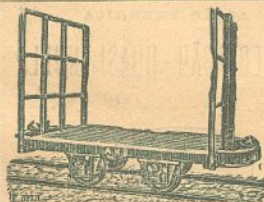
DIRECÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º — LISBOA

Telephone, 27

9.º do 16.º anno

1 de Maio de 1903

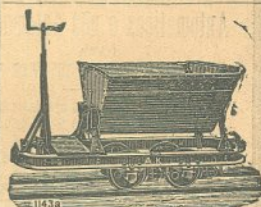
Numero 369



FABRICA
DE
CAMINHOS DE FERRO
PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C. W.

SUCCURSAL EM MADRID
Calle de Atocha, 20



SUCCURSAL EM BILBAO
Gran Via, 34

C. MAHONY & AMARAL

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

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

Enderego telegraphico — MAHONY — Lisboa

Numero telefonico 586.

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO
ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

PRIX MONTYON

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

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

Único deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

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

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

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

MEDALHAS D'OURO

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

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos
PARA
CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SINAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

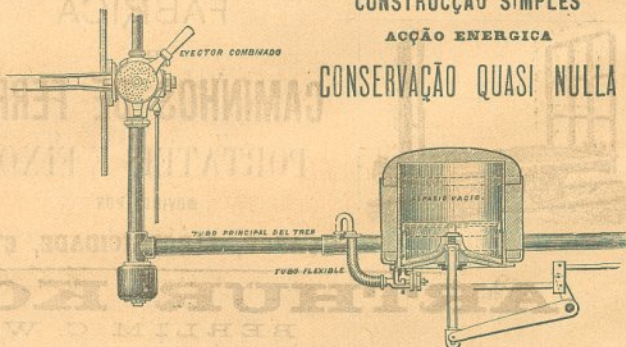
Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Índias, America do Sul, Colonias, etc.

Lista das companhias da península
que teem adoptado este freio:

PORTUGAL — Companhia Real — Minho e Douro — Sul e Sueste — Beira Alta.
HESPAÑA — Norte — Madrid, Zaragoza y Alicante — Andaluzes — Tarragona, Barcelona y Francia — Madrid — Cáceres Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla-Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias — Madrid-Villa del Prado — La Robla-Valmaseda — Lezama-Bilbao — Triana — Luchana-Munguia — Las Arenas — Palencia — Puerto de Santa Maria-San Lucar — Central de Vizcaya — Grao a Turis.
Tremvias: Urbanas de Santander — Sardinero a Santander — Barcelona a San Gervasio — Avilés a Las Salinas — Valencia a Grao, etc.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

AÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

C^{IE} G^{LE} DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÈGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

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

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

Apparelhos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

16 Recompensas — PARIS, 1900 — 9 Medalhas d'ouro

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

O NOSSO BRINDE

Vidé pagina 147.

SUMMARY

LINHAS DO ALTO MINHO, por J. Fernando de Sousa.....	143
AVIZ A CORUCHE.....	143
PORTE OFFICIAL — Portarias de 16 e 28 de março, 1, 15 e 23 de abril e decreto de 16 de abril do Ministerio das Obras Publicas.....	146
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	147
O NOSSO BRINDE.....	147
LINHA DO VALLE DO SADO.....	147
NOTAS DE VIAGEM—XVI—Ea regresso—Lyon—Grandes hotéis.....	148
NO PARLAMENTO.....	148
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos senhores — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhosa.....	149 a 151
ESTATISTICAS DO TRAFEGO.....	152
CAMINHO DE FERRO DO LOBITO.....	152
A EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ E O CONGRESSO DA IMPRENSA.....	152
LINHAS PORTUGUEZAS.....	153
LINHAS ESTRANGEIRAS.....	153
NOTAS VARIAS.....	154
AVISOS DE SERVICO.....	154
ARREMATACOES.....	154
ANUNCIOS.....	155
AGENDA DO VIAJANTE.....	156
HORARIO DOS COMBOIOS.....	157
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	158

As Linhas do Alto Minho

No plano da rede complementar ao norte do Mondego decretado em 15 de fevereiro de 1900 após o inquerito administrativo e o proficiente exame das corporações consultivas figuram, para servir o Minho, as linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho (Braga, por Ponte da Barca e Arcos, a Monsão) e do valle do Lima (Vianna por Ponte de Lima a Ponte da Barca). A primeira mede 20 kilometros, a segunda 83 kilometros, a terceira 45 kilometros, podendo attingir 68 kilometros, se de Ponte da Barca for prolongada até a fronteira em Lindoso.

Nenhuma d'estas linhas figura na lista das que, segundo a recente proposta de lei do sr. ministro das obras publicas, ficará o governo autorizado a construir por conta propria.

Pondera-se porém no relatório respectivo que formam um grupo de 171 kilometros em região rica e populosa, com tráfego certo, podendo pois ser confiados á iniciativa particular, mórmente se as condições technicas prescriptas permitirem uma construção economica e que por isso não precisa o governo de novas faculdades legislativas.

D'estes periodos se deprehendia claramente que o illustre ministro não esquecia os interesses do Minho e

tinha em preparação uma providencia que permitisse a construção immediata de linhas tão importantes.

Com effeito, por despacho de 15 do corrente era encarregado o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado de proceder aos estudos convenientes e de propôr as bases para um concurso nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899.

As vantagens e auxilios que essas bases offerecem ás empresas concessionarias são valiosas quando se trata de linhas que tem provavel tráfego de certa importancia e é esse o caso das linhas do Minho.

A população dos concelhos por ellas atravessadas é de perto de 300.000 almas. A intensidade da circulação nas estradas é indicio do que será o tráfego de caminhos de ferro que põem o coração do Minho, e os seus concelhos mais ricos e populosos em relações faças com as capitais de districto e com a rede ferroviaria do paiz.

Inutil é encarecer a importancia da linha de Braga pelas Taipas a Guimarães, avultada ainda pela construção do troço de Guimarães a Fafe.

A estrada que liga aquellas duas cidades é das de maior movimento do paiz.

A linha do Alto Minho, que serve os concelhos de Braga, Amares, Villa Verde, Ponte da Barca, Arcos, Paredes de Coura e Monsão não é menos importante e as difficuldades da sua construção, originadas pela passagem das portellas do Valle e do Extremo, attenuam-se consideravelmente pelo emprego de curvas ds pequeno raio.

A linha do valle do Lima percorre uma região rica e populosa servindo centros de população como Vianna, Ponte do Lima e Ponte da Barca.

Quaes são os auxilios que a lei vigente offerece ás empresas concessionarias?

São:

a) Reducção a 8.000.000 réis, por linha, do deposito.

b) Transporte gratuito nas linhas do Estado do material preciso para a construção.

c) Cedencia durante trinta annos á empresa, do producto dos impostos de transitio e sello na respectiva linha.

d) Metade do rendimento liquido do affluxo do tráfego nas linhas do Estado de que aquellas são tributarias.

e) Isenção durante trinta annos de impostos sobre juros de obrigações e dividendos de acções.

f) isenção de direitos de importação do material fixo e circulante durante o periodo da concessão.

g) subsidios que as camaras municipaes e commissões districtaes resolvam conceder e para o que lhes são dadas todas as faculdades;

h) elevação, durante trinta annos, das tarifas, de 40 por cento sobre varias linhas do Estado.

Taes são as vantagens proporcionadas e que para linhas com valiosos elementos de trafego asseguram a remuneração ao capital.

A má comprehensão dos interesses de Braga por uma parte dos seus habitantes fez surgir naquella cidade reclamações, absurdas na essencia e deploraveis na fórma, a favor da famosa linha de Braga a Chaves pelo Cavado, declarada impraticavel e condemnada pelos technicos competentes, tendo sido banida do plano da rede pela commissão technica de 1898.

Felizmente essas pretensões que desautorizavam a capital do Minho, mostrando que ella não sabe o que lhe convém nem o que deve pedir, desapareceram.

Oxalá que o faccionismo de discolos ou a obsecação de espiritos apoucados, obedecendo ás sugestões de aquelles, não vá embaraçar o regular andamento do concurso que se vae effectuar.

Com effeito, o sr. ministro das obras publicas, depois de haver ouvido o Conselho de Administração, levou á assignatura um decreto, já preparado quando nem uma voz ainda se levantava para pedir as linhas para Guimarães e Monsão.

A sua livre e espontanea iniciativa deverá pois o Minho tão grande melhoramento.

O concurso abrangerá as tres linhas, podendo ser objecto de concessão distincta a do Lima, embora se assegure a preferencia ás propostas que abrangerem todas.

O deposito provisorio é apenas de 4:000\$000. O deposito definitivo será de 8:000\$000 por linha ou 24:000\$000 para o conjunto.

O limite dos raios de curva é de 75^m em plena via e 60^m nas estações. Os carris terão pelo menos 23^{cm} por metro. A largura da via é de 1^m entre carris. O limite das rampas é de 25 ^m/_m, elevado a 30 ^m/_m no troço entre os Arcos e Monsão.

Haverá duas classes de carruagens.

O material circulante será adaptado á circulação em curvas de pequeno raio.

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

Os projectos serão elaborados pelo concessionario e approvados pelo governo, devendo ser apresentados no prazo de 9 mezes, elevado a um anno para o troço dos Arcos a Monsão.

O prazo da construção é de 3 annos para os troços de Braga a Guimarães e dos Arcos, e para a linha do Lima, de 6 para a secção dos Arcos a Monsão.

A duração da concessão será fixada pelas propostas, servindo de base de licitação o limite maximo de 99 annos.

O direito de resgate será exercido pelo Estado, mas somente começa sete annos depois do periodo de 30 annos do regimen privilegiado.

Na apreciação das propostas ter-se-ha em conta a sua idoneidade technica e financeira; ficando ao governo a liberdade de escolher o que fôr julgado mais vantajoso.

A ponte sobre o Lima em Lanhezes servirá tambem para a viação ordinaria, a fim de ligar as estradas das duas margens, cobrando portagem a empresa.

O prazo do concurso não será inferior a 90 dias.

Taes são as bases do concurso. Não poderiam ser mais vantajosas dentro da lei vigente e são-o bastante para atrahir concorrentes serios, pois se trata de linhas excellentes, com trafego certo e comparavel ao da linha de Guimarães.

Para os auxilios nos seus estudos do negocio existem os projectos das linhas (cujo exame lhes é facultado) feitos ha annos, embora com curvas de 150^m e rampas de 20^m/_m.

O Conselho de Administração vae solicitar das corporações administrativas regionaes a declaração, no prazo de 45 dias, da importancia exacta dos subsidios concedidos.

Todos os esclarecimentos necessários estarão, pois, reunidos em tempo util. Para se avaliar a importancia do auxilio representado pela paritilha no accrescimento da receita da linha do Minho, basta ponderar que em 10 annos a linha de Guimarães teve o rendimento proprio de 760 contos e trouxe á linha do Minho um tributo de 583 contos a 26 kilometros do Porto.

Aguardaremos pois a attitudo do capital deante de um negocio excellente e que é facil estudar com segurança.

Parece que não faltarão concorrentes e que será coroada d'exitto a intelligente iniciativa do sr. Conde de Paçõ Vieira, cujo nome vae ficar entre nós vinculado, assim o espero, a uma pagina brilhante da historia da nossa viação accelerada.

28-4-903.

J. Fernando de Sousa.

AVIZ A CORUCHE

Veiu a Lisboa uma grande commissão, composta dos presidentes e outros membros das camaras municipaes de Coruche, Aviz e Móra, e varios influentes e grandes proprietarios locais, a qual, em conjunto com os deputados pelos circulos a que pertencem aquelles tres concelhos, trouxe uma representação a el rei pedindo a construção da linha ferrea que ligue aquellas povoações.

A representação é assignada por todos os vereadores municipaes dos tres concelhos, juntas de parochia das freguezias, commissões permanentes encarregadas de promover a construção da linha, e por todos os habitantes dos mesmos concelhos, que sabem escrever.

A extensão d'este documento não nos permite publicalo na integra, mas d'elle daremos os principaes periodos que justificam o pedido:

Demonstrando a falta de vias de comunicação, diz a representação:

O concelho de Coruche tem apenas uns lanços de estrada que só por um lado o põem em comunicação com algumas terras do paiz; e, se já se lhe torna proveitoso e util o ramal ferro-viario que se anda construindo de Vendas Novas a Sant'Anna, é certo que ainda este não pôde satisfazer por completo ás necessidades dos habitantes d'este concelho, porque apenas o atravessa numa das suas direcções e numa extensão relativamente pequena.

Com respeito aos de Móra e Aviz mais sensivel ainda se torna a falta de vias de comunicação, por quanto, tanto um como outro possuem apenas uns pequenos troços de estradas de macadam, que não vão além de 13 kilometros d'estensão, sem uma unica ponte sobre os principaes riberios, transitando-se hoje, nestes e naquelle, como primitivamente, por caminhos velhos, tortuosos, cheios de sinuosidades e barrancos difficeis e perigosos de transport.

E se difficuldades ha no transitto individual, consideravelmente estas se avolumam no transporte de generos e productos agricolas e do commercio, feito em carretas alemtejanas e que, em diferentes epochas do anno, se não podem conduzir para as estações do caminho de ferro que demandam a grandes distancias.

Assim, a estação da linha ferrea que fica mais proxima de Móra encontra-se á distancia de 40 kilometros e a de Aviz a uma distancia superior a 30! D'aqui os grandes prejuizos, as enormes despesas e os imminentes riscos a que estão sujeitos os habitantes, proprietarios e agricultores d'esta zona que vivem, ou só do seu trabalho manual, ou do producto dos seus terrenos, unica fonte de receita para a sua subsistencia e de suas familias.

...os concelhos referidos que a linha ferrea viria beneficiar não são dos que menos concorrem no augmento productivo do trigo, antes se poderão contar no numero d'aquelles que mais extensa e intensamente se tem cultivado e valorizado, conseguindo desenvolver e augmentar consideravelmente a sua producção.

Mas não é esta, felizmente, Senhor!, a principal fonte de riqueza d'esta região. Outras ha, senão de maior, pelo menos de tanta importancia, como a cortiça, que, pela sua abundante quantidade e especial qualidade, se tornou conhecida nos mercados estrangeiros para onde se exporta na sua quasi totalidade, trazendo nos o ouro de que tanto carecemos e fazendo-nos conhecidos lá fóra pela excellencia e abundancia dos mesmos productos agricolas.

Assim na importantissima nação da America do Norte existe uma marca especial de cortiça, vastamente conhecida pelo nome de «Móra» e que assim se denomina pela sua abundancia e boa qualidade.

E pela abundancia e boa qualidade da sua cortiça, bem conhecida e apreciada é a zona que comprehende todo o concelho de Coruche, o de Móra e uma grande parte do de Aviz, que nella tem uma das suas mais valiosas e importantes fontes de receita.

Mas, além d'estes, outros productos existem e se cultivam nesta região, taes como: azeite, criação e cêva de porcos, lãs, gados, carvão, etc., etc., que constituem outras tantas fontes de receita e que sobremaneira veem concorrer para a sua riqueza e valorização, podendo e devendo considerar-se assim como uma das mais ricas e valiosas do nosso territorio.

Tratando dos meios que os povos offerecem para facilitar a construcção da desejada linha, diz:

Por todos (os habitantes) unanimemente foi resolvido auxiliar com o seu trabalho, esforços e boa vontade a empresa ou companhia que se proponha á construcção da já dita linha ferrea, quer empregando capitais em acções ou obrigações, quer cedendo gratuitamente, na sua quasi totalidade, os terrenos que necessarios se tornem a expropriar para a construcção da referida linha.

Zelando, como lhes cumpre, os interesses dos seus municipios e conscios do beneficio que a construcção da indicada linha lhes viria trazer, as Camaras Municipaes resolveram concorrer, em harmonia com os seus redditos, para a realização de tão almejado melhoramento, com as importancias de que puderem dispor, resolvendo entre outras a de Aviz auxiliar o Estado, empresa ou companhia que construa a referida linha com a quantia de 6:000,000 réis se fór de via larga, e 3:000,000 réis sendo de via reduzida. Tal auxilio, embora modesto, representa indubitavelmente os bons desejos e boa vontade de quem vê na linha ferroviaria um poderoso e util beneficio para os seus habitantes.

D'estes periodos, que lemos com o maior interesse, d'esta representação que reveste toda a importancia, se evidencia que os povos d'aquella região pedem com toda a justiça e defendem com toda a tenacidade a realização d'um melhoramento que não só a elles beneficia, mas que se traduz em resultados não menos proficuos, embora indirectos, para o paiz.

Já aqui testem-nhâmos toda a nossa sympathia por esta louvavel iniciativa e implicitamente lhe cedemos todo o apoio do nosso modesto parecer, para que ella se converta em realização pratica dos seus fins.

Occasião é de se dizer alguma coisa sobre os projectos que servem de bandeira a esta benemerita propaganda.

No plano da rêde, ao sul do Tejo elaborado em 1899 pela commissão para esse fim nomeada pelo fallecido ministro Elvino de Brito, ao qual aqui nos referimos no nosso numero 267 d'esse anno, foi traçada uma linha que ligaria Extremoz com Portalegre, por Souzel, Cano, Fronteira e Cabeço de Vide; outra que, saindo d'esta em Cano ou proximidades, desceria, um pouco afastada d'Aviz, por Cabeção e Móra, a Coruche, a entroncar na linha de Sant'Anna a Vendas Novas.

Este projecto enfermava de dois inconvenientes:

A linha de Extremoz a Portalegre podia ser dispensada, ligada que fosse a linha d'Evora com Ponte de Sôr; sendo, para mais, esta de via larga enquanto que aquella estava destinada a ser de via estreita, o que obrigaria a um trasbordo as mercadorias que se permutassem entre ella e qualquer das suas confinantes, ao norte ou ao sul, e a dois, o trafego que tomasse só como transito, procedendo da rêde do sul para a linha de leste ou vice-versa.

A parte entre Fronteira e Aviz tinha sido desviada de fôrma a não estabelecer uma parallela á linha de Leste, o que é contrario ao contracto da Companhia Real que lhe garante uma zona de protecção de 40 kilometros, ficando por isso o importante centro, Aviz, pes-simamente servido.

Por estes motivos, ao revêr-se ultimamente esses projectos para o estabelecimento do plano definitivo que faz parte do decreto de 15 de novembro passado, essas linhas foram postas de parte e a ellas se referiu o intelligente ministro no seu relatorio, dizendo:

«Falta igualmente a linha do Valle do Sarraia, Extremoz a Coruche, util, sem duvida, mas que seria parallela ás linhas de Leste, do Sul e de Evora, e contida, em parte, nas suas zonas tributarias, correspondendo a necessidades e conveniencias que não urge, por enquanto, attender.»

Dos tres centros agricolas importantes que se congregariam para promover este melhoramento é Aviz o principal e o que mais attenção merece.

Coruche terá em breve a sua linha ferrea, pondo o em relação com toda a rêde do paiz, acercando-o de Lisboa, enlaçando o com toda a Europa por meio da linha de Leste, com todo o Alemtejo e Algarve pela linha do Sul. Móra, embora em época mais futura, terá tambem a sua ligação com uma e outra rêde. Resta a villa de Aviz, isolada no centro de uma zona em que as linhas ferreas passam a respeitavel distancia, tendo que percorrer 30 kilometros para ir á estação de Ponte de Sôr, 28 para a de Chança, 38 para a de Crato e 36 para a da Venda do Duque.

Além d'isso ha que attender tambem ás relações dos tres pontos principaes entre si e com as povoações intermédias, como Santa Justa, Couço, S. Domingos, Maranhão e outras, que tambem revestem certa importancia.

Isto, pelo que se refere aos interesses locais propriamente ditos. Se d'esses nos desviamos para os das linhas ferreas, é evidente que a ligação da linha Aviz-Coruche em Móra dará grande subsidio de trafego á linha Ponte de Sôr-Evora e em Coruche á de Vendas Novas, e embora esta pertença a uma companhia particular, o Estado tem sempre interesse em que as vias ferreas prosperem, pelos lucros que d'ellas auferem.

Das vantagens para o paiz em geral, fala bem eloquentemente a representação entregue a sua majestade.

E conseguindo-se todos estes beneficios sem encargo para o thesouro, muito mais vantajoso é que tal concessão se faça.

A commissão foi recebida no dia 28 pelo sr. ministro, o qual lhe respondeu que conhecia bem o assumpto, prometendo-lhe que muito brevemente esperava satisfazer os desejos que ella lhe manifestava, mandando estudar os projectos respectivos e incluindo a linha no plano da rêde ao sul do Tejo, podendo a construcção ser feita ou pelo Estado, ou pelo fundo especial, caso a Companhia Real a isso não se opponha, ou por esta companhia, se ella quizer gosar dos direitos de opção que lhe confere o seu contracto, visto depender-se tambem do consentimento da companhia para a construcção da parte em que a nova linha corre parallela á de leste, ou finalmente, por adjudicação em concurso, salvaguardando-se, em todo o caso, os direitos expressos no contracto com a companhia.

A commissão procurou tambem o sr. Vasconcellos Porto, engenheiro em chefe da Exploração da Companhia Real, pedindo-lhe que empregasse os seus bons officios perante a companhia afim de que esta não levante difficuldades a tão util empreendimento. O sr. Porto que conhece muito bem a região prometeu fazer tudo que estiver ao seu alcance no sentido dos desejos da commissão.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista o que informa o engenheiro director das obras publicas do districto de Vianna do Castello, em officio de 17 de fevereiro findo, sobre um requerimento em que Antonio José da Silva e José Antonio Dino, concessionarios do caminho de ferro de Valença a Monção, pedem prorrogação até 29 de março de 1904 do prazo para conclusão dos trabalhos de construção do mesmo caminho de ferro, ha por bem conceder a prorrogação pedida.

Paço, em 16 de março de 1903.—*Conde de Paço-Vieira.*

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro da referida linha, relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1902 a 1903 (1 de julho a 31 de dezembro de 1902) e mostrando-se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi no referido periodo superior ao minimo, alem do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias despendidas com a garantia de juro, como dispõe o § 1.º do artigo 28.º do contrato de 29 de novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 12 do corrente mês, approvar a referida liquidação, na importancia de reembolso para o Estado da quantia de 3:351\$744 réis, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria, emquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a liquidação da garantia de juro, relativa a todo o anno economico corrente, visto o § 1.º do artigo 28.º do contrato de 29 de novembro de 1883 se referir ao producto liquido annual e semestral.

O que se comunica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 28 de março de 1903.—*Conde de Paço-Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 12 do corrente: ha por bem approvar a planta cadastral da linha ferrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da referida linha, e ordenar que seja fixado em 203,71271 kilometros o comprimento da mesma linha a que é applicavel a garantia de juro, devendo ser corrigidas, em vista d'esta extensão, as liquidações provisionais das garantias de juro anteriormente feitas, ficando a mencionada Companhia Real obrigada a completar o que lhe é exigido no n.º 4.º do artigo 1.º do respectivo contracto de concessão de 29 de julho de 1885.

Paço em 28 de março de 1903.—*Conde de Paço-Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, considerando que a linha da Regua a Villa Franca das Naves, classificada por decreto de 15 de fevereiro de 1900, fôra anteriormente estudada em condições technicas diversas das que foram ultimamente adoptadas para varias linhas da rede complementar ao norte do Mondego: ha por bem determinar, para cabal cumprimento do artigo 6.º do decreto de 6 de outubro de 1898, que, pela Direcção do Minho e Douro, se proceda á revisão gradual do referido projecto, subordinada ao emprego do limite de raio de curvas, igual ao adoptado para a linha da Regua a Chaves, e podendo recorrer ao systema da linha de cremalheira, nos troços de maior difficuldade, se o estudo comparativo levar á conclusão que d'elle resultam decididas vantagens no custo da construção da linha, sem sacrificio das condições essenciaes de exploração.

Paço, em 1 de abril de 1903 — *Conde de Paço-Vieira.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho d'Administração

Considerando que á Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares incumbe, nos termos da base 3.ª da lei de 29 de agosto de 1889, a construção do prolongamento

do ramal da Alfandega até Leixões, segundo o projecto definitivo que o Governo apresentar;

Considerando que o projecto com data de 31 de março de 1888, do referido prolongamento, foi mandado modificar por despacho de 29 de agosto de 1889;

Considerando que d'esse projecto foi feita uma variante com data de 1 de setembro de 1897, da qual resultava uma redução de cerca de 300:000\$000 réis no custo do prolongamento;

Considerando que por despacho de 2 de maio de 1899 foram approvadas as conclusões do parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 23 de março de 1899, sobre o projecto da mesma variante, indicando a necessidade da revisão do orçamento baseado na serie de preços do projecto de 31 de março de 1888 e do estudo de um traçado marginal;

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista a necessidade de tornar effectiva a prescrição da referida base 3.ª da lei de 29 de agosto de 1889 pela entrega á Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares do projecto definitivo do prolongamento do ramal da Alfandega; ha por bem determinar que pela Direcção do Minho e Douro se proceda sem perda de tempo á elaboração dos estudos e á revisão do orçamento indicados nas conclusões do parecer datado de 23 de março de 1889.

Paço, em 15 de abril de 1903.—*Conde de Paço-Vieira.*

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de construção do lanco de Oihão á Fuzeta, no prolongamento do Caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno medindo 574 metros quadrados, sito na freguesia e concelho de Oihão, pertencente a Francisco Pedro Pacheco, da mesma villa;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857;

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 1 do corrente mez, declarar de utilidade Publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcellar n.º 21, que baixa com o presente decreto assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretari de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de abril de 1903. — REI — *Conde de Paço-Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, datado de 31 de março ultimo, da 1.ª secção da linha ferrea da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regua e Villa Real, revisto em harmonia com as prescrições determinadas pela portaria de 18 de fevereiro do corrente anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 23 do corrente mez, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia total de 305:104\$000 réis, não incluindo o material fixo e circulante, e determinar que, nos termos da portaria de 25 de fevereiro ultimo, se dê immediatamente começo aos trabalhos de construção da referida secção por empreitadas parciaes ou tarefas. Paço, em 25 de abril de 1903.—*Conde de Paço-Vieira.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Novas tarifas.—O conselho superior já approvou, em sessão de 21, o projecto de remodelação geral das tarifas geraes e especiaes da Companhia Real, as quaes não nos temos referido por esperarmos a proximidades da sua publicação para o fazer a tempo.

O parecer deve ser assignado na proxima sessão.

Tambem na sessão de 15, foram discutidas varias tarifas de diferentes linhas, a saber:

Internacional M. L. n.º 6 de g. v. da Companhia Real, para viagens de excursões entre Hespanha e Portugal.

Alteração da especial n.º 11 de p. v. do Sul e Sueste, para o transporte de materias de construção, fixação e circulante dos caminhos de ferro.

Especial n.º 14 dos mesmos caminhos de ferro, para transporte de adubos de todas as qualidades, e instrumentos agricolas e industriaes.

O nosso brinde

Foi já expedido a todos os nossos assignantes, annunciantes e collaboradores effectivos o **Grande Mappa dos Caminhos de ferro Italianos**, edição official, primorosamente executado nas officinas do «Istituto Cartografico de Roma», com auctorização do ministerio respectivo para ser satisfeita a encomenda da nossa *Gazeta*.

Sem vaidade podemos dizer que nos lisongeia notar que nenhum outro jornal, não só do paiz mas mesmo do estrangeiro, offerece tão valiosos brindes aos seus leitores.

Lá por fóra, e mesmo ent e nós, é costume considerar brinde a redução no preço de varios livros ou mapas, e quando alguma vez estes são offerecidos sem encargo para os assignantes, constam de impressões ou antigas ou mal executadas, genero barato, só para chamar a attenção para o jornal.

E além d'isso são promettidos ou dados no principio do anno, como incentivo para novas assignaturas ou sustentação das antigas.

O nosso processo é outro; os brindes que damos não constituem parte do nosso programma; não é com elles que procuramos segurar os nossos assignantes. Significam, unicamente, o reconhecimento que temos para com estes pela sua conservação como nossos leitores, tanto mais quanto, na maior parte, nos acompanham desde o primeiro numero, provando assim a esta *Gazeta* uma estima á qual é nosso dever retribuir.

O **Mappa da Italia** apresenta o estado da viação accelerada naquella paiz em 1 de julho proximo futuro, porque é já a edição official que annualmente sae naquelles dias; tem pois, rigorosamente, todas as linhas que até essa data estarão abertas.

Unicamente falta remetter o mappa ás pessoas que nol-o pediram posto em panno, para escriptorio, por não estar prompto esse trabalho, o que será em breves dias.

Os srs. assignantes que, tendo o recebido em papel, o quizerem tambem assim preparado, devem devolver-nos o exemplar que receberam, bem acondicionado, bem como 750 réis, custo do envornizamento e porte do que lhes será remetido.

Tendo-se obtido só o numero sufficiente para as offertas, pouquissimos exemplares ha para venda, a qual é, por isso, limitada aos nossos assignantes que desejarem um outro exemplar ao preço de 600 réis em papel, e 1.400 réis em panno, incluindo portes.

LINHA DO VALLE DO SADO

Realizou-se no domingo, 26, uma festa a que os jornaes chamaram a inauguração dos trabalhos d'esta linha, mas que, mais propriamente, denominaremos compromisso d'aquella obra, sem por isso tirarmos ao facto a importancia que elle revestiu.

Em comboio especial, acompanhado por numerosos convidados da camara municipal de Setubal, foi áquella cidade o ministro das Obras Publicas, o sympathico e intelligente sr. Conde de Paço Vieira, assistir a uma reunião das camaras da patria de Bocage, com as de Grandola, Alcacér, S. Thiago de Cacem e Ferreira do Alemtejo, as povoações mais interessadas na construção da linha.

A assembleia teve logar no theatro, onde, no palco, tomaram logar, além do ministro, as auctoridades locais,

deputados dos circulos cujas povoações a linha ha-de servir, e os mais abastados proprietarios alemtejanos; e na platea e camarotes, centenaes de pessoas que acompanharam com interesse os discursos dos varios oradores.

Não faremos circumstanciada descripção do que alli foi dito, porque menos interessa a parte noticiosa do que o que aquella sessão representou, no seu conjuncto.

O brilhante discurso, verdadeira conferencia do nosso collega sr. Fernando de Sousa, esclareceu bem o assumpto de que se tratava. D'elle damos o seguinte extracto.

Começou o illustre engenheiro por assegurar que a linha do Sado era, por assim dizer, a sua filha dilecta, pois fôra o primeiro a alvitar a sua construção numa conferencia feita em 1897 na Associação dos Engenheiros Civis ácerca do plano racional dos caminhos de ferro ao sul do Tejo.

Esse alvitre foi perfilhado pela commissão tecnica de 1898 e sancionado pelo inquerito e pelo voto das corporações consultivas.

Ponderou a importancia economica da linha que encurta consideravelmente o trajecto para o Algarve por uma directriz de optimo perfil e supprimindo serviços de entroncamento, visto poderem se separar desde Lisboa os serviços do Alemtejo e do Algarve.

Mostrou que hoje o trafego das estações além de Garvão com as de Setubal a Lisboa é apenas de 21.000 passageiros, 1.800 toneladas de recovagem e 7.000 toneladas de pequena velocidade e que, bastando um augmento de 20 % no numero de passageiros e mercadorias de pequena velocidade para compensar a differença do percurso (a recovagem tem maximo cobravel), o encurtamento do itinerario para o Algarve dará pelo augmento de trafego sobeja compensação.

Enumerou os importantissimos elementos do trafego proprio da linha, que serve uma região susceptivel de grande desenvolvimento agricola e mineiro.

Para a sua construção é preciso que seja classificada. Isso fez por decreto de 27 de novembro o conselheiro Vargas, a cuja administração prestou calorosa homenagem.

E' ainda necessaria lei que auctoreze a construção e a isso veiu a importantissima proposta do sr. ministro das Obras Publicas.

Resta depois obter capitais para cujo juro e amortização ha no fundo especial recursos bastantes, convindo que os interessados facilitem a collocação de obrigações de caminhos de ferro.

Pronunciou-se pelo traçado do ramal de Silves a partir de Alvalade.

Lembrou finalmente a necessidade de concluir o prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

Em seguida os presidentes das camaras declararam que os seus municipios estão promptos a ceder gratuitamente os terrenos que forem necessarios para a linha, e a de Setubal dará além d'isso 40 contos para o ramal da estação á cidade e construirá uma doca junto da nova estação marginal.

Falou então o illustre ministro, e raras vezes se tem visto um conselheiro de estado fazer o por fôrma tão sincera, tão franca e tão pratica.

Da sua oração simples, clara, em linguagem des preocupada, foi sobretudo notavel pela precisão das suas affirmações.

Em seu nome, como ministro, e em nome do governo de que faz parte, tomava o compromisso de mandar construir desde já a linha da cidade, e desde já, tambem, fazer os estudos definitivos para a linha toda.

Estas declarações valiosas, ditas por um homem digno e um ministro novo e honesto, vibraram no coração de todos, e completaram a excellente impressão que já todos tinham do caracter extraordinariamente lhaño e affavel do illustre parlamentar.

A reunião de Setubal foi, pois, com taes elementos, uma das mais notaveis que regista a historia dos nossos caminhos de ferro.

E' certo que nos ultimos annos muito se tem encaminhado o espirito publico para a defesa dos seus verdadeiros interesses, na questão da rede ferroviaria.

D'essa nova orientação resulta que são as povoações que pretendem os beneficios da viação accelerada as primeiras a offerecer ao Estado terrenos e auxilios para a construção. Este movimento, que é novo entre nós e envaidece até certo ponto quem pela penna e pela palavra tanto tem luctado para o animar, em 15 annos de propaganda neste jornal, vae produzindo os mais beneficios resultados.

Mirandella a Bragança, Pias a Moura, e agora o Valle do Sado, são linhas que deverão a sua construção a essa nova maneira de comprehender dos povos. Outras hão-de seguir-se-lhes e assim se facilitará o complemento da nossa rede ferroviaria.

D'esta fórma o Estado vae accumulando um valor importante que representa uma riqueza para o thesouro, e um grande bem para o paiz.

Não enfermamos por isso dos receios que assaltam o articulista financeiro do *Diario de Noticias* que, referindo-se na sua ultima chronica aos projectos apresentados pelo sr. ministro das Obras Publicas para a construção de novas linhas, teme que d'isso provenha prejuizo para o thesouro.

O rendimento da rede do Estado vae augmentando prodigiosamente, e cada novo troço que se abre mais faz subir os productos kilometricos. Haja vista que na rede do Sul a receita annual kilometrica em 1902 estava, ao terminar a 10.^a semana, em 11 de março, em 2:278m823 réis, explorando se, em média 491 kilometros, enquanto que no anno corrente esse producto, em cada um dos 513 kilometros em exploração, sóbe já a 2:382m351 réis, ou uma melhoria de quasi 5 por cento, em tão curto periodo.

O movimento prospera a olhos vistos; nos 70 dias d'este anno houve, nessa rede, mais 13.000 passageiros, mais 4.300 toneladas de mercadorias.

Ahi tem o apprehensivo articulista elementos para socegar o seu espirito.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Em regresso — Lyon — Grandes hoteis

A' volta do Monte Branco, isto é, da Saboia para o centro da França, o passageiro é tratado como se viesse de um paiz estrangeiro, porque, chegado a Bellegarde, tem que sujeitar-se á revista da alfandega.

Nada faz que elle tenha viajado sempre, desde que, por Annemasse, saiu da Suissa, por territorio francez; a Saboia é como que um paiz á parte; tem a sua fronteira como tal.

Isto resulta de que, convindo á França reunir em Bellegarde as repartições aduaneiras, ali onde o movimento é maior, e onde tem condições para o estabelecimento das repartições de fiscalização, tem que verificar as bagagens de todos os passageiros que chegam,

quer elles venham de Genebra, quer da linha do Jura francez ou da Saboia.

A verificação aduaneira não é, porém, fastidiosa para o passageiro, o que, em geral, tambem succede em todas as fronteiras francezas e já se vae dando nos outros paizes.

Até o nosso se apresenta já muito mais decente á sua entrada, não olhando os guardas da alfandega para os passageiros com os ares desconfiados com que d'antes pareciam discortinar um contrabandista em cada individuo que se apresentava a querer entrar em Portugal.

Da parte da linha do P. L. M. entre Bellegarde e Lyon, por Culoz, já aqui se tratou, na descripção de outras viagens; e de Lyon tambem, que é uma bella cidade a que o excursionista acha novos encantos cada vez que a visita.

D'esta vez a novidade que mais pôde interessar aos leitores foi a propaganda insistente e energica, que tambem o commercio lyonez se resolveu a fazer, da sua capital, espalhando em enorme profusão guias de Lyon, com bellas e numerosas gravuras, e interessantes descrições de todas as coisas a ver; guias bem impressos com uma capa a côres, e um plano da cidade, que se dão por toda a parte, quer se façam importantes compras nos grandes armazens, quer nas pequenas lojas se adquira qualquer objecto de infimo custo.

Como isto é útil para a cidade, como agrada aos forasteiros e como seria para desejar que o mesmo se fizesse entre nós!

Não descremos porém de que isso succeda, se os esforços da comissão que a associação dos Jornalistas nomeou para tratar da fundação da sociedade promotora dos interesses portuguezes, ou coisa de titulo parecido e de fins altamente benemeritos, lograrem bom resultado.

De Lyon para o sul ha, como já aqui se disse, duas linhas marginaes do Rhodano, uma chamada da margem esquerda, outra, a da direita, chamada da *Teil*.

Bem quizera vir por esta, de preferencia á primeira, já conhecida, de outra viagem, em 1901; mas a companhia só encaminha os seus grandes expressos pela da *rive gauche*, de maneira que, a não se querer perder um dia na viagem, ha que seguir a linha já vista, onde a marcha é mais rapida e o material melhor.

Chegando a Tolosa, depois dos trasbordos sabidos, em Tarrascon e Nimes, uma novidade me esperava, e que bem agradavel me foi.

Quando lá estivera ha dois annos, hospedara-me no hotel das Arcadas que apenas dá alojamento, e jantára pessimamente num restaurante qualquer, na praça do Capitolio.

Tratei d'esta vez de me informar de hotel melhor e foi-me indicado o Grand Hotel, edificio novo, construido *ad hoc*, serviço esmerado, conforto por toda a parte.

Para lá fui, receoso ainda do titulo, porque me lembrava do Grand Hotel de Paris, onde se paga carissimo e se é mal alojado e peor servido.

A entrada logo encanta o recémchegado: um vestibulo grandioso, amorosamente illuminado por transparencia da cobertura de vidro, gradaria e escadas de marmore polido, dois monumentaes fogões, por ornamento.

No primeiro andar um salão de concertos de enormes proporções, digno d'um palacio real, pela riqueza e bom gosto dos seus ornamentos.

Nos outros pavimentos, os quartos, espaçosos, em numero de 200, todos independentes, ornados de luxuosa mobilia estofada, em diferentes estilos, com pro-

fusão de luz electrica, gabinetes de toilette e banho em cada um, — o conforto, a hygiene elevados ao mais alto grau.

O salão de leitura, o maravilhoso restaurante onde podem tomar logar commodamente 250 pessoas, os ascensores numerosos, estação de correio e telegrapho, tudo que constitue os requisitos d'um estabelecimento de primeira ordem.

No dia seguinte outra surpresa me esperava: a conta. Tendo-me alojado num dos melhores quartos salões do 3.º andar com as commodidades que acima se descrevem, sem recommendação, sem me apresentar como jornalista, qual não foi a minha admiração ao pedirem-me por alojamento apenas uns modestos 5 francos.

Já em Genebra encontrara um outro hotel assim, o *Moderne Hotel*, onde por 4 francos se tem um quarto ricamente mobilado, com varanda para a rua.

E' que os hoteleiros das principaes cidades, depois de reunirem nos seus estabelecimentos todo o luxo e conforto, tornando-os proprios para principes e duquezas, começaram a ver que as pessoas de alta linhagem que viajam são em muito menor numero do que os vulgares excursionistas, e consideraram que o grande numero sempre lhes dava maior lucro.

Lançaram, pois, aos modestos burguezes, a rêde de seda e lentejoulas que os prende mais dias no hotel, pelas commodidades que disfrutam, sem medo de perderem a côr ao receber a conta. O Grande Hotel, de Tolosa, é um exemplo d'este genero.

No Parlamento

Está-se num periodo de effervescencia de caminhos de ferro.

Antigamente, nas camaras, era assumpto de que pouco se falava; agora raro é o dia em que na dos pares ou na dos deputados não se occupam do assumpto, reclamando novas linhas para as provincias de que são patronos ou representantes.

Na sessão de 20 da camara electiva os srs. Filipe de Moura e Magalhães Ramalho trataram do concurso da linha da Regoa a Chaves e da de Regoa a Villa Franca das Naves; no dia seguinte fala o sr. Cayola sobre a de Extremoz a Portalegre; e finalmente em 28 o sr. Conde de Castro e Solla refere se ás linhas do Alto Minho, respondendo-lhe o sr. conde de Paçõ Vieira por forma tão satisfactoria que o illustre deputado e com elle os srs. conselheiro Espregueira, Alexandre Cabral e conde da Torre louvaram em aleveitados termos a iniciativa fecunda do ministro que, sem preoccupações de partidos, attende sollicito a todos os povos que da sua actividade reclamam serviços, prestando-lh'os, pela forma relevante e alevantada como tem tratado dos interesses do paiz.

Do que consta do decreto sobre a linha da Regoa, fala o nosso redactor, hoje, no artigo editorial.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Não se tendo verificado a Assembléa Geral extraordinaria convocada para o dia 24 do corrente mez por falta da representação necessaria, nos termos do artigo 33.º dos Estatutos, é novamente convocada para o dia 13 de maio, pela 1 hora da tarde.

A reunião effectuar-se-ha na sala das sessões das Assembléas Geraes do Banco Commercial de Lisboa.

O fim da reunião é tomar conhecimento e deliberar acerca d'uma proposta tendente a tornar exequível a construcção da linha ferrea de Mirandella a Bragança, para o que a Assembléa terá de autorizar, se o entender, uma emissão de obrigações e a reforma d'alguns artigos dos actuaes estatutos, especialmente dos artigos 3.º, 11.º, e 37.º.

Opportunamente será enviado aos srs. accionistas um projecto de alteração dos Estatutos, para servir de base na discussão — Lisboa, 25 de abril de 1903. — O Presidente da Assembléa Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização no anno de 1902 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alíneas b) e d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta companhia, que foram compradas para a dita amortização do anno de 1902.

Obrigações de 3 por cento privilegiadas, de 1.º grau

5:577*, 5:626, 10:059, 10:746*, 12:409 a 12:422, 12:548 a 12:552
12:578 a 12:582, 13:106 a 13:108, 13:296 a 13:298, 13:350, 13:562 a
13:564, 13:567 a 13:571, 13:832 a 13:835*, 14:182 a 14:199, 14:217,
16:144 a 16:150, 16:423 a 16:435, 17:003 a 17:095*, 18:808 a 18:811,
18:816 a 18:817, 25:604*, 25:730*, 26:878, 27:342 a 27:348, 27:350,
27:466 a 27:469, 27:651, 31:504 a 31:505, 32:320, 33:591 e 33:592*,
33:604 e 33:605*, 33:661 e 33:662, 33:697 a 33:711, 34:286, 34:663,
34:961 a 34:967*, 35:001 a 35:003*, 35:009 e 35:010*, 35:031 a
35:035*, 35:702 e 35:703, 35:806 a 35:808*, 36:111, 36:884 a 36:889*,
37:268 a 37:271*, 37:999 a 38:008, 38:018, 38:196, 39:366 a 39:369*,
41:634 a 41:641, 42:030, 44:944 a 44:945*, 45:843, 47:496, 47:893,
49:116, 49:753 a 49:847*, 49:881 a 49:930*, 49:955 a 49:990*, 51:699
a 51:706*, 51:754 e 51:755, 53:835, 53:861 a 53:873, 53:878 a 53:883,
53:975 e 53:976, 54:717 a 54:723, 56:388, 57:594, 60:489, 61:717 e
61:718, 63:135 a 63:139, 63:270, 71:259 e 71:260, 71:413 a 71:424,
71:622 a 71:629, 71:635 e 71:636, 71:641 a 71:653*, 71:673 e 71:674*,
71:745 a 71:754, 71:796 a 71:800*, 71:810 a 71:815*, 71:915 a
71:929*, 71:939 a 71:962*, 71:963, 72:422 a 72:434, 73:071 a 73:073*,
73:433 a 73:442, 73:588 a 73:592, 74:007 a 74:009, 85:912, 87:714
e 87:715*, 87:940 a 87:959, 136:667 a 136:670, 138:534 a 138:536*,
138:713 a 138:715, 138:721 e 138:729, 140:112, 142:058 a 142:065,
142:066 e 142:077, 144:351 e 144:352, 144:958*, 145:053 a 145:057,
146:724 a 146:726, 146:733 a 146:735*, 146:812*, 146:845 a 146:848,
146:885 a 146:887, 147:958 e 147:959, 149:725, 153:671 a 153:673*,
154:051 a 154:058, 154:132 a 154:151, 154:153 a 154:156, 166:511 a
166:513, 166:515 a 166:517, 168:497 a 168:508, 170:495 a 170:497,
172:013 a 172:015, 176:081 a 176:089*, 177:586 a 177:588, 177:692,
178:072 e 178:073, 179:343 a 179:349*, 179:866 a 179:877*, 181:175
a 181:177, 183:034 a 183:037*, 183:709 a 183:712, 192:851 e 192:852*,
192:661, 192:666, 197:707, 197:933, 198:781 a 198:785*, 200:501 a
200:512, 201:760 a 201:763, 202:391 a 202:400, 205:257 a 205:259,
205:420 a 205:425, 205:623 a 205:642, 205:652 a 205:653, 205:672 a
205:678, 206:430, 207:443 e 207:444, 208:675*, 209:196, 209:302*,
211:104, 213:027 e 213:028, 213:030, 214:187, 216:593, 218:779 a
218:782, 222:193 a 222:207*, 224:455 a 224:459*, 224:751 a 224:752,
226:440 a 226:446, 226:962 a 226:963, 227:947 a 227:949*, 228:604 e
228:605*, 228:788, 228:859 e 228:860, 234:267, 231:476 a 231:488*,
233:303 e 233:304, 233:747 e 233:748*, 236:021 a 236:025, 236:432
a 236:434, 236:450, 237:081*, 240:802 a 240:805, 240:809 a 240:817,
243:152 a 243:156, 244:161, 244:673 a 244:680, 245:173 e 245:174*,
245:739 e 245:740*, 245:749, 245:800 a 245:801, 247:860 e 247:861,
247:970, 248:836 e 248:837, 249:242 a 249:247*, 250:291 e 250:292*,
251:460, 251:760, 251:781*, 251:832 a 251:841, 251:906 a 251:908,
251:981*, 252:464 a 252:468, 253:158 e 253:159, 253:449 a 253:454,
253:460 a 253:462, 253:702 a 253:707*, 254:027 a 254:034, 254:398
a 254:403, 254:406 a 254:409, 254:769, 254:782 e 254:783, 255:044,
255:331, 255:407 a 255:409, 255:629 a 255:631, 255:650 e 255:651,
255:970 a 255:971, 258:019 e 258:020, 258:392, 259:530, 259:836 e
259:838, 260:278, a 260:287, 260:348 a 260:361, 260:853 a 260:856,
260:863 e 260:864*, 260:885 a 260:889, 261:312 a 261:316, 262:197
a 262:214, 262:489 a 262:501, 265:960 e 265:961, 269:235 e 269:241,
270:667*, 272:628, 272:997 a 273:001, 273:037, 274:085, 274:091 a
274:094, 274:530* e 274:531, 274:557, 274:669, 276:163 a 276:179,
276:421 a 276:425*, 276:892 a 276:894, 277:141 e 277:142*, 277:396
a 277:402, 277:427, 277:761, 278:981, 281:341, 282:339 a 282:337,
283:361 a 283:365, 285:129 e 285:130, 285:187, 287:591, 288:037,
289:624, 290:092 a 290:095, 290:099 a 290:114, 291:198 a 291:202*,
291:216 a 291:227*, 291:244 a 291:246, 292:129 a 292:145, 292:350
a 292:352, 296:097 a 296:107, 296:225 a 296:228*, 296:246 a 296:259*,

297.218 a 297.222, 297.501 e 297.502*, 297.705 e 297.706, 299.553, 300.840 a 300.843, 301.742, 302.946 a 302.949, 303.117 a 303.123, 304.431, 304.676 e 304.677, 304.696 a 304.700, 304.892, 304.919 a 304.921*, 304.922, 306.564 e 306.565, 306.868 e 306.869, 306.873 a 306.881, 307.188 a 307.212, 307.324 a 307.338*, 309.344 a 309.346, 310.851 a 310.860, 310.863 a 310.883, 311.831 a 311.863, 314.179, 314.212 a 314.223*, 314.244*, 314.423 a 314.425*, 314.445, 314.532, 316.830, 316.897, 317.147 a 317.152, 318.069, 319.347, 319.807, 321.569 e 321.570, 321.912, 322.038, 322.394 a 322.397, 323.519, 325.830 a 325.835, 325.415 a 325.417, 327.310 a 327.312, 327.369 a 327.372, 328.508 e 328.509, 329.180, 330.654 a 330.655, 331.009 a 331.026, 334.139, 335.195 a 335.200, 335.542, 335.559 a 335.570, 335.809, 335.811, 336.051 e 336.052, 336.057 a 336.065, 336.126, 336.554 e 336.555, 337.010, 338.004, 339.604 a 339.606*, 340.513, 343.485 e 343.486, 344.863 e 344.864, 345.849 a 345.858, 345.944 a 345.946, 346.926*, 348.911 a 348.916*, 349.162 a 349.167*, 349.488 a 349.493, 353.160, 353.742 a 353.745, 354.513, 355.504 e 355.505, 356.803 e 356.804, 357.184 a 357.194*, 358.007, 358.102 a 358.111, 358.168 a 358.172, 359.375 a 359.384*, 361.087, 361.554 a 361.559*, 364.385 a 364.389*, 364.528, 366.068 a 366.071, 366.696, 366.720, 369.618, 370.110, 373.698, 382.219 e 382.220, 382.473, 383.279, 384.091, 385.308, 385.477 a 385.481, 387.830 a 387.833, 387.884 a 387.891*, 388.084, 388.747 a 388.749, 389.897 e 389.898*.

Total 1.630 obrigações.

As 530 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 17 e seguintes.

As 1.100 obrigações restantes teem o coupon n.º 18 e seguintes.

Obrigações de 3 por cento privilegiadas (Beira Baixa)

Titulos de cinco obrigações

197*, 624*, 730*, 814, 1.058*, 1.441, 1.641*, 1.968, 1.974*, 2.397, 2.763*, 2.946, 2.954*, 3.073*, 3.271, 3.531, 3.776, 4.102*, 4.252*, 4.488*, 4.863*, 4.941*, 5.698*, 6.892*, 6.405, 7.022, 7.023*, 7.392, 7.576, 7.628 e 7.629, 7.632, 7.720, 7.757*, 8.403*, 8.911, 8.977. Total 37 titulos.

Titulos de uma obrigação

9.151*, 9.164*, 9.187*, 9.556*, 9.815*, 10.401*, 10.858 e 10.859, 11.104, 12.171, 13.674 e 13.675, 13.680 e 13.681, 13.830, 14.088 a 14.090, 14.321*, 14.335 e 14.336*, 15.090*, 15.209 e 15.210, 15.360, 15.427*, 15.953*, 15.969*, 15.986*, 16.468*, 16.976, 17.288, 17.305*, 17.410 e 17.411, 17.654 e 17.655, 18.166*, 18.951 e 18.952, 19.042, 19.335 e 19.336*, 19.339, 19.614, 19.617, 19.640 e 19.641*, 19.658, 19.672*, 19.677*, 19.720, 19.836, 20.034 e 20.035*, 20.045, 20.194 e 20.195*, 20.217 e 20.218*, 20.320 e 20.321*, 20.332*, 20.653 e 20.654*, 20.836 e 20.837*, 21.794 e 21.795, 22.732, 23.798*, 24.090 e 24.091, 24.098 e 24.609*, 24.771*, 25.197*, 25.708 e 25.709*, 25.959*, 26.188*, 27.877*, 27.879*, 28.476, 29.113*, 29.473, 29.603 e 29.604, 29.726*, 30.214 e 30.215, 30.327*, 30.810, 31.000, 31.660, 31.855*, 31.887, 32.035 e 32.036*, 32.247, 32.385*, 32.556 a 32.558*, 32.722, 32.754, 33.847*, 34.113*, 34.157 a 34.159, 34.546*, 35.138*, 35.566, 35.578, 35.588*, 35.923 e 35.924*, 35.994*, 36.482*, 36.565, 36.927*, 37.610*, 37.727 e 37.728, 37.877 a 37.879, 38.156, 38.361 a 38.363, 38.600*, 38.742, 38.960, 39.906, 40.110*, 40.566, 40.571, 40.616, 41.202*, 41.424, 42.203, 42.269, 42.772, 43.062*, 43.324*, 43.559*, 43.799, 43.859, 43.975*, 44.069, 44.154, 44.680*, 45.023 e 45.024, 45.108*, 45.278, 45.427, 46.031, 46.566*, 47.073, 47.503*, 49.084*, 49.087*, 49.214, 49.507, 49.569, 50.185, 50.228*, 51.192 e 51.193, 51.261 e 51.262*, 51.305 e 51.306*, 51.663*, 51.745*, 52.504, 52.773 a 52.775, 52.891, 53.067*, 53.148*, 53.232, 53.678, 54.674, 54.894*, 55.319, 55.359 e 55.360, 55.590, 55.952, 56.326, 56.466 e 56.467*, 56.577, 58.611, 58.803 e 58.804*. Total 201 obrigações.

As 191 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 14 e seguintes.

As 195 obrigações restantes teem o coupon n.º 15 e seguintes.

Obrigações de 4 por cento, privilegiadas de 1.º grau

580, 3.615 a 3.623, 3.626 a 3.634, 3.642 e 3.643, 3.891 a 3.897, 3.916, 7.588, 11.982, 12.278 a 12.287*, 15.161 e 15.162*, 15.127 a 15.131*, 15.141 a 15.145*, 15.218, 16.902*, 17.993*, 18.530, 18.532, 23.026*, 24.000, 24.522 e 24.523*, 25.847 e 25.848, 27.001 a 27.010*, 27.909 a 27.911*, 28.633 a 28.635*, 28.886, 31.361. Total 80 obrigações.

As 40 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 17 e seguintes.

As 40 obrigações restantes teem o coupon n.º 18 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 por cento privilegiadas de 1.º grau

Titulos de cinco obrigações

50*, 92. Total 2 titulos.

Titulos de uma obrigação

1.290 a 1.292, 1.696 e 1.697, 1.964, 2.198 e 2.199*, 2.376, 3.251*, 3.368 e 3.369*, 3.666*, 3.670*, 4.536 e 4.537, 6.348 e 6.349, 6.840 e 6.841*, 6.843*, 6.991*. Total 22 obrigações.

As 16 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 13 e seguintes.

As 16 obrigações restantes teem o coupon n.º 14 e seguintes. (Continúa).

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1903.

Continuou na camara a discussão do orçamento, estéril discussão porque ninguém se interessa, nem mesmo os que nella tomam parte, a quem só lhes serve a polemica de pretexto para derimir questões de politica partidaria em comparações mirabolantes de algarismos, e divagações de rhetorica estafada.

O caso mais importante da quinzena financeira foi a convocação, por parte do Banco de Portugal, de um grupo de banqueiros, para lhes expor umas ideias de operação sobre titulos de 4 % amortizaveis e com premios.

Assegura-se que o governo não entrou por coisa alguma, officialmente, nesta convocatoria, e assim parece porque as entidades reunidas estranharam não ter uma base para discutir.

A falta d'este elemento indispensavel, conta-se que nada resolveram.

Houve quem dissesse que se decidira tomar firme a operação que consta, como dissemos, de uma nova série de 1.600 contos, d'aquelles titulos que se projecta emitir e se destina á construção de estradas, dando-se-lhe o papel a 17500, e sendo equiparada a nova emissão á antiga.

Não parece que os conferentes mercessem commenda por tão desinteressada offerta, sabendo-se que esses titulos estão hoje a 21000 réis, o que daria uma margem de 3500 réis, verdadeiramente extrínseca, e foram emitidos, na sua origem, a 22000 réis. Já no tempo do anterior ministro da fazenda se tentou fazer a operação, mas então não conveio ao governo o preço offerecido pelo banco; agora parece que menos lhe convirá.

Para a conversão da nossa divida externa falta estampilhar apenas uns 71 milhões de francos, o que representa apenas uns 5 por cento sobre todo o capital nominal primitivo a converter.

Surprehe-nos que vá caminho do ultimo titulo esta operação — especialmente ao 4 1/2 % já não faltavam, em 25 do corrente, senão 3.97 % — parecendo que não ha titulos extraviados, queimados, submergidos em naufragios, ou por qualquer forma perdidos.

Das novas obrigações de 4 e 4 1/2 por cento já partiram para a Allemanha 20.000 titulos com juro e igual quantidade sem juro, á entrega do Bank für Handel und Industrie, de Berlim.

Na semana ultima agravou-se a taxa dos cambios, e posto essa situação se não mantivesse, porque já no dia 28 desceram, e ainda a taxa inferior á que tinham ha quinze dias, ha quem recie que a especulação consiga, até o fim do semestre, fazer subir o agio do ouro. As taxas, porém, ainda hoje melhoraram.

O movimento bolista esteve animado, havendo bastantes compradores para titulos do Estado que se mantem firmes, e muitas operações em papel bancario, com subida de cotação no dos quatro Bancos principais.

As da Companhia Real desceram um pouco da elevada cotação a que os compradores as levantaram, mantendo-se firmes entre 41000 e 42000 réis.

Tambem as obrigações Ambacas que já se approximavam da conta redonda de 100000 réis, vieram para as proximidades de 98500 réis á espera de outra corrente de procura que não se fará esperar muito.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 1/16	42 3/4	Desconto no Banco de Portugal.....
" cheque....	42 7/16	42 1/16	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	670	671	Agio Buenos Ayres.....
" cheque....	674	675	Cambio do Brazil.....
Berlim 90 d/v.....	272	274	Premio da libra.....
" cheque....	277	278	
Frankfort 90 d/v ..	272 1/2	274 1/2	
" cheque....	277 1/2	278 1/2	
Madrid cheque....	830	840	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa: Inscrições de assent. coupon	39,95	39,95	40	40	40	40,05	40	40,05	-	40,05	40,10	40,10	40,10
Obrig. 4 0/0 1888..	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,85	45,05	39,80	39,80	39,85	39,80
" 4 0/0 1890 assent....	-	-	21,100	21,050	-	-	21,100	21,050	21,100	21,050	21,000	-	-
" 4 0/0 1890 coupon....	48,000	48,500	-	-	-	-	-	-	-	-	48,200	-	-
" 4 1/2 0/0 assent....	56,000	56,000	-	-	-	-	-	-	56,500	56,700	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int....	55,400	55,400	-	55,400	55,500	-	55,500	55,800	55,700	55,700	55,700	55,600	-
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	116 000	-	-	-	-	-	-	-	156 150	156,650	156 500
Accções B. de Portugal....	155,500	155,800	155,800	-	155 800	-	156,500	-	-	-	135 000	-	-
" Commercial....	-	134,000	-	-	-	-	-	-	-	-	119 000	119,000	119,000
" N. Ultramarino....	-	-	118 500	118 900	119 000	119 000	119,000	119,150	119,000	-	-	123 600	123 600
" Lisboa & Açores....	122 500	122 500	-	-	-	-	-	128 000	-	-	-	150,900	119 600
" Tabacos coupon....	-	147 000	146,900	147,200	-	-	-	150 000	151,000	151,500	-	-	-
" Comp. Phosphoros....	84,500	85 700	85 500	-	85,300	85,200	85 000	85,000	85,000	84 800	81 900	-	41 000
" Real....	45,400	45 000	44,700	-	-	40,200	40,700	42 100	-	42 000	94 000	94,600	94 800
Obrig. predias 6 0/0....	-	-	91 000	-	-	-	-	94 700	-	-	91 500	-	91,600
" 5 0/0....	91,650	91,500	-	91,700	91,650	91,650	91,500	91,650	-	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros....	92,200	-	-	-	-	92 500	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	83 500	-	-	-	-
" 3 0/0 2.º grau	44,900	-	44,200	-	42,700	42,100	42,950	43,500	43 500	43,050	43,000	43,050	-
" C. Nacional....	-	-	-	-	76,500	76 600	75,800	-	75 800	-	-	-	-
" Atravez Africa....	-	-	-	-	98 500	98 400	98,400	98,400	98,400	98,400	98,400	98,500	-
Paris: 3 0/0 portuguez....	32,30	31,45	31,40	31,40	31,30	31,35	31,40	31,50	31,50	31,85	32,10	32,32	-
Accções Companhia Real....	202	200	196	191	182	183	182	187	185	185	187	-	-
" Madrid Caceres....	55	53	53,75	52,75	52	51	52	52	52	-	51	50	-
" Norte de Hespanha....	214	214,50	213	209	205	211	211	213	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	333	336	335	330	330,50	336	336	338	-	-	-	-	-
" Andaluzes....	193	191	-	185	187	187	190	190	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	375	375	-	361	-	376	370	370	-	370	367	370	-
" 2.º grau	199	197	-	191	186	186,50	188	190	194	192	190	191	-
" C. Beira Alta....	134,75	134	135	134	133,50	134	132	134	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	158,50	157	157	155	154	157	158	156	154,50	-	-	151	-
" N. Hesp. (1.º hyp)....	356	356,50	355	353	350	351	353,50	350,50	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez....	62,25	62,75	63	62,50	62,75	62,75	63,50	62,75	62,75	62,75	64,25	64,50	-
Obrig. Atravez Africa....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-
Amsterdã: Atravez Africa....	-	-	85,06	85,12	85,12	85,12	85,43	85,25	85,06	85,43	85,43	85,56	-
Bruxelles: Atravez Africa....	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1903			1902			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom. Kil.	Totais	Kilom.	1903	1902	1903	1902	
COMPANHIA REAL	26 1 Abr	693	Reis 80.285.000	Reis 115.851	693	Reis 72.524.133	Reis 104.652	Reis 980.490.000	Reis 947.819.162	Reis 32.640.838	-
	2 8	"	80.640.000	116.363	"	71.124.169	102.632	1.061.130.000	1.018.973.331	42.156.669	-
	26 1 Abr	380	11.278.000	29.678	380	9.747.867	25.652	142.039.000	128.944.838	13.094.162	-
	2 8	"	11.280.000	29.684	"	9.525.831	25.067	153.819.000	138.470.669	14.848.331	-
Sul e Sueste.....	19 25 Fev	518	23.366.105	43.177	494	22.318.435	45.179	186.440.610	174.012.035	12.428.575	-
	26 4 Mar	"	24.361.930	47.030	"	20.127.245	40.743	210.802.540	194.139.280	16.663.260	-
	5 11	"	23.581.735	45.524	"	20.444.760	41.386	234.384.275	214.584.040	19.800.235	-
	26 4	358	21.804.458	60.906	358	18.884.964	52.751	208.536.417	195.681.530	12.854.887	-
Minho e Douro.....	5 11	"	21.162.365	67.492	"	2.1178.314	59.157	232.698.782	216.859.844	15.838.938	-
	12 18	"	21.971.932	69.754	"	26.526.011	74.095	257.670.714	243.385.855	14.284.859	-
	19 25	253	7.078.094	27.976	253	6.262.786	21.754	85.480.084	72.971.427	12.458.657	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	12 18 Fev	105	1.626.139	15.487	105	1.330.705	12.673	10.830.197	9.528.449	1.301.748	-
	19 25	"	1.878.841	17.893	"	1.427.634	13.596	12.709.038	10.956.083	1.482.955	-
	26 4 Mar	"	1.467.283	13.974	"	1.251.906	11.922	14.176.321	12.207.989	1.968.332	-
	5 11	34	1.333.675	39.225	34	1.281.780	37.699	14.690.873	13.230.335	1.460.538	-
Guimarães.....	12 18	"	1.473.010	43.323	"	1.746.025	51.353	16.163.883	14.976.360	1.187.523	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P e Famalicão	25 31 Mar	3056 Pa	1.874.405 Pa	515.3056 Pa	1.820.779 Pa	498 Pa	24.949.805 Pa	23.494.266 Pa	1.455.639	-	-
	1 7 Abr	"	2.070.798	569	"	1.991.270	514	27.020.703	25.485.536	1.535.167	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	2 8 Abr	3650	1.985.136	543.3650	1.932.312	529	26.533.258	24.683.405	1.849.853	-	-
	9 15	"	1.734.162	475	"	1.870.115	512	28.267.420	26.533.521	1.713.899	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.....	19 25 Mar	1067	379.953	356.1067	406.712	381	4.853.018	4.651.019	201.999	-	-
	26 1 Abr	"	510.992	478	"	480.636	450	5.364.010	5.131.655	232.355	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Caceres.....	26 1 Abr	429	78.005	181.429	76.879	179	1.035.543	897.295	138.248	-	-
	2 8	"	86.899	202	"	66.327	154	1.121.943	963.622	158.321	-
	9 15	"	90.596	211	"	77.515	180	1.212.539	1.041.137	171.402	-
	2 8	180	41.319	229.180	40.238	223	628.193	516.147	112.046	-	-
Zafra a Huelva.....	9 15	"	34.958	194	"	42.731	237	663.151	558.878	104.273	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Estatísticas do trafego

A' ultima hora recebemos os mappas estatísticos de todas as linhas portuguezas, elaborados pela repartição de caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas, e alcançando até o anno de 1901.

Como no proximo numero daremos este valioso trabalho como annexo do nosso jornal, então nos occuparemos dos esclarecimentos que elle nos fornece.

Desde já notaremos que esta estatística anda muito louvavelmente em dia; não tendo saído, até 1900, no anno passado, por motivo da nova organização que soffreram os differentes serviços do ministerio, apparece agora, no principio do anno, alcançando já os esclarecimentos de 1901, o que faz honra á actividade da repartição a cargo do sollicito engenheiro sr. Brito Taborda.

Caminho de ferro do Lobito

Correram boatos variados relativos á realização d'este importante melhoramento na provincia de Angola que tanto deve contribuir para o desenvolvimento da riqueza da nossa querida colonia e concomitantemente para a animação do commercio e da industria da metropole.

Os que haviam atacado a concessão Williams e o respectivo contracto, quando previam que ficasse em projecto e cducasse, já não encobriam o seu pesar.

Dizia-se que tinham surgido difficuldades insuperaveis para a constituição da companhia na Inglaterra, que os capitães se retrahiam, que a guerra das companhias que são affectadas pela construcção da nossa linha havia crescido e ganhava vantagens, e que finalmente o proprio engenheiro Williams, desanimado, renunciára á nova empresa, tendo como compensação um bello lucro na venda das acções das minas de Katanga que possuia.

Final os boatos eram inexactos na sua parte fundamental.

A companhia constitue-se e está subscripta a primeira parte do capital.

Quer isto dizer porventura que não houvessem difficuldades a vencer? Que se encontraram logo os milhares de libras, necessários para a constituição da companhia?

Que as companhias rivais não empenharam esforços para impedir a formação d'esta?

Não decerto. Mas de tudo isso se triumphou.

Era mesmo logico suppôr que se não depositaria assim com tamanho desprendimento 560 contos como garantia do contracto sem que houvesse fortes probabilidades de se não perderem.

Quem trata negocios d'estes, de tamanho vulto, sabe com o que pôde contar, conhece os capitães de que dispõe e a gente que o acompanha.

O bom senso mandava pôr o boato de quarentena, até ver.

Não foi necessario que decorressem muitas horas para que apparecesse o desmentido.

Em que pese aos que pretendiam ferir o governo por se não realizar a concessão como o feriram por se ter celebrado o contracto, a linha do Lobito vai ser construída. Com isso nos felicitamos sinceramente.

No dia 27 partiram de Lisboa para Londres os srs. conselheiro Joaquim José Machado, delegado tecnico, e Lane, agente commercial do concessionario. Além

d'isso sabemos que os representantes de M. Williams em Benguela tem desenvolvido grande actividade, não só no despacho do material, a que o governo mandou conceder as maiores facilidades, mas ainda no estudo da testa da linha, designadamente da Bahia do Lobito e sua conveniente adaptação commercial.

A Exposição de S. Luiz e o Congresso da imprensa

Quasi todos os jornaes publicaram a seguinte noticia, no dia 26:

«Por comunicação recebida do *Bureau Central des Associations de la Presse*, de que é esclarecido e zeloso representante em Portugal o nosso collega, sr. dr. Magalhães Lima, sabe-se que não pôde verificar-se este anno o congresso internacional da imprensa, que estava annunciado para reunir em St. Louis (Estados Unidos da America do Norte), antes da exposição que se effectuára na mesma cidade norte-americana em 1904.

Varias considerações influíram no animo dos membros do *Bureau* para tomar esta deliberação, isto é, que o congresso de St. Louis, nem qualquer outro da imprensa, se realizaria este anno, attendendo principalmente a que os delegados americanos ao congresso de Berne tinham modificado por tal modo o que ali haviam promettido, que o *Comité de Direction*, nas suas sessões de 17 e 18 do corrente, em Paris, resolvera não dar andamento ao projecto do congresso para 1903.

O delegado portuguez, apesar de não poder agora comparecer em Paris e justificando a sua falta, associou-se aos seus collegas do *Bureau*, protestando contra as alterações apresentadas pelos delegados americanos que levaram a semelhante resultado.»

Como aqui noticiámos que esse congresso se realizaria este anno, acompanharemos a transcrição supra com as explicações do facto que interessarão por certo saber-se.

Os delegados americanos haviam proposto, na reunião de Berne, que a proxima sessão fosse em S. Luiz, este anno, visto realizar-se ali a grande exposição universal.

Ora essa exposição foi adiada para 1904, e tendo a maior parte dos jornalistas desejo de a ella assistirem, muito custoso se lhes tornava irem este anno ao congresso, para terem que voltar lá para o anno.

Fazer a *navette* entre a Europa e o centro da America dois annos a fio, não é coisa facil.

Por isso o *comité* central de Paris resolveu não dar a sua conformidade para a reunião do congresso no anno corrente, e se para o anno elle não puder reunir-se na America, reunirá em Berlim, onde a imprensa, d'accordo com os altos poderes do Estado, se empenha para realizar uma sessão.

E sobre a exposição de S. Luiz devemos notar que andou, no mez passado, pela Europa o sr. David R. Francis, seu presidente, tratando pessoalmente com os differentes governos da adhesão d'estes á grande festa americana, sendo affectuosamente recebido em Inglaterra, França, Hespanha, Alemanha e Belgica pelos chefes de Estado, que todos lhe prometteram que os respectivos paizes concorrerão á grande exposição americana.

Não diz o *Boletim da Exposição*, de onde extractamos esta noticia, que o activo presidente visitasse a Italia, a Austria, a Suissa e a Hollanda e por isso não temos que nos susceptibilizar de que não viesse ao nosso canto portuguez fazer os seus convites.

Não obstante é certo que a nossa provincia de Moçambique se fará representar, como já foi pessoalmente manifestado a mr. Thieriot, consul da America em Lisboa, pelo sr. general Gorjão, governador d'aquella provincia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Macau a Cantão.—E' nos seguintes termos a concessão consignada no tratado com a China, negociado pelo sr. conselheiro José d'Azevedo:

«Ao ill.^{mo} e ex.^{mo} sr. José de Azevedo Castello Branco, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário de sua majestade fidelíssima na China.

Ill.^{mo} e ex.^{mo} sr.—Tenho a honra de accusar a recepção do officio de v. ex.^a do teor seguinte:

«Tendo nós, nas nossas conferencias, concordado em que, para o engrandecimento do commercio, o governo de sua majestade o Imperador da China faria a uma companhia sino portugueza, que para esse fim se constitua em territorio portuguez, a concessão de um caminho de ferro que ligue Macau á cidade de Cantão, venho pedir a vossa alteza se digne confirmar, em resposta a este officio, esta concessão, a fim de o comunicar ao governo de sua majestade fidelíssima, etc., etc., etc.»

Fico sciente do conteúdo deste officio.

Cumpr-me informar v. ex.^a que annuo a todo o pedido feito por v. ex.^a, permitindo á companhia sino portugueza, que para esse fim se organizar em territorio portuguez, estabelecer um caminho de ferro que ligue Macau com a cidade de Cantão.

Em um contracto serão definidas todas as condições d'essa concessão, devendo o referido contracto ser elaborado entre o ministro que fór nomeado por sua majestade fidelíssima e o ministro Sheng, director geral dos caminhos de ferro da China, residente em Shanghai.

E' quanto me cumpre responder a v. ex.^a a quem desejo todas as prosperidades.

14 da 1.^a lua do anno XXVIII do reinado do imperador Kwang-su, 15 de outubro de 1902. Sellado com o sello Wai-ho-pu (ministerio de negocios estrangeiros na China).

Mirandella a Bragança.—Devem começar no dia 4 os trabalhos de construcção d'esta linha, sendo lhes dado desde logo todo o desenvolvimento possível. Estão definitivamente removidas todas as difficuldades financeiras, que até agora tinham impedido o começo dos trabalhos.

O director da construcção é o sr. engenheiro Costa Serrão, auxiliado pelo conductor Azevedo, que acompanhou em Africa o sr. Costa Serrão.

Serviço Lisboa-Paris.—Consta que no serviço de verão serão augmentados a tres vezes por semana os comboios *sud-express*, saindo de Lisboa ás 2.^{as} 5.^{as} e sabados.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Segundo o *Journal officiel* a extensão kilometrica das linhas d'interesse geral francezas era de 39.127 km. em 31 de dezembro de 1902, o que representa um augmento de 623 km. sobre o anno anterior.

Este augmento é assim repartido:

Companhia de l'Est, 60 km.; Companhia du Midi, 147 km.; Companhia d'Orléans, 215 km.; Companhia de l'Ouest, 64 km.; Companhia Paris Lyon Méditerranée, 64 km.; Caminho de ferro du Médoc, 3 km.; Caminhos de ferro departamentais, 70 km.

Pelo que respeita ás linhas d'interesse local ha concessões para 7.660 km. e ha em exploração 5.761.

Em tremvias as concessões são de 7.408 km. e a exploração de 5.677.

Na Argelia ha concessões para 3.726 km, dos quaes 3.051 em exploração.

As linhas d'interesse local continuam a ser 162 km. concedidos, 62 explorados.

Os tremvias são 429 km. concedidos e 223 explorados.

O conselho municipal de Paris resolveu que a linha metropolitana Palais Royal-Place du Danube tivesse as seguintes estações:

1.^a circumscripção; Palais Royal; rua das Pyramides. 2.^a e 9.^a Opera, 9.^a Chaussée d'Antin; rua Peletier, rua Cadet, 9.^a e 10.^a

rua do Faubourg Poissonnière, 10.^a Estação de l'Est; rua do Chateau Landon, rua Louis Blanc; 11.^a rua d'Allemanha, rua Bolivar, Buttes Chaumont; rua da Crimeia, praça do Danubio.

A Companhia P. L. M. foi autorizada a executar varias obras para a protecção da linha Rhodano contra as *avalanches* entre as estações de S. Michel a Modane.

Estas obras são avaliadas em 240.000 francos, e consistem numas galerias abobadadas e na execução de dois muros de guarda.

Foi decretada a expropriação por utilidade publica no departamento do Haute Garonne para a construcção d'uma rede de tremvias de tracção mechanica de Toulouse a Saint-Sulpice de Lezat, a Revel, Caramon e Loubens de S. Gaudens a Aspet e de Carbonne a Montesquieu Volvestre.

ALLEMANHA

Affirma-se que o governo está na intenção de fazer votar uma lei autorizando o estado da Prussia a incorporar na sua rede cinco caminhos de ferro particulares e bem assim o caminho de ferro meridional da Turquia oriental.

AUSTRIA

No 1.^o de fevereiro do anno corrente estavam em construcção 279,3 km. de linhas principaes e 328,3 km. de linhas complementares. Das primeiras linhas são novas 198,4 km. e ampliações 80,9. Pertencem ao estado 71,6 e a companhias particulares 9,3.

ITALIA

As linhas da Società Veneta delle strade ferrate secondarie italiane teve em 1902 574 km. em exploração. As suas locomotivas percorreram: 2 566 137 km. Os comboios percorreram 1.991.799 km. Houve o rendimento de 3.756.700,00 liras, pertencendo a passageiros 1.907.806 e ás mercadorias de P. V. 1.919.668.

INGLATERRA

Está terminada a nova linha ferrea directa ente Kirkham e Blackpool pertencente á companhia do condado de York e Lancashire. Tem 16 milhas e meia.

Encurta em 5 milhas o trajecto entre as duas cidades.

BELGICA

Trata-se de construir um caminho de ferro electrico subterraneo que deve ligar Bruxellas com Anvers. O tunnel terá 42 km. e deve custar 65 milhões.

TURQUIA

Vão começar brevemente os trabalhos no troço Koniah-Eregli. De 20 em 20 kilometros haverá estações.

BRAZIL

A rede ferroviaria d'esta republica mede 9.430 milhas. Apesar d'isto cinco dos estados da confederação não possuem vias ferreas.

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

Os novos expressos que circulam diariamente entre Nova York e Chicago fazem o percurso apenas em 20 horas.

Chamam-se emphaticamente *express*: os do XX seculo.

A velocidade média que attingem entre as estações do percurso são de 85,300 a 90,500 por hora. Os que vão por via Buffalo só tem 10 paragens que sommam 31 minutos, os de Pittsburgh, 7 paragens de 2 a 5 minutos, que sommam 24 minutos.

A velocidade commercial dos comboios da primeira via é de 77,7 km. e a dos da segunda é 73,200 por hora.

REPUBLICA ARGENTINA

Ha actualmente neste paiz 1.661 kilometros de vias ferreas em exploração. Em pouco tempo deve haver mais 1.000 kilometros, sendo 330 na linha de S. Juan a la Rioja; 84 na de Perico a Ledesma; 286 até Quiaqui; 300 de Anatuya a Campo de Cielo no interior de Chaco. Tem sido com as linhas ferreas que a republica conquista, povoa e civiliza o deserto, dominando as tribus selvagens dos indios, como por exemplo os da Patagonia.

A Grande-Oeste-Argentina caminha em direcção a S. Raphael; a Oeste prossegue para o meridiano 5.^o; a Pacifico dirige-se para a Paz na provincia de Mendoza e pelo oeste á Boa Esperança; a Central argentina para Rio Cuarto; a franceza de Santa Fé estende as suas linhas para Villa Maria; a Sul, que é a maior, tenda

a ligar-se com o Chile, ficando com 3 grandes portos, dois no extremo — o de Buenos Ayres, o do Pacifico e o de Bahia Blanca.

Foi determinado que no tremvias de Buenos Ayres se usem aparelhos automaticos para o fornecimento de bilhetes, a fim de se evitar a pratica perniciosa que os conductores tem de molhar os dedos com saliva quando cortam os bilhetes.

Notas varias

Propriedade industrial. — A Allemanha communicou ao Conselho da união internacional para a protecção da propriedade industrial a sua adhesão.

Esta adhesão começa a produzir os seus effeitos do 1.º de maio em diante.

Fez todavia ainda umas restricções aos convenios de 14 de abril de 1891 relativos ás indicações de falsa proveniencia e a creação da repartição central de Berne.

Espera se igualmente que a Austria-Hungria adhira á união.

Isto tem grande importancia para os inventores, industriaes e commerciantes.

Accumulador Edison. — Diz-se que o grande problema da construcção d'um accumulador electrico, leve e que permita grande carga está resolvido por este tipo, que consiste numa bateria nickel-ferro.

Segundo o *Electrical World and Engineer*, um au tomovel Backer com uma bateria de 21 elementos, pesando apenas 150 kg. e transportando 487 kg. fez, com uma só carga, o trajecto de perto de 100 km. em que havia rampas de 1,8 e tinha ainda no fim do percurso uma velocidade de 83% da velocidade primitiva. A velocidade média foi de 18 km. por hora.

Se assim fôr, está aberta uma nova era para os automobilistas e tracção electrica em tremvias, navegação aerea, escaleres, etc.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Apeadeiro de Pereiras

Faz se publico que a partir de 1 de maio de 1903 é aberto ao serviço, unicamente para nelle serem tomados ou deixados passageiros, o apeadeiro de Pereiras, situado ao kilometro 264, entre as estações de Saboia e S. Marcos, devendo os passageiros procedentes d'este apeadeiro pagar as suas passagens, como se tomassem o comboio na estação anterior, e aquelles que a elle se destinem, como se seguissem á estação seguinte, no sentido da marcha do comboio.

Lisboa, 22 de abril de 1903.

Estação de Almançol

Faz-se publico, que, em virtude de autorização superior, desde o dia 1 de maio proximo, fica considerado para todos os effeitos como estação de 4.ª classe, o apeadeiro de Almançol.

Lisboa, 22 de abril de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Bilhetes de ida e volta para Lisboa Tarifa especial n.º 7 de grande velocidade

A fim de poderem ser utilizados pelas pessoas que desejem assistir á traslidação dos restos mortaes de Almeida Garrett, os bilhetes de ida e volta para Lisboa vendidos nas estações d'esta

Companhia nos dias 1 a 3, inclusivè, de maio proximo futuro, e cujo prazo de validade termine antes do dia 5 do mesmo mez, serão validos para o regresso até este dia.

Lisboa, 28 de abril de 1903.

Sul de Hespanha

Segundo communicação recebida da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid á Zaragoza e a Alicante, encontra-se aberto á exploração o trajecto de Daifontes o Albolote, na linha de Moreda a Granada (caminho de ferro do Sul de Hespanha), podendo admitir-se passageiros e expedições de todas as classes para a nova estação de Albolote em eguaes condições que para as demais d'aquella secção.

Lisboa, 23 de abril de 1903.

Arrematações

Caminhos do ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Venda de sucata

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de maio proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas, em carta fechada para a venda conjunta dos quatro lotes de sucata seguintes:

Lote n.º 1, 40.000 kilogrammas de ferro forjado.

Lote n.º 2, 10.000 kilogrammas de ferro em chapa.

Lote n.º 3, 30.000 kilogrammas de aros de aço.

Lote n.º 4, 40.000 kilogrammas de diverso material de via (meudo).

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 40.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a referida sucata poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste acha-se patente o programma d'este concurso, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 17 de abril de 1903.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de vassouras de piassaba, do junco e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de maio, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de junco e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 12.500 réis.

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

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

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

Barreiro, 21 de abril de 1903.

JAMES WALKER & C.^A

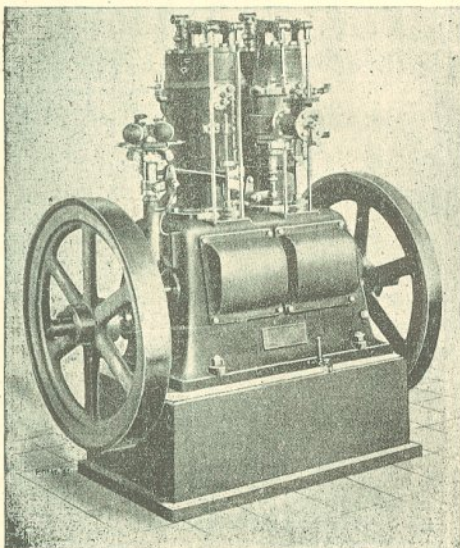
173 — RUA BELLA DA RAINHA — 1.º

→ LISBOA ←

Importadores de *Cobre, Latão, Zinco, Chumbo e outros Metaes em bruto e em obra. Folha de Flandres, Ferro e Aço* de todas as qualidades e perfis.

Depósitos em Lisboa e Porto de **MADEIRAS PARA MARCENEIROS E TAOEIROs.** etc.

MOTORES *da celebre fabrica americana*



**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflaminação electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camisas frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

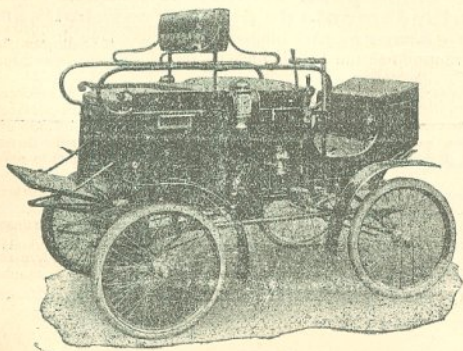
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

Locomobile *Agentes geraes em Portugal,*

F. STREET & COMP.^A

Palacio da Flôr da Murta, — LISBOA



Estes carros são muito facéis de manipular, não deitam cheiro,
não tem trepidação, não tem engrenagem de qualidade alguma,
sendo por isso possível obter-se qualquer andamento desde 0 até
60 kilometros por hora, não fazem barulho e sobem todas as ram-
pas, mesmo as mais íngremes.

Os automoveis "**LOCOMOBILE**" são movidos por meio de
vapor; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e tambem
a mais aperfeçoada e a mais conhecida.

Para se trabalhar com os "**LOCOMOBILE**" não é preciso
educação technica alguma, pois o machinismo é muito simples.

Os automoveis menores comportam agua para 30 kilometros e os
maiores para 90 kilometros

Preços desde 850\$000 réis

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGUER

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 acaados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeiros socorros, serviço esmerado. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 2\$500 réis a 2\$000 réis.—Proprietario, João Nunes.

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

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

HAMBURGO Walter Muths Sautler.—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

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

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

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

MADRID Cesar Fereal.—Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

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

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Propr. Lopez Munhos.

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

PORTO A' La Ville de Paris.—Grande fabrica de corças e flores artificiaes.—F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.^a

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19, LARGO DE S. JULIÃO—LISBOA

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

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

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

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batatas e tomateiros, **marca caveira**, exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea «Eclair»** de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes. **Pulverizadores «Eclair»**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores «Excelsior»**, de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. **Flór de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**, **Aitrato de sodio**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereaes e vinhas: **Arame de bicos para vedações**. **Arame para enfardamento de palha**. **Pasta brilhante «Amor»**, para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexcitavel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rooio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 48.

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

Estaleiro no GINJAL

COMPANHIA :

[illegible]

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante, Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.^a





ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 11 de maio sahirá o paquete **Magdalena** para.

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bordeos vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 6 de maio.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Maceió, S. Francisco, Deserto e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Taquary**. Sahirá a 23 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 5 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sahirá a 5 de maio.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Glasgow e Liverpool, vapor hespanhol **Velasquez**. Sahirá a 3 de maio.
Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Gua-hyba**. Sahirá a 7 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos vapor inglez **Huascar**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **City of Amsterdam**. Sahirá a 3 de maio.
Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Calinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a 6 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, Ceará, Paranaquá e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Kar-thago**. Sahirá a 11 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a 7 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 12 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira) vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 19 de maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4.



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió vapor inglez **As-tronomer**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Paranaguá**. Sahirá a 3 de maio.
Agente, Augusto Freire & C.^a, P. do Município, 19, 1.^o



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



Saint-Nazaire e Liverpool vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 3 ou 4 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso, e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 11 de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o

WEGMANN & C.^a

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM



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

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melação, alcool, etc.

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



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle de Campoamor, 12 — MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

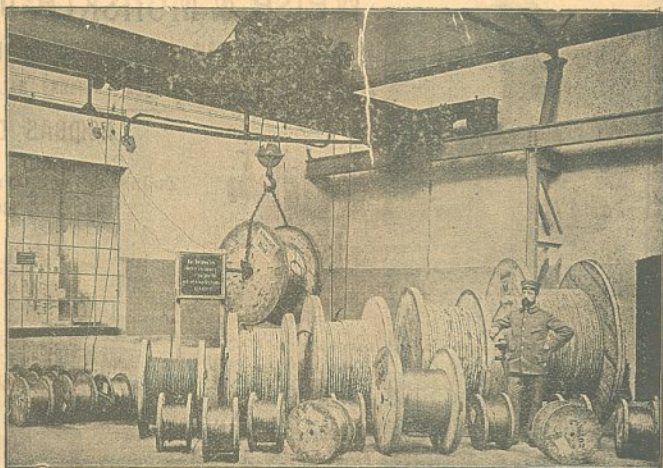
COMPANHIA POR ACÇÕES

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  CONTRACTOS FIRMES**RHEYDT (Prussia rhenana)**

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

WALTER MUTHS & SAUTIER

ANTIGA CASA

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

**Expedições para Gibraltar, Tanger,
Safi, Larache, Rabat,
Casablanca, Mazação e Mogador**

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

**Companhia Hamburgueza Sul-Americana
ou Companhia Oldenburg-Portugueza
ou Companhia Allemã, Hansa**

Todas as terças ou quartas-feiras

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

Fretos directos entre Hamburgo, Rotterdam
e Antuerpia para Badajoz, Cáceres, Valencia d'Alcantara
e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George** Succ.^a—RUA DA PRATA, 8 2.^o
Em Madrid: **D. Luis Cepeda**—CALLE DE CANILLAS, 18



Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

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

Alto Douro	Crysal 1.ª	reserva		garrafa	1\$000
»	»	secco		»	1\$000
»	»	extra-secco		»	1\$000
»	»	Grande vinho espumante	Extra-reserva	»	1\$200
»	»	»	«Primordial»	»	1\$200
»	»	»	«Bruto»	»	1\$200
»	»	»	»	»	1\$400
»	»	»	«Nectar»	»	1\$400
»	»	»	«Assis Brazil»	»	1\$200
»	»	»	«Victoria»	»	1\$200
»	»	»	«Fim de Seculo»	»	1\$600

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

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Depósito: R. do Ouro, 27



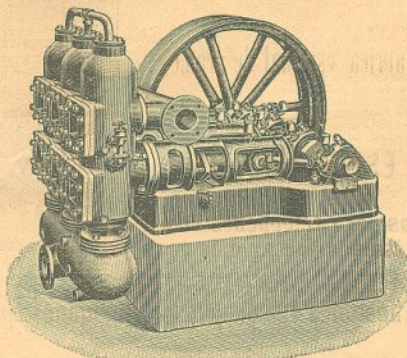
BOMBA DE VAPOR DUXLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catálogos grátis a quem os pedir

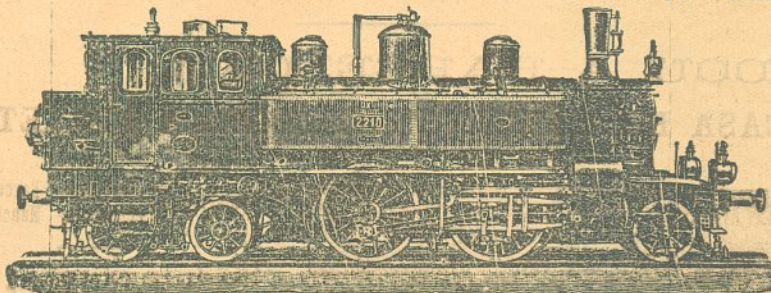


SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica - DUPLEX-BILBAO

KRAUSS & C.^{IA}, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas MUNICH—ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA
De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE
LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

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

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

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

Agentes para Portugal e Colonias—JAMES WALKER & C.^a 173, Rua Bella da Rainha, 1.^a D.—LISBOA

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeneux, 60, Mettal

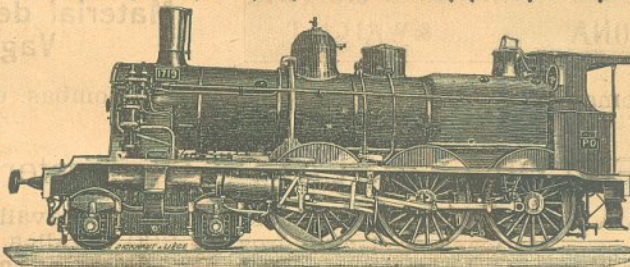
CONSTRUÇÃO MECANICA DE PRIMEIRA ORDEM

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

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção, ca.-restantes a vapor, bombas e machinas de engastamento, motores meio fixos, locomotivas.

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

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



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

Instalações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 45 a 1.000 cavallos de força.

Instalações de refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multiplica.

Forjas e caldeirarias.

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

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.^o

A Companhia faz sciencia ao publico que está prompta a estabelecer communicacões telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto sôa da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Paredes, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., ao preço da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1.000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis; residencias particulares e medicos, 55\$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residência do subscritor. A subscricao é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que todos da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscritores sufficientes.

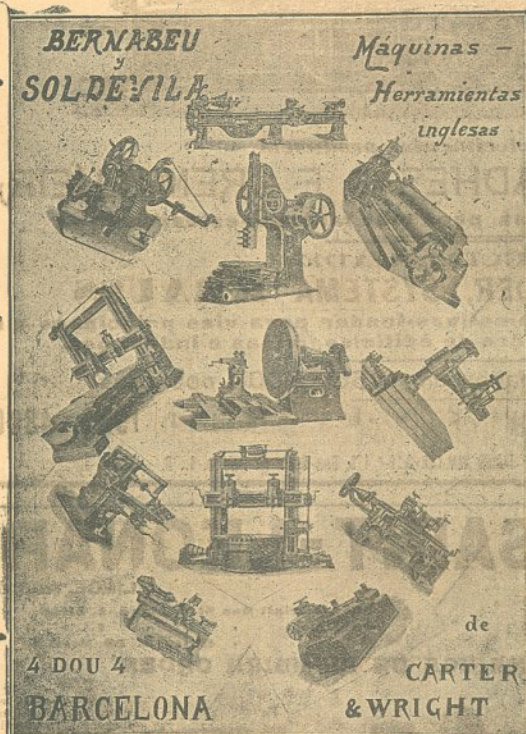
VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a colleccão de linhas, campainhas electricas, para-raios, despertadores contra ladrões e incendios, os mais apparelhos electricos que se vendem em se algum tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4-BARCELONA

CASA EM MANCHESTER--CHATAM STREET



Telegrammas Berrabeu - Barcelona
Lehmann - Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CARTER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindros
e outras machinas e ferramentas

E. LEHMANN, Manchester

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

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

Machinas agricolas e para fabri-
cas de farinhas - Locomoveis, etc.

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para
furar, esmerilar, etc.

Locomotivas,
Material de via
Vagonetes

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

FIELDING & PLATT - Gloucester

MOTORES A GAZ "OTTO" horisontaes, de 1 a 200 cavallos

Verticaes de 4 cylindros, de 300 cavallos para cima

Os mais solidos - Os de melhor construção - Os mais economicos
Innumeras referencias

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro

Os mais completos - Os mais praticos - Os de maior rendimento

MACHINAS HYDRAULICAS

Systema Tweddell, para officinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO

O unico que funciona com regularidade e economia

DYNAMOS-ELECTROMETROS-ALTERNADORES, ETC.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCRIVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes
inglezes, allemães e outros



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO
DE
FIGADOS
DE
BACALHAU

Arriaga
Para
uso
medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO

DO

Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

100, Rua de S. Julião, 2.
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva
Rua dos Mercadores, 66, 1.^o

Fôra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portuguesa Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.^a

Unica premiada com os maiores premios nas
Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinan.)

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

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

Vinho de hemoglobina—composto organico azotado
ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimila-
vel e eficaz, não constipando o ventre, etc.

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

Director tecnico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

Diploma de Merito na EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—RUCIO 60 a 63 — LISBOA

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portuguesa HYGIENE

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

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTACIO — Praça de S. Pedro, 61

LISBOA

Freios Westinghouse

Para Caminhos de Ferro a Vapor Para Caminhos de Ferro Electricos

Bombas | de acção directa, de aspiração de vapor, de ar,
de vacuo e de agua, para todas as applicações

Ar Comprimido

Machinas ferramentas operadoras para todas as industrias

Société Anonyme Westinghouse

Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPAHNA
Calle Atocha, 32, Madrid.

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

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric and Manufacturing Co., Pittsburgh.
Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh.
Westinghouse Machine Co., Pittsburgh.
Westinghouse Brake Co., Limited, London.

The British Westinghouse Electric and Manufacturing Co.,
Limited, London.
Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.
Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburg.

Capital total 500,000,000 francos.

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO J. LINO

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

— — — — —

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

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

Telegrammas a **JOTALINO-LISBOA**