



Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

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

Telephone, 27
 End. telegraphico — **CMIFERRO**

14º do 16.º anno

16 de Julho de 1903

Numero 374

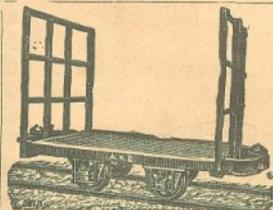
C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO — RUA AUGUSTA, 70 2.º — Lisboa

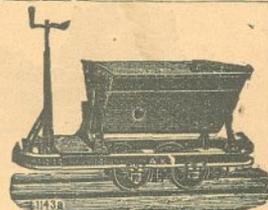
Metaes em bruto e em obra. — Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcções. — Chapas galvanizadas, lisas e onduladas. — Tubos e arame de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro. — Locomotivas, carruagens, vagon, tenders etc., etc.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

Endereço telegraphico — MAHONY — Lisboa

Numero telefonico 586



FABRICA
 DE
CAMINHOS DE FERRO
 PORTATEIS E FIXOS



MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.

ARTHUR KOPPEL

BERLIM — C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.ª

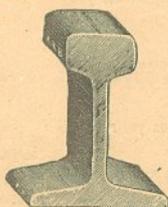
156, R. do Poço dos Negros

LISBOA



SUCCURSAL EM MADRID

Calle de Atocha, 20



Agente para as Colonias

Roberto Pegado

R. dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA



SUCCURSAL EM BILBAO

Gran Via, 34

COMPAGNIE GÉNÉRALE des CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÈGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

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

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

Apparehos para elevadores funioulares

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

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

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

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

PRIX MONTYON

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

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

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA



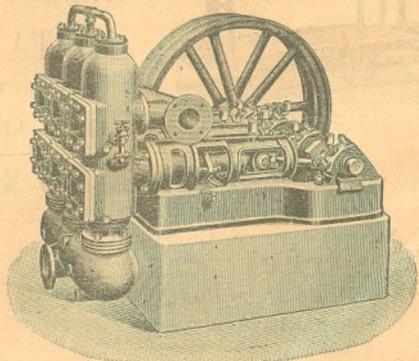
BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS: — BILBAO, GRAN VIA, 34

Direção telegraphica — DUPLEX-BILBAO

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-eçitor
 REDACTOR
J. DE OLIVEIRA SIMÕES
 SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO
 T. do Sacramento ao Carmo, 7

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

TELEPHONE N.º 27
 End. telegraphico Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. H. n.º 4, p. v. — gado vaccum por vagons completos — do Minho e Douro.

SUMMARIO

	Paginas
AUTOMOBILISMO	235
O PROLONGAMENTO DO BARREIRO A CACILHAS — II — por J. Per- nado de Sousa	236
PARTE OFFICIAL — Cartas de lei de 1 de julho — Portarias de 27 e 30 de julho, 1, 2, 6 e 11 d. julho do Ministerio das Obras Publicas	237 a 240
FREIO DE VAGÃO	240
TRACCAO ELECTRICA	240
NOTAS DE VIAGEM — II	241
TREVIAS ITALIANAS	242
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portu- guesa e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	243 a 244
LINHAS PORTUGUEZAS — Companhia Real — Be-guilla — Mosame- des — Lourenço Marques a Swazilandia — Inhambane ao Limpopo — Barreiro a Cacilhas	244
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Inglaterra — Hollanda — Ar- gentina — Australia	244
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração	244
AVISOS DE SERVIÇO	245
ARREMATACOES	245
ANNUNCIOS	245
AGENCIA DO VIJANTE	24
HORARIO DOS COMBOIOS	24
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	250

AUTOMOBILISMO

A celebre e mortifera carreira de velocidades — Paris-Madrid, constituiu um terrivel ensinamento, um funebre e eloquentissimo exemplo. D facilmente se concentranõ novas experiencias d'esta natureza. As companhias e casas constructoras de vehiculos, automoveis tem de endireitar por outro caminho, dixando-se de produzir carros com caixilhos de 1.000 kig. e motores de 100 cavallos vapor d'ndo a velocidade de 140 kilom. por hora, muito superior á dos comborios ordinarios que percorrem linhas ferreas desembaraçadas e seguras.

A velocidade de 80 kilom. por hora é já bastante para satisfazer os mais arrojados, e para quem tiver a aivez das commoções. Esta velocidade pó se conseguir-se com um motor de 30 cav. vap. e esse motor exige um peso muito inferior, alliviando-se portanto o carro.

Esta velocidade mesma é já tão grande, que demanda cuidados especiaes no fogueiro-machinista e um conhecimento perfeito do vehiculo e dos caminhos por onde elle deva passar.

A verdadeira orientação que devem ter os estudos

de aperfeiçoamento d'este interessante engenho moderno é para a economia no consumo, para a garantia de segurança no seu emprego, para a resistencia dos seus orgãos, para a facilidade da sua manobra e até para a sua forma esthetica.

Simultaneamente deverão conseguir as atencões dos constructores para os aperfeiçoamentos das machinas destinadas a arrastar cargas, as galeras-automoveis que tanto pódem contribuir para promover o trafego das vias ferreas constituindo-se uns verdadeiros agentes do vagon sobre carris.

D'este modo o util substituir-se-ha ao agradável.

A imprensa automobilista manifesta estas ideias sem pretender desfazer a triste impressão deixada pelas fatalidades da imprudente carreira Paris-Madrid.

Regista antes a impressão geral de que este genero de sport não tem utilidade e deve ser interdicto.

Os tribunaes vão nesta corrente e applicam multas consideraveis e penas de prisão quando se dá qualquer desastre e se verifica que houve excesso da velocidade regulamentar.

O advogado Rodanet nos tribunaes de Paris aconselha paternalmente os automobilistas dizendo lhes:

«Somos de opinião que os automobilistas não devem excitar contra si a opinião publica; não devem esquecer-se de que constituem uma minoria no seio da população.»

As carreiras de velocidade terão por consequencia fazer condemnar innocentes turistas e, sob este ponto de vista, devem considerar-se como obstaculos ao livre desenvolvimento do automobilismo.»

Aos fogueiros imprudentes que se julgam com o direito de atropelar toda a gente pelo facto de haverem feito soar a trompa, vão já cham'ndo em França em vez de fogueiros, foguetos, *chauffards*.

Os regulamentos apertam-se por todos os lados havendo só excepção na Inglaterra que não restringe nem a circulação nem a velocidade, mas que exige, como ella sabe exigir, a responsabilidade de todos os desastres ao proprietario do vehiculo. E' muito pratico. Corra corra quizer e por onde quizer mas responda pelos damnos que causar!

Vê se portanto que veio uma sensata reacção contra o abuso das hyper-velocidades em beneficio de ideias mais praticas e uteis.

Em Londres realizou-se uma exposição organizada pela casa *Thornycroft*, de vehiculos de tracção construidos por ordem do governo belga para serviço no Estado Livre do Congo. Tem machinas de 45 cav. vap. e pódem rebocar 3 carros.

Em Berlim executaram-se recentemente experiencias com um tractor do tenente Troast no campo de manobras de Tempelhof, em terreno molle e areento, que arrastou 13 toneladas de carga util.

Em Nuremberg funciona já um serviço de omnibus entre esta cidade e Heroldsbey.

No serviço d'incendios estão se a empregar automoveis electricos que transportam 8 homens, angmueiras, escadas e que percorrem rampas asperas com a velocidade de 20 kilom. por hora.

As manutenções militares de Budapest, Gratz, Praga, Cracovia, Przemyls receberam recentemente automoveis de transporte de generos ás guarnições, depois de cuidadosas experiencias em que se verificou a economia que havia sobre a tracção animal.

Em Portugal vae fazer-se o mesmo. Ha baterias de sitio que são engatadas a vehiculos automoveis. As secções de parque de sitio que vamos adquirir para o campo entricheirado de Lisboa, são rebocadas por autotractores.

Estão se empregando em serviços agricolas os automoveis e até apparece já nos jornaes da especialidade a narrativa d'uma auto-fortaleza, especie de couraçado ou monitor terrestre ambulante, que consiste num forte blindado assente sobre rodas, que pôde transportar 50 homens armados.

Sem nos determos sobre as applicações estravagantes que queiram dar-se a estas engenhosas machinas, pôde accentuar-se que ha muito a fazer ainda no que respeita aos vehiculos commerciaes, quer sejam galeras, ou tractores, para transporte de mercadorias, quer sejam omnibus para transporte de passageiros.

Seguramente o que se fizer neste sentido, para modestas velocidades de 20 a 30 kilom. por hora, terá muito maior utilidade na civilização, no desenvolvimento das relações, da riqueza e das commodidades dos povos, do que o augmento na velocidade d'estes carros vertiginosos que cortam o espaço e se despedaçam como uma granada d'artilheria e que são tão perigosos para o publico como as balas.

O. S.

O prolongamento do Barreiro a Cacilhas

II

Tão importante e complexo é o projecto d'este prolongamento (que acaba de ser superiormente approved e que mereceu um justo louvor official) que importa dar conta de algumas das suas mais notaveis disposições.

O traçado adoptado e cuja justificação apresentei sumariamente no artigo anterior, exige duas pontes importantes nos esteiros de Coina e do Seixal, ligadas por um dique ou aterro sobre terrenos cobertos pela praia-mar. As bacias dos esteiros que ficam a montante da linha projectada são, pela sua grande area, dois enormes reservatorios que na praia-mar recebem consideravel volume de aguas. Em ambos ha navegação de valor, indo buscar nelles commodo ancoradouro os navios empregados na pesca do bacalhau.

O estudo da vazão das pontes exigia pois particular cuidado. Faltavam porém os necessarios estudos theoreticos, o que obrigou o distincto engenheiro, auctor do projecto, a laboriosas e difficeis investigações, em que revelou profundos e pouco vulgares conhecimentos mathematicos.

O problema, cuja resolução se lhe impunha, foi por elle muito bem formulado nos termos seguintes:

«Conhecido o regimen das marés numa parte qualquer da costa ou de um rio sujeito a marés, determinar o regimen d'estas em um reservatorio de secção horizontal constante, ou variavel, em communicação permanente com o mar ou com o rio por meio de um ori-

ficio sempre afogado e de fórma e dimensões conhecidas, e constituindo descarregador incompleto, isto é, descarregador com a soleira abaixo do nivel das mais baixas marés.

A resolução do problema conduz a equações d'differencias, cuja integração não foi possível sem determinadas simplificações e ainda assim conduziria a formulas complicadissimas, o que levou o auctor do projecto á adopção de um methodo pratico, pelo qual se obtêm resultados approximados. Ao reservatorio de secção variavel, communicando por abertura variavel com o mar, applicam-se as formulas correspondentes ao de secção e abertura constantes, tomando-se para secção constante a que corresponde ao centro de gravidade do volume das aguas trazidas pela maré, o que dá para a redução da amplitude da maré dentro do reservatorio e para a velocidade maxima valores maiores que os que realmente atingirão.

Convém notar que no esteiro do Seixal a superficie coberta pelas marés varia entre 767.800^{m²} e 5.401.400, elevando-se o volume maximo das aguas a 11.727.100^{m³}

No esteiro de Coina os numeros correspondentes áquelles são, respectivamente: 1.055.100 e 6.999.300^{m²} e 13.671.800^{m³}

A cada uma das duas pontes foi dada a extensão de 9^m, representada por 4 vãos de 20^m e 1 de 10^m. Da vazão correspondente resulta que a maxima velocidade, que nunca será atingida, é de 1^m,65 e 1^m,51, que a maxima differença do nivel do interior para o exterior do reservatorio será 0^m,38 e 0^m,32 e a redução da amplitude da maré quasi imperceptivel, attingindo poucos millimetros.

O fluxo e refluxo das aguas, em tão vastos reservatorios, representa consideravel energia mechanica. O seu aproveitamento constitue um interessante problema tecnico e economico, naturalmente ligado com o estudo de uma obra executada com destino diverso, mas que pôde cumulativamente permitil-o. Havendo que construir diques e pontes para a passagem do caminho de ferro, o seu aproveitamento para aquelle fim pouco agrava o seu custo.

3.400 cavallos vapor: tal é a energia calculada por Costa Serrão e que julga poder ser aproveitada mediante o emprego de turbinas de eixo vertical, collocadas em numerosas aberturas do dique e empregadas em mover dynamos conjugados com accumuladores.

O valor d'essa energia corresponde a uma receita bruta de 340:000:000 annuaes e a uma receita liquida estimada em 225:000:000.

A previsão do aproveitamento de tal riqueza impunha-se pois, embora não haja de ter realização immediata essa utilização da força das marés. Empreender com um fim exclusivo as obras dispendiosas que demandasse, seria porventura temeridade ruinosa. Tel a em conta no projecto do caminho de ferro, sem com isso avolumar sensivelmente a despesa, o mesmo é que obedecer ao prudente criterio de largueza de vistas na concepção de um projecto para o adaptar a futuros empreendimentos.

Convém notar que a obra delineada se presta a uma applicação complementar, inversa da primeira e não menos importante: o aproveitamento de terrenos cobertos pela maré. Desde que na ponte haja os convenientes bateis-portas, pôde a parte coberta pelas aguas ficar limitada aos necessarios canaes de navegação, conquistando-se muitos centos de hectares de terreno fertilissimo e facil de adoçar para ser reduzido á cultura.

O dique, sobre o qual assenta a linha ferrea, é constituido por aterro de talude, revestido com a largura de 15^m no coroamento afim de comportar, além das duas

vias que de futuro serão necessarias, até o Pinhal Novo pelo menos, um caminho de serventia entre o Barreiro e o Seixal.

O projecto das pontes é particularmente interessante, já pela condição de permitirem o aproveitamento da força das marés, já pelo systema de fundações, já finalmente pela disposição dos tramos moveis. São, como disse, eguaes. Cada uma d'ellas é constituída por 4 tramos fixos de 20^m de vão e 1 tramo movel de 10^m, que o conselho superior de obras publicas entende que deve ser elevado a 12^m á custa dos outros.

Um ensoleiramento geral, constituído por caixões de fundação pelo ar comprimido, será construído por tres troços, um de 70^m e dois de 25^m, para reduzir o custo da ensecadeira.

Cada soleira méde 120^m de comprimento, 19^m de largura e 3^m,4 d'espessura, da qual correspondem 10^m,8 á camara de trabalho, 1^m ao enchimento entre vigotas do tecto do caixão e 0^m,60 ao arrasamento da soleira.

O caixão fica cravado não menos de 1^m,07 no fundo de cascalho ou areia. O arrasamento das soleiras fica á cota de -6^m,10 na ponte de Coima e -4^m,20 na do Seixal.

A soleira constitue pois uma obra de cimento armado que distribue a pressão. O accrescimento de pressão sobre o fundo é apenas de 0^{kg},400 por centimetro quadrado.

Apesar, pois, de haver no esteiro de Coima, (como demonstram as dragagens) uma camada de areia e cascalheira de 4^m,49, sobre outra de lóio compacto de 9^m,52, abaixo do qual se encontra a areia, as obras projectadas ficam em excellentes condições e o ensoleiramento geral assegura a invariabilidade de posição dos apoios do tableiro metallico. Nos pilares e encontros ficam os rebaixos necessarios para a collocação de bateis portas, quando se pretenda tirar da obra os effectos complementares a que alludimos.

Á soleira é protegida por enrocamentos contra a corrosão do fundo pela corrente. Os tableiros são indepedentes para cada via.

O tramo movel é um tramo rolante, que é elevado e corrido por meio da agua sobre pressão, graças a um elevador hydraulico e uma cadeia-Galle sem fim, movida por um cabrestante hydraulico. A mesma estação productora da agua sob pressão serve para a manobra das duas pontes, e abrange o respectivo accumulador. Entre as duas pontes fica, além d'essa instalação, a estação do Seixal, terminus do tramway electrico de Azeitão-Cezimbra, servida por uma avenida de accesso de 10^m de largo.

Os tramos moveis das pontes estarão habitualmente fechados e sómente estarão abertos em determinadas horas proximo da baixa-mar ou da praia-mar, havendo a signalização conveniente e os enclavamentos dos aparelhos de manobra e dos signaes, por forma que se garanta a absoluta segurança da circulação dos comboios.

Não comportam as porporções de um artigo da *Gazeta* mais larga descripção do projecto, verdadeiramente notavel, d'estas pontes, no qual do instincto engenheiro que o elaborou revelou não vulgar proficiencia e cuidadoso estudo, projectando viva luz sobre um problema hydraulico que ainda não recebera solução cabal. O resultado aproximado do calculo de vão e de chegado, após arduas investigações, tem incontestavel originalidade e representa valioso instrumento para a solução de problemas analogos.

Resta analysar num ultimo artigo as disposições principaes da estação-terminus em Cacilhas.

J. FERNANDO DE SOUSA.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber á todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' autorizado o Governo a adeantar annualmente, inscrevendo se no orçamento dos Caminhos de Ferro do Estado, e para ser pago pelo fundo especial dos mesmos caminhos de ferro á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego e até o limite de 10:500.000 réis, a quantia necessaria para com o rendimento liquido do encargo de exploração do Caminho de Ferro de Coimbra a Arganil perfazer a importancia de 24:833.375 réis, valor da annuidade necessaria para juro de 5 por cento e amortização em vinte e cinco annos de um emprestimo de 350:000.000 réis, em obrigações a emitir pela referida companhia.

§ 1.º A liquidação e a entrega das quantias que houverem de ser adelantadas, até o limite de 3 por cento do capital fixado, nos termos d'este artigo, serão feitas semestralmente.

§ 2.º Para os effectos d'este artigo o encargo kilometrico da exploração será sempre computado em 500.000 réis.

Art. 2.º O uso da autorização conferida pelo artigo antecedente fica dependente da homologação do Tribunal do Commercio de Lisboa de qualque contracto de exploração da linha ferrea de Coimbra a Arganil, no todo ou em parte, e bem assim da homologação do accordo com os creadores da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, em virtude do qual deixa de ser lhe applicavel o regime da lei de 9 de novembro de 1893 sobre o qual se encontra actualmente a referida companhia.

Art. 3.º Logo que o rendimento da linha, liquido das despesas de exploração exceda a annuidade de que trata o artigo 1.º, começará o Estado a ser reembolsado de quaesquer sommas que tenha adelantado, accrescidas do respectivo juro, á razão de 5 por cento ao anno, entrando para este fim no rateio a que houver de se proceder com os restantes creadores, nos termos do accordo homologado pelo Tribunal do Commercio, em harmonia com o disposto no artigo antecedente.

Art. 4.º Por parte da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, outorgará, nos contractos a celebrar em virtude da presente lei, o conselho fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º da lei de 9 de novembro de 1893, ficando o mesmo conselho auctorizado a proceder desde já á emissão das obrigações a que se refere o artigo 1.º

Art. 5.º Fica o Governo auctorizado a modificar as condições do alvará de concessão do caminho de ferro de Coimbra a Arganil no que fór necessario para se ultimar a construção do referido caminho de ferro até este ultimo ponto, e assegurar a sua exploração nos termos d'esta lei.

Mandamos, portanto, a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contem.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 1 de julho de 1903.—EL-REI (com rubrica e guarda.)—Antonio Teixeira de Sousa—Conde de Paçô-Vieira.

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber á todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' auctorizado o Governo:

1.º A mandar applicar dos recursos successivamente obtidos pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado sem prejuizo da autorização conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, nem da execução das obras complementares das linhas em exploração e da aquisição do material circulante necessario até a quantia de 7.000.000.000 réis, á construção por troços successivos das seguintes linhas complementares e tributarias das do Estado, classificadas por decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902:

- a) Lanço da linha de Evora, comprehendido entre Estremoz e Villa Viçosa;
- b) Linha da Regua a Chaves e á fronteira;
- c) Linha do Sado. Setubal a Garvão e seu ramal de Alvelado a Sines;
- d) Linha do Pochino a Miranda;
- e) Linha de Ponte de Sôr;

- f) Primeiro troço da linha do Tamega, compreendido entre a Livração e proximidades de Cavez;
 g) Linha do Guadiana;
 h) Linha da Regoa a Villa Franca das Naves;
 i) Linha da circunvalação do Porto do kilometro 2 1/2 da linha do Minho a Leixões;
 j) Linha do baixo Alemejo.

2.º A contractar com a Associação Commercial do Porto a construção do prolongamento até Leixões do ramal do Caminho de Ferro de Campanhã á alfandega, nas condições prescritas nas bases annexas á lei de 29 de agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não for essa construção levada a effeito no prazo nellas fixado.

3.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos do fundo especial de caminhos de ferro, até a quantia de réis 500:000:000 á construção dos lanços de estrada de acesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, cuja falta mais sensivel se torne, e de extensão não superior a 10 kilometros, contadas das mesmas estações, consideradas obras complementares d'estas, devendo a escolha dos lanços a construir ser precedida de proposta fundamentada do conselho de administração dos mesmos caminhos de ferro e a construção ser realizada nas condições da maxima economia, compatíveis com os indispensaveis requisitos technicos.

§ unico Constituirão receita do fundo especial de caminhos de ferro os augmentos dos impostos de transito e respectivo adicional e do sello nas linhas do sul e sueste, em relação á quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle re lativa.

Art. 2.º O Governo dará annualmente conta ás Côrtes do uso que fizer d'esta auctorização.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 1 de julho de 1903.—EL-REI, com rubrica e guarda.—Antonio Teixeira de Sousa—Conde de Paçõ-Vieira.

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um projecto apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de remodelação das tarifas geral de despesas accessorias, internas de pequena velocidade n.ºs 1 a 13 e internas de grande velocidade n.ºs 1 e 8: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho de Tarifas, datado de 21 de abril ultimo, approvar as referidas tarifas com as seguintes alterações:

1.º Deverá ser eliminada a menção dos auctentes da fiscalização do Governo no § unico do artigo 15.º da tarifa geral.

2.º O artigo 16.º da mesma tarifa deverá ser substituido pelo seguinte:

«A companhia poderá em casos extraordinarios de festejos, etc., diminuir o preço dos bilhetes entre determinadas estações conceder bilhetes de ida e volta e estabelecer combatos especies, dando de tudo previamente conhecimento ao Governo.

3.º Substituirá o § unico do artigo 29.º da mesma tarifa pelo seguinte:

«E' prohibido levar cães nas carruagens de passageiros; entretanto a companhia poderá admitir em compartimentos especies os passageiros que não quizeram separar-se dos seus cães, contanto que os levem acamados».

4.º O artigo 109.º da mesma tarifa será substituido pelo seguinte:

«Nos logares mais publicos das estações estarão constantemente affixados cartazes indicando o objecto de cada uma das tarifas em vigor devidamente approvadas pelo Governo e que estas se encontrem nas estações á disposição do publico para consultar e venda».

5.º A condição 2.º do artigo 12.º da tarifa de despesas accessorias será substituida pela seguinte:

«Quando houver repesagens na estação de destino, seja qual for o resultado da operação, quer ella seja feita a pedido dos consignatarios, quer por vontade da companhia, as taxas de transportes que foram ajustadas previamente, ao realizar-se o despacho, não serão alteradas, quer para mais quer para menos, na occasião da entrega da remessa repesada».

6.º Na condição 6.º da tarifa n.º 5 de pequena velocidade acrescentar-se-ha no primeiro periodo, em seguida ás palavras: «serviço de material e tracção», o seguinte: «e approvados pela fiscalização do Governo».

Paço, em 18 de junho de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 7 de fevereiro ultimo, de ampliação nas installações e linhas da estação de Coimbra cidade, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar o referido projecto, e bem assim auctorizar a cedencia á mencionada companhia de duas parcelas de terreno, pertencentes ao Estado, medindo a area de 162 metros quadrados, necessarias para a citada ampliação, em harmonia com o disposto no artigo 35.º do contracto de 3 de agosto de 1878, para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Alta e ramal de Coimbra

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 27 de junho de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 9 de maio ultimo, de ampliação da estação de Villa Nova de Gaia, na linha ferrea do Norte, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 18 do corrente, approvar o referido projecto.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 27 de junho de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de João Lopes da Cruz, concessionario da construção e exploração do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança, no qual declarando ter contractado com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro o trespassado da concessão que lhe foi feita pelo contracto de 24 de outubro de 1902, com todos os direitos e obrigações constantes d'este contracto, pede seja auctorizado a fazer esse trespassado: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 28 de maio findo, auctorizar o alludido trespassado, nos termos requeridos, devendo o respectivo contracto, de pois de reduzido a escriptura, ser submettido á approvação do Governo

Paço, em 30 de junho de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Repartição do Commercio

Sua Magestade El-Rei, attendendo ao requerimento em que a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro pede auctorização para emitir vinte e tres mil obrigações de 90:000 réis cada uma, cujo producto destina á construção da linha ferrea de Mirandella a Bragança;

Visto o disposto em os n.ºs 1.º e 2.º do artigo 19.º da carta de lei de 3 de abril de 1896 e no artigo 7.º e seus paragrafos do regulamento approved por decreto de 27 de agosto do mesmo anno;

Attendendo a que do § unico do artigo 11.º dos estatutos da companhia, approvados por alvará de 27 de junho de 1903, consta que a assembléa geral auctorizou a referida emissão:

Ha por bem auctorizar a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a crear e emitir vinte e tres mil obrigações de 90:000 réis cada uma, vencendo o juro de 4 1/2 por cento, pago semestralmente, em 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno; e sendo a amortização feita em noventa e nove annos, ao par por sorteio ou compra no mercado, podendo antecipal-a. Esta auctorização e dada com as seguintes condições:

1.º Que d'esta emissão nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza ou especie, resultará para o Estado;

2.º A referida emissão só poderá realizar-se depois de cumpridas as disposições do artigo 11.º do regulamento de 27 de agosto de 1896;

3.º Nos termos da carta de lei de 29 de julho de 1899, a companhia ficará obrigada a pagar o imposto de rendimento de todas as obrigações que crear e emitir, devendo no texto de cada titulo ser inscripta a declaração de que os juros e os coupons ficam sujeitos, em qualquer hypothese, ao pagamento do imposto de rendimento.

Paço, em 2 de julho de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Sua Magestade El-Rei a quem foi presente o projecto e orçamento com data de 31 de dezembro do anno findo, do segundo e terceiro lanços do prolongamento da linha do Sul, do Barreiro a Cailhas:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 4 de junho ultimo approvar o referido projecto e orçamento nos termos indicados naquelle parecer.

Outro sim determina o mesmo Augusto Senhor:

1.º — Que se proceda sem perda de tempo ás sondagens geológicas indispensáveis para a segura verificação das condições de construção das diversas obras projectadas;

2.º — Que se preparem desde já os programas e caderno de encargos do concurso para uma empreitada geral das obras indispensáveis para o estabelecimento em Cacilhas do serviço de grande e pequena velocidade, reservando-se para a administração o assentamento de linhas e construção de edificios e tendo-se em conta as seguintes prescrições:

a) o prazo da construção deverá ser de quatro annos, devendo-se porém, fixar, o mais curto prazo possível para a execução do 2.º lanço, em condições de se poder transferir para o extremo d'esse lanço logo que esteja concluido o embarque e desembarque provisorio de passageiros, bagagens e recovagens.

b) o pagamento será dividido por seis annos, abonando-se o juro de cinco por cento da importancia de trabalhos feita em algum dos annos cujo pagamento não caiba na respectiva annuidade;

c) deverá ser elevado a 12 metros o comprimento dos tramos moveis nas pontes de Coima e do Seixal, reduzindo-se proporcionalmente os tramos fixos;

d) adicionar-se-ha aos trabalhos orçados o custo da 2.ª parte movel junto da estação de Cacilhas e da modificação do limite sul do terrapleno da mesma estação para se assegurar o estabelecimento, em boas condições, e a serventia maritima dos armazens ali projectados, em harmonia com a proposta do Conselho d'Administração dos caminhos de ferro do Estado e com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

e) deverá contar-se na entrada da doca da Cova da Piedade com a caldeira d'eclusa para assegurar a navegação permanente;

f) dever-se-ha prever a hypothese de ser construido desde já mais um lanço do muro de caes aco-tavel a navios na face Leste do terrapleno da estação de Cacilhas, conforme a necessidade prevista pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

g) no caderno d'encargos, além das prescrições usuas destinadas a assegurar a perfeita execução dos trabalhos, ter-se-hão especialmente em conta as precauções recommendadas no referido parecer.

Paço em 11 de julho de 1903. — *Conde de Paçõ-Vieira.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor. — O decreto de 27 de fevereiro de 1902 prescreveu uma forma facil e sufficientemente exacta de serem liquidados os impostos de transitio e selão nos Caminhos de Ferro do Estado pela applicação de determinadas percentagens ao rendimento bruto total no trafego arrecadado em cada mez, dispensando assim a laboriosa liquidação directa que se fazia antes.

O mesmo processo, tendo por base o rendimento liquidado que não differê sensivelmente do arrecadado, conduzirá a eguaes resultados, introduzindo nova simplificação no serviço de contabilidade e thesouraria.

Torna-se com effeito util na contagem e escripturação no livro caixa, das receitas enviadas pelas estações á thesouraria a destrança immediata das que proveem do serviço interno ou do serviço combinado.

Pódem ser totas englobadas num só deposito até que as liquidações respectivas se façam, o que hoje será impossivel, porque a receita arrecadada é a base actual de liquidação dos impostos e por isso a do serviço combinado é escripturada e depositada á parte e só se considera como arrecadado o partcipe das linhas do Estado quando é liquidado e transferido para o deposito de receitas proprias.

Espero pois que merecerá a approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 1 de julho de 1903. — *Conde de Paçõ-Vieira.*

Atendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A liquidação mensal e escripturação do rendimento dos impostos de transitio e adicional de 6 por cento e do selão nos Caminhos de Ferro do Estado será feita pela applicação das percentagens fixadas no artigo 1.º do decreto de 27 de fevereiro de 1902 ao rendimento bruto total do trafego, liquidado em relação a cada mez.

Art. 2.º O excesso do producto annual dos impostos nas linhas do Sul e Sueste, em relação á quantia de 69:750\$143 reis, será incorporado no fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no § unico do artigo 1.º da carta de lei d'esta data e nos termos dos artigos 46.º e 47.º do regulamento de 2 de novembro de 1899, approvado por decreto da mesma data.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 1 de julho de 1903. — *REL.—Antonio Teixeira de Sousa—Conde de Paçõ-Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de 30 de abril do corrente anno do prolongamento do ramal de Setubal á margem do Sado:

Considerando que a construção do referido prolongamento, com estação terminal e ponte caes, foi auctorizada pela carta de lei de 29 de março de 1883, e que a mesma construção foi incluída na auctorização conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899;

Considerando que a alinea c) do n.º 1.º da carta de lei de 1 de corrente, que auctoriza a construção de varias linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado, tornou Setubal ponto obrigado da linha do Sado, pelo que ficou o ramal fazendo parte integrante da mesma linha e o seu prolongamento até a margem do Sado constituindo o seu 1.º lanço a construir;

Considerando que é de summa vantagem para Setubal a conservação da estação actual, fazendo-se sahir d'ella directamente a linha do Sado, para evitar manobras inuteis dos comboios, e construindo, junto da margem e o mais proximo possível da cidade, outra estação de facil accesso, que melhor se preste ás suas relações com o valle do Sado, dotada com as installações exigidas pelo serviço de passageiros e mercadorias;

Considerando quanto interessa ao commercio da cidade a pronta realização d'esse melhoramento, conjugado com a construção, pela Camara Municipal de Setubal, de uma doca para abrigo de pequenas embarcações e de uma ponte-caes no prolongamento do caminho de ferro, auctorizada pela carta de lei de 12 de junho de 1901, artigo 19.º, alinea b), que auctoriza a mesma camara a auxiliar o Estado com um emprestimo de 40:000\$000 de réis, sem juro, para a construção do prolongamento do ramal;

Considerando que entre essas obras devem ser asseguradas as necessarias relações, subordinadas a um plano racional que atenda por egual as conveniencias do serviço da doca e da ponte-caes e as exigencias da estação, sem que por causa d'este fiquem o publico privado do espaço necessario para o trafego commercial;

Considerando que da escolha do local para a doca livremente feita pela Camara Municipal de Setubal resulta a possibilidade de se aproveitar com vantagem o revestimento do terrapleno interior para amparo do aterro da estação e suas dependencias, convidando ao Estado aproveitar essa facilidade sem prejuizo dos interesses do municipio;

Considerando que a Camara Municipal de Setubal, no uso da auctorização conferida pela citada carta de lei, deliberou em sessão de 12 de fevereiro de 1902, participar ao Governo que estava pronta a dar o auxilio de 40:000\$000 de réis para a construção do prolongamento do caminho de ferro até a margem do Sado e que o Governo accitou essa proposta a 24 de janeiro do corrente anno;

Considerando quanto importa attender, no projecto definitivo da parte da linha do Sado comprehendida entre a estação actual e a margem do rio, além das considerações supra indicadas, as multipas sujeições impostas pelo atravessamento de uma parte da cidade;

Visto o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 18 de junho ultimo:

Sua Magestade El-Rei ha por bem approvar o projecto do 1.º lanço da linha do Sado, com data de 30 de abril do corrente anno constituído pelo prolongamento até a margem do Sado, a parte comprehendida entre os perfis o 12, e ordenar que se proceda immediatamente á sua construção em harmonia com o respectivo orçamento, deixando-se, nas melhores condições que possível for, a passagem da estrada districtal n.º 136.

Outrosim ordena o mesmo Augusto Senhor:

1.º Que se estude sem demora, entre o referido perfil 12 e a margem do Sado, uma variante que, sem affastar a nova estação da cidade, nem peorar as condições do transitio publico na parte atravessada pelo traçado, facilite, quanto ser possa, o livre accesso da mesma estação;

2.º Que se estude igualmente a melhor disposição da estação marginal para serviço de passageiros e mercadorias, attendendo ás suas relações com a ponte caes e com a doca projectadas, por forma que se deixe livre o maximo espaço possível para o trafego commercial;

3.º Que entre a Administração dos Caminhos de ferro do Estado e a Camara Municipal de Setubal se acordem os termos em que deverão ser construidos o terrapleno interior da doca e o seu revestimento, de modo que seja da responsabilidade do Estado o custo do aterro indispensavel para a plataforma da linha ferrea e sua estação, e da Camara Municipal o revestimento do terrapleno interior da doca e do aterro contiguo para conquista de terrenos

que lhe ficarão pertencendo, e bem assim a forma e prazos de entrega do auxilio de 40:000:000 réis, autorizado pelo artigo 19.º, alinea b), da carta de lei de 12 de junho de 1901.

Paço, em 6 de julho de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Por absoluta falta de espaço deixamos de publicar neste numero os novos estatutos da Companhia Nacional de caminhos de ferro, o que faremos no proximo numero.

FREIO DE VACUO

Temo-nos referido neste jornal aos excellentes freios construidos por *The Vacuum Brake Company Limited*, de Londres, que tão larga applicação vão tendo no material circulante dos caminhos de ferro e tremvias. Parece interessante traduzir do relatório do tenente coronel H. A. Yorke, inspector principal dos caminhos de ferro inglezes, encarregado de fazer uma visita ás linhas da America do Norte, a parte em que esta conceituada autoridade technica se refere aos freios de vacuo.

Este relatório foi publicado recentemente em Londres pelo *Board of Trade* sob o titulo *Report on a visit to America. Setember 19 th to october 31 st 1902 by Lieut-colonel H. A. Yorke, R. E., chief inspecting officier of Railways presented to both Houses of Parliament by command of His Majesty.*

E' dirigido ao *President of the Board of Trade.*

O relatório occupa-se das linhas ferreas a vapor, dos tremvias, linhas urbanas e elevadores e das linhas electricas.

Sobre os engates diz:

A lei do Congresso americano relativa ao emprego dos engates automaticos e freios de ar comprimido em todos os comboios de mercadorias utilizados no commercio dos differentes estados foi posta em vigor no 1.º de agosto de 1900 e o decimo quinto relatório annual da commissão do commercio entre os Estados (*Inter-State commerce commission*) publicado em 1902, constitue um documento muito interessante.

Sobre os freios de ar continuo o mesmo relatório contém algumas criticas severas com respeito ás condições actuaes dos freios de ar comprimido empregados nos vagon de mercadorias do paiz, á falta de instrucção e de disciplina dos empregados dos comboios, bem como á insufficiencia do pessoal encarregado da inspecção e das reparações. Resulta d'aqui que algumas companhias principalmente no Este continuam ainda a empregar freios manuaes para manter os seus comboios nos declives de grande inclinação. Isso concorda inteiramente com o que observei nas linhas da «*Pennsylvania Railroad*», pois que numerosos comboios muito carregados, desciam o declive de *Horse Shoe* só com freios de mão, tendo por consequencia os guarda-freios de correr sobre os tejadilhos dos vagon durante a marcha dos comboios o que constitue uma pratica muito perigosa e uma origem constante de accidentes para o pessoal do movimento.

Uma das razões dadas como desculpa para se não empregarem freios de ar comprimido em rampas parecidas é a de que o machinista poderia, em virtude de ter de apertar e soltar repetidas vezes os freios, esgotar inteiramente o ar dos reservatorios principaes, sendo portanto obrigado a carregá de novo esses reservatorios o que obrigaria a descerrar previamente todos os freios.

D'aqui resultaria o inconveniente de ficar o comboio sem travões durante o tempo necessario para esta ope-

ração, o que podia originar uma velocidade demasiada perigosa, estando o machinista em absoluta impossibilidade de contrapôr um sufficiente esforço retardador.

Para obviar a esta difficuldade tem-se adoptado valvulas que impeçam o esgoto completo do ar comprimido dos cilindros do freio, enquanto o machinista carrega de novo os reservatorios. Estas valvulas de retém mateem uma pressão de cerca de 1 kig. nos cilindros durante o tempo preciso para a recarga dos reservatorios, e são descriptas no relatório citado como um processo destinado a manter mais efficaçmente e mais seguramente a velocidade dos comboios na descida dos declives. Embora, em condições favoraveis, o freio de ar comprimido seja sufficientemente efficaç sem as valvulas de retém auxiliares, o seu emprego constitue todavia uma medida de segurança addicional apreciavel e, quando se trata de declives muito inclinados, uma medida necessaria.

Infelizmente as alavancas de manobra d'estas valvulas estão collocadas sobre os tejadilhos dos vagon, de forma que o seu uso obriga tambem os empregados dos comboios a ir ali.

A lei não tornou obrigatorio o uso do freio de ar em todos os vagon dos comboios de mercadorias. Permite que se não empreguem senão sobre a quantidade de vehiculos necessaria para que fique á disposiçào do machinista uma força de pressão de travamento sufficiente para sustentar o comboio na descida dos declives.

Este emprego parcial do freio de ar é uma causa d'accidentes porque quando actua sómente em alguns vagon do comboio, os outros vagon sem freio, vão, em virtude do balanço ganho, bater contra os enfreados com uma violencia bastante para os esmagar originando-se ás vezes descarrilamentos de muitos vagon.

Do que precede, vê-se que o problema de fazer descer com sufficiente segurança os comboios pesados americanos, por fortes declives, não está ainda inteiramente resolvido.

TRACÇÃO ELECTRICA

Allemanha.—A Allemanha vae proceder a novas experiencias sobre a tracção electrica nas vias ferreas. Executar-se-hão na linha de *Johannisthal-Spindlersfeld* nos arrabaldes de Berlim.

O ministerio dos caminhos de ferro poz á disposiçào da companhia *Union Elektricitats* duas carruagens a 6 eixos munidas de freio de ar comprimido que devem ser transformadas em carruagens automotoras. Serão ainda emprestadas áquella companhia tres carruagens de passageiros para se atrelarem ás automotrices.

A canalizaçào electrica será aerea, estando a fonte em *Oberspreewitz*, que deve fornecer 6.000 voltios em corrente alternativa simples.

Devem durar dois annos as experiencias.

Na estaçào de *Spindlersfeld* haverá linhas de resguardo com 80^m de comprimento para as novas viaturas. Na mesma estaçào deve ser installada uma officina para concertos do material.

Numa das automotoras far-se-hão experiencias sobre o aquecimento pela electricidade.

Todas estas experiencias hão de ser fiscalizadas pelos engenheiros do Estado.

Se as installações e o systema empregado derem bons resultados, o Estado reserva-se o direito de fazer a sua acquisiçào.

As despesas correm por conta da companhia que tem de fazer a instalação electrica, a ligação com a fonte electrica, a construção das officinas, etc.

Está-se transformando a linha de Barcelona a Sans que era de tracção animal e passará a ser por tracção electrica.

Argentina.— Também vaé mudar o systema de tracção que passára a ser electrico o tremvia *Gran Nacional* da republica Argentina.

França.— O conselho geral do departamento francez do Alto Saona outorgou a concessão d'um tremvia electrico de *Fayet St. Gervais* ao pico de *Gauter*, cuja altitude é de 3.840 metros.

A linha sahirá de *Fayet*, passa por *St. Gervais*, *Mo tiron*, *Vosa*, *Bellevue*, *Mont Lachat*, *Les Rognes* e *Tête Rousse* terminando no cume do monte *Gouter*, ao qual chega por uma especie de via em caracol, cavada dentro d'esse monte.

Medirá 18 e meio kilometros.

Foi projectada em cremalheira para exploração pela electricidade.

Hespanha.— Constituiu-se em San Jorge na provincia de Granada, uma companhia para a exploração da queda de agua de la *Lancha de Canes* e para as applicações industriaes ou mechanicas do potencial electrico que ali se ha de produzir.

NOTAS DE VIAGEM

II

De Lisboa até Berlim pouco tem que dizer da viagem que aqui descreveu estas cidades.

Do caminho entre ellas é que algo ha que notar, embora uma parte já esteja descripta e redescrita no nosso jornal — a que se refere ao transito entre a nossa capital e a França.

Triste é dizel-o mas por mais esforços que nós, os portuguezes, façamos (e não fazemos muitos, diga-se a verdade) muito difficil nos será conseguir que o nosso paiz seja alvo da visita dos viajantes do centro da Europa, emquanto, entre este centro e a fronteira portugueza existir o pessimo serviço da linha do Norte de Hespanha.

Quem vem de Lisboa, utilizando o bello rapido que em 5 horas nos põe na Pampilhosa, sente uma certa differença ao tomar o comboio da Beira onde o material é mais modesto, embora cuidadosamente tratado como casa de familia de poucos recursos, mas arruinada. Depois, na linha da Fron eira-Salamanca mantem a mesma impressão, e se alguma falta de conforto sente, é-lhe compensada dor aquella franquia amigavel do pessoal que sabe sorrir para o passageiro como se já o conhecesse de todos os dias.

Chegados a Medina uma surpresa nos espera ou me esperava: a nova estação, cuja inauguração este jornal noticiou, e que é finalmente, um edificio vasto e que bem necessario era para substituir a velha pocilga a que se chamava estação e bulete.

Depois das 2 horas de espera chega o comboio de Madrid e os passageiros precipitam-se para elle. Ahi começam as difficuldades. Não ha logares que cheguem, não ha pessoal que procure arrumar os passageiros; nos compartimentos em que vão uns raros logares disponiveis vão deitadas senhoras que naturalmente um recémvindo não se anima a despertar, nem tem tempo para isso, porque o pessoal começa dando os signaes de partida.

Reclama-se, e tem-se por resposta «que não ha obrigação de arrumar os passageiros, que não ha logares, que não se pôde pôr carruagens e se quiserem fiquem para o outro comboio... que nos faria perder o de França e chegar a Paris 12 horas depois!

Bom conselho!

A par d'isto, numerosos compartimentos trazem chapas de «abonado» viajando nelles commodamente familias de administradores, de directores ou não sei que *personas gratas* da companhia.

Uma familia de 6 pessoas teve, assim, que ir dividida, indo até uma creança separada num compartimento afastado.

Nesta situação, com a addição de solavancos que o carro dá, porque a linha nem para aquella *grande* velocidade, de uns 50 kilometros por hora, está preparada, comprehende-se que sacrificio, que martyrio, é para o passageiro este trajecto de 10 horas até a fronteira franceza.

Chegou a Medina sem fadiga; chega a Hendaya desfeito!

Decididamente aquella travessia só se pôde fazer no *sud express* ou, pelo menos, no vagon de dormir da companhia dos «Grandes Expressos».

De Hendaya em diante respira-se; o material é muito melhor; o espaço mais vasto, ha muitos logares disponiveis; os novos vehiculos de 1.^a e mesmo de 2.^a do Midi são muito confortaveis, e como ha mais comboios rapidos, emquanto que no Norte de Hespanha ha um unico a que dão o pomposo nome de *expresso* (o tal que anda a 50 á hora) em França viaja-se muito mais commodamente.

Apesar do material do Norte de França ainda ser melhor que o do Midi — grandes carruagens de uns 20 metros, todas ligadas por folle — o trajecto de Paris a Colonia não se torna tão commodo porque, no rapido, um bello comboio que faz cerca de 90 kilometros por hora, os solavancos são continuos.

Ha neste comboio tanto no que parte de Paris á 1.^h, 50 da tarde como no das 5 e 20, carruagens directas a Colonia. Mas, em viagem achamos coisas de que não encontramos facil explicação: Esta é uma d'ellas.

Se ao entrar a fronteira allemã, em Herbestal, a alfandega nos faz desalojar, com todos os nossos volumes de mão, permanecer cerca d'uma hora na sala de espera, que vantagem ha em que voltemos para a mesma carruagem, de preferencia a uma outra qualquer da linha allemã?

Em Colonia ha trasbordo e uma demora de hora e meia, entre a chegada do de Paris e a partiida do que segue para o Hannover. Já se vê que o passageiro curioso de vêr, aproveita este tempo para dar um giro pela cidade, que, embora eu já a conhecesse sempre me serviu para entreter o tempo.

Nesse espaço se pôde dar uma vista d'olhos á cathedral, a grandiosa maravilha da architectura gothica allemã, tomar o tremvia electrico que faz a circulação da cidade, e que é percurso muito interessante, ou simplesmente até o jardim zoologico e regresso, o que custa barato — 15 pf. por pessoa.

De Colonia a Hannover são 326 kilometros que se galgam em 5 horas e 46 minutos, o que dá a velocidade, em média, de cerca de 60, mas que em muitas partes chega a 80. Bom serviço e bom material.

Chegado á bella cidade do Hannover uma agradável surpresa me esperava que aqui vou referir, não porque seja nota de viagem, mas porque é interessante sob varios pontos de vista.

A cidade preparava se para uma grandiosa festa; e eu que, tendo-a já visitado e descripto nos numeros 345

é 346 de maio de 1902, tencionava consagrar-lhe apenas umas horas, tive que demorar dois dias para dizer aos leitores o que é a festa dos atiradores da Allemanha. Isto em breves palavras, bem entendido:

As ruas cujos edificios são, já de si, de construção elegantissima e artistica, foram todas adornadas de grinaldas de verdura e flores; em varios pontos elevavam-se palanques, de onde o publico devia ver passar o cortejo.

Era esta a grande festa, e nunca pude imaginar cousa alguma tão brilhante, tão imponente. Nesse prestito tomaram parte todos os clubs d'atiradores da Allemanha, e variadas corporações, desde as compostas de elegantes senhoras da melhor sociedade até a... dos limpa-chaminés.

Grandiosos carros, uns 25, faziam parte do cortejo, acompanhados por peões e cavalleiros vestidos de lúxuos fatos antigos, riquissimos, brilhantes.

O conjunto d'estas variadas equipagens que levaram uma hora a passar, era deslumbrante; a alegria, a ordem por toda a parte se notavam e faziam com que o espectador se sentisse encantado.

E se esse espectador é um portuguez, elle não pôde deixar de lamentar que no nosso paiz se não faça coisa parecida a esta que chamou, num só dia a Hannover o melhor de 200 000 pessoas.

Para terminar, e já que falei nos limpa-chaminés, notarei que, outra surpresa para mim foi ver como elles, na faina quotidiana circulam pelas ruas, de fato preto, chapéu alto, como os nossos janotas, molho de carqueja e de cordas ao hombro... elegantemente montado em bicycleta!

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de junho de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	828:118#254
Prolongamento até Fafe.....	23:381#477
Materiaes em deposito.....	26:233#536
Effeitos depositados e de caução.....	18:390#000
Devedores diversos.....	16:732#518
Exploração. Despesas geraes de 1903...	14:287#039
Gerencia (despesas da séde) de 1903...	1:184#690
Conta de juros de 1903.....	13:549#705
Dividendo de 1903.....	8:022#000
Dinheiro em deposito.....	22:165#630
Caixa.....	3:804#071
	<u>976:790#720</u>
Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000#000
Obrigações.....	535:590#000
Accionistas, seus creditos.....	115#500
Por effeitos depositados e de caução...	18:390#000
Depositos e fianças.....	7:019#540
Contas em liquidação.....	12:494#271
Exploração, receita geral de 1903.....	49:714#396
Dividendos a pagar.....	9:402#000
Juros de obrigações a pagar.....	13:711#500
Retenções geraes.....	11:039#137
Fundo de amortização.....	4:410#000
Fundo de reserva.....	12:000#000
Lucros e perdas.....	2:004#036
	<u>976:790#720</u>

Porto, 12 de julho de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Veloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1903.

O facto mais importante da quinzena é a emissão de 23.000 obrigações da Companhia Nacional de caminhos de ferro, o primeiro negocio de vulto feito no estrangeiro depois da crise de 1891, visto que a emissão foi tomada firme por um syndicato dos Anglo Foreign Banking C., de Londres, Comptoir d'Escompte, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Française (Rouvier), Banque Parisienne, e de Neufilze & Cie, de Paris, além dos principaes estabelecimentos bancarios de Lisboa.

A boa administração actual d'esta companhia e as solidas garantias offerecidas, visto estarem consignados ao pagamento dos encargos as receitas liquidas geraes, e o juro de 4 1/2 p. c. sobre 23.000.000 por kim. que o Estado completa quando o rendimento da linha de Mirandella a Bragança for inferior, são motivos valiosos para assegurarem o exito d'esta importante operação financeira.

Oxalá este facto tenha o condão de subtrahir os negocios portuguezes do Index dos financeiros estrangeiros.

A Companhia da Real fabrica de Fiação de Thomar foi autorizada a emitir 135 contos de réis em accções de 100.000 réis, do tipo de 6 por cento livre de imposto de rendimento.

A companhia possui valiosos bens immobiliarios, duas fabricas importantes cheias de machinismos modernos e com quedas de agua importantes.

Dá uma solida garantia ás obrigações, mas ha de ter difficuldades em collocar rapidamente este papel em virtude da penosa crise que tem atravessado e ainda subsiste na industria algodoeira.

Falla-se menos no emprestimo annunciado com certa philautia e por ventura imprudencia grande do sr. ministro da fazenda. Todos dizem que se mallogrou e até se repete o nome do fecondo banqueiro que produziu o aborto. As finanças publicas arrastam-se por isso pensosamente, o que bem se revela nalgumas medidas do sr. Teixeira de Sousa como séde de metter dinheiro dentro dos cofres.

S. ex.^a parece ter a phobia industrial. Traz agora os indicadores mechanicos da contribuição, entre dentes e vae nomear commissões para vêr se consegue que as industrias agonisantes morram mais depressa para o que realmente muito pouco falta.

Ao mesmo tempo o ministro quer alterar a celebre lei da contabilidade.

Vel-a-hemos substituir com o maior prazer. O espantallo que está só serve para embaraçar e difficultar os serviços.

Tão boa é que origina cousas como esta:

As officinas de instrumentos de precisão fabricam como as das escolas industriaes objectos encomendados pelo publico. Pois bem. A receita proveniente das vendas vae para os cofres do estado como receita eventual; a despesa em salarios e materias primas sahe da dotação orçamental. Portanto officina que trabalhe, fica a breve trecho exhausta, tanto mais depressa quanto mais trabalhar.

É um excellento motivo para não fazer nada. Bella lei propria para portuguezes.

Muito pequeno o movimento na Bolsa na quinzena passada. Inscriptões soffreram uma pequena depreciação de preço devido á abundancia de papel. Os restantes valores do estado sem movimento.

Accções dos Banco de Portugal e Commercial tiveram sempre compradores e devido á falta de papel os preços animaram um pouco e fecharam firmes. Pelo contrario as do Banco Ultramarino e Açores abundaram no mercado, cahiram de preço e fecham ainda com vendedores.

Accções do Gaz tiveram mais alguma procura, subindo alguma cousa. Fecham firmes.

Accções dos Tabacos, acompanhando os preços de Paris, tiveram uma alta importante, mas as transacções não tiveram importancia.

Accções da Companhia de Moçambique e Zambesia conservaram os preços.

Os valores da Companhia Real, muito fracos e ainda com má tendencia.

Em obrigações apenas as das Aguas e Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro tiveram transacções de alguma importancia.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	-
Lisboa: Inscrições de assent. coupon	39,05	39,10	39,10	44	39,05	39,05	39,05	39	39,05	39	39,05	39,05	39,05	39,05
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	-	20 100	-	20 100	20 100	-	20,150	-	48,500	-	20,150	20,150	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	48,500	-	48,500	-	-	48,500	-
» 4 0/0 1890 coupon.....	-	48,400	-	-	-	-	-	-	-	48,700	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	56,400	-	-	-	-	56,500	-	56,500	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.....	-	56,600	56,000	55,500	55,500	-	55,600	-	55,800	-	55,500	56,000	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	112,600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal:	-	-	-	159,000	-	159,150	159,000	159,500	-	159,500	-	159,500	159,500	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,500	-	-
» N. Ultramarino.....	120,000	-	117,500	-	118,000	-	118,200	118,200	-	118,000	118,000	-	117,800	-
» Lisboa & Acores.....	127,000	124,000	-	-	-	124,500	124,000	124,500	124,000	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	148,000	149,500	150,000	149,700	-	151,000	151,000	-	-	-	-	151,000	-	-
» Comp.ª Phosphoros.....	-	-	-	87,000	87,500	-	-	87,300	-	87,500	-	87,600	87,600	-
» Real.....	33,500	33,200	33,000	-	-	-	-	-	-	32,300	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 7/0.....	94,500	94,200	94,000	94,200	-	-	94,000	-	-	94,000	-	-	-	-
» 5 0/0.....	91,300	91,500	93,200	-	-	91,500	-	-	-	91,500	-	-	-	-
» Comp.ª Phosphoros.....	94,000	-	-	91,000	91,000	-	-	-	91,800	-	-	-	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau.....	82,500	82,500	-	82,500	82,500	-	82,500	-	-	82,500	82,800	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau.....	-	40,250	-	40,000	40,000	-	39,200	39,200	39,450	-	39,250	39,300	39,300	-
» C.ª Nacional.....	74,200	75,000	-	74,500	74,500	74,500	-	-	73,300	74,000	74,400	74,100	74,600	-
» Atravez Africa.....	-	99,200	-	-	96,700	-	-	97,000	97,000	-	96,800	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	32,05	32,07	32,15	31,25	31,35	31,30	31,30	31,27	31,27	31,27	-	-	-	-
Ações Companhia Real:	-	-	-	-	-	143	-	141	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.....	37,50	37,50	37,50	39	39	37	-	39	-	37,50	-	-	-	-
» Norte de Hespanha.....	190	191	195	192	195	193	192,50	192	190	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza.....	319	322	323	316	318	315	312	308	308	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	-	-	164	166	165	165	163	156	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau.....	-	-	375	369	369	368,25	368,50	369	369	-	-	-	-	-
» 2.º grau.....	180	-	183,25	179,25	-	179,25	-	-	176	-	-	-	-	-
» C.ª Beira Alta.....	121,50	122	125	123,50	123,50	122	123,50	124	123,75	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.....	-	145	144	-	141	-	-	145	142	141	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.).....	358	358	361	361	361	361,75	362,50	364	362	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	62,62	62,62	62,75	62,75	62,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	-	-	86,50	-	-	86,93	86,93	87	-	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Recitas 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.	Totais	Kilom.	1903	1902	1903	1902
COMPANHIA REAL	4 10 Jun 693	84 286 000	121 624	693	82 109 569	118 484	1 831 621 000	1 713 623 697	117 997 303	-
	11 17 »	83 606 000	120 648	»	82 109 569	118 484	1 915 227 000	1 795 735 266	119 493 734	-
	18 24 »	83 238 000	120 112	»	82 109 569	118 484	1 998 465 000	1 877 842 895	120 622 165	-
	4 10 » 380	11 258 000	29 626	380	10 630 431	27 974	246 522 000	230 555 309	15 966 697	-
	11 17 »	11 128 000	29 284	»	10 630 431	27 974	257 650 000	241 185 734	16 464 266	-
Nova rede garantida.....	18 24 »	9 66 000	25 173	»	10 630 431	27 974	267 216 000	251 816 165	15 399 835	-
	28 3 » 518	36 298 225	70 073	494	24 557 355	49 715	562 878 990	472 415 759	90 463 231	-
	4 10 »	20 913 570	40 373	»	19 104 545	38 712	583 792 560	491 520 304	92 272 256	-
	21 27 Mai 358	24 851 943	69 418	358	24 229 168	67 688	497 098 937	495 699 248	1 399 689	-
	28 3 Jun »	31 168 342	95 442	»	22 455 248	62 724	531 267 277	518 154 496	13 112 781	-
Minho e Douro.....	4 10 »	24 912 385	69 587	»	22 939 944	64 078	556 179 664	541 094 444	15 085 220	-
	28 3 » 253	9 232 015	36 490	253	8 973 109	35 466	156 357 751	143 412 963	12 944 788	-
	4 10 »	6 490 118	25 652	»	6 174 260	24 404	162 847 869	149 587 223	13 260 646	-
	11 17 »	6 102 984	24 122	»	5 660 770	22 374	168 950 853	155 247 993	13 702 860	-
	30 6 Mai 105	1 872 341	17 831	105	1 851 688	17 635	29 104 838	29 104 838	0	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	7 13 »	1 581 798	15 064	»	1 854 493	17 661	30 686 636	28 667 535	2 019 101	-
	14 20 »	1 563 859	14 893	»	1 715 304	16 336	32 250 495	30 382 839	1 867 656	-
	7 13 » 34	1 725 680	50 755	34	1 754 350	51 599	28 926 406	28 299 898	626 508	-
	14 20 »	2 024 810	59 553	»	1 889 805	55 582	30 951 216	30 189 703	761 513	-
	21 27 »	1 628 005	47 882	»	1 654 690	48 785	32 579 221	31 848 893	730 828	-
Guimarães.....	11 15 » 64	4 123 402	64 428	64	5 599 987	87 499	40 926 742	40 548 101	378 641	-
	10 16 Jun 3656 Pa.	2 023 119 Pa.	553 3656 Pa.	2 016 210 Pa.	551 Pa.	47 305 892 Pa.	45 696 638 Pa.	1 609 254	-	
	17 23 »	2 037 701	557	»	2 084 993	570	49 343 594	47 781 631	1 561 963	-
	11 17 Jun 3650	1 769 148	484 3650	»	1 911 168	523	45 818 229	44 757 064	1 061 175	-
	18 24 »	1 842 865	504	»	2 008 362	550	47 661 094	46 765 416	895 678	-
Andaluzes.....	4 10 Jun 1067	398 723	369 1067	»	402 789	377	9 403 074	9 474 759	-	71 685
	11 17 »	341 193	319	»	396 885	371	9 744 268	9 871 144	-	126 876
	18 24 Jun 429	87 619	204 429	»	101 717	237	2 243 977	2 059 409	189 568	-
	25 1 Jul. »	98 792	218	»	98 767	222	2 342 769	2 158 176	184 593	-
	18 24 Jun 180	42 678	237 180	»	35 940	199	1 092 887	949 913	142 974	-
Zafra a Huelva.....	25 1 Jul. »	43 665	248	»	47 205	262	1 136 553	997 119	139 434	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real. — Constituiu-se o conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, conforme as eleições ultimamente realizadas em Lisboa, Paris e Berlim.

O conselho ficou como era, por terem sido reconduzidos todos os seus membros e mantidos nos seus cargos.

Entre outros assumptos tratou o conselho da projectada linha ferrea de via reduzida de Fronteira a Coruche por Ervedal, Aviz, Móra e Couço, linha que está dentro da zona de 40 kilometros, que é reservada á companhia, resolvendo o conselho desistir do direito de opção ou de protesto, desde que a linha parta de Portalegre e não só de Fronteira.

Resolveu tambem que se antecipasse a compra de material circulante, por se achar bastante adeantada a construcção do caminho de ferro de Vendas Novas o qual estará prompto seis mezes antes do que foi calculado, e representar ao governo pedindo auctorização para construir no Setil, a estação de entroncamento da linha de leste com a de Vendas Novas, um grande edificio que sirva as duas linhas destinadas á passagem dos comboios no sentido norte e no sentido sul, em vez de se fazer, como o governo exige, uma estação em cada uma das bifurcações.

Benguella. — O ultimo numero da *Revue Française* informa que proseguem os trabalhos para a construcção do caminho de ferro do Lobito á fronteira do Congo e á Rhodesia, concedida pelo governo portuguez a M. Willians, acrescentando que diversas missões topographicas procedem ao estudo do traçado definitivo, que o reconhecimento de toda a linha (1.450 kilometros) durará de dois a tres annos, mas os trabalhos de infra-structura começaram na primeira secção na extensão de 320 kilometros.

Refere-se esta noticia decerto aos trabalhos do engenheiro portuguez sr. Serrão, que obedeceram á hypothese de ser Benguella a testa da linha. A *Revue Française* diz ainda que estão já no Lobito 1.200 toneladas de carris e que a largura da linha será de 1,™c6, a fim de permittir a ligação d'esta linha com a rede da Africa Austral Ingleza.

Um correspondente acrescenta: Os trabalhos do caminho de ferro de Benguella a Catumbella estavam já bastante adiantados, mas foram suspensos porque o proprietario da fazenda «Cassequel» exige um schilling por cada metro quadrado de terreno baldio por onde tem de passar a linha ferrea, numa extensão de cinco kilometros áquem e além do rio Catumbella, em direcção ao Lobito.

Os representantes da Companhia, não se conformando com tal exigencia, que julgam despropositada, retiraram d'ali todo o pessoal trabalhador, transferindo-o para Benguella, a fim de adeantar o serviço da linha d'aqui ao Monte Saho.

A questão foi entregue aos tribunaes e julgamos que deverá ser decidida com toda a urgencia, porque é de interesse geral.

Mossamedes. — O relatório d'esta companhia diz o seguinte: «Sabeis que o «Trans-African Railway Syndicate Limited», apresentou os planos da linha de Porto Alexandre ao Humba, que foram submettidos á apreciação do governo de sua majestade, mas em virtude de novos accórdos entre o «Trans-African Railway Syndicate Limited» e uma sociedade estrangeira introduziu-se uma modificação, e o «Trans-African Railway

Syndicate Limited», pediu para construir um ramal que partindo do kilometro 200, se dirigisse á fronteira luso-alemã. As diligencias feitas ainda não chegaram ao seu termo, mas apesar das demoras havidas não duvidamos que esta linha se construirá e que os multiplos interesses a ella ligados chegarão a accórdo definitivo, parecendo-nos impossivel que assim não aconteça, porque nenhum porto de mar, digno d'este nome, existe em qualquer ponto da costa desde o Cabo da Boa Esperança até Porto Alexandre e, fatalmente a linha transversal da arteria do Cabo ao Cairo, deve partir de Porto Alexandre.

Lourenço Marques a Swazilandia. — A missão encarregada de elaborar o traçado do novo caminho de ferro de Lourenço Marques á Swazilandia, já iniciou os seus trabalhos.

No Transvaal tambem se iniciaram já os estudos do traçado da nova linha para Lourenço Marques.

Inhambane ao Limpopo. — Sendo governador do districto o sr. Serval Martins, estudou-se um traçado de caminho de ferro para Inharrime, no intuito de trazer com facilidade e economia a Inhambane todos os productos d'essa importante região.

Hoje pensa-se novamente na construcção d'esse caminho de ferro, da maior utilidade para aquelle districto; e ainda num outro, de Inhambane ao Limpopo, onde vae entroncar na linha de Lourenço Marques á Swazilandia.

Barreiro a Cacilhas. — Na secção official publicamos a portaria que aprova o projecto do 2.º e 3.º lanços do prolongamento da linha do Sul, Barreiro a Cacilhas, e manda preparar o programma e caderno de encargos do respectivo concurso. Vão pois ser aquellas linhas dotadas com o mais importante melhoramento de que carecem, tendo decorrido 13 annos desde que por instancias do sr. conselheiro Vargas, então chefe d'exploração, foi mandado elaborar o respectivo projecto, a cuja execução o sr. Conde de Paçô-Vieira vae deixar vinculado o seu nome.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

Abriu á exploração, um novo troço da linha de *Oviedo a Infiesto* e a *Arriendas* na rede das vias ferreas das Asturias. O troço mede 22 kilometros e vae da estação de Villamayor Borner a Soto de Dueñas.

* A companhia dos *ferrocarriles Andaluces* pretende prorogação do convenio que celebrou com os seus credores.

* A companhia do *ferrocarril de Elgoibar a San Sebastian* vae propôr uma concordata aos possuidores das suas obrigações.

* O mappa comparativo das receitas e despesas das linhas ferreas de *Madrid a Zaragoza y Alicante* mostram um augmento na receita liquida de 1902.

	1902	1901
Receita total.....	101.785.861	95.438.220
Despesa	41.333.036	38.230.603
	60.452.825	57.207.626
Encargos	51.567.972	52.179.372
Lucro liquido	8.884.853	5.028.254
Lucro das minas	489.283	499.161
Somma ..	9.374.436	5.527.415
Distribuiu-se ás acções.....	5.964.072	2.982.036

Foi portanto duplicado o dividendo que se dá ás 497.000 acções d'esta companhia.

* Não distribue dividendo a companhia do *ferrocarril de Valadoladilla a Medina de Rio secco*. As suas receitas porém foram maiores do que no anno passado.

* O capital da nova companhia geral de tremvias e vias ferreas vicinaes é de 2 milhões de francos em accções de 500 francos. Em tregaram-se á extincta companhia de *tremvias e ferrocarriles vicinaes de España*, 3.000 accções. A sede da nova companhia é em Bruxellas.

INGLATERRA

A primazia no trafego de passageiros em tremvias pertence actualmente á companhia *London United Tramways* que transportou num só dia 400 000 passageiros.

As 300 carruagens da companhia estiveram todas em serviço e estiveram a trabalhar 600 agentes ordinarios e 400 agentes supra-numerarios.

No percurso de Hampton Court as carruagens partiam com intervallos de 25 segundos. Cada carruagem levava 70 passageiros.

HOLLANDA

Foi aberto ao trafego o troço da linha da sociedade hollandeza de caminhos de ferro entre *Eushede e Ahausla*.

ARGENTINA

No fim do anno corrente deve estar em exploração a nova linha de 184 kilometros que une a capital de *Mendoza* com o departamento de *San Rafael* da via ferrea *Gran Oeste Argentino*.

Actualmente estão construidos e em exploração 140 kilometros, até Guadales.

Atravessa uma região muito rica.

* Foi inaugurada pela empresa do *ferrocarril del Sur* a nova linha de *Bahia Blanca*. Parte de Olavarria.

AUSTRALIA

A linha australiana de *Porto Darwin* a *Adelaide* em construcção deve medir 2 000 milhas inglezas e atravessa regiões inexploradas. Actualmente estão assentes 688 milhas de Adelaide a Obduadata e 46 de Porto Darwin a Pine Breek.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assemblea geral dos accionistas em 20 de junho de 1903

Exercicio de 1902

(Continuação do n.º 373)

Linhas	Receitas		Differença em 1902	
	em 1901	em 1902	a mais	a menos
Lisboa a Villa Franca...	71.533,80	62.063,150	—	9.470,650
Lisboa a Cintra.....	110.203,950	168.113,470	—	11.180,520
Lisboa a Cascaes.....	236.352,772	166.832,230	—	39.520,542
Coimbra á Figueira.....	20.153,010	33.892,430	3.740,550	—
Porto a Aveiro.....	130.360,880	136.038,970	5.691,090	—
Producto das assignaturas		Differença em 1902		
Lisboa a Villa Franca.....	6.360,880	5.391,2130	—	969,6680
Lisboa a Cintra.....	14.102,832	13.728,730	—	433,6010
Lisboa a Cascaes.....	34.877,100	34.890,160	13,060	—
Coimbra á Figueira.....	28,000	27,800	—	200
Porto a Ovar.....	1.090,060	2.550,024	1.460,964	—

O mappa seguinte mostra a variação do numero total de passageiros desde 1894 em toda a rêe geral.

Annos	Numero de passageiros	Differenças em relação ao anno anterior
1894.....	2.904.678	—
1895.....	3.200.004	+ 404.386
1896.....	4.195.009	+ 985.045
1897.....	4.870.500	+ 675.581
1898.....	5.909.034	+ 1.038.441
1899.....	6.044.889	+ 135.855
1900.....	6.206.748	+ 161.859
1901.....	6.605.539	+ 398.791
1902.....	6.257.391	— 348.148

O augmento successivo na receita total de passageiros, no mesmo periodo, foi o seguinte:

Annos	Receita dos passageiros	Augmento sobre o anno anterior
1894.....	1.475.055,462	—
1895.....	1.556.537,196	81.481,734
1896.....	1.631.933,613	77.396,417
1897.....	1.688.512,027	54.578,314
1898.....	1.837.395,078	148.882,151
1899.....	1.932.120,801	94.725,813
1900.....	1.940.232,178	17.111,287
1901.....	1.998.882,078	49.650,800
1902.....	2.043.371,546	44.488,568

Os numeros precedentes não comprehendem os bilhetes de assignatura, nem os de papel, vendidos em transito ou nos apeadouros dos tramways.

Estes bilhetes de papel tiveram um ligeiro augmento. O seu numero subiu de 1.398.996 em 1901 a 1.433.265 em 1902.

A receita média por passageiro subiu de 318 réis em 1901 a 344 réis em 1902 devido naturalmente á diminuição do numero de bilhetes de pequeno preço.

Pelo mesmo motivo a proporção, sobre a totalidade, dos bilhetes de preço reduzido (ida e volta, suburbanos etc.) diminuiu um pouco, sendo apenas de 80,37 % em 1902 contra 84,31 % em 1901.

O numero médio de logares offerecidos em cada comboio que em 1901 foi de 238,2 baixou a 236,7 em 1902. A proporção dos logares occupados aos logares offerecidos (não contando os bilhetes vendidos em transito e as assignaturas) conservou-se sensivelmente a mesma, isto é, de 20,39 % em 1902 contra 20,22 % em 1901.

Bilhetes de banhos do mar. — O producto d'estes bilhetes augmentou sensivelmente em 1902 como indica o mappa seguinte:

Annos	Numero de bilhetes	Producto
1898.....	24.329	89.426,613
1899.....	18.869	71.160,277
1900.....	18.613	75.973,113
1901.....	24.702	89.979,119
1902.....	27.896	97.450,482

O augmento produzido sobre 1901 decompõe-se como segue: 1.920,018 réis para o serviço interno, e 5.550,745 réis para o serviço combinado com as outras Companhias. Pelo que respeita a estas ultimas o augmento foi de 1.889,858 réis com relação a Madrid-Caceres-Portugal e 2.323,532 réis com relação a Madrid-Zaragoza-Alicante.

Bilhetes directos franco-portuguezes. — O mappa seguinte indica o numero de bilhetes directos de França para Portugal e vice-versa em 1901 e 1902.

Proveniencias	Classes	Quantidades		Differença em 1902	
		em 1901	em 1902	a mais	a menos
De França para Portugal	1.ª	888	1.365	477	—
	2.ª	123	124	1	—
	3.ª	71	62	—	9
De Portugal para França	1.ª	901	1.604	703	—
	2.ª	243	280	43	—
	3.ª	130	154	24	—

A receita correspondente á nossa Companhia subiu de réis 10.760,387 em 1901 a 17.200,391 réis em 1902.

Modificações de horarios. — O aperfeicoamento gradual dos nossos horarios em cada mudança de serviço continúa a ser um dos nossos objectivos: a abertura á exploração da segunda via entre Espinho e Gaya permittiu-nos melhorar sensivelmente o serviço dos comboios durante o verão de 1902, e ao mesmo tempo assegurar com regularidade o serviço dos tramways dos arredores do Porto, que, como se vê acima, nos trouxe em 1902 um augmento de 5.691,090 réis. Accelerámos tambem a marcha dos comboios correios da linha de Oeste, empregando uma das poderosas machinas de «Compound» ultimamente adquiridas e creámos na linha do Norte um comboio de ida e volta em correspondencia, em Alfarellos, com os comboios correios da linha de Oeste estabelecendo assim uma nova correspondencia entre o Porto e esta ultima linha.

(Continúa)

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Estombar e Portimão

Faz-se publico que o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em sessão de 1 do corrente, resolveu denominar a estação de Estombar, Lagôa-Estombar e a de Portimão, Portimão-Ferragudo
Lisboa, 6 de julho de 1903.

Apadeiro de Pereiras

Faz-se publico que, a partir de 15 do corrente, é aberto ao serviço de passageiros, grande e pequena velocidade o apadeiro de Pereiras, situado ao kilometro 264, entre as estações de Saboia e S. Marcos, devendo os transportes procedentes d'este apadeiro serem pagos como se proviessem da estação anterior e aquelles que a elle se destinem como se seguissem á estação seguinte, no sentido da marcha do comboio.
Lisboa, 6 de julho de 1903.

Ampliação de tarifa

Faz-se publico que por despacho de s. ex.^{cia} o ministro, data-do de 18 de junho findo, é applicavel á casca para cortumes, transportada em sacas, a tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade.
Lisboa, 9 de julho de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transporte de bicyclos pela tarifa especial n.º 15 Grande velocidade

Em conformidade com a condição 1.ª da tarifa especial n.º 15 de g. v. e avisos B 1193 de 13 de maio e B 1112 de 3 de julho de 1901, faz-se publico que serão vendidos bilhetes para transporte de bicyclos, até novo aviso, pelos comboios seguintes:

Horas de partida dos comboios das estações de procedencia—*Ramal de Cascaes*—Caes do Sodré a Algés e Cascaes; Manhã, 12-15, 6-15, 7-45, 9-15, 10-45, Tarde, 12-15, 1-45, 3-15, 4-45, 6-15, 7-45, 9-15, 10-45.

Algés a Caes do Sodré.—Manhã, 1-5, 7-5, 8-35, 10-5, 11-35, Tarde, 1-5, 2-35, 4-5, 5-35, 7-5, 8-35, 10-5, 11-35.

Cascaes a Caes do Sodré.—Manhã, 12-18, 6-18, 7-48, 9-18, 10-48; Tarde, 12-18, 1-48, 3-18, 4-48, 6-18, 7-48, 9-18, 10-48.

Linha de Cintra.—Lisboa-Rocio a Queluz. Tarde, 7-40.

Lisboa-Rocio a Queluz e Cintra.—Manhã, 12-10, 6-25, 7-20, 8-50, 10-40; Tarde, 12-40, 2-40, 4-40, 5-41, 8-40, 10-47.

Queluz a Lisboa-Rocio.—Manhã, 5-29, 7-9, 8-15, 9-30, 11-29; Tarde, 1-30, 3-31, 4-39, 6-30, 7-30, 8-30, 10-39.

Cintra a Lisboa Rocio.—Manhã, 5, 6-40, 7-45, 9, 11; Tarde, 1, 3, 4-14, 6-7, 7, 10-14.

Lisboa-Villa Franca.—Lisboa-Rocio a Sacavem-Povoa-Villa Franca.—Tarde, 3-25, 7-15.

Lisboa-C. dos Soldados a Sacavem-Povoa-Villa Franca.—Manhã, 6, 9-20

Sacavem a Lisboa-Rocio.—Manhã, 4-11; Tarde, 11-11.

Sacavem a Lisboa-Caes dos Soldados.—Manhã, 10-6; Tarde, 5-48.

Povoa a Lisboa-Rocio.—Manhã, 3-57; Tarde, 11.

Povoa a Lisboa-Caes dos Soldados.—Manhã, 9-52; Tarde, 5-32.

Villa Franca a Lisboa-Rocio.—Manhã, 3-28; Tarde, 10-36.

Villa Franca a Lisboa-Caes dos Soldados.—Manhã, 9-25; Tarde, 5-3

Porto-Campanhã-Ovar.—Porto-Campanhã a Espinho e Ovar.—Manhã, 12-40, 5, 7-15, 10-17, 11-20; Tarde, 2-15, 4-21, 7-10 8-35.

Espinho a Porto-Campanhã.—Manhã, 5-34, 6-23, 8-11, 10-26, 11-50; Tarde, 2-45, 6-34, 8-12, 10-21.

Ovar a Porto-Campanhã.—Manhã, 4-54, 5-59, 7-30, 9-52; 11-14, Tarde, 2-5, 5-57, 7-30, 9-47.

Coimbra Figueira.—Coimbra a Figueira.—Manhã, 6, 8-25, 9-30; Tarde, 12-55, 3-50, 6-50.

Figueira a Coimbra.—Manhã, 4, 7-55, 10-55; Tarde, 12-30, 4, 9-50.

Fica pelo presente annullado o aviso B 1208 de 30 de outubro de 1902.
Lisboa, 1 de julho de 1903.

Abertura da estação de Ledrada na linha do Oeste de Hespanha

Segundo communicacão da Companhia d'exploração dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e do Oeste de Hespanha, foi aberta no dia 1 do corrente, a todo o serviço de grande e pequena velocidade combinado com esta Companhia, a nova estação de Ledrada, situada entre as de Sanchoello e Fuentes de Béjar, ao kilometro 93,200 da linha do Oeste de Hespanha.

As distancias de applicação para o serviço combinado com esta Companhia, são: Fronteira de Valencia d'Alcantara a Ledrada: 253 kilometros; Plasencia (Empalme), ponto de intersecção da linha do Oeste com a de Madrid Caceres-Portugal: 94 kilometros.

As expedições de ou para Ledrada, serão taxadas até ou desde Plasencia (Empalme) pelas tarifas applicaveis de ou para esta estação.

Lisboa, 4 de julho de 1903.

Comboio Sud-Express

Tendo sido já approvedo pelo governo hespanhol o novo serviço dos comboios Sud Express, desde o dia 13 do corrente começa a effectuar-se a marcha d'esses comboios tres vezes por semana, conforme indicado no cartaz D 96 com a data de 23 de junho findo.

Fica annullado o Aviso ao Publico B 1241, de 30 de junho de 1903.

Lisboa, 6 de julho de 1903.

Expedições de grande velocidade para as linhas de Madrid—Caceres e Oeste de Hespanha

Tendo sido estabelecida, pelo novo horario da linha hespanhola, correspondencia directa, para serviço de expedições em grande velocidade, com o comboio n.º 101 d'esta Companhia, que parte da estação de Lisboa (Rocio) ás 7,30 da tarde, previne-se o publico de que, seguindo as remessas por este comboio, chegam ás principaes estações de destino ás seguintes horas:

Valencia d'Alcantara 7,3 da manhã, hora portugueza; S. Vicente 9,11 m., hora hespanhola; Arroyo 11,42 m., idem; Naval-moral, 7,44 tarde, idem; Talavera 11,19 t., idem; Madrid 7,5 m., idem; Caceres 2,15 t., idem; Plasencia 4,46 t., idem; Bejar 6,58 t., idem.

As remessas de peixe fresco devem ser expedidas na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) até as 6 horas da tarde, o mais tardar.

Lisboa, 9 de julho de 1903.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Faz-se publico que no dia 17 de julho de 1903, pelas doze horas da manhã, na secretaria da construcção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a commissão presidida pelo respectivo engenheiro-chefe da mesma construcção, terá logar a arrematacção para construcção de collectores para as esgotos da cidade de Faro, sendo a base da licitacão 9:500,000 réis.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 237,500.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitacão verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematacção podem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove horas da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da construcção do referido prolongamento em Faro.

Faro, 4 de julho de 1903

WEGMANN & C.^a

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM



Carruaçens 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, alcatrao, melaco, 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 del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

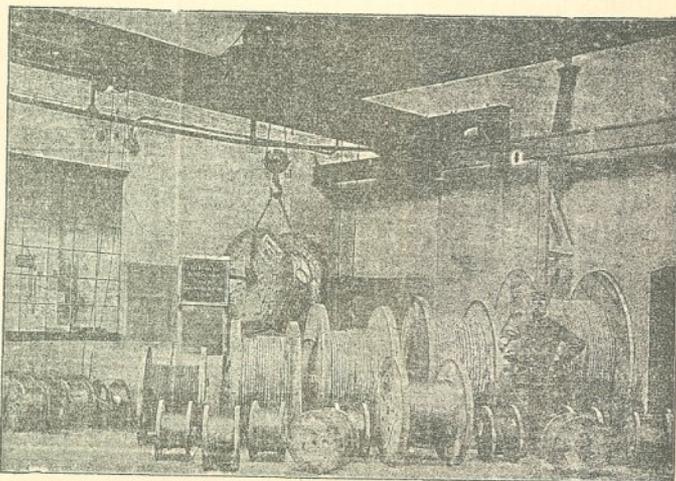
COMPANHIA POR ACCOES

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 (experienca, exame)

Cabos para telegraphos e de sig'nacs, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  **CONTRACTOS FIRMES**

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15—MADRID

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 PERSONELLE.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodose 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 primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e 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 de Tournal. — 15, Campo do Tournal, 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 Sautier — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

MADRID Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos camin os de ferro. Transportes, comissões

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

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

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

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez 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 do Bandeira, 39, 1.^a

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diario 1\$200 a 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. Estellex. — Agente internacional de aduanas e transportes.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

— * * * —

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.
Os artigos de lã, limpos por este processo.
não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.
Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses, alemães e outros

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de julho de 1903

Table with multiple columns for train routes: COMPANHIA REAL, Lisboa, Queluz, Lisboa, Lisboa, Badajoz, Lisboa, Pamplona, Mangualde, Guarda, Mangualde, MINHO E DOURO, Porto, Famalicão, Porto, Porto, Braga, Porto, Nave, Braga, Nave, Porto, Vianna, Porto, Sul e Sueste, Lisboa, Barreiro, Lisboa, Lisboa, Setubal, Lisboa, Lisboa, Setubal, Lisboa, Pinhal Novo, Setubal, Lisboa, Estremoz, Lisboa, Casa Branca, Evora, Casa Branca, Lisboa, Moura, Lisboa, Lisboa, Faro, Lisboa, Lisboa, Faro, Lisboa, Casa Branca, Faro, Casa Branca, Lisboa, Portimão, Lisboa, Lisboa, Moura, Lisboa, Lisboa, Portimão, Faro, Lisboa, Portimão, Lisboa, Beira Alta, Lisboa, Pamplona, Figueira, Lisboa, Pamplona, Figueira, Lisboa, Pamplona, Figueira, Lisboa, Pamplona, Figueira.

AGUAS CHLORETADAS DA AMEIRA

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, figado, baco, inflammacoes de quaesquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhoeas, anemia e chlorose.

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de julho sahirá o paquete **Danube** para
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida 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 Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Antuerpia e Bremen vap. allemão **Bonn**.
 Sahirá a 21 de julho.
 Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião,
 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-
 mão **Wittenberg**. Sahirá a 21
 de julho.
 Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião,
 100, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, va-
 por allemão **Cordoba**. Sahirá a
 30 de julho.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Pra-
 ta, 8, 2.^o



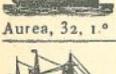
Bordeus, vapor francez **Amazone**. Sa-
 hirá a 22 de julho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua
 Aurea, 32, 1.^o



Boræus (com escala por Vigo), vapor fran-
 cez **Atlantique**. Sahirá a 23
 de julho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua
 Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos
 Aires, vapor francez **Cordillere**.
 Sahirá a 27 de julho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua
 Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar vapor inglez **Malaga**. Sahirá
 a 16 de julho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do So-
 dré, 164.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rosa**
 rio. Sahirá a 25 de julho.
 Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
 queiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Avon**.
 Esperado a 18 de julho.
 Agentes, Mascarenhas & C.^a, Tr. do Corpo
 Santo, 10, 1.^o



Londres e Antuerpia vap. hespanhol **Cid**
 Esperado a 16 de julho.
 Agentes, Mascarenhas & C.^a, Tr. do Corpo
 Santo, 10, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel Terceira,
 Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa
 das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portu-
 guéz **Funchal**. Sahirá a 20 de julho.
 Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Maranhão, Ceará, S. Francisco, Desterro
 e Rio Grande do Sul, vapor
 allemão **Corrientes**. Sahirá a 10 de
 agosto.
 Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Maranhão, Parnahyba e Ceará, vapor inglez
 de julho. **Cametense**. Sahirá a 24
 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
 crim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Hubert. Sahirá a 17 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Ale-
 crim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano
Colombo. Sahirá a 18 de julho.
 Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remo-
 lares, 4



Pará e Manaus, vapor inglez **Polycarp**.
 Sahirá a 22 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
 crim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Obidense. Sahirá a 27 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Ale-
 crim, 10, 1.^o



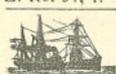
Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão
Patagonia. Sahirá a 2 de agosto.
 Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
 queiros, 10, 1.^o



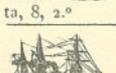
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-
 tos, vapor francez **Entre-
 os-Rios** Esperado a 17 de julho. Agente,
 Augusto Freire, P. Municipio, 19, 1.^o



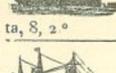
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro San-
 tos, Montevideu e Buenos
 Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 20
 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de
 El-Rei 31, 1.^o



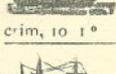
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-
 por allemão **Prinz Wal-
 demar**. Sahirá a 5 de agosto.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Pra-
 ta, 8, 2.^o



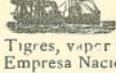
Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e
Argentina. Sahirá a 22 de julho.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Pra-
 ta, 8, 2.^o



St. Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Je-
 rome**. Sahirá a 17 de ju-
 lho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
 crim, 10 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda,
 Santo Antonio do Zaire, Ambri-
 zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-
 la, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos
 Tigres, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a 21 de julho.
 Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
 neiro, Montevideu e Buenos
 Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 3 de
 agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de
 El-Rei, 31, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez
Oropesa. Sahirá a 20 de julho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré,
 64, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca

TARIFA ESPECIAL P. H. n.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

GADO VACCUM POR WAGONS COMPLETOS

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 2 D'OUTUBRO DE 1902

EM VIGOR DESDE 1 DE MARÇO DE 1903

Preços por wagon completo, ou pagando como tal, das estações de Alfandega ou Campanhã a Medina, sem reciprocidade

De Campanhã ou Alfandega a Medina	Minho e Douro	Salamanca	Medina	Total
	7\$700 réis	5\$200 réis	3\$600 réis	16\$500 réis

CONDIÇÕES

1.^a O carregamento dos wagons e a sua descarga, ficam, respectivamente, a cargo dos expedidores e dos consignatarios.

2.^a Nos preços d'esta tarifa estão incluidos os gastos de transporte, os de evoluções e manobras e os de transmissão.

Não estão, portanto:

a) Os de despacho nas alfandegas e respectivos direitos quando os haja;

b) Os impostos hespanhoes e o sello portuguez;

c) Os direitos de registo e guia para a administração do Minho e Douro.

3.^a A estação de partida deverá ser avisada com 24 horas de antecedencia, pelo menos, dos transportes que hajam de ser feitos ao abrigo da presente tarifa.

4.^a Deverá ser indicado por escripto, nas notas de expedição, o numero de cabeças que se carregar em cada wagon. Se esse numero fôr superior ao que estipulam as tarifas geraes das linhas combinadas, ficam estas isentas de toda e qualquer responsabilidade pelas consequencias da aglomeração do gado nos wagons.

N. B. As vitellas e vitellos serão contados dois por uma cabeça de gado grosso.

5.^a Quando as expedições forem de quinze wagons completos, ou pagando como tal, serão conduzidos em comboios especiaes sem augmento de preço, se os expedidores fizerem o devido aviso á estação de partida com a antecedencia de 24 horas.

6.^a Fóra do caso previsto na condição antecedente será dada passagem gratuita de ida e volta, conforme na dita condição se estipula, a um guardador por grupo de dois wagons pertencentes á mesma remessa, não podendo o numero d'estas passagens ir além de trez por cada expedição.

Os passes entregues nos termos d'estas condições e da condição 5.^a ficam sujeitos a pagamento do imposto que incide em Hespanha sobre os bilhetes ordinarios.

Ao preencher a nota de expedição, indicará o remetente o nome da pessoa, ou das pessoas a favor de quem se ha de conceder o passe ou os passes, os quaes são pessoaes e intransmissiveis.

Será nullo á volta, para todos os effeitos, o passe que não fôr utilizado dentro dos trinta dias da data em que fôr concedido.

Estes passes não dão direito á mudança de classe, nem ao transporte gratuito de bagagem registrada.

Os seus portadores não poderão recusar-se a dar prova da sua identidade a qualquer empregado das Administrações que lh'a exija.

7.^a As Administrações combinadas não se obrigam a provêr á alimentação do gado; e pelos accidentes devidos á falta d'ella, declinam toda e qualquer responsabilidade, bem como pelos que sejam de culpa dos tratadores. Se as Administrações fizerem qualquer despeza com o sustento ou guarda do gado, serão estes gastos integralmente pagos pelo consignatario ao tomar entrega da remessa.

8.^a São augmentados em dois dias os prazos legaes do transporte.

9.^a A presente tarifa não é applicavel ao transporte de touros.

10.^a As Administrações combinadas não respondem pelos accidentes proprios d'esta classe de transporte, quando se derem independentemente da sua vóntade ou responsabilidade directa, taes como, casos de asphixia, estrangulação, damnos causados pelos proprios animaes uns aos outros, etc., bem como pelos riscos a que fôr exposto o gado ao entrar para os wagons ou ao sahir d'elles.

11.^a Quando houver responsabilidade para as Administrações combinadas em qualquer accidente, a importancia da indemnisação que ellas possam dever ao prejudicado, não poderá ultrapassar a quantia de 400 pesetas (72\$000 réis) por cada vez que deixe de ser entregue ao consignatario.

Para o effeito legal do que se dispõe n'esta condição deverão os expedidores declarar nas respectivas notas de expedição, firmando estas declarações, de que teem conhecimento das disposições a que se refere a mesma condição.

12.^a No que não seja contrario ao que a presente estipula, são mantidas as condições das tarifas geraes das Administrações combinadas.

Operações aduaneiras

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

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou suscite em virtude de inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas de expedição e suas copias.

As Administrações combinadas, declinam toda a responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portugueza ou hespanhola, por deficiencia ou irregularidade dos documentos, que devem servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

Em Barca d'Alva

Os agentes internacionaes aduaneiros dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e da Companhia dos Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira portugueza em Barca d'Alva, encarregam-se do despacho das mercadorias, nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de operações aduaneiras; todavia, o expedidor poderá, se assim o desejar, tomar a seu cargo as operações e formalidades das alfandegas n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer dos casos deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

«Todas as operações e formalidades da alfandega, nas fronteiras portugueza ou hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do Sr. . . ., morador em. . .»

O agente designado pelo expedidor na respectiva nota de expedição, effectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que ellas sejam, e satisfará todas as despezas e direitos respectivos por sua conta e risco, não podendo, contudo, a mercadoria sahir da estação da fronteira, em que essas operações se realizem, sem que ellas se achem completamente concluidas.

A's Administrações dos Caminhos de ferro nenhuma responsabilidade póde caber por quaesquer atrazos, apprehensões, furtos, avarias, etc., que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na alfandega.

Quando na nota de expedição se não designe a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas em conformidade com a respectiva tarifa, pelo agente internacional aduaneiro d'estes Caminhos de ferro, afim de evitar os prejuizos da detenção das mercadorias nas fronteiras.

Porto, 11 de fevereiro de 1903.

O Conselheiro-Director,

João G. Povoas.

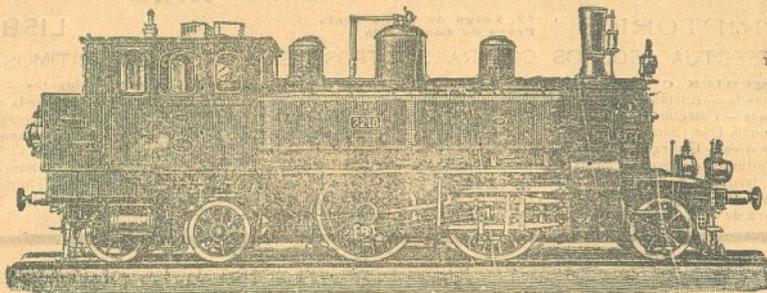
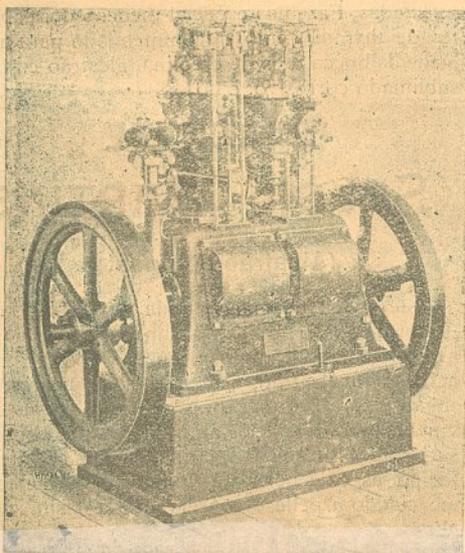
(Reimpressão de Julho de 1903)

Exp. T. 548

KRAUSS & C.^{IA}, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH—ALLEMANHA

*Os estabelecimentos produzem***LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA***De todas as potências, 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 NÚMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1902—4800***Agentes para Portugal e Colonias—JAMES WALKER & C.^A 173, Rua Belle da Rainha, 1. D.—LISBOA***MOTORES** *da celebre fabrica americana***Marinette Iron Works
Manufacturing Co.***Para gaz de illuminação, gaz pobre e gazolina, com inflammção electrica garantida**RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, barracas, vagoes, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras 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

Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL: 1.134:000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS

13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes — Alcobaca — Alentejo — Almada — Ancião — Anadia — Aveiro — Brja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carraceda d'Anciães — Cortaxo — Cascaes — Castello Branco — Castello de Vide — Cêa — Celorico da Beira — Chamusca — Chaves — Cintra — Coimbrã — Coruche — Comba Dão (Santa) — Cuba — Elvas — Ericeira — Espadanedo de Sinfães — Évora — E. tremoz — Fayal — Figueira — Fornos d'Algodres — Golligã — Guvêa — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Loanda — Madeira — Santa Maria — Merceana — S. Miguel — Montemor-o-Novo — Oeiras — Olhão — Oliveiras — Ovar — Penafiel — Porto — Povoia de Lanhoso — Santarem — Serenache do Bom Jardim — Setubal — Sobral de Monte Agação — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castello — Villa do Conde — Villa Franca de Xira — Villa Nova de Ourém — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — Vze.

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circunvallação (comprehendendo Casias, Paço d'Arcos, Oeiras, Farnes, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), ao preço da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que é: Distância até 1.000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis; residencias particulares - medicos, 55\$000 réis.

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

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia esta a vender telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, desperta lores contra ladrões e incendios, e todos os mais appheios electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19, LARGO DE S. JULIÃO—LISBOA

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

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

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

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17,

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTABE — Praça de S. Pedro, 61

LISBOA

Fora do concurso--A maior distincção--Exposição de 1893

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

ANTIGA CASA ESTACIO & C.^a

UNICA premiada com os MAIORES PREMIOS nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martineaud.)
Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

ANEMIA, DEBILIDADE, ETC.

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

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

Director tecnico--E. ESTACIO

Membro do Jury da Exposição de 1893--LISBOA

GALARDOADO COM O

DIPLOMA DE MERITO na Exposição Industrial de 1897--PORTO

PHARMACIA ESTACIO--Rocio, 60 a 63--LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

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

PAPEIS DE MACHINA E DE FORMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado--LISBOA

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

LIÈGE (BELGICA)

Séde Social Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeneux, 69, Herstal

Material fixo e móvel

para caminhos de ferro.

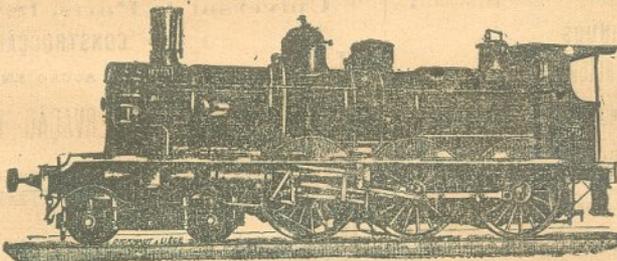
Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tréviões. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Organismos completos para a installação e construção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrices a vapor, de grande potencia.

Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de sôde, machinas de extracção, sobrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meo fixos, locomotivas.

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

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



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

Installações de officinas de construção e reparação.

Motores a gaz de 45 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinações de assucar. -- Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.

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

Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em aço.

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social rs. 2.400:000\$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e raio, a premios reduzidos

59, 1.º--RUA DA PRATA--59, 1.º

Equateur-Atlantique Union-Maritime

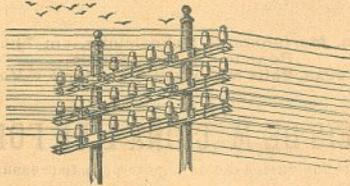
Companhias francezas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.^{os}

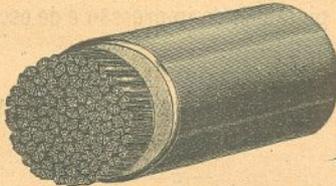
Felten & Guilleaume Carlswerk Actien-Gesellschaft MULHEIM NO RHENO

Fabrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze
e bronze doublé



FIOS CONDUCTORES em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc. CABOS

Isolados a gatta-percha, borracha vulcanizada,
ebonite, fibra impregnada, papel e esp. e a d'ar. etc



para Telegrafos, Telephones, Luz, etc. trica,
Transmissão de força, Tracção electrica
Rail Bonds (Neptun) (para ligação de carris)

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)
H. F. CANT. 100, Rua da Alfandega, 2.º — LISBOA
Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

WALTER MUTHS & SAUTIER

ANTIGO TRAFEGO DA 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, Mazagão e Mogador

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

Companhia Hamburgueza Sul-Americana
ou Companhia Oldenburg-Portugueza
ou Companhia Allemã, Hausa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

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

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George** Snc.º — RUA DA PRATA, 8 2.º
Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — CALLE DE CANIZARES, 18

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

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

MEDALHAS D'OURO

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

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

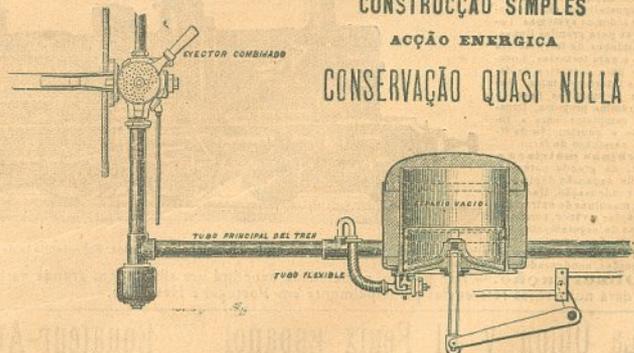


Lista das companhias da península
que teem adoptado este freio:

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

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

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



MOTORES A GAZ "OTTO"

GERADORES DE GAZ POBRE

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO "MANCHESTER.. DE E. LEHMANN

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

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

GARANTE-SE A FORÇA EFFECTIVA

INNUMERAS REFERENCIAS QUE EMPREGAM OS NOSSOS GRANDES TYPOS DE 20 A 250 CAVALLOS

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

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

DE

CARTER & WRIGHT (Hullfax)

Machinas e Caldeiras

DE VAPOR

(Especialidade para minas)

Motores de benzina

e Acetileno

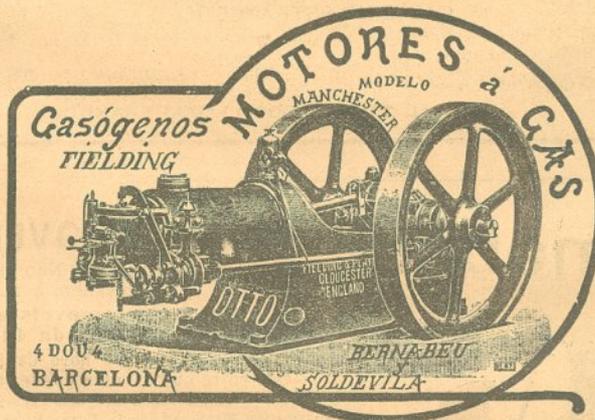
O unico que funciona
com regularidade e eco-
nomia.

Patenteado em Hespa-
nha e estrangeiro.

Motores electricos,

dynamos, etc

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas

Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

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

DE

Fielding & Platt

Locomotivas, via,
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor

Petroleo e Benzina

Motores a petroleo

Azelle patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS

E PE MOAGEM

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

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

Bernabeu & Soldevila. 4, Dou, 4, BARCELONA

(HESPANHA)

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

CASA EM MANCHESTER—CHATHAM STREET.

Pedem-se Representantes activos.

Telegrammas: } BERNABEU—BARCELONA
LEHMANN—MANCHESTER

FREIOS WESTINGHOUSE

♦ PARA ♦

CAMIÑHOS DE FERRO E TRAMWAYS

FREIO de manobra directa
 FREIO automatico ordinario
 FREIO automatico de accção rapida
 FREIO "duplo" (automatico e directo combinado)
 FREIO de alta pressão para trens de grande velocidade
 SIGNAES DE CAMIÑHOS DE FERRO, SYSTEMA ELECTRO-PNEUMATICO

SOCIÉTÉ ANONYME Westinghouse

Fabrica no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPAÑA

Calle Atocha, 32, Madrid

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL

Rua de Cedofeita, 575, Porto

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric & M'fg. Co., Pittsburgh
 Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh.
 Westinghouse Machine Co., Pittsb'urgh.
 Westinghouse Brake Co., L'd, London.

The British Westinghouse Electric & M'fg. Co., L'td., London.
 Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.
 Societé Anonyme Westinghouse, St. Petersburg.

CAPITAL TOTAL: 500.000.000 FRANCOS

Locomobile



O AUTOMOVEL IDEAL

Não tem trepidação. Não tem mau cheiro.
 Não fazem barulho

Unicos automoveis que sobem
 e descem a Calçada da Gloria (Elevador)

O typo novo de 1903
 tem entre outros, os seguintes aperfeiçoamentos:

Bombas de ar e agua a vapor. Lubrificador automatico. Machina fechada. Pneumaticos aperfeiçoados muito facis de tirar e pôr. Rodas de madeira. Caldeira maior. Depositos maiores de agua e gasolina. Chumaceiras de roletes.

Preços Rs. 1.100\$000 a 3.150\$000.

Agentes geraes em Portugal

F. STREET & C.^A

Rua do Poço dos Negros — LISBOA

JAMES WALKER & C.^A

73 — RUA BELLA DA RAINHA — 1.^o

↔ LISBOA ↔

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

Depositos em Lisboa e Porto de **MADEIRAS PARA MARCENEIROS, TANOEIROS.** etc.