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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

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

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

DIRECÇÃO—RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA Telephone, 27

1.º do 16.º anno 1 de Janeiro de 1903 Numero 361

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

ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C. W.

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

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

C. MAHONY & AMARAL
ESCRIPTORIO—RUA AUGUSTA, 70, 2.º—Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I U L e todos os mais para construcções.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, vagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas 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) unicos importadores.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa Numero telephonico 586

Sociedade Anonymà SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:
J. H. REGNIER OURY, Engenheiro
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

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

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

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

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

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

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

Installações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 4 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multipla.

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

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

Cie Gle DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÉGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO

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

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

Apparelhos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 1897 — **Grand Prix** — METALLURGIA

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

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Representante exclusivo para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12

— MADRID

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica

Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

KRAUSS & C.IA, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas — MUNICH—ALLEMANHA

Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

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

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4.400—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1900—4.400

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX
DE
Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX-BILBAO

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 peninsula que teem adoptado este freio:

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

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

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

Locomobile

Agentes geraes em Portugal,

F. STREET & COMP.

Palacio da Flôr da Murta,—LISBOA

Estes carros são muito faceis de manipular, não deitam cheiro, não teem trepidação, não teem engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possivel obter-se qualquer andamento desde **0** até **60** kilometros por hora, não fazem barulho e sobem todas as rampas, mesmo as mais ingremes.

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

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

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

Preços desde 850$000 réis

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS—1893

PRIX MONTYON

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

Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada.**

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA

1.º DO 16.º ANNO — LISBOA, 1 DE JANEIRO DE 1903 — NUMERO 361

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO — T. do Sacramento ao Carmo, 7 | Redacção e administração — 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 — LISBOA | TELEPHONE N.º 27 — End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Paginas
NOVO ANNO	1
BALANÇO FERRO VIARIO por O. S.	2
PARTE OFFICIAL — Portaria de 27 de novembro	3
SILVES A PORTIMÃO	3
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Pelo S. Gothardo a Andermatt	4
MOTORES THERMICOS «DIESEL» (illustrado)	5
CALAIS A DOVER	6
O DIARIO DE NOTICIAS	6
ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL	6
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	7 a 9
PIAS A MOURA	10
LINHAS PORTUGUEZAS — Novas linhas — Linhas africanas — Algarve — Arganil — Ponte sobre o Mondego	11
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França	11
AVISOS DE SERVIÇO	11
ARREMATAÇÕES	11
ANNUNCIOS	13
AGENDA DO VIAJANTE	14
HORARIO EM 1 DE JANEIRO DE 1903	15
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	16

NOVO ANNO

Entra hoje no 16.º anno da sua publicação este jornal. Favor do publico por certo; mercê tambem, sejanos permittido dizel-o sem falsa modestia, do zelo e da sollicitude que desde o seu inicio temos tido, forcejando constantemente por tornar este periodico um jornal technico, bem informado e sério, que possa hombrear com as publicações estrangeiras de egual indole.

Uma cousa nos desvanece, quando percorremos os 24 numeros de cada anno do nosso jornal — é vêr entre as suas paginas artigos firmados pelas personalidades mais em evidencia na engenharia portugueza ferroviaria, desde os nomes que representam hoje uma saudade, aos que representam uma risonha esperança.

A honra que teem dispensado e dispensam á *Gazeta* procura ella merecêl-a convidando alguns technicos para a sua redacção, dando desenvolvimento aos assumptos que se referem a viagens, occupando-se da viação em geral, do automobilismo, da navegação, da telegraphia e tratando de todos os assumptos de interesse geral, embora não sejam exclusivamente ferroviarios, mas que se referem á industria ou ao commercio portuguez.

O que mais nos preoccupa é o imprimir-lhe uma feição portugueza accentuada.

Preferimos uma simples noticia sobre o alargamento d'um apeadeiro d'uma linha de Portugal, á da abertura á exploração d'um troço d'uma via ferrea importante no estrangeiro. Muito original, poucas traducções, é a nossa divisa.

Não nos poupamos a sacrificios para attrahir a estima dos nossos assignantes.

No anno de 1903 contamos distribuir um brinde que será o mappa dos caminhos de ferro italianos.

Podendo por motivos particulares o director d'esta folha dedicar-lhe agora mais tempo, vae tambem proporcionar aos seus assignantes o utilizarem os serviços da administração para a obtenção de patentes de invenção e registos de propriedade industrial.

Continuará egualmente a illustrar com gravuras alguns dos seus artigos.

Nestas circumstancias esperamos continuar a merecer o favor e consideração do publico, e até as amaveis referencias com que nos tem distinguido a imprensa portugueza de todas as parcialidades.

A Redacção.

Balanço ferro-viario

Chegámos ao fim de 1902 e é bom que fechemos as contas do anno para que summariamente se aprecie o que figura no Deve e no Haver do paiz. relativamente a este importante factor da sua riqueza economica, relativamente a este efficaz agente do trafego mercantil, ou poderoso elemento promotor da valorização dos productos agricolas e industriaes — a via ferrea.

Foi um anno razoavel, póde bem dizer-se. Não se abriram, é certo, muitos kilometros de linha á exploração; não se contruiram segundas vias, nem se ampliaram ou melhoraram notavalmente as installações existentes, mas resolveram-se problemas e tomaram-se deliberações de maior alcance sobre a viação accelerada de Portugal e das colonias, que devem produzir optimos fructos dentro d'um periodo relativamente proximo, ao mesmo passo que, em pequenas medidas prudentemente adoptadas, e dentro de normas administrativas escrupulosas, em obediencia a um plano methodico se aperfeiçoou a instituição, levando-a lenta mas seguramente por um caminho de evidente progresso.

Póde dizer-se sem hesitações que é lisongeiro o saldo resultante d'este balanço annual.

Vejamos mais pormenorizadamente as verbas parciaes da conta corrente, principiando pelas que se devem considerar sob a rubrica do Haver.

*

Começou a exploração regular dos tremvias electricos de Lisboa. E, tão perfeita foi a installação, tão bom o seu material circulante, o qual póde e deve considerar-se um verdadeiro modelo no genero, que faz esquecer os defeitos e inconvenientes do fio aereo e do rolador ou *trolley* numa grande cidade. Esta installação teve ainda o condão de chamar a attenção do publico para o novo genero de transportes, servindo portanto de exemplo que ha de ser imitado noutros pontos do paiz.

D'ahi virá porventura o aproveitamento de algumas

quedas d'agua e a construcção de linhas secundarias que vão ligar-se ás linhas ferreas ordinarias. Já se teem apresentado nas estações competentes pedidos de concessão de vias ferreas com este fim.

A despeito dos factos mais ou menos confessaveis que no nosso meio pouco austero se realizaram, segundo se diz, para a constituição e transformação da companhia, é incontestavel que ella está prestando um grande serviço ao publico e ha de contribuir para o grande beneficio hygienico da população, ainda muito agglomerada no centro e que deve expandir-se e povoar bairros mais afastados.

Outra verba importante é a representada pela abertura dos trabalhos de construcção da linha de Sant'Anna a Vendas Novas, que atravessa o Tejo na sua bella ponte de 840 metros, a que fica ligado o nome d'um conceituado engenheiro portuguez Vasconcellos Porto.

Acabaram honrosamente velhas disputas sobre a construcção da linha, que prejudicavam os concessionarios e o paiz.

Triumphou se dos receios das linhas do sul, e ligam-se finalmente as rêdes portuguezas umas ás outras, terminando o isolamento na Europa da rêde do sul do Tejo.

Dá-nos uma nova parcella a linha do Algarve abrindo um trôço de 6 kilometros no ramal de Tunes a Portimão entre Pôço Barreto e Silves.

Tem de figurar tambem aqui a resolução sobre o prolongamento da linha de via estreita de Mirandella a Bragança, a cuja realização se dedicára com tanto enthusiasmo o mallogrado engenheiro bragantino José Beça que ha pouco acompanhámos ao cemiterio. A esta resolução ligou-se outra, a da construcção da via ferrea de Chaves á fronteira e a Villa Real, que deve ter um risonho futuro e que ha de engrossar o trafego da linha do Douro como seu poderoso affluente.

Representa uma verba digna de consideração a que resulta do augmento de trafego das linhas portuguezas em geral e das linhas do Estado muito em especial.

E dizemos assim, porque, estas logo que ultrapassem os 750 contos de rendimento liquido que deve ser entregue ao thesouro, entram no fundo especial que uma administração modelar em que realça o zelo e saber de alguns funccionarios, applica a despesas de novas construcções, a obras complementares, á renovação do material fixo e circulante e a melhoramentos do serviço que ainda precisa da continuação d'estes esforços durante alguns annos para que venha a tornar-se perfeito

Devem registar-se tambem os trabalhos na segunda via do ramal de Campanhã á Alfandega do Porto que estabelece relações directas entre o trafego da linha ferrea e o fluvial e maritimo, e que já attenua um tanto as difficuldades provenientes da exiguidade da estação, que era termino da linha do Minho, e agora recebe tambem directamente o trafego das linhas do Norte-Leste.

Tem de consignar-se a construcção da linha de Cintra á Praia das Maçãs, que depois de varias modificações no projecto, vae ser explorada pela electricidade.

Ha egualmente a lançar no activo a recente abertura á exploração do troço de Pias a Moura, e a auctorização para a construcção do troço de Estremoz a Villa Viçosa, com o que se vae completando, pouco a pouco, a rêde do sul.

Mas as verbas importantes e que mais predominam neste balanço são as que se referem á Africa portugueza.

O decreto relativo ao prolongamento da linha de Ambaca até Malange, e sobretudo o relativo ao contracto para a continuação do caminho de ferro de Benguella, fazem esquecer tudo o mais. Tamanho é o seu alcance economico e politico, que todas as outras verbas d'este balanço empallidecem e se attenuam. Não se pódem explorar actualmente colonias sem estes poderosos meios de commercio e de dominio. O contracto Williams veiu subitamente preencher uma grande lacuna na nossa administração colonial.

E assim temos recapituladas as verbas principaes da nossa conta corrente, em que se reconhece a boa vontade de dois ministros compenetrados da importancia do papel que as linhas ferreas desempenham actualmente para o progresso e felicidade dos povos.

*

E' certo que no passivo figuram ainda muitas parcellas, que urge fazer desapparecer. Ha muito projecto por executar, muitos pequenos troços a construir.

Na historia do desenvolvimento da nossa viação accelerada houve um longo parenthesis. E' necessario resgatarmos o perdido. A crise de 1890 paralysou durante 10 annos as obras em vias ferreas. Nem o Estado nem os particulares se abalançavam a esses commettimentos. Algumas perderam-se. O troço de Torres Novas abandonou se: a linha de Arganil suspendeu os seus trabalhos e está a perder-se como se perderia a de Vendas Novas se se não olhasse agora por ella,

Falta-nos levar o inicio da rêde do Sul e Sueste a Cacilhas. Falta-nos construir a linha do valle do Sado. Falta-nos ligar a rêde do Sul com a de Leste. Falta-nos construir a linha do Valle do Vouga e completar a rêde ao Norte do Mondego.

E' egualmente necessario que a iniciativa particular acorde e que o capital favoreça algumas empresas projectadas para a realização pratica d'algumas concessões, como por exemplo a do Alto Minho, ou de Valença a Monsão e Melgaço.

Linhas ha tambem cuja construcção os modernos processos de tracção electrica tanto veem facilitar, e que haviam de dar beneficios convidativos. Estão neste caso a de Thomar a Payalvo; a de Alcobaça á Nazareth, á Batalha e a Leiria; a de Entre-os-Rios a Cette.

As linhas do Estado com a sua boa administração hão-de completar a rêde, tanto ao sul do Tejo como ao norte do Mondego.

As influencias locaes bem orientadas crêmos que venham a conseguir realizar o problema da construcção das pequenas linhas de interesse restricto, de construcção e exploração economica.

Aproveitar-se-hão melhor, provavelmente nestes primeiros dez annos, as fontes d'energia hydraulica que possuimos, imitando-se a Italia e a Suissa.

Continuando as cousas com o incremento que tiveram em 1902, num periodo curto de tempo estará Portugal razoavelmente servido por linhas ferreas de differentes systemas.

Apesar d'isso, porém, será enorme ainda o seu *deficit* quando attentarmos nas necessidades das nossas provincias ultramarinas.

*

Para fecharmos o balanço havemos de reconhecer qual o signal do saldo existente. Facil é a comparação.

Temos muito mais por fazer do que feito. O signal é negativo, sem duvida alguma. Ha um *deficit* enorme que levará largo tempo a preencher.

Por felizes nos devemos dar todavia, se conseguirmos amortizar sempre a divida com uma annuidade egual á que obtivemos em 1902, que foi seguramente um anno memoravel na historia do desenvolvimento da viação accelerada em Portugal na Europa e Portugal na Africa.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho d'Administração

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem decretar, em nome de El-Rei, que ás machinas e apparelhos agricolas e industriaes e material vinario e oleicola, transportado nas linhas do Estado, sejam applicadas, desde 1 de janeiro de 1903, as disposições do artigo 1.º do decreto de 27 de julho de 1901, pondo-se termo á gratuidade de transporte concedida no artigo 2.º do mesmo decreto.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de novembro de 1902.—RAINHA REGENTE.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Silves a Portimão

Vae ser aberto á exploração por estes dias mais um lanço do ramal de Portimão, comprehendido entre as estações de Silves e Portimão (margem esquerda).

O projecto d'este lanço, foi elaborado pelo distincto engenheiro chefe de via e obras dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, o sr. Augusto Victor da Costa Sequeira, que tem dirigido methodica e sollicitamente a construcção de todo o ramal, coadjuvado pelo habil e zeloso conductor, seu subordinado e chefe de secção, sr. Eduardo de Mello Garrido.

O projecto do lanço tem a data de 18 de agosto de 1897. O traçado começa na estação de Silves, convindo recordar que as grandes difficuldades que offerecia a descida para Silves levaram o Conselho superior de Obras publicas a dar a preferencia ao traçado que, approximando se d'aquella cidade quanto possivel, se mantivesse na margem esquerda da ria de Silves.

E' certo que para a construcçao do ultimo lanço, entre Portimão e Lagos, será preciso construir uma importante ponte ou reforçar a actual. Todavia o traçado pela margem direita obrigava á construcção de tunneis na descida para Silves e de pontes no Arade, no Odelouca e no Boina, deixando de servir o importante concelho de Lagoa e de permittir mais tarde a ligação do ramal com o projectado porto de abrigo na Ponta do Altar. Demais, para servir Portimão e portanto approximar a linha de Lagos, era preciso despender desde logo avultada quantia com aquellas obras de arte, emquanto pela margem esquerda se pôde attingir Portimão com muito menor dispendio, sem prejuizo do futuro prolongamento para Lagos.

O lanço de que nos occupamos mede 9211.^{m}63, sendo 5340,^{m}15 em alinhamento recto e 3871,48 em curvas de raios comprehendidos entre 300^{m} e 1000^{m}.

Em perfil encontram-se 2864,72 em patamar, 1528,02 em rampa, 4818,89 em declive. A maxima inclinação é de 14,5 $^{m}/_{m}$.

As escavações sommam 159.368^{m3} e os aterros 160.655. O volume das terraplenagens é de 17^{m3},400 por metro corrente.

A superficie a expropriar foi de 197.810^{m2} ou 11,^{m2}70 por metro corrente, cujo custo foi orçado em réis 11:801$476.

As obras de arte são constituidas por 13 aqueductos de 0,^{m}60, 6 em 0,^{m}80, 2 de 1^{m}, e 2 de 2^{m}.

Além d'estas ha uma passagem inferior obliqua da estrada real n.º 78, com 8^{m} de vão, vigas de 16,35 distanciadas de 4,^{m}80. O taboleiro metallico foi feito pela Empresa Industrial Portugueza pela quantia de 3:075$000.

Ha 11 passagens de nivel, 6 dos quaes com cancellas, guarda e respectiva casa de habitação. Ha tambem uma casa de guarda e partido.

O lanço comprehende duas estações: a de Estombar que serve esta povoação e Lagoa, e a de Portimão-Ferragudo, construida em aterro na margem do rio, dotada com todas as installações para poder servir de *terminus*, emquanto se não constroe o prolongamento até Lagos. Tem pois ponte de inversão de machinas e casas para habitação de pessoal.

A balastragem é feita com pedra britada.

O orçamento attingiu 170:000$000 ou 18:455$000 por kilometro, sendo 11:801$000 de expropriações, 67:135$000 de terraplenagens, 12:390$000 de obras de arte, 6:616$000 de passagens de nivel e casas de guarda, 31:578$000 de estações e dependencias.

*

Quando se constituiu o Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, o projecto de que demos idéa resumida jazia no limbo com parecer favoravel do Conselho de obras publicas, de 15 de novembro de 1897. Suscitou-se pois a approvação, que lhe foi dada por portaria de 25 de abril de 1900.

A esse tempo estava em adeantada construcção o lanço anterior do Poço Barreto a Silves.

Depois de removidas varias difficuldades de ordem financeira, para o que foi preciso deixar decorrer alguns mezes, adjudicaram-se em janeiro de 1901 as primeiras 17 empreitadas de terraplenagens.

As expropriações foram todas amigaveis, tanto naquelle lanço como nos anteriores. Durante a construcção foi feita uma passagem inferior, não prevista no projecto, para serventia de um caminho de Estombar.

A construcção do lanço realizou-se com economia consideravel, graças ao systema de pequenas empreitadas e á zelosa e intelligente direcção dos já referidos engenheiro e conductor.

*

Convém dar idéa resumida do anteprojecto do lanço de Portimão a Lagos, elaborado pelo engenheiro, sr. Antonio da Conceição Parreira, em 20 de março de 1899.

O traçado sae da estação de Portimão-Ferragudo, podendo seguir pela ponte da estrada ou ter ponte privativa. Junto de Portimão fica a estação da margem direita.

Pouco adeante da estação o traçado corta a estrada real, passando para o sul e acompanhando-a até João das Donas, onde a corta novamente. Proximo da Mexilhoeira Grande atravessa a estrada e segue ao sul d'ella á distancia de cerca de 2 kilometros, até que, a 4 kilometros de Lagos, a atravessa pela ultima vez. O traçado é pois sensivelmente o da estrada.

A sua extensão total é de 19.345,57^{m} sendo 11.752,92^{m} em alinhamento recto, 75 092,65 em curvas de raios comprehendidos entre 300^{m} a 700^{m}.

Em perfil encontram-se 7580^{m}'69 em patamar, 5949,^{m}92 em rampa e 6814,^{m}96 em declive.

A inclinação maxima é de 16,93$^{m}/_{m}$.

As terraplenagens representam cerca de 7^{m3} por metro corrente.

Ha 82 vãos de aqueductos e pontões comprehendidos entre 0,^{m}50 e 4^{m}.

As pontes e viaductos projectados são em numero de 7, sommando os seus vãos 115,^{m}20, a saber:

Passagem inferior de 10,^{m}20 da estrada real n.º 78.
Pontão da Torre, de 4^{m} de vão;
Pontão do Valle Grande, de 3^{m};
Ponte do Farello, de 24^{m};
Ponte do Arão, de 2 tramos de 20^{m};

Ponte de Bensafrim, de 30^{m} de vão;
Pontão do Moinho, de 4^{m};
A alvenaria em muros de supporte mede 1:796^{m3}.
Ha 19.140^{m2} de taludes a revestir.

São 3 as estações projectadas: Portimão, Mexelhoeira Grande e Lagos, todas em alinhamento recto e patamar.

A estação de Lagos fica proximo da estrada districtal n.º 197 e de um ramal, ambos em communicação com a E. R n.º 78 e com a parte central da cidade.

Figuram no projecto 3 casas de guardas e 3 de guarda e partido. Ha ainda mais 6 passagens guardadas, com barracas de madeira.

O orçamento attinge 295:000$000, ou 15:249$000 por kilometro.

Não figura nelle a despesa a fazer com o reforçamento da ponte de Portimão, que no ante-projecto se suppõe poder ser aproveitada para a viação ordinaria e para o caminho de ferro sobre o mesmo pavimento, depois de reforçada.

O ante-projecto foi approvado por despacho de 8 de abril de 1900 sobre a consulta do Conselho technico de obras publicas, devendo servir de base ao projecto definitivo, ficando porém o traçado entre as duas estações de Portimão dependente da solução que fôr adoptada para a passagem do rio e devendo-se reduzir as inclinações maximas.

*

A construcção do ramal de Portimão foi iniciada na primavera de 1898 e effectuou-se por lanços successivos e empreitadas parciaes.

O lanço de Tunes a Algôs foi aberto á exploração em 10 de julho de 1899, o de Algôs a Poço Barreto em 19 de março de 1900 e o de Poço Barreto a Silves em 1 de fevereiro de 1902.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Pelo S. Gothardo a Andermatt

Visto o lago dos Quatro Cantões, já por segunda vez, tomei, para sair de Lucerna, o bello comboio rápido do S. Gothardo que é um dos melhores da Europa.

Do trajecto nesta linha, das mais interessantes que pode percorrer um viajante na Europa, não me occuparei, porque já aqui foi descripto duas vezes, em 1890 e 1896.

Pois nem pelo facto de já conhecer *de visu* esses emocinantes panoramas, de ter atravessado aquelles tenebrosos tunneis helicoidaes, de ter admirado as medonhas ravinas que, a cada momento se nos deparam a cada lado da linha, deixei desta vez de me sentir enthusiasmado pela grande obra da engenharia suissa que, impondo á natureza o seu querer intelligente, conseguiu atravessar com uma linha ferrea as passagens mais difficeis daquellas imponentes montanhas, e chegado a Gœschenen, deixei o comboio com pena de não completar a viagem, passando, uma vez mais, o maior tunnel do mundo.

Mas era forçoso porque outra interessante excursão era plano já decidido.

Em Gœschenen, o viajante que quer fazer a passagem da Furka tem que andar muito ligeiro, se não quizer ficar a noite ahi em vez de ir a Andermatt que é muito mais interessante.

Primeiro ha que tomar o logar no omnibus do hotel para Andermatt ou o carro particular (se o achar disponivel) porque os vehiculos não abundam e os passageiros são muitos. Tomar, de preferencia, logar sobre o tejadilho e da frente, junto ao cocheiro, que é o melhor.

Depois ha que acudir rapidamente a tomar a passagem, na manhã seguinte, entre Andermatt e Gletsch, se o viajante não quizer ficar mais que a noite em Andermatt, e ainda, por telegramma, assignar o logar na diligencia de Gletsch em deante, ou para Meiringen pelo Grinsel, ou a Bieg pelo Rhodano, pagando os logares na diligencia entre estes pontos.

Tudo isto se consegue na estação telegraphica, que é no mesmo edificio da do caminho de ferro, e onde o publico é attendido por empregados amabilissimos.

Deve se dizer que muitas pessoas fazem esta viagem em carro particular, mas eu acho preferivel as diligencias, que são carros excellentes e commodos, levados por bello e possante gado fazendo excellente serviço.

Com ellas dispende o estado suisso grandes sommas, e o *deficit* annual é importante, mas os proventos veem indirectamente na facilidade e regularidade das communicações que são o meio de garantir a estada ou a viagem dos forasteiros, o serviço do correio e outros transportes indispensaveis.

Os carros são fortissimos e compostos de varias accommodações, tendo á frente um *coupé* fechado, que é o logar mais caro e não vale a pena tomal-o senão em dia de muito frio ou muita chuva; sobre este e por detraz do cocheiro a chamada *banquita* que é o melhor para se disfructar o caminho; atraz d'isto ha em baixo um caleche para quatro pessoas, e por ultimo uma grande caixa onde vão os volumes de mão dos passageiros e as malas do correio e superiormente outro assento de banquita como o da frente, que tambem não é mau logar.

A viagem toda custa, em *coupé*, 24 francos e em banquita ou interior 19.50, isto desde Goeschenen, mas quem fôr no comboio que ahi chega de tarde já não tem carro, por isso tem que ir no omnibus d'um hotel a Andermatt e esperar lá a passagem da diligencia ás 8 horas da manhã. Um trem custa 60, 120, 180 ou 220 francos conforme elle é de 1, 2 ou 4 cavallos.

O trajecto de Goeschenen a Andermatt é interessantissimo, chegando a ser emocionante quando, proximo da ponte grande, nos achamos em face das gargantas do Reuss cujas aguas parecem precipitar-se furiosamente sobre a estrada barrando-nos a passagem.

O caminho vae-se elevando por sobre a montanha por meio de curvas e lacetes, mostrando nos respeitaveis ravinas e selvaticas gargantas onde o rio se debate em arrancos. com um ruido medonho.

A ponte do Diabo é construida numa posição d'uma grandiosidade imponente.

Em breve entra o carro numa galeria ou tunnel aberto, do lado esquerdo, em varias arcadas por onde, mesmo andando, se vê a profunda ravina no fundo da qual o rio corre impetuoso.

Estamos em pleno cantão d'Uri, onde os costumes, a construcção dos edificios, os trajos, são differentes.

As largas mangas de cassa já não são caracteristico dos fatos das aldeãs; não, que ali o inverno é rigorosissimo, e nos quatro mezes a que se chama verão conserva-se sempre o fogão aceso.

As casas são de construcção muito diversa da dos cantões do norte.

Baixas, conservando a fórma de *chalet*, mas com cinco andares, do que resulta que os tectos são sobre a cabeça, sendo invariavelmente formados por almofadas quadrangulares de madeira envernizada.

Andermatt é uma cidade minuscula, numa planicie

calva, entre montanhas, fortificada como ponto estrategico que é, com uma só rua onde ha, já se vê, numerosos hoteis, sendo alguns de primeira ordem com todos os confortos, luxuosas salas, illuminação electrica. etc.

A' noite uma fanfarra percorre todas estas casas, onde executa varias peças de musica, cantos tyrolezes, etc.

Muita gente nos hoteis, por ser ali uma estação climaterica excellente e centro de numerosas excursões, muitas lojas de bilhetes postaes e recordações de viagem, em madeira e em pedra.

Andermatt não é, todavia, hoje nada do que foi outrora, quando o caminho por cima do S. Gothardo era obrigatorio. Os viajantes contavam se por mais de sessenta mil por anno, sendo todos alojados gratuitamente no hospicio que em 1775 foi derrubado por uma avalanche e completada a sua destruição, pouco tempo depois, em 1799, pelo exercito francez, por occasião das guerras entre aquelle paiz, entre a Russia e a Austria.

Hoje o hospicio gratuito foi substituido pelos hoteis pagos e bem pagos.

Mas se os transeuntes são menos, desde que o grande tunnel que passa justamente por baixo d'Andermatt, a 300 metros de profundidade, os leva na maior parte directamente da Suissa á Italia ou vice-versa, os excursionistas são mais, por de anno a anno ir sendo mais conhecido o maravilhoso caminho da Furka, do Grimsel e do Rhodano, até Brigue, dos quaes me occuparei no artigo a seguir.

Motores thermicos «Diesel»

As excepcionaes qualidades que offerecem os motores de petroleo teem feito convergir para elles o estudo dos constructores e, se ainda não attingiram o elevado gráu de perfeição das machinas a vapor, já excedeu os systemas mais perfeitos de motores de gaz, attingindo rendimentos ainda não obtidos em nenhum outro motor thermico. O typo mais perfeito, não só pelo cyclo que realiza, mas ainda pelo cuidadoso fabrico é sem duvida o motor do systema «Diesel» construido pela Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg, e apresentado pela casa Georbuerck, representada pelos srs. Alberto d'Oliveira e Carlos Correia da Silva.

Este motor, que apresentamos na gravura, é do typo vertical com um ou dois cylindros, a força e o gráu de irregularidade que se pretende. O cylindro, occulto na parte superior, assenta sobre um fixe de ferro fundido e é fechado na parte inferior por uma tampa tambem de ferro onde se alojam as valvulas do ar, de combustivel e da descarga. Estas são abertas por excentricos montados num veio cuja velocidade de rotação é metade da arvore do motor, e são mantidas fechadas por molas espiraes.

A biella articula-se directamente no embolo e na manivella da arvore.

Uma bomba de injecção do combustivel, um filtro, um deposito para aquelle e um deposito de ar comprimido para pôr o motor em marcha completam summariamente o motor. Feita esta rapida descripção do motor, vejamos o seu funccionamento.

Motor «Diesel» de 70 cavallos-vapor effectivos

O seu trabalho é em quatro phases como o dos motores Otto, realizando-se por isso uma unica impulsão motora em cada quatro passeios do embolo. A compressão, porém, não é feita sobre a mistura de ar e de combustivel como nos motores de gaz ou de petroleo ordinario, mas apenas sobre ar, e só quando esta compressão é completa é que no interior do cylindro é lançado o combustivel pela bomba que acima ficou descripta. Este, encontrando a elevada temperatura resultante da compressão, inflamma-se seguindo uma prolongada expansão. Vê-se isto no diagramma de marcha normal que apresentamos.

Diagramma de marcha normal

São obvias as vantagens que resultam d'este modo de funccionamento. Em primeiro logar a prolongada expansão no interior do cylindro permitte obter neste motor um rendimento thermico de 55 %, rendimento extraordinariamente elevado, mesmo quando o compara mos com o dos de gaz pobre que raramente attingem 20 %. O consumo de agua de refrigeração tambem é muito pequeno.

A ausencia de explosão torna estes motores silenciosos o que é de grande vantagem nas povoações, sobretudo para officinas de trabalho nocturno.

A elevada temperatura a que se realiza a combustão, evita que se formem depositos no interior do motor, tornando-se pois desnecessarias as frequentes limpezas que, sobretudo nos motores de gaz pobre forçam, a repetidas paragens. As combustões são completas e por tanto os seus productos são apenas gazes inodoros e inoffensivos.

A combustão é feita no interior do cylindro sem intervenção de qualquer orgão de inflammação exterior; d'ahi o poder-se usar d'este motor dentro das fabricas onde haja perigos de incendio. Esta vantagem é ainda accrescida com o emprego, como combustivel, de oleos mineraes intermédios entre o petroleo illuminante e de oleos de lubrificação, oleos aquelles que são de difficil inflammação. Emquanto os motores usuaes só queimam a gazolina ou o petroleo illuminante, o motor «Diesel» recebe o naptha bruto ou qualquer dos seus derivados com excepção dos oleos lubrificantes. Tambem recebe os productos da destillação da linhite. Com os oleos mineraes de densidade egual a 0.918, cujos preços e direitos alfandegarios são minimos, o consumo varia entre 185 e 230 grammas por cavallo-hora, segundo a potencia do motor.

Não sendo a regulação d'este motor feita como nos de gaz pelo systema de *tudo ou nada*, mas sim fazendo variar a quantidade de combustivel introduzida no cylindro, resulta que o consumo a meia força e por cavallo-hora é sensivelmente egual ao consumo em plena força; pelo mesmo motivo o seu gráu de irregularidade rivaliza com o das melhores machinas de vapor, variando entre 3,3 e 0,8 % nos motores de um cylindro e um volante leve e de 2 cylindros e 2 volantes pesados.

Assim como nas machinas de vapor, é possivel obter durante largos periodos trabalho superior ao normal, facto que se não dá nos motores de gaz.

Os predicados que ficam enumerados, accrescidos ainda com outros, taes como: a facilidade de pôr o motor em marcha em qualquer occasião para o que basta manobrar a alavanca que abre a communicação com o reservatorio de ar comprimido e a simplicidade do seu manejo que, além de requerer da parte do machinista poucos conhecimentos especiaes, exige pouca vigilancia, porque tanto a sua regulação como a lubrificação se fazem automaticamente, tornam incontestavelmente o motor «Diesel» superior a qualquer outro typo, não só nas pequenas industrias, mas ainda naquellas em que se exige regularidade e continuidade no trabalho, como nas estações de producção de energia electrica.

Calais a Dover

As grandes companhias francezas e inglezas que fazem o serviço de transportes entre Calais e Dover entraram num accordo para a construcção de vapores especiaes que modifiquem sensivelmente as condições em que se realiza o actual serviço. Esses vapores transportarão os proprios comboios de mercadorias e passageiros, sem o trasbordo que ainda hoje se torna necessario.

Não é novo este systema, mas offerece muita curiosidade. Existe ha trinta annos na Dinamarca, entre Jütland e Fünen, e ha cercá de vinte annos entre Korsor e Nyborg, em uma distancia egual, e em mar tão agitado, como no canal da Mancha.

Estes vapores, os já existentes, pódem conduzir 16 a 18 carruagens com passageiros ou mercadorias, e são construidos de fórma a poderem atracar fazendo a ligação dos carris sobre o convez com os dos caes. A sua velocidade é de 14 milhas por hora.

Mas ha mais, neste genero de atrevido progresso. Ha o comboio amphibio, que parece ter sido phantasiado por Julio Verne para alguma das suas viagens maravilhosas. O comboio amphibio é todavia uma realidade. Funcciona nos arredores de Copenhagen, no lago Fure; e quando navega sobre as calmas aguas, ninguem dirá em que consiste a sua differença de qualquer outra embarcação ordinaria. Subito, aprôa á margem, e com tal impeto, que entra por ella como nós por nossa casa!

Mais uma volta do helice, e eil-o, qual crocodilo monstro de pesadelo, a caminhar pela terra dentro, sobre carris de ferro.

Este barco foi construido pelo engenheiro sueco Magnell.

Faz carreira entre Frederiksdal e Farum, atravessando o lago Fure, entrando por terra firme em Fiske-Boehr, e galgando outro pequeno lago antes de chegar á estação terminus. A travessia que faz por terra é de 300 metros.

O «Diario de Noticias»

Como primoroso brinde do Natal recebemos aqui o numero illustrado que este nosso collega publicou por fim do anno e de que não podemos dizer que vem brilhante como de costume, porque excede tudo quanto de bello e perfeito se tem publicado entre nós.

Não só a collaboração é excellente, devida a escriptores de primeira ordem, como as illustrações, o papel, a disposição typographica, a impressão, tudo concorre para tornar este numero um primor que honra quem o dirigiu e quem o compoz assim bello e attrahente.

Agradecemos a offerta.

Orçamento da Companhia Real

Reuniu no dia 24 o conselho de admistração d'esta companhia ao qual foi presente o parecer da commissão do orçamento, baseado no relatorio do sr. Director Geral, do qual nos permittimos extrair alguns dos importantes dados que melhor definem a situação e propositos futuros da companhia.

O augmento de receitas é estimado, com justo criterio, em 100 a 150 contos e nota-se quanto elle é satisfactorio, tendo já nos annos anteriores havido successivos augmentos, e dando-se o caso da concorrencia dos tremvias electricos em 1902 que é importante em todo o trafego de passageiros nos arredores de Lisboa.

As despesas d'exploração, apesar do augmento de despesa na renovação da via e do de percurso de comboios que foi de 200.000 kilometros, diminuiram uns 70 contos, por causa do abaixamento do preço do carvão, melhorio do cambio, etc.

Para o anno que hoje entra ainda a Direcção se propõe augmentar o percurso de comboios em mais 250

mil kilometros, o que é já o primeiro melhoramento do serviço do publico que a zelosa direcção se propõe fazer.

O nosso methodo de conservação da via, pelo systema de revisão, tem dado os melhores resultados.

Quanto á renovação, prevê-se uma verba de 120 contos para complemento d'este trabalho na linha do norte, ficando apenas as agulhas e cruzamentos para serem substituidos em 1904.

Para o novo anno, pois, prevendo mesmo que as receitas possam não ser superiores ás de 1902, e contando com as despesas orçadas ainda superiores ás actuaes, as complementares de primeiro estabelecimento e extraordinarias, 400 contos, e o pagamento dos encargos, os recursos da companhia offerecem margem sufficiente para auxiliara integração, nos limites do possivel, das reservas de toda a ordem, e para o progressivo augmento do material circulante, além do já previsto.

Aquella verba de 400 contos de despesas extraordinarias tem a seguinte applicação:

Para a linha de Leste 13,5 contos para diversas obras, sendo as principaes nos caes do Entroncamento;

Para Norte 34 contos, dos quaes 20 se applicam á ampliação da estação de Gaia, 6 á dos caes e linhas em Estarreja, 2,8 para Coimbra;

Para a linha urbana 13,77 contos, sendo 13 contos para complemento das installações electricas em Lisboa R e no tunnel.

Machinas ferramentas e outro material 19 contos;

Material circulante 160 contos, sendo 82 para construcção de 200 vagons, 76 para prestações das 4.ª e 5.ª locomotivas de grande velocidade já adquiridas e conta 5 mais encommendadas, ficando assim a companhia com 10 locomotivas de primeira ordem.

E mais 60 contos (além de outros 60 nas despesas ordinarias) para a renovação da via, a que acima nos referimos; 15 contos para renovação de pontes e 30 contos para construcção da estação do Seitil, entroncamento, na linha de leste, da nova linha dos Meridionaes.

Deve notar-se tambem com satisfacção uma pequena verba que se repete todos os annos para uma applicação humanitaria: 5 contos para substituição das pobres cabanas de madeira dos guardas da via por pequenas casas, mais confortaveis, de pedra e cal.

O elogio d'esta disposição está no proprio facto.

Nos vencimentos do pessoal foram feitas tambem algumas elevações e distribuida a verba de 14 contos em gratificações.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Obrigações de 1.º grau)

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre 1902, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, nos termos seguintes:

— Pela apresentação do coupon n.º 18 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 7,11 frs. liquidos de impostos em França;

— Pela apresentação do coupon n.º 18 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon 9,50 frs. liquidos de impostos em França;

— Pela apresentação do coupon n.º 15 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 ½ %, primeira serie 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % e recebendo por cada coupon 6 marcos;

— Pela apresentação do coupon n.º 14 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 ½ %, (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o 1 de janeiro p. f., em Lisboa, na séde da Companhia, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 9 de Dezembro de 1902.

O Presidente do Conselho d'Administração
Antonio Maria Pereira Carrilho

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados que a partir do dia 1 de janeiro proximo será paga uma terceira prestação de 609 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.º 22.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 3 f,50».

Segundo decisão da Camara dos Corretores da Praça de Paris, a partir da mesma data, a declaração actualmente feita no Boletim Official será substituida pela seguinte:

«Ex-coupon n.º 22 estampillé de 6f,25».

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na séde da companhia, Rua Victor Cordon, n.º 1; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Londres, na casa Chaplin Milne, Grenfeil & C°, Limited, Princes Street, O E C. — *O Conselho de Administração.*

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1903, conforme o disposto no titulo IV dos estatutos, coube a sorte aos n.os 3 293, 5.693, 7.472, 7.932, de 450$000 réis, e 10.351 12.219, 12.593, 13.133, 13.993, 14.850, 14.928, 15.353, 16.715, 20.202, 22.382, 23.101, 27.906, 29.249, 30.761, 31.106, 31.947, 34.460, 35.378, 41.545, 41.616, 47.485, 49.004, 49 653, 52 965, de 90$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1903:

No Porto, na séde da companhia, Rua de Bellomonte, n.º 49;
Em Lisboa, no London and Brazilian Bank, Limited,
Em Londres, no Capital and Counties Bank, Limited;
Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westendorp & C.ª;
Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de dezembro de 1902, — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa, o Presidente do Conselho de Administração, *Carlos Lopes.*

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Por deliberação do conselho de administração recebem-se propostas de venda de 147 obrigações do 1.º grau, até o dia 28 do corrente.

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada ao administrador delegado, Rua das Taipas, n.º 70, Porto.

Porto, 15 de dezembro de 1902. = O Presidente do conselho, *Henrique Carlos de Meirelles Kendall.*

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Pagamento do capital nominal das obrigações amortizadas, do juro semestral das obrigações e de dividendo de acções

Desde o dia 31 do corrente mez de dezembro, começarão os seguintes pagamentos:

De 90$000 réis e mais 2$250 réis, mediante entrega do titulo

do capital nominal e juro do ultimo semestre a cada uma das obrigações amortizadas;

De 2$250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente anno, mediante a entrega do respectivo coupon, n.º 13, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado;

De 3 p. c. ou 3$000 réis a cada acção, de dividendo do 2.º semestre, complementar do de 6 p. c. ou 6$000 réis no corrente anno, mediante apresentação do titulo, para ser carimbado.

Para se poder effectuar o pagamento do juro ás obrigações ou do dividendo ás acções que estiverem em usufructo, é necessario, conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registo por titulo gratuito.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas, entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locaes:

No Porto, séde da Companhia, rua de Cedofeita, 291;

Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.ª;

Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;

Guimarães, escriptorio dos srs. Manuel Pinheiro Guimarães & C.ª;

Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;

E em todos as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrso, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 15 de dezembro de 1902. — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães — O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso.*

Balancete de 30 de novembro de 1902

Activo

Capital empregado:	
Construcção até Guimarães	827:927$404
Prolongamento até Fafe	22:729$177
Materiaes em deposito	25:618$614
Effeitos depositados e de caução	13:500$000
Devedores diversos	22:077$703
Exploração. Despesas geraes de 1902	27:342$903
Gerencia (despesas da séde) de 1902	2.648$810
Conta de juros de 1902	14:650$133
Dividendo de 1902	8:922$000
Dinheiro em deposito	20:500$000
Caixa	518$292
	986:435$036

Passivo

Capital:	
Acções	300:000$000
Obrigações	536:310$000
Accionistas, seus creditos	115$500
Por effeitos depositados e de caução	13:500$000
Depositos e fianças	1:884$985
Contas em liquidação	6:850$345
Exploração, receita geral de 1902	98:446$392
Dividendos a pagar	1:178$000
Juros de obrigações a pagar	704$250
Retenções geraes	11:939$437
Fundo de amortização	3:690$000
Fundo de reserva	10:000$000
Lucros e perdas	1:816$127
	986:435$036

Porto, 6 de dezembro de 1902—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O Gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso.*

Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Amortização de obrigações

O sorteio a que hoje se procedeu para a amortisação de quatorze obrigações d'esta companhia deu o seguinte resultado:

N.os 429, 1.737, 2.308, 2.862, 3.036, 3.085, 3100, 3.293. 3.756, 4.410, 4.530, 4.612, 4.754 e 5.274.

O seu pagamento effectuar-se-ha no dia 2 do proximo mez de janeiro, das doze ás duas horas da tarde, e em todas as quintas-feiras de cada semana que se lhe seguirem, nesta cidade, na sua séde, e em Lisboa na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Uianna.

Porto, 20 de dezembro de 1902. O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel Eleuterio Pereira da Fonseca.*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 31 de dezembro de 1902

Não se póde dizer que o anno que hoje finda fosse prejudicial ás finanças portuguezas. Em rapida revista do que elle nos deixou temos, acima de todos os factos, o mais importante, a realização do convenio com os nossos crédores externos que regularizou a situação da nossa divida e nos vinculou o credito de nação séria nos seus negocios.

A conversão dos nossos titulos, feita por esse motivo está hoje, póde dizer-se, quasi concluida, porque, se umas fracções de centena faltam á estampilhagem, ninguem ignora que nunca apparecem em total os titulos de qualquer especie financeira ou fiduciaria; ha os que se queimam em incendios, os que se submergem em naufragios, os que desapparecem por outros motivos.

Pela ultima nota referida a 28 de dezembro, a comparação do capital a converter com o convertido era a seguinte, em milhares de francos:

	Capital	Convertido	Percentagem que falta
3 %	1.043.000	875.728	16,04
4 %	45.000	40.011	9,09
4 1/2 %	317.000	272.815	13,94
Total...	1.405.000	1.189.454	15,35

*

O contracto entre o governo e o Banco de Portugal, de que tanto se falou durante o anno e que deu logar a varias peripecias nas assembléas geraes d'aquelle estabelecimento, conserva-se ainda em *vel-o-hemos*, tendo o governo prescindido d'esta negociação.

Está por dias a resolução da notavel pendencia commercial entre os srs. marquez do Fayal e conde de Burnay, que resultou de, na assembléa do Banco de 3 de maio, o segundo ter offerecido vender um certo numero de acções com abatimento de 15$000 réis sobre a cotação do dia.

Dos vinte quesitos propostos ao jury no julgamento d'esta causa no tribunal do commercio, em 23 de dezembro, este deu como provado:

Que em 3 de março, durante uma reunião da assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, o sr. conde de Burnay propoz ao sr. marquez do Fayal a venda das suas acções do Banco de Portugal e das dos seus amigo do valor nominal de 100$000 réis cada uma.

Que a alludida proposta de venda foi feita pelo sr. conde em seu nome e em nome da firma Henry Burnay & C.ª, de que elle faz parte.

Mas não se provou, nem a quantidade das acções nem a cotação que servia de base, o que deixa margem a julgar que, da sentença haverá ainda appellação e recurso que poderá demorar longamente esta causa.

A' ultima hora porem nos consta que certas approximações entre as partes, permittem esperar que o pleito se termine, com honra para todos, por meio de uma negociação conciliadora.

As cotações dos titulos que damos na costumada tabella mostram a firmeza e a tendencia de alta de quasi todos os valores; no mappa geral de todo o anno, com a comparação de cotações, que, como de costume, publicaremos no proximo numero, ver-se-hão as oscillações que esses fundos tiveram, tanto no mercado de Lisboa como nos estrangeiros.

Os cambios tiveram durante o anno consideravel melhoria que se reflecte ao fechar hoje a cotação numa baixa importante.

Assim a comparação das principaes divisas dá-nos:

Dinheiro em 31 de dezembro	de 1901	de 1902
Londres cheque	39 3/4	42 5/16
Paris »	720	674
Berlim »	294	276
Madrid »	840	826

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v	42 11/16	42 1/16	Desconto no Banco de Portugal	5 1/2 %
» cheque	42 3/16	42 1/4	No mercado	6 %
Paris 90 d/v	673	674	Agio Buenos Ayres	—
» cheque	678	680	Cambio do Brazil	11 23/32
Berlim 90 d/v	274	275	Premio da libra	1$120 e 1$160
» cheque	277	278		
Francfort 90 d/v	274 1/2	275 1/2		
» cheque	277 1/2	278 1/2		
Madrid cheque	830	840		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO 16	17	18	19	20	22	23	24	26	27	29	30	31	
Lisboa: Inscripções de assent.	–	38,65	38,70	39,70	38,65	38,65	38,70	38,70	38,70	38,70	38,70	38,70	–	–
» coupon	–	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,45	–	38,45	–	–
Obrig. 4 % 1888	–	–	20 800	20 800	–	20.600	20.600	20.500	20.600	20.150	–	20.450	–	–
» 4 % 1890 assent.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» 4 % 1890 coupon	–	–	–	–	–	–	49.000	49.000	49.000	48.800	–	–	–	–
» 4 ½ % assent.	–	–	56.000	56.000	–	–	56 000	–	–	56.000	–	–	–	–
» 4 ½ % coup. int.	–	55.500	55.700	55.800	55.500	–	55.700	55 600	55.700	55.500	55.500	–	–	–
» 4 ½ % externo	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Tabacos coupon	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Acções B. de Portugal	–	–	–	–	–	–	–	159.300	159.000	158.500	–	–	–	–
» » Commercial	–	140.000	–	140.000	–	140.000	–	140.000	–	–	–	–	–	–
» » N. Ultramarino	–	119.800	119.800	–	119.800	119.800	–	–	119 800	120.000	120.000	–	–	–
» » Lisboa & Açores	–	130.000	–	–	–	–	–	–	–	–	130.000	–	–	–
» Tabacos coupon	–	–	137.000	137.300	–	136.500	136.800	137.000	136 800	137.000	–	–	–	–
» Comp.ª Phosphoros	–	–	83.500	83.500	83.500	83.500	–	83.800	84 000	84.000	84.000	84.000	–	–
» » Real	–	–	23 000	–	–	–	–	–	–	23.500	–	–	–	–
Obrig. prediaes 6 %	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	97.500	–	–
» » 5 %	–	–	–	91.700	91.500	91.500	91.500	91.500	91.500	91.500	91.500	–	–	–
» Comp.ª Phosphoros	–	93.500	93.500	93 300	–	–	–	–	93 750	93 000	–	–	–	–
» C.ª Real 3 % 1.º grau	–	–	81.100	81.100	–	–	81.500	81.500	81.700	81.700	81.800	–	–	–
» » » 3 % 2.º grau	–	36.000	–	–	35.800	–	35.950	36.000	35.900	35.800	35.850	–	–	–
» C.ª Nacional	–	–	–	68.000	–	68.000	–	–	–	–	–	–	–	–
» « Atravez Africa	–	–	96 500	96 500	–	96.500	96.500	–	96 600	96 600	97.000	97.000	–	–
Paris: 3 % portuguez	31,45	31,60	31,57	31,42	32	31,85	31,65	31,75	32,10	31,82	–	–	–	–
Acções Companhia Real	144	105	104	–	109	106	105,25	104	104	106	–	–	–	–
» Madrid Caceres	34	34	34	–	34	–	–	34,75	35	35	–	–	–	–
» Norte de Hespanha	209	208	205	203	206	208	205	206	208	–	–	–	–	–
» Madrid Zaragoza	341	342	335	333	339	339	335	336	336	–	–	–	–	–
» Andaluzes	202	–	199	196	–	–	195	198	198	–	–	–	–	–
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	362	362	364	364	365 50	365	366	365	364	365	–	–	–	–
» » » 2.º grau	159	158	157,25	157	158.50	158	158	158	158	157	–	–	–	–
» C.ª Beira Alta	99,50	100	100	101	103	–	107	105,25	107	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	108	111	112	111	111	–	112	114,50	115	122,50	–	–	–	–
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	338	339,50	338,50	338	339	341	339,25	341,50	341	–	–	–	–	–
Londres: 3 % portuguez	62,25	62,25	62,25	62,37	62,25	62,62	62,25	62,62	–	63	–	–	–	–
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	–	–	–	–
Amsterdam: Atravez Africa	83,43	83,43	83,43	83,43	38,43	83,43	83,43	83	83	83	–	–	–	–
Bruxellas: Atravez Africa	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	–	–	–	–

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

	Linhas	Periodo de exploração			1902 Kil.	1902 Totaes	1902 Kilom.	1901 Kil.	1901 Totaes	1901 Kilom.	Totaes desde 1 de janeiro 1902	Totaes desde 1 de janeiro 1901	Differença a favor de 1902	Differença a favor de 1901
		de	a			Réis	Réis		Réis	Réis	Reis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rêde e nova não garantida	3	9	Dez	693	72.116.000	104 063	693	69.841.365	100.781	4.191.260.000	4.077 521.604	113.738.396	–
		10	16	»	»	72.881.000	106 610	»	69.841.865	100.781	4.265.141.000	4.147 363.469	117.777.531	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Nova rêde garantida	3	9	Dez	380	12.850.000	33.815	380	11.160.135	29.368	573.523.000	572.073 396	1.449.604	–
		10	16	»	»	12.414.000	32.668	»	11.160.135	29.368	585.937.000	583.233 531	2.703.469	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		–	–	–	494	–	–	488	–	–	–	–	–	–
	Sul e Sueste	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		29	4	Nov	358	34 900.074	97.486	358	28.764 245	80.347	1.159.420.964	1.100.147.087	59.273.877	–
	Minho e Douro	5	11	»	»	27.995.083	78.198	»	25.830.295	72.151	1.187.416.047	1.125.977.382	61.438.665	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		–	–	–	253	–	–	253	–	–	–	–	–	–
	Beira Alta	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		17	23	Set	105	2.988 343	28 460	105	2.635.605	25.101	66 561.119	62.070.547	4.490.572	–
	Nacional—Mirandella e Vizeu	24	30	»	»	2.544.629	24.234	»	2 275.389	21.670	69.105.748	64.345.936	4.759.812	–
		1	7	Out	»	1.880.983	17.914	»	2.083 943	19.847	70.986 731	66.429.879	4 556.852	–
		12	18	Nov	34	1.503.315	44.215	34	1.485.430	43.689	86.943.598	84.276.174	2.667.424	
	Guimarães	19	25	»	»	1.575.075	46.325	»	1 701.705	50.050	88.518.673	85 977.879	2.540.794	–
		26	2	Dez	»	1.471.136	43.268	»	1.576 025	46.353	89 989 809	87.553 904	2.435.905	–
	Porto á P. e Famalicão	1	30	Nov	64	9.035.706	141.182	64	9.601.334	150.020	243.556.092	226.871.927	16.684.165	–
		18	24	Nov	3656 Ps.	2.605.302 Ps.	712	3656 Ps.	2.439.646 Ps.	667	Ps. 100.126.685	Ps. 95 801.214	Ps. 4 325.471	–
	Norte de Hespanha	25	1	Dez	»	2.607.680	713	»	2 392.422	654	102.734.365	98.193.636	4.540 729	–
		2	8	»	»	2.566.141	701	»	2 349 005	642	105.300.507	100.542.641	4.757.866	–
		3	9	Nov	3650	1.953.753	535	3650	1 920.400	526	95.372.474	88.771.702	6 600.772	–
	Madrid — Zaragoza — Alicante	10	16	»	»	1.920.254	526	»	1.962.741	537	97.292.728	90.734.443	6.558.285	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		12	18	Nov	1067	374 105	350	1067	327.408	306	19.482.979	17.335.658	2 147.321	–
	Andaluzes	19	25	»	»	393.488	368	»	350.745	328	19.876.467	17.686 403	2.190.064	–
		26	2	Dez	»	467.531	438	»	446.818	418	20.343.999	18.133.222	2.210.777	–
		26	2	»	429	91.132	212	429	91.730	213	4.240.293	4.016 740	223.553	–
	Madrid—Caceres	3	9	»	»	99.873	232	»	99.813	232	4.340 167	4.116 554	223.613	–
		10	16	»	»	108.904	253	»	93 390	217	4.449.071	4.209.943	239.128	–
		3	9	»	180	35.603	197	180	37.658	209	1.997.803	1.700.964	296.839	–
	Zafra aHuelva	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

De Pias a Moura

Já aqui descrevemos este troço de linha ferrea cuja inauguração se projectava, então, para 27 de dezembro, data em que effectivamente se realizou.

Não a celebraram festas estrondosas, nem eram proprias do facto, tratando-se do prolongamento d'uma linha na extensão apenas de kilometros, mas se a sumptuosidade seria classificação exagerada d'aquelles festejos, é justo dizer-se que, tratando-se d'uma villa de relativamente modestos recursos, elles foram pelo menos brilhantes e impressionadores pelo caracteristico que teve a recepção aos poucos convidados, como sincera e affectuosa.

De Lisboa foram em comboio especial, que partiu do Barreiro ás 8,25 da manhã, o sr. conselheiro Justino Teixeira, todos os engenheiros e conductores que intervieram na construcção ou nos estudos, os srs. Torre do Valle e Honorato de Sousa, chefes do Trafego e do movimento, doutor Agostinho Lucio, medico do caminho de ferro, Ravasco, deputado, tres representantes da imprensa, sendo dois do «Diario de Noticias», e o director da nossa Gazeta, e outras, poucas, pessoas que haviam sido convidadas para assistir aquelle acto pela commissão mourense que veiu a Lisboa.

O sr. ministro das Obras Publicas não foi, por se achar incommodado, fazendo-se representar pelo sr. Justino Teixeira.

Cerca das 2 horas chegava-se a Pias, onde começa a nova linha e a curiosidade dos convidados aguçava-se para a ver.

A construcção não se póde dizer acabada, por faltar ainda em grande percurso a balastragem e em certos pontos a rectificação dos carris, trabalho a que se irá procedendo no intervallo dos comboios, entre as 6 da manhã e as 4 ½ da tarde, e ficará concluido em breves dias.

A linha não offerece panoramas notaveis, atravessando longos campos de olival, pertencentes ao sr. José Maria dos Santos que offereceu gratuitamente os terrenos necessarios para ella, e só proximo de Moura, a meio da curva com que se entra na villa, se descobre esta.

A chegada foi enthusiastica. Milhares de foguetes, acclamações do povo, tres musicas, dois bellos discursos, um do sr. visconde de Altas Moras, outro do sr. deputado Fialho Gomes, palmas, bravos, e sobretudo uma sincera alegria em todos os rostos de milhares de populares que se apinhavam na estação, nos arredores e nas ruas.

Organizou-se então um cortejo que percorreu toda a villa, levando na frente os engenheiros e a commissão dos festejos, depois a imprensa e outras pessoas, e por ultimo o povo e as musicas. As ruas do transito estavam todas enfeitadas e nas janellas havia luxuosas colchas de seda.

Moura é, ao que vimos, uma bonita villa com espaçosas e aceadas ruas e praças, bons edificios, muita e bella agua, um jardim publico, algumas ruinas e recordações historicas, um bom hospital, vazio, o que demonstra a sanidade da povoação, um grande estabelecimento das afamadas aguas lithinadas e annexo um grande hotel, vasto e confortavel como em varias cidades da nossa provincia se encontram.

Ahi foi offerecido, pela commissão de commerciantes que se organizára para os festejos, um lauto banquete que terminou por enthusiasticos brindes, e ainda terminada essa refeição, fômos convidados pelo sr. visconde de Altas Moras a visitar a sua casa onde fômos recebidos pela sua sympathica prole de 10 filhos que a todos encantaram com a sua franca amabilidade.

Esta luxuosa vivenda encerra preciosidades artisticas historicas e prehistoricas de grande valor, que nos foram mostradas pelo seu intelligente proprietario com uma modestia que em vão procurava occultar, os conhecimentos e fino gosto de quem ali tem reunido tão valiosos objectos.

A villa estava toda illuminada a balões. Depois, em marcha triumphal, foram conduzidos os convidados á estação, onde os esperava o comboio especial que os levou a Beja onde tomaram o correio, para Lisboa.

A impressão que esta festa nos deixou foi a mais agradavel.

Via-se que o povo comprehendia e apreciava o benefico alcance do grande melhoramento que desde esse dia ia influir poderosamente para os progressos d'aquella villa, e essa comprehensão já a manifestava a antiga camara municipal dando o notavel exemplo de concorrer com uma quantia importante para a construcção da linha.

Notou-se comtudo, que em contraposição a camara actual não apparecesse nas festas e até, por assim dizer, faltasse ás leis da attenção que a obrigavam a, de bom ou mau grado, fazer as honras da casa. Isto prova o pernicioso influxo que a politica partidaria exerce nas povoações pequenas, e mais em evidencia poz aquelles que, como a commissão dos festejos, o sr. Fialho Gomes e outros, por completo abstrahiram das suas ideias politicas, para só cuidarem dos interesses da villa e fazerem justiça a quem para elles concorreu.

Honra lhes seja.

LINHAS PORTUGUEZAS

Novas linhas.—Os srs. Eugenio Cesar Garcia, Joaquim de Sousa Mesquita e Machado da Cruz requereram a concessão de mais duas vias ferreas, sendo uma assente sobre a estrada e servida por tracção eletrica entre Mafra e a Ericeira, e outra, parte em estrada e parte em leito proprio, entre Coruche e Aviz.

Esta linha saindo de Coruche utiliza a via ordinaria até Couço e o Monte do Engal onde passa a leito proprio, indo por Móra e Cabeção até Aviz, com a extensão de 64 kilometros.

Os estudos estão já feitos em grande parte e pelo que se refere aos elementos do trafego contam os requerentes com um transporte de passageiros e uma tonelagem de mercadorias bastante elevados para fortificar a construcção e garantir a exploração.

E está-se a ver como esta linha será de importancia, ligando na sua origem com a já em construcção, de Santa Anna a Vendas Novas a onde trará todos os productos do feracissimo concelho d'Aviz e entroncando, de futuro, pelo outro extremo, com a que faz parte da rêde ao sul do Tejo, entre Ponte de Sôr e Evora, servindo assim de ligação entre duas linhas importantes.

As communicações d'Aviz com o restante do paiz que hoje se fazem com difficulcade por Ponte de Sôr, ficarão facilitadas enormemente pela linha requerida e a de Vendas Novas em construcção.

—Tambem os srs. engenheiros Nepomuceno Lacerda e Cecilio da Costa requereram uma linha entre Extremoz e Portalegre.

Linhas africanas. — Os jornaes estrangeiros voltam a falar na possibilidade immediata da construcção do caminho de ferro de Quelimane a Chilomo, a ligar com o caminho de ferro do Zambeze ao Nyassa e d'aqui ao Tanganika. Para este fim constituir-se-ha uma companhia portugueza com o capital de 500.000 libras, das quaes 75.000 attribuidas á Companhia da Zambezia. Faz-se depender d'esta constituição o começo dos trabalhos na parte ingleza, para o que estão concluidos os estudos e realizado o capital necessario. Em Lisboa, até este momento, nenhumas indicações ha acerca d'esta ordem de idéas. E' certo que, ha tempos, se falou na realização de qualquer accôrdo tendente a facilitar esta solução, mas pouco se adeantou. Parece no entretanto certo que em Londres se tem tratado do assumpto.

Algarve. — Tendo o governo recebido duas representações sobre a mudança do local da estação de Olhão, do caminho de ferro do Algarve, enviou uma e outra á direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste para que informe. Representam a favor da mudança a camara municipal, a mesa do Compromisso Maritimo e um grupo de individuos d'aquella villa. Representa contra um grupo importante de proprietarios e negociantes, pedindo que a estação seja construida entre as estradas municipaes n.os 53 e 9.

Arganil. — O conselho fiscal do caminho de ferro de Arganil, acompanhado pelo deputado sr. Oliveira Mattos, procurou o sr. José Luciano de Castro para solicitar o seu apoio no sentido de se obter uma breve deliberação do Governo sobre os projectos que teem sido discutidos para a conclusão d'aquelle caminho de ferro. O chefe do partido progressista prometteu interessar-se por essa justa pretensão.

Ponte sobre o Mondego. — Espera-se que estejam concluidos dentro de um anno os trabalhos de lançamento da ponte sobre o braço sul do Mondego. Esta ponte será de ferro e não de madeira, como fôra primeiramente projectada. Brevemente começa a fazer-se o aterro e terraplenagem na Murraceira, afim de se estabelecer a ligação entre as duas pontes. Depois se continuará a Avenida Saraiva de Carvalho, a prolongar até a ponte.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Em circular do governo dirigida aos engenheiros chefes das diversas secções ferro-viarias recommendou-se muito expressamente que seja dado seguimento prompto a todas as reclamações exaradas nos respectivos livros das estações, facultados ao publico.

*

Proseguem com actividade os estudos para o caminho de ferro de Jerez a Villamartin e Setenil. Este caminho de ferro atravessará um tunnel de mais de 2 kilometros inteiramente recto, em Angostúra de Bornos.

*

Foi pedida a concessão de um caminho de ferro de via reduzida entre Barcelona e Perthús, por Palamós, com faculdade de estabelecer ramaes de San Adrian del Besós a ligar com a linha de Martorell a Igualada e com o caminho de ferro de Manresa a Berga; e de Lloret de Mar a ligar com o caminho de ferro de Olot a Gerona e de Villamalla a Rosas e Olot.

*

Foi inaugurada a nova estação da Companhia do Norte em Medina del Campo.

A superficie que occupa a explanada da magnifica construcção com todas as suas dependencias, é de 19 hectares.

*

Consta que uma empresa franceza trata de adquirir a exploração do caminho de ferro de Olot a Gerona, tendo já enviado engenheiros a examinar a construcção da linha e a informar das condições de riqueza que offerece aquella região.

*

Estará brevemente concluida a perfuração do tunnel que dará passagem para a nova estação de Bilbao, d'onde partam os comboios para Las Arenas, Algorta e Plencia. Ahi se está procedendo tambem ao assentamento de uma dupla via.

*

Alguns senadores e deputados tomam a peito obter a mais rapida resolução governamental sobre o projecto de uma linha ferrea entre Malaga, Ahurin el Grande e Goin, passando por Churriana e Alhaurinejo.

*

Está sendo organizada uma companhia que se propõe realizar a compra e exploração das linhas que actualmente são mantidas pelas companhias de Tranvias de Barcelona, Tranvias de Barcelona a Sans, Sociedade Geral de Tranvias, Caminho de ferro de Sarriá, Tranvia de San Andrés, Horta e Badalona, e ainda o Caminho de ferro Catalão, como base de operações para explorar outras linhas da região.

A' frente do grupo que mette hombros a tão importante empresa figuram o Banco de Barcelona, o Credito Agricola Catalão Geral de Credito, o Credito mercantil e outras entidades de credito.

*

Estão quasi concluidas as obras do prolongamento até Puertollano do caminho de ferro de via reduzida de Valdepeñas á Calçada de Calatrava. Esta linha tem agora 91 kilometros, e vae dar um importante desenvolvimento á região que atravessa.

França

O Conselho Geral do Sena acaba de tomar uma decisão muito energica, declarando que jamais consentirá a installação do trolley em Paris.

Poucos dias antes, o Ministro das Obras Publicas fizera saber, no Parlamento, que não seriam prolongadas as concessões ás Companhias de tramways de Paris.

Agora só fica para resolver a questão do augmento de tarifas para salvação das infelizes empresas.

Avisos de serviço

Estação de Villarrubia — Linha de Cordova a Sevilha

Acaba de ser aberta a todo o serviço de grande e pequena velocidade, uma nova estação denominada Villarrubia, situada entre as estações de Cordova e Almodóvar del Rio, ao kilometro 13 da linha de Cordova a Sevilha, pertencente á Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante.

Ficam ampliadas a esta nova estação, as combinações existentes entre aquella linha e as d'esta Companhia, para os transportes de:

Generos frescos, plantas, etc. — § 1.º da tarifa especial E. P. N.º 1 de g. v.

Azeite — Tarifa especial E. P. N.º 2 de p. v.

Taras vazias — Tarifa especial E. P. N.º 4 de p. v.

Sal — Tarifa especial E. P. N.º 10 de p. v.

Palha prensada — a que é applicavel o que dispõe o Aviso ao Publico d'esta Companhia B 886 de 2 de setembro de 1898.

Os transportes para esta nova estação seguem a via Badajoz-Merida.

A distancia de applicação entre Villarrubia e a fronteira de Badajoz é de 353 kilometros.

Lisboa, 27 de dezembro de 1902.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em 12 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições

communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 12 de novembro de 1902, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 10 de janeiro de 1903, inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 26 de dezembro de 1902.

N.º 68.374. Do Porto-Campanhã a Lisboa-Mar, 1 cesto de calçado, pesando 22 kilos, consignado a Costa & C.ª

N.º 36.957. De Valença a Lisboa (P) 1 cesto com aguas mineraes, pesando 50 kilos, consignado a Eduardo Franco.

N.º 60.365. De Santarem a Lisboa (P) 1 casco de vinho, pesando 870 kilos, consignado a Francisco Souto Miguens.

N.º 32.374. De Rio Tinto a Monte Real, 2 cestos com licores, pesando 84 kilos, consignado a Leite & Nogueira.

N.º 32 514. De Rio Tinto a Monte Real, 1 barril de vinho, pesando 64 kilos, consignado a Leite & Nogueira.

N.º 12.406. De Soure a Barca d'Amieira, 2 mós moinhos, pesando 820 kilos, consignado a Antonio Pires do Rio.

N.º 12 125. Do Bombarral a Lisboa (P) 3 grades com pertences de caldeira de cobre, pesando 414 kilos, consignado a Henrique Irmão.

N.º 72.571. Do Porto Campanhã a Lisboa (P) 3 grades de madeira em obra, pesando 266 kilos, consignado a Elysio Santos.

N.º 46.267. De Guimarães a Lisboa (P) 4 volumes differentes, pesando 140 kilos, consignado a Miguel Pereira.

N.º 3.310. De Estoril a Caes Sodré, 1 barril de oleo, pesando 187 kilos, consignado a A. Rivière.

N.º 44.443. Da Regoa a Lisboa (P) 1 cesto com aguas de Vidago, pesando 86 kilos, consignado á Empresa das Aguas de Vidago.

N.º 36.624. De Lisboa (R) a Porto-Campanhã, 1 mala de roupa, pesando 34 kilos, consignado a Emilio Castellar.

N.º 35.453. De Santarem a Barca d'Amieira, 1 pedra de cantaria, pesando 189 kilos, consignado a Joaquim Gomes Pedreiro.

N.º 19.511. Da Marinha Grande a Alhandra, 4 volumes mala, caixa e differentes artigos de madeira, e de ferro, pesando 120 kilos, consignado a José Pereira.

De Vermoil, uma porção de toros e taboas, pesando 6 550 k.os

Fornecimento de sobrescriptos

No dia 5 de janeiro p. f. pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 597.000 sobrescriptos timbrados.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde. O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa 26 de dezembro de 1902.

Fornecimento de chapas d'aço macio

No dia 19 do proximo mez de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 206 chapas d'aço macio.

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

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

Lisboa 13 de dezembro de 1902.

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 12 do proximo mez de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.430 pranchas de casquinha e 20 metros cubicos de pitchpine em vigas.

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

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

Fornecimento de petroleo

No dia 12 do proximo mez de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 72.000 kilogrammas de petroleo.

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

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

Fornecimento de ferros diversos

No dia 19 de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.619 barras de ferros diversos.

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

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Lanço de Faro a Olhão

Faz-se publico que no dia 10 de janeiro de 1903, pelas doze horas da manhã, na secretaria da secção de estudos e construcção do referido prolongamento, em Faro, perante a commissão presidida pelo engenheiro chefe da mesma secção, terá logar a arrematação para a execução das empreitadas n.os 16, 17 e 18, sendo as bases de licitação respectivamente 1:385$000 réis, réis 1:680$000 e 1:680$000 réis; sendo a n.º 16 de empedramento de taludes de aterro, e as 17 e 18 de pedra britada para balastro. O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 34$625 réis para o n.º 16 e 42$090 réis para cada uma das restantes.

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 licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acêrca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pódem ser examinados todos os dias uteis desde as nova horas da manhã ás tres horas da tarde na secretaria da referide secção em Faro.

Faro, 9 de dezembro de 1902.

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Fornecimento de uma ponte

Em virtude do determinado em despacho ministerial de 19 do mez corrente, se annuncia que, á uma hora da tarde do dia 20 de fevereiro de 1903, se deve verificar na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, perante uma commissão para esse fim opportunamente nomeada, o concurso publico para a adjudicação dos trabalhos de fornecimento e montagem de uma ponte sobre o rio Lucalla no caminho de ferro de Malange, nos termos do programma, que nesta data é publicado no *Diario do Governo*.

O deposito provisorio para ser admittido ao concurso é de 750$000 réis.

O caderno de encargos e desenhos que servirão de base aos concorrentes no que respeita ao local da obra, do rio e mais esclar ecimentos para a elaboração do projecto, que terão de submetter á approvação do Governo, estarão patentes em todos os dias uteis das onze horas da manhã até as quatro da tarde na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos.

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, em 19 de dezembro de 1902.

Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES

Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM — CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

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

WEGMANN & C.ª

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

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

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

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

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

Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle de Campoamor, 12 — MADRID

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommender à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados.Cozinha 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 aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** —No largo, em frente do convento.— Bellas 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 lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

PORTO **Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.— Salles de lcture 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 corôas e flôres artificiaes — F. Delport, Successores.— Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

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

RUY DA TRINDADE

INGÉNIEUR-CONSEIL—U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negocios technicos e industriaes na Belgica ou no estrangeiro

CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO—44, Rue d'Aremberg, BRUXELLES

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 5 de janeiro sahirá o paquete **Danube** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de janeiro de 1903

COMPANHIA REAL

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

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

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

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

LISBOA Partida	QUELUZ Chegada	QUELUZ Partida	LISBOA Chegada
9-40 m	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-58 t.
1 40 t.	2 11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
3-35 t.	4- 5 t.	4-30 t.	5- 3 t.
7-40 t.	8-11 n	8-30 n.	9- 0 n.
9-37 n.	1- 8 n.	10 30 n.	11-10 n.

Lisboa	Cintra	Cintra	Lisboa
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m
7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7 50 m
8- 5 m.	10-10 m	7-45 m	8-44 m
10-40 m.	11 46 m	9- 2 m	9-55 m.
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m	11-59 m
2-40 t.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.
4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.
5-40 t.	6 46 t.	5- 0 t.	6- 3 t.
6-30 t.	7 40 t.	6- 0 t.	7- 0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.
10-35 n.	11-40 n.	9- 0 n.	10- 0 n.
12-30 n	1-22 n.	11- 0 n	12- 0 n.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Coimbra	Figueira	Coimbra	Figueira
6- 0 m.	7 46 m	e 6- 5 m	7-46 m.
12-45 t.	2-30 t.	8 1[illegible] m	9-57 m.
—	—	9-25 n.	11- 5 n.

SUL E SUESTE

LISBOA	BARREIRO	BARREIRO	LISBOA
7-45 m	8 20 m.	5-55 m.	6-30 m.
9-30 m.	10- 5 m	7-50 m	8-25 m.
11-45 m.	12-35 t.	9 5 m.	9-40 m.
3- 0 t.	2-55 t.	11-25 t.	12- 0 t.
4-30 t.	5- 5 t.	2-30 t.	3 5 t.
—	—	4-25 t.	5- 0 t.
—	—	—	—

Lisboa	Setubal	Setubal	Lisboa
7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
9-30 m.	11-5 m.	10-20 m.	12- 0 t.
3- 0 t.	4 42 t.	1- 0 t	3- 5 t.
4-30 t.	6- 6 t.	3-15 t.	5- 0 t.
—	—	5-20 t	x 6-26 t.

P. NOVO	SETUBAL	SETUBAL	
1-50 t.	2-15 t.	—	—

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

CASA BRANCA	EVORA	EVORA	CASA BRANCA
3- 0 t.	3-50 t.	5-30 m.	6-20 m.
—	—	7-10 t.	8- 0 n.

Lisboa	MOURA	MOURA	Lisboa
7-45 m.	4-55 t.	6- 0 m	3- 5 t.
4-30 t.	3- 0 m.	8- 0 n	6-30 m

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

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

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

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

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

BEIRA ALTA

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

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

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

Mangualde	Guarda	Guarda	Mangualde
n 8-55 m.	11-50 m.	n 4-15 t.	7- 5 t.

MINHO E DOURO

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

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

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

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

Porto	Valença	Valença	Porto
8-15 m.	1-55 t.	2 30 n.	8-28 m
11-20 m	3,53 t.	9-56 m.	2-47 t.
5 45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7- 5 .

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

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

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

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

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

GUIMARÃES

TROFA	GUIMARÃES	GUIMARÃES	TROFA
7-48 m	9-30 m.	5 15 m.	6-50 m.
9-50 m.	11-21 m.	7- 0 m	9- 0 m.
g 1-53 t.	3 30 t.	10-51 m.	1-26 t.
f 5 25 t.	6-50 t.	4- 0 t.	5-35 t.
7-22 t.	8-58 n.	—	—

a) Directos ou rapidos.
b) Lisboa Caes dos Soldados.
c) Porto Campanhã.
d) Por Alfarelos.
e) Pelo Norte.
f) Dias uteis.
g) Domingos e dias santificados.
h) Dominzos e quartas-feiras.
i) Segundas e quintas feiras.
j) Segundas-feiras.
k) Segundas e quintas feiras.
l) Segundas, quartas e quintas-feiras.
m) Segundas, quartas e sabbados.
n) Segundas, terças, quintas e sabbados.
o) Segundas, quintas e sabbados.
p) Segundas e sextas-feiras.
q) Quartas-feiras.
r) Quintas-feiras.
s) Sextas-feiras.
t) Sabbados.
u) 1.º e 3.º domingo de cada mez.
v) Dia 23 de cada mez.
x) Barreiro.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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

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

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental (via Cabo da Esperança), vapor allemão **Kurfurst.** Sahirá a **8** de dezembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Norderney.** Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Erlangen** Sahira a **6** de Janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º

Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis.** Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Bordeus, (com escala por Vigo) vapor francez **La Plata.** Sahirá a **13** de janeiro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

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

Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia.** Sahirá a **13** de janeiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordillère.** Sahirá a **12** de janeiro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Iquitos, vapor inglez **Ucayali** Sahirá a **3** de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez **Augustine.** Sahirá a **3** de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Liverpool (directo), vapor inglez **Obidense.** Sahirá a **8** de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

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

Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Corrientes.** Sahirá a **9** de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10 1.º

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

Pará e Manaus, vapor inglez **Polycarp.** Sahirá a **8** de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

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

Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo.** Sahirá a **15** de janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª. Praça dos Remolares 4, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril.** Sahirá a **19** de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube.** Sahirá a **5** de janeiro.
Agentes James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Pernambuco e Maceió vapor inglez **Inventor.** Sahirá **14** de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas.** Sahirá a **2** de janeiro.
Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º

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

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **California.** Sahirá a **14** de janeiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde.** Sahirá a **19** de janeiro.
Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4—BARCELONA

CASA EM MANCHESTER—CHATAM STREET

Telegrammas { Bernabeu—Barcelona / Lehmann—Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CARTER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindros
e outras machinas e ferramentas

E. LEHMANN, Manchester

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

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

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

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para
furar, esmerilar, etc.

**Locomotivas,
Material de via
Vagonetes**

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

FIELDING & PLATT—Gloucester

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

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

MACHINAS HYDRAULICAS
Systema Tweddell, para officinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO
O unico que funcciona com regularidade e economia

DYNAMOS—ELECTROMETROS—ALTERNADORES, ETC.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPANHA

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

OU

Companhia Oldenburg-Portugueza

OU

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

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

AGENTES

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

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

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTACIO — Praça de D. Pedro, 61

LISBOA

Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

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

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

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

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessonaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1 000 metros, casas do commercio, 75$000 réis. residencias particulares e medicos, 55$000 réis.

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

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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

M. HERRMANN

TELEGRAPHI E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

Bargos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 E 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 E 8

LISBOA

Fóra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.ª

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

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinaud).

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

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

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

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

Director technico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—ROCIO 60 a 63 — LISBOA

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19 — LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

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

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

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

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

FREIOS WESTINGHOUSE

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAYS

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

Société Anonyme Westinghouse

Fabrica no HAVRE e em SERVRAN

DIRECÇÃO EM HESPANHA
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., Pittsburgh.
Westinghouse Brake Co., L'td., London.
The British Westinghouse Electric & M'fg. Co., L'td., London,
Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.
Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburgh.

CAPITAL TOTAL: 500.000.000 FRANCOS

MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO
J. LINO

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

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

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

Telegrammas a **JOTALINO—LISBOA**