



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

ASSIGNATURA — PORTUGAL : anno 28500 ; semestre 14200.

HESPAÑA : anno 17 pesetas. — UNIÃO POSTAL : anno 18 fr. — AFRICA e BRAZIL : 48000 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
 End. telegraphico — C. NIFERRO

16.º do 16.º anno

16 de Agosto de 1903

Numero 376

C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO — RUA AUGUSTA, 70 2.º — Lisboa

Metaes em bruto e em obra. — Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcções. — Chapas galvanizadas, lisas e onduladas. — Tubos e arame de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro. — Locomotivas, carruagens, 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

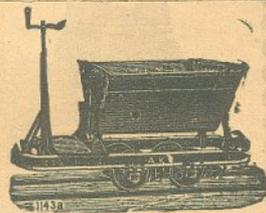
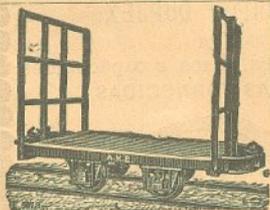
Numero telephonic 586

FABRICA

DE
CAMINHOS DE FERRO
 PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal

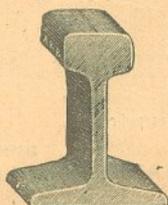
F. Street & C.ª

156, R. do Poço dos Negros

LISBOA



SUCCURSAL EM MADRID
 Calle de Atocha, 20



Agente para as Colonias

Roberto Pegado

R. dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA



SUCCURSAL EM BILBAO
 Gran Via, 34

COMPAGNIE GÉNÉRALE des CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÈGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

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

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

Apparehos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

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

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

PRIX MONTYON

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

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECCÃO TELEGRAPHICA — WEISSENS - HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX

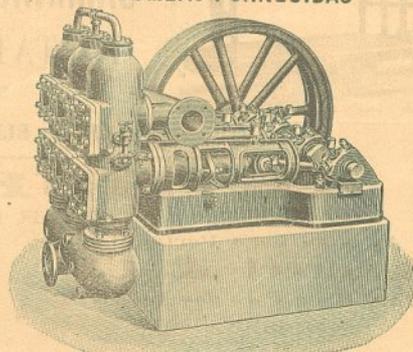
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS: — BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica — DUPLEX-BILBAO

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 Redacção e administração TELEPHONE N.º 27
 T. do Sacramento ao Carmo, 7 48—RUA NOVA DA TRINDADE—48 End. telegraphico Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Folheto de 32 paginas.

Viagens nas rêdes francezas de Orleans e Midi.

SUMMARIO

	Paginas
A HULHA BRANCA p. C. Xavier Cordeiro.....	270
VAGONS FRIGORIFEROS, p. Mello de Mattos	280
PARTE OFFICIAL—Portarias de 27 de julho e 3 de agosto e decreto de 1 de agosto.....	281
EXCURSÕES EM FRANÇA.....	282
AUTOMOVEIS EM ANGOLA.....	282
DESCANÇO DOS EMPREGADOS FERRO-VIARIOS.....	282
NOTAS DE VIAGEM—IV—S. Peter-burgo—As noutes brancas—A Russia—Fanatismo e ab-oliti-mo.....	283
CONTRA AS SEZES.....	284
PARTE F. NANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Gazeta dos Accionistas—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e ha-pauleses.....	285
LINHAS PORTUGUEZAS—Lobito—Por Tax a Mirandella—Sant'Anna e Vendas Novas—Malange—Companhia Real—Beira Alta—Guimarães—Ponte do Pociño—Linha de Mossamedes—Ramal de Setubal.....	288
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Inglaterra—Belgica—Suécia-Narvega—Indo China—Traosvaal—Madagascar—Canada—Victoria.....	288
COMPANHIA REAL—Relatorio do Conselho de Administração.....	289
AVISOS DE SERVIÇO.....	289
ARRUMATAÇÕES.....	290
ANNUNCIOS.....	291
AGENDA DO VIJANTE.....	292
HORARIO DOS COMBOIOS.....	293
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	294

A hulha branca

ATTRIBUE-SE a Cavour esta feliz designação dos formidaveis depositos de gelo que o inverno accumula nos cumes das grandes cordilheiras da Europa e que durante o verão mantem uma corrente constante nos ribeiros torrencias que d'ellas descem.

Um dos exemplos mais frisantes do aproveitamento da hulha branca, é a cordilheira dos Alpes, em cujas vertentes, tanto em Franca, como na Suissa e na Italia, são já numerosas as officinas hydraulicas, que transformam o trabalho de possantes quedas d'agua em watts, para a illuminação de cidades, para a industria, para a tracção de tramways e de caminhos de ferro.

No nosso paiz não ha hulha branca, e pôde-se dizer que tambem não ha hulha preta. Mas isto não impede que procuremos aproveitar as bellas quedas d'agua que temos por todo o paiz.

Que força não representará o rio Douro na parte não navegavel? Não seria possivel aproveitá-la na tracção do caminho de ferro do Pociño a Miranda, e na exploração das famosas minas de ferro de Roboredo?

E o Tejo, o Minho, o Lima, o Cavado, o Vouga, o

Zezere, o Mondego e quantos outros? Não estará nelles o desenvolvimento da nossa industria, e da nossa viação accelerada?

Mas, diz-se: estes formosos rios, abundantes d'agua durante o inverno, transformam se no verão em mansos regatos que muitas vezes se somem na areia.

E' verdade. Mas contra este mal ha nada menos de dois remedios efficazes.

O primeiro é a arborização. Um exemplo da efficacia da arborização encontra-se no rio Vouga, que é um dos que conservam a agua por mais tempo, e a explicação está no facto de toda a sua bacia hydrographica se achar bem arborizada. Mas, é esta uma excepção e o que actualmente se nota no paiz é uma febre devastadora das arvores.

Houve em tempos passados uma outra febre, mas essa arborizadora. Infelizmente só o grande homem que se chamou João d'Andrade Corvo e alguns poucos foram d'ella atacados. Dizia elle no preambulo do Decreto de 21 de setembro de 1867—«Basta conhecer algumas das serras escalvadas do nosso paiz ou ter observado como as torrentes se precipitam impetuosas d'essas serras para os valles, arrastando massas de areia que cobrem e esterilizam os campos; basta ter percorrido uma parte do litoral onde as areias tendem mais ou menos a invadir as terras agricultaveis; para não hesitar em reconhecer a urgente necessidade de fixar os principios que convém seguir na arborização do paiz.

Publicou-se um magnifico relatorio devido a Carlos Ribeiro e ao sr. Nery Delgado, e... hesitou-se em andar para deante. Foi necessario chegar ao seculo 20 para se começar a olhar com alguma attenção para este importantissimo assumpto. Entretanto mostrou o relatorio que havia no paiz incultos 5.000.000 hectares ou um pouco mais de metade da area total que é de 8.962.531 hectares.

A um paiz em taes condições que não tem hulha preta, ou que tem pouca, podemos dizer—se quereis industria, arborizae.

O segundo remedio para o grande mal da falta da hulha branca, é a albufeira, ou deposito d'agua. Se a agua abunda no inverno, nada é mais racional do que guardá-la para servir no verão.

Nem d'outro modo procede a natureza nos paizes arborizados, porque a agua retida pela vegetação filtra-se atravez dos terrenos e vae encher depositos subterraneos d'onde sae regularmente e com durabilidade.

As albufeiras são empregadas em Franca para alimentar os canaes de navegação e para fornecer força motriz á industria, do que é exemplo o reservatorio do Furens perto de Saint Etienne. De toda a antiguidade se recorreu a estas obras para a irrigação dos terrenos.

Na Presidencia de Madrastra, na India, ha mais de 3.000 albufeiras para inundar os arrozaes.

Entre nós começou-se a albufeira d'Aviz e estudou-se a de Veiros.

Nada mais. Todavia com os reservatórios podem-se resolver problemas muito importantes.

Não é razoavel, por exemplo, que na Covilhan, nas faldas da Serra da Estrella, seja necessario empregar as machinas a vapor, durante uma parte do anno, por falta d'agua motriz. Uma albufeira n'um ponto da serra forneceria a agua precisa. Seria tambem este o meio de obter boa agua potavel, como se fez em Aden, Bombaim e outras cidades.

E as quedas d'agua? As albufeiras dar-lhe-hão a permanencia que muitas não teem, substituindo assim a hulha branca.

Para mostrar a importancia do aproveitamento da energia hydraulica, apresentamos alguns dados colhidos n'um artigo publicado na *Revue Technologique* por M. Frick Jenny Ducrot.

A despesa de primeiro estabelecimento de uma officina hydraulica é muito variavel. Cita M. Frick a de Lauterbrunnen, de 2.130 cavallos, que custou 264 francos, por cavallo, a de Cheddts, de 9.260 cavallos, cujo custo foi na razão de 174 francos; e a de Lancey, de 3.800 cavallos, cuja despesa foi apenas de 150 francos.

M. Tavernier (Annaes de Pontes e Calçadas de 1900) diz que se pôde considerar como um minimo a cifra de 100 francos por cavallo.

Nas despesas de exploração ha mais certeza. M. Frick faz a comparação do custo das officinas hydraulicas e a vapor comprehendendo o juro e a amortização do capital e as despesas geraes.

Força	Despesas por cavallo—anno	
	Officina hydraulica	A vapor
50	160 fr.	410 fr.
300	90	330
500	65	270

M. Tavernier avalia em 10 francos por cavallo e por anno a despesa de uma officina de 10.000 cavallos, hydraulica, ao passo que uma officina a vapor da mesma força custaria 240 francos.

Aparece, porém, agora um competidor temivel.

É o producto da acção do vapor d'agua sobre o carvão incandescente.

Chamam-lhe, impropriamente, o gaz pobre, pois é verdadeiramente um gaz rico pelas suas applicações. A sua producção é estremamente economica, e, segundo tem mostrado a experiencia, presta-se admiravelmente ao fabrico da electricidade. É um precioso recurso onde não houver quedas d'agua, ou onde fiquem muito longe.

Venha pois o gaz rico ou pobre, visto não termos no nosso paiz um Niagara, que por elle espalhasse profusamente a electricidade, animando a industria e a viação accelerada.

Ha actualmente na celebre cataracta cinco officinas hydraulicas para a producção da energia electrica, sendo uma (a primeira, estabelecida em 1885) de 10.000 cavallos; duas de 50.000 cavallos; e duas outras de 125.000 cavallos. No total o Niagara já fornece 360 000 cavallos!

Mens agit molem!

C. XAVIER CORDEIRO.

No proximo numero publicaremos um artigo do sr. engenheiro Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

VAGONS FRIGORIFEROS

Na *Gazeta das Aldeias* de 2 do corrente escreve meu irmão um artigo em que preconiza as vantagens dos vagons frigoriferos no tocante ao desenvolvimento da agricultura.

Suspeitosa seria a apreciação que fizesse d'aquelle trabalho, em que elle mais considera o assumpto como lavrador do que no tocante a interesses das companhias exploradoras da nossa rêde ferroviaria e digamol o sem rebuço: como os capitaes empregados nas linhas ferreas não são destinados a fins de propaganda e de apostolado, por isso que nunca fei esse em tempo algum e parte alguma o seu escopo, é de presumir que, emquanto isso não corresponder a uma bem manifesta necessidade publica, não circularão nas nossas linhas os vagons frigoriferos.

Demais convém que neste ponto olhemos lá para fóra, para os paizes de mais intensa vida agricola e industrial e para isso consideremos apenas um genero susceptivel de se corromper facilmente e cujo transporte causa sérios embaraços no trafego ferroviario.

É' do peixe que pretendemos falar.

No congresso de agricultura e pesca, que teve logar em Paris em 1900, o sr. engenheiro Henri Gauthier tratou do transporte do peixe fresco em caminhos de ferro, apontando como um dos meios de aperfeiçoamento das condições de circulação d'este genero o uso de vagons espezias cuja ventilação e baixa temperatura mantem o peixe em bom estado durante algum tempo, corrigindo assim os atrasos que pôdem dar-se no trafego de mercadoria tão sujeita a decompôr-se.

Ora da memoria que aquelle engenheiro apresentou conclue-se logo de principio que não existe em França material especial para este effeito.

Na rêde de oeste ha fourgons em que se transportam toda a casta de generos alimenticios, com a caixa munida de persianas na parte superior e solho de rotula. Para augmentar a ventilação existe na parte superior do vagon um aspirador de ar. Em todo o caso não ha disposições cujo effeito seja determinar o abaixamento da temperatura.

Na Inglaterra, na Alemanha e nos Estados Unidos ha typos variados de vagons geleiras, mas um dos que descreve o sr. Gauthier é o dos caminhos de ferro do estado na Prussia. Teem as mesmas dimensões dos outros vagons cobertos das linhas estaduaes, isto é 7,78 de comprimento, 2,58 de largura e 1,93 de altura. Cada parede da caixa do vagon é de madeira de pinho bem secca e constituida por quatro diaphragmas parallelos separados por pequeno intervallo. As mercadorias encerradas no recinto assim formado estão pois isoladas do ar ambiente por tres camadas de ar que formam isolador, mas ainda o dissepimento ou parede interna e a mais proxima d'ella são forradas de amianto, augmentando d'esta maneira a sua capacidade calorifuga. A disposição do tecto e do solho do vagon é igual á das paredes e, para o bom isolamento, as portas são cuidadosamente dispostas e recobertas externamente com uma tira de cautchuc.

Nas experiencias que se fizeram durante largo tempo, um dos vagons funcionou sem disposição interna alguma; mas, nos outros, collocaram-se recipientes de gelo, que communicavam com o exterior por meio de um tubo em syphão para esgotar da agua proveniente da fusão do gelo. Para attenuar a absorpção do calor solar e não se tornarem precisas pinturas repetidas, os vagons são de côr parda clara.

Dos ensaios repetidos a que procedeu a administração dos caminhos de ferro prussianos, resulta que, durante os mezes de julho e agosto, se consegue manter, nos vagons, em que se collocam recipientes com gelo, uma temperatura de 10 graus que pôde descer a 4 ou 5 centígrados quando se usar de uma mistura de gelo e sal de cozinha.

Nos vagons americanos, além dos recipientes de gelo, existemapparelhos de ventilação forçada com ar arrefecido pela sua passagem atravez de misturas refrigerantes.

Os resultados de que se obteem são excellentes, podendo conservar-se dentro dos vagons o peixe durante 5 a 6 dias sem que soffra alteração.

Todavia em Inglaterra, onde existe a livre concorrência das linhas ferreas, e nos Estados Unidos da America do Norte, onde só acabou ha pouco ainda, em resultado do *trust* provocado pelo banqueiro Morgan, os expedidores tiveram que reunir-se para mandar construir os vagons frigoriferos e isto a despeito da segurança de lucros que teria a empresa que primeiro puzesse em circulação vehiculos d'aquella natureza.

Seria isso possivel entre nós?

Talvez, se se completasse aquella material com installação permanente em Lisboa e Porto.

Esclareçamos este ultimo ponto, que merece alguma attenção.

Organizar se-hia uma empresa frigorifera moldada nas disposições das norte americanas que fossem applicaveis ao nosso paiz. Essa empresa teria uma installação permanente em Lisboa e outra no Porto, parecidas com as *cold storages* americanas ou com as do sul da Russia. Estes edificios ficariam tão proximos quanto possivel das estações de caminhos de ferro e os vagons frigoriferos entrariam nos armazens e passariam d'elles, circulando sempre sobre carris até a linha ferrea.

Esta mesma empresa possuiria vagons geleiros do systema já descripto, dos typos Chase, Wicke ou Hanrehan ou de qualquer outro que julgasse mais apropriado e, por contracto analogo ao da companhia dos vagons leitos, os seus vehiculos seriam admittidos a circular em todas as linhas cuja largura de via pudesse comportar-as, pagando o expedidor uma percentagem sobre as taxas prescriptas nas tarifas ferroviarias.

Os pormenores relativos á organização da empresa, a conveniencia que ella poderia ter em negociar de conta propria, adquirindo generos que armazenaria, e as minudencias allusivas ás suas relações com as companhias de caminhos de ferro e com os caminhos de ferro do Estado são assumptos que não ha oportunidade de estudar aqui, bastando o alvitre acabado de expôr.

MELLO DE MATTOS.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repertição de Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (2.º semestre do anno economico de 1902-1903) na importancia de 32:229\$894 réis:

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.º semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 748\$053,1 réis, superior em 48\$053,1 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 59:981\$764 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de réis 62:363\$158 e 2:381\$391 réis, proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida quantia de 59:981\$767 réis ha a deduzir a de 27:751\$873 réis, já paga pelo Estado em virtude da liquidação relativa ao 1.º semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 10 de fevereiro ultimo:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 24 do corrente mez, approvar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno economico de 1902-1903, aquella differença na importancia de 32:229\$894 réis.

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

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

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (segundo semestre do anno economico de 1902-1903) na importancia de 22:451\$512 réis.

Mostrando-se da mesma conta e da do primeiro semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico liquido d'esta linha, excluindo o imposto de transito, foi de 1:093\$264,648 réis, superior em 393\$264,648 réis ao minimo fixado para as despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 37:718\$601 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 59:222\$135 réis e 21:503\$534 réis proveniente d'aquelle excesso.

Considerando que da referida garantia de 37:718\$601 réis ha a deduzir a de 15:268\$039 réis já paga pelo Estado em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 10 de fevereiro ultimo:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 24 do corrente mez do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1902-1903, aquella differença na importancia de 22:451\$512 réis.

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

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

Repertição do Commercio

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem em Manoel Francisco de Vargas, do meu conselho, Ministro de Estado honorario: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e membro da sua commissão executiva, nos termos dos estatutos approvados por alvará de 30 de novembro de 1894.

O Ministro e secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 1 d'agosto de 1903.—REI.—Conde de Paçõ-Vieira.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma installação para serviço maritimo na estação de Portimão-Ferragudo, do Ramal de Portimão: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 16 do corrente, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia de 22:000\$000 réis.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da ponte sobre o Douro no Pochim, com data de 25 de maio ultimo;

Considerando que o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas conclue no seu parecer de 24 de julho ultimo, com o qual

o mesmo Augusto Senhor se conforma, que o referido projecto deve ser alterado, em harmonia com as indicações no mesmo parecer exaradas;

Considerando, porém, que pela portaria de 1 de dezembro de 1902 foi autorizada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contractar com a Empresa Industrial Portuguesa a construção da referida ponte e respectivas avenidas, segundo o projecto que fôr approvedo, devendo servir de base ao contracto os preços unitarios não superiores aos accetos pelo Governo para a ponte do Pinhão e enumerados em portaria da mesma data;

Considerando que o contracto, que tem de ser celebrado, baseado nos preços unitarios applicaveis ás quantidades de trabalho effectuadas, não depende na essencia de modificação que haja de soffrer o orçamento do projecto em virtude das alterações indicadas pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

Considerando que os trabalhos de construção da ponte podem começar na parte da obra que não tem de ser alterada, emquanto correm os tramites para a elaboração e approvação das modificações do projecto;

Considerando quanto urge attende ás necessidades da viação, ligando os troços da estrada real n.º 9 por meio de ponte sobre o Douro e facilitando a construção da linha ferrea do Pocinho a Miranda autorizada pela carta de lei de 1 de julho ultimo;

Considerando que o decreto de 15 de julho ultimo, que limitou a linha de via larga privativa do serviço de minerios á extensão indispensavel para, numa das margens do Douro e proximo da ponte, ser feita a installação para a commoda e economica baldeação dos minerios, deixa a fixação definitiva da largura da via sobre a ponte dependente da escolha do local para aquella installação;

Considerando que em qualquer hypothese o custo total da ponte não excede seguramente a cifra do orçamento do projecto apresentado, que pôde servir de limite maximo do valor approximado do contracto a celebrar;

Ha por bem determinar:

1.º Que pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado seja já celebrado contracto com a Empresa Industrial Portuguesa para a construção da ponte do Pocinho e suas avenidas, em harmonia com a portaria de 1 de dezembro de 1902 e com as seguintes clausulas:

a) A empresa dará desde logo começo aos trabalhos, segundo o projecto de 25 de maio ultimo que o mesmo Augusto Senhor ha por bem approvar com ressalva das modificações indicadas pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas no parecer citado;

b) A mesma empresa procederá, com urgencia e logo que o contracto seja approvedo, á revisão do projecto em harmonia com as conclusões do mesmo parecer, considerando para o taboleiro metalico as duas hypotheses, de via larga ou via reduzida, no caminho de ferro, devendo essas modificações ser submettidas a approvação previa do Governo;

c) O contracto terá por limite de valor a quantia de 165:431:000 réis, cifra do orçamento do projecto de 25 de maio, devendo a sua importancia efectiva ficar dependente da applicação dos preços unitarios, approvedos ás quantidades de trabalho executadas.

2.º Que seja com urgencia elaborado e apresentado á approvação do ante-projecto da installação para baldeação de minerios na linha ferrea do Pocinho a Miranda, junto do Douro, afim de ser definitivamente fixada a largura da via sobre a ponte, conforme a margem em que aquella installação haja de ser feita.

Paço, em 1 de agosto de 1903. — *Conde de Paço Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, considerando quanto importa elaborar os estudos e trabalhos preparatorios para se fixar o modo de se assegurar as communicações entre as duas margens do rio Douro e o facil accesso das estações do caminho de ferro do Douro: ha por bem determinar que pela Direcção do Minho e Douro seja elaborado o projecto de uma ponte sobre o Douro, em frente da estação de Covellinhas, para ligação da estrada real n.º 34 com a districtal n.º 48.

Paço, em 3 de agosto de 1903. — *Conde de Paço-Vieira.*

Excursões em França

Distribuímos hoje como Brinde aos nossos estimaveis assignantes e annunciantes um elegante folheto de 32 paginas, esplendidamente impresso e profusamente illustrado, descrevendo viagens nas rêsdes francezas de Orleans e Midi.

Os pontos a que se refere são: Bretanha, Touraine, Auvergne e Pyrenéas.

O texto é em portuguez e da traducção nada se tem que dizer.

E' um bom guia para quem visitar aquellas paragens nesta bella quadra.

AUTOMOVEIS EM ANGOLA

Foi celebrado o contracto no Ministerio da Marinha e Ultramar da concessão feita ao sr. Conde de Vizella do exclusivo durante 15 annos para carreiras de automoveis de transporte de passageiros e mercadorias na estrada do Lucalla ao Quissol, desde os terminus successivos do caminho de ferro de Malange em construção; nos futuros prolongamentos a Tembo Aluma pelo Valle do Cambo e a Quimbundo pelo Songo, ou quaisquer outros em direcção á Lunda; em todas as estradas que venham a entroncar com as anteriores ou com o caminho de ferro de Malange.

O concessionario terá a preferencia em egualdade de circunstancias para o estabelecimento de carreiras de automoveis nos districtos de Loanda e da Lunda.

Este exclusivo não prejudica o direito ao emprego de automoveis por quaesquer particulares para o transporte de mercadorias da sua producção ou commercio e do pessoal ao seu serviço.

As tarifas maximas são:

Passageiros, por kilometro, 100 réis; mercadorias, por kilometro, por tonelada de 1,000 kilogrammas, 333,3 réis, ou por metro cubico, 90 réis.

Qualquer passageiro terá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

O concessionario poderá fazer contractos temporarios com expedidores, tendo por fim transportar certas mercadorias ou certos grupos de passageiros a preços reduzidos.

Os empregados do Governo encarregados da fiscalização viajam sem pagar.

Os funcionarios publicos, em serviço, pagarão metade dos preços.

O concessionario transportará gratuitamente as malas do correio e o respectivo conductor.

Em caso de guerra ou de circunstancias extraordinarias comprometendo a ordem publica, terá o Governo o direito de empregar de preferencia, sem indemnização, todos os automoveis.

O serviço de carreiras do Lucalla ao Quissol será aberto ao publico dentro de tres mezes.

O concessionario é obrigado a fazer á sua custa nas estradas e caminhos que utilizar as obras e reparações indispensaveis para a circulação dos automoveis, mas o Governo prohibirá o transito de automoveis de peso superior ao dos empregados pelo concessionario.

O trespasse d'esta concessão só poderá ser feito a cidadão portuguez e a sociedade ou companhia portuguez com approvação do Governo.

As questões suscitadas entre o Estado e o concessionario serão resolvidas por arbitros, dois nomeados pelo Governo, dois pelo concessionario e o quinto pelo juiz da 1.ª vara do Tribunal do Commercio de Lisboa.

Descanso dos empregados ferroviarios

Transcrevemos na integra, em vista da sua importancia, a *Real orden* expedida pelo governo hespanhol acerca do descanso dos empregados ferroviarios.

E' a seguinte:

«Ill.^{mo} Sr. Ha um ponto no que se refere á organização e movimento das vias ferreas, que, tendo estreitas ligações com a segurança dos serviços e portanto com gravissimas questões de humanidade e ordem publica, se relaciona tambem, de modo não menos forte e intimo, com os grandes problemas sociaes do nosso tempo. Achar-se-hão aquelles serviços dotados com o necessario pessoal para que cada agente possa ter o indispensavel descanso?»

No dia seguinte ao de quasi todas as tragedias ferroviarias, e depois, no decurso dos processos judiciaes, costuma apparecer a responsabilidade, mais que juridicamente estabelecida, lastimosamente apparente.

Os pobres, pobrissimos empregados, resistindo ao somno, ao frio, ao calor, em extensos trabalhos, desempenhado as mais oppostas e diversas funcções, sem repararem convenientemente a força muscular, sem o repouso accommodado a uma saudavel lucidez de espirito, tem dado mais d'uma vez com a confissão do seu espanto, e a declaração da sua forçada impericia, a explicação de tremendas catastrophes.

Mesmo prescindindo da acção tutelar que ninguém discute que o Estado tenha de exercer (em beneficio das classes menos defendidas na lucta social; mesmo que se abstráia das razões humanitarias ou de sentimento, o que é impossivel fazer-se em paizes civilizados; mesmo que se assemelhe, com desapiadado espirito positivo, o homem aos elementos materiaes de trabalho; não pôde o interesse pela conservação da machina humana ser inferior ao que inspira a locomotora e o carril, a travessa, a ponte, o fio telegraphico. Exige-se que o material d'uma obra, o aço que fórma as vigas d'uma ponte não trabalhe senão dentro de limites prudentes e sempre muito inferiores á resistencia de que é capaz afim de assegurar em qualquer eventualidade a estabilidade da construcção, e as leis, os regulamentos, auctoridades, empresarios conjugam-se em conseguir esse resultado, evitando que abusivamente se submeta o metal a esforços excessivos que poderiam causar a ruina da obra.

Como esquecer então a fadiga physiologica e moral do operario, submettido ás mais altas pressões do trabalho e convertido por isso num ser inconsciente e irresponsavel, capaz de causar, sem momento de esgotamento nervoso ou de absoluto vacuo mental, o maior dos desastres?

Pela humanidade, pelo interesse publico, pelo zelo no serviço e pela observancia da lei, e em beneficio, que não em damno das proprias Empresas, é indispensavel que o trabalho das vias ferreas se regularize e ordene em condições de moderação, de prudencia e da pessoal responsabilidade.

Em attenção ao que se expõe S. M. El-Rei (q. D. g.) ordena que pela Direcção geral de obras publicas, que utilizará as informações colligidas e adquirirá as que julgue necessarias como complemento, se proceda a um detido e completo estudo da organização e das demais questões relativas ao pessoal que nas nossas vias ferreas tem a seu cargo os serviços relacionados com a segurança da exploração, verificando se o dito pessoal reune as condições de capacidade e aptidão, e se, dado o numero de horas que cada empregado, agente ou operario tem de dedicar ás diferentes funcções que constituem a totalidade do seu serviço, pôde julgar-se que gose do descanso indispensavel para o bom desempenho da sua missão, e finalmente adopte ou proponha as disposições proprias para se conseguir os fins indicados.

De Real ordem o communico a V. S. para seu conhecimento e devidos effeitos.

Madrid 31 de julho de 1903—Gasse.»

NOTAS DE VIAGEM

IV

S. Petersburgo—As noutes brancas—A Russia —Fanatismo e absolutismo

Os viajantes de recreio escolhem, de preferencia, o verão para as suas excursões, porque nessa estação mais facilmente pôdem deixar os seus trabalhos usuaes e porque a epoca é propicia para viagens, sendo maiores os dias, a temperatura mais suave, as chuvas mais raras.

Mas para vêr cidades escolhem mal, porque, quando elles entram, tem saído d'ellas toda a sua sociedade mais elegante, a corte está longe das capitaes, os principaes theatros fechados, as mais características diversões suspensas, os passeios e avenidas faltos de animação, o commercio quasi paralyzado.

Terras ha, na França, na Suissa, na Allemanha, em que, ao mesmo tempo que os cocheiros vão á policia mudar a matricula dos seus trens, dos vehiculos fechados que usaram no inverno, para os carros abertos, de verão, os commerciantes de retalho, em artigos de vestuario, bijutarias, perfumarias e semelhantes, substituem nos seus mostruários os objectos mais modernos pelos que já passaram de moda, pondo estes mais em evidencia, para tentar, de preferencia, o viajante, o estrangeiro, que assim, comprando artigos de velho gosto, vae pagando a sua patente de ignorante dos costumes.

A Russia, sobretudo, soffre uma tal transformação segundo as duas estações extremas, que deve fazer a impressão d'uma cidade nova a quem a viu em dezembro, vendo-a em julho.

Os seus principaes attractivos são a neve, as superficies brancas, os rendilhados crystalinos e caprichosos que pendem das arvores, as pelles que emolduram o rosto das mulheres. Com um sol quente, um ceu azul, senhoras de vestidos leves e chapéus de palha, S. Petersburgo chega a nivellear-se com as cidades vulgares, do que apenas a salvam a sumptuosidade dos seus palacios a grandiosidade das egrejas, a belleza dos seus jardins e a correcção dos artisticos monumentos.

Apenas, disse eu e disse mal; o verão em S. Petersburgo tem um caracteristico encantador em que nenhuma outra cidade a egualia: as suas noutes sem noute.

Noutes brancas, em que só ás 10 horas o ceu perde a plena claridade do dia, transformando se numa abobada de luz branca, azulada, transparente, que nos deixa distinguir todos os objectos, todos os contornos dos edificios e dos monumentos, luz que se não vê mas que illumina, que não é sol nem luar, não é aurora nem crepusculo, mas uma luz que tem qualquer coisa de ideal, de mystico, na sua magia encantadora. Oh! as noutes brancas de S. Petersburgo não esquecem a quem uma vez lhes gosou o delicioso perfume!

Durante essa epoca a vida perpetua-se, numa continuidade fatigante; as diversões acabam tarde, á 1 hora, e findas ellas, os trens continuam as suas carreiras, os passeantes não sentem desejos de se recolher; faz pena, na verdade, fechar os olhos áquelle magico effeito de luz, que a breve trecho, 1 1/2 hora da noute, começa a transformar-se nas claridades da aurora.

Durante o dia, o muito que ha a vêr em S. Petersburgo não pôde sequer ser apontado nestes artigos, e inutil seria fazê-lo, visto que ninguém vem a estas cidades sem um guia de viagem. Mas não é demais recomendar que não deixe de vêr o palacio de inverno com os seus sumptuosos salões e a curiosidade dos seus

aposentos pertencentes ao monarcha assassinado pelos nihilistas, do qual ali se conservam todos os objectos do seu uso, até a ponta da ultima cigarrilha que elle fumou; com o as modestas habitações do herculeo imperador que se chamou Pedro o Grande, onde, pelo mobiliario — algum feito pela propria mão do monarcha — e por tudo que o rodeava se adivinha um espirito tão descommunal como a sua estatura e uma vontade mais rija do que o metal que elle dobrava entre os seus dedos.

Depois, ou talvez antes de tudo, devem notar-se as cathedraes cuja riqueza é pasmosa, não só nos edificios como nos ornamentos, e não só nestes como nas coberturas metallicas das imagens, quasi todas em ouro e pedrarias raras e d'um valor inestimavel.

Não é raro vêr num altar imagens cujo valor em pedras preciosas representa dezenas de milhares de rublos — dezenas e talvez centenas de contos de réis da nossa moeda.

Nessas egrejas onde o rito orthodoxo se exerce quasi continuamente, em exhibições espectaculosas, em que até não falta o panno de bocca e a gambiarra que desce como em verdadeiros palcos theatraes, nos quaes sacerdotes entoam psalms em tom plangente e voz de stentor, é onde se aprecia a vida do povo, d'esse povo humilde, dormindo acorrentado desde o berço a esses dois pôtros que lhe tolhem os movimentos do corpo e o desenvolvimento do espirito — o fanatismo religioso e o absolutismo politico.

E é ao vêr como esse povo se roja no chão, não com a nobreza nativa do arabe na mesquita, mas com a humildade inconsciente da mente obsecada por aquelle dominio, que se encontra a explicação d'aquella apparencia triste e sombria que se lhe nota em toda a parte, d'essa falta de brillantismo no olhar, de viveza na phrase, de riso franco nos labios, de felicidade emfim.

Não são as neves do inverno que lhe gelaram a alma; o que lhe falta é aspirar essa flor que viceja nos outros paizes e se chama liberdade.

Porque na Russia essa flor não existe; foi devorada na raiz pelas duas garras da agua que symboliza o imperio — o absolutismo e a religião.

Assim se explica porque o povo passa a vida a fazer cruces no peito; e que não as faça, lá estão as estereis *steppes* da Siberia onde ainda nas pardas aguas do Irtsich se conservam as lagrimas do grande pensador Dostoievski e do poeta Dourof para o cotrigrir.

E não só o povo para ali é mandado, mas os politicos, os ministros caídos em desagrado, que não se consente o direito do protesto onde a ordem se mantém pela força, e esta é a lei.

Estas considerações a que não pôde fugir quem vem á Russia com olhos de vêr e não só para contemplar, boquiaberto, palacios e riquezas, explicam a extraordinaria miseria que por toda a parte se encontra, estendendo-nos a mão á esmola, implorando-nos o obulo para a escola, o asylo, a creche, a propaganda.

Que não ha paiz onde mais se peça. Além dos mendigos que por toda a parte nos surgem, ha o mendigo official ou auctorizado: o mealheiro por toda a parte, e em tal quantidade que numa estação de caminho de ferro, na linha de Peterhof, eu contei 32 mealheiros nas paredes do vestibulo e mais 11 sobre as mesas do restaurante.

Ha ainda nas egrejas verdadeiros estabelecimentos de venda de livros, medalhas, fiúnhas, registos, velas (de que se consomem milhões por dia), frascos com oleo milagreiro, pucarinhos com agua benta, pão em bocadinhos, que tudo se vende em proveito d'esses colossos da superstição. E muitos pobres ha que do produ-

cto que obtiveram da caridade dos passantes, vão empregar boa parte nessas bugiarias

Todas as noutes os padres fazem ensacar arrobas de vellas meio ardidas que vão ser transformadas em novas velas, para de novo renderem dinheiro.

As estações ferroviarias nada teem de especial senão haver em todas ellas um altar sempre alumiado, onde muitos passageiros antes de partir ou logo ao chegar fazem oração.

Fôra das gares os viajantes são esperados por centenas de carros (trens de praça) que é um serviço que na Russia é bom e barato.

Os trens são só para duas pessoas, e tirados por um só cavallo, e teem todos, em S. Petersburgo, uma tabella em folha esmaltada fixada na frente do passageiro. Os preços são 20 kopeks (100 réis da nossa moeda, ao par) por um quarto de hora, subindo 5 kopeks (25 réis) cada 5 minutos até o maximo de 60 (300 réis) a hora. Todos teem rodados de borracha e como as ruas são quasi todas com pavimento em hexagonos de madeira, o andamento é suavissimo e rapido. Por isso toda a gente anda de trem e tambem porque não ha carros electricos e só tremvias tirados por cavallos, e omnibus, que andam muito devagar e não param senão em estações distantes.

Metropolitano tambem não ha.

Como se vê, o serviço de viação urbana na capital da Russia está atrazadissimo e assim continuará enquanto uma companhia russa com capital russo se não resolva a melhora-o. E' o nacionalismo governmental levado ao extremo, e a centralização do poder por tal fórma exercida, que a concessão de um passe no caminho de ferro do Estado tem que ser levada á assignatura do imperador.

Na illuminação inaugurar se-ha no proximo inverno a adopção geral da electricidade por meio de lampadas de arco, suspensas em artisticos postes todos prateados. Assisti á experiencia que deu magnifico resultado.

Quando teremos nós em Lisboa trens baratos assim sujeitos a tabella, e a electricidade por toda a parte?

Aqui o viajante encontra trens em toda a parte, mesmo nas estações suburbanas e nas dos vapores que fazem serviço nos rios e canaes, em que se pôdem realizar deliciosos passeios.

Outra novidade, em S. Petersburgo, muito util para os estrangeiros, especialmente os que não sabem a lingua, consiste em que todos os restaurantes, cafés ou cervejarias, todas as casas em que se come, teem a taboleta em duas côres ao comprimento, verde e amarella; assim se distinguem facilmente de longe estes estabelecimentos tão procurados pelos viajantes.

E por aqui me fico que esta *nota* já vae comprida como as de 100 rublos do Banco da Russia que ha que dobral-as para caberem na carteira.

CONTRA AS SEZÕES

A Sociedade das Sciencias Medicas de Lisboa acaba de publicar um folheto com instrucções destinadas a prevenir as febres palustres.

Como em muitas estações das vias ferreas e nas construcções das linhas o pessoal está sujeito aos perigos d'esta enfermidade, satisfazemos gostosamente ao pedido da benemerita sociedade publicando na integra este folheto de vulgarização:

Conhecem infelizmente bem os nossos lavradores as sezões ou maleitas e os nossos colonos as mal afamadas febres de Africa, mas poucos sabem que são irmãs as duas doenças e devidas

a um pequenino parasita que se desenvolve no sangue em quantidade assombrosa.

No sangue de cada individuo atacado contam-se milhões d'esses parasitas e é o seu desenvolvimento que produz a febre e por isso a quinina, que os mata, é um dos melhores remedios para a cura das doenças de que falamos e que em geral se chama *impaludismo*.

Sabendo-se isto, lembra logo perguntar, como vem o parasita para o sangue e como se pôde evitar essa vinda?

Por mais extraordinario que o caso pareça, está hoje absolutamente provado que elle é introduzido no nosso sangue pela picada de uma certa casta de mosquitos que se encontram em todos os logares sezonaticos.

O parasita não se desenvolve sómente bem no nosso sangue, mas ainda melhor, no corpo dos taes mosquitos que se chamam Anopheles. O mosquito pousa na pelle de um doente com sezões, suga-lhe o sangue e com elle muitos parasitas, que vão continuar a viver e afilhar no estomago do animal, espalhando-se depois pelo corpo até a tromba, com que o insecto, ao morder novos homens, vae semeando nelles a causa das sezões, do mesmo modo que um cão raivoso vae semeando a raiva entre os animais que morde.

Por mais extranho que isto se afigure, está hoje completamente assente, e vamos contar uma das muitas experiencias que serviram para provar serem os Anopheles os semeadores do impaludismo.

Na Inglaterra não ha sezões; na Italia ha muitissimas. Apanharam-se na Italia, no quarto de um doente com sezões, alguns mosquitos Anopheles que o tinham mordido e foram mandados para Londres, onde um medico, dedicado á sciencia e que desde criança não saira de Inglaterra e nunca tivera sezões, se deixou morder por esses mosquitos. Desenvolveram-se nelle febres eguaes ás do doente que *fôra mordido na Italia*, a alguns centos de leguas de distancia!

Mas se são os Anopheles que transmittem a doença, como conhecê-los, como evitar ser mordido por elles?

Dos ovos, que todos os mosquitos põem nas aguas, nascem uns pequeninos animaes que se encontram nas represadas ou de muito fraca corrente, semelhantes a pequeninas cobras de movimentos muito rapidos em zig-zag e que, chegados ao seu completo desenvolvimento, deixam sahir de dentro da pelle, que fica boiando vazia, o mosquito tal como o conhecemos. D'estes pequenos animaes d'onde proveem os mosquitos, uns collocam-se quando estão parados como dependurados pelo rabo, que tem duas pontas, da superficie da agua, outros, em que a cauda não é bifurcada, descansam deitados á superficie.

São estes mais communs nas aguas de fraca corrente e abundante vegetação, como as dos arrozaes, e são os que produzem a casta dos Anopheles. Estes, mais delgados, de pernas mais longas, de tamanho médio, distinguem-se dos outros mosquitos ainda por um certo numero de signaes de difficil nota para os que não são dados a estes estudos e quasi sempre por dois outros que se podem com facilidade perceber:

1.º As asas dos Anopheles tem pequenas pontuações negras conhecendo nós apenas uma especie de mosquitos do nosso paiz, que tem as azas pontuadas e não são Anopheles, mas d'elles se distingue bem pelo seu maior tamanho.

2.º O modo de poisar é diverso nos Anopheles e nos outros mosquitos. Os Anopheles poisam com a cauda levantada e a tromba dirigida para o objecto em que estão pousados. Os outros mosquitos pousa conservando o corpo não inclinado.

Os meios conhecidos de destruição dos mosquitos variam com a epocha do seu desenvolvimento.

Na primeira idade, como vivem na agua, deve evitar-se na proximidade das casas todos os charcos, poças, reservatorios, em que se possam desenvolver.

Nos casos em que não é possivel por meio de limpeza, aberturas de vallas, canalizações, cultivo de plantas proprias (1), fazer desaparecer os charcos ou reservatorios de agua habitados pelos mosquitos, devem então empregar-se meios que matem esses animaes mesmo na agua. Para isso basta agitar a superficie da agua dos charcos ou tanques com um panno embebido em petroleo, ou, quando as suas dimensões são maiores, deitar nelles uma pequena porção d'este liquido, 10 centimetros cubicos por metro quadrado, para que todas as larvas de mosquitos morram asphyxiadas. Em bebedouros, cisternas e outros reservatorios, em que a agua é destinada a bevida de animaes, o emprego de petroleo tem alguns inconvenientes e pôde ser substituido por pó de flores de chrysantema ou margaça, 6 milligrammas por litro, ou pelo gallof e larvicida, 7 milligrammas por dez litros, que o commercio fornece por preço insignificante.

Por estê modo conseguiram os americanos fazer desaparecer da cidade de Havana a febre amarella, que tambem é transmitti-

da pelos mosquitos, e os inglezes transformaram a Serra Leoa, d'antes extremamente sezonatica, numa cidade mais salubre.

Na idade adulta, quando o mosquito deixou a agua e se tornou um insecto voador, a sua destruição torna-se, é claro, mais difficil e nesse caso os meios empregados visam mais á sua afugentação e á protecção contra as suas picadas, que propriamente á sua morte.

Ao invéz do que vulgarmente se julga, a luz intensa afugenta em geral os mosquitos; poucas são as especies que não esperam que diminua a luz do dia para sairem dos recantos e logares mais escuros para assaltarem o homem e os animaes. Por isso uma pratica aconselhavel é, para os que tem de permanecer em pontos infestados de mosquitos durante a noite, a de acenderem grandes fogueiras que os afastem, não só pela luz, como pelo fumo e pelo cheiro das essencias queimadas. Nas habitações, o emprego de substancias de cheiro activo, como ramos de eucalypto, de pyrethro, de flores de chrysantema, ou a queima de pó d'estas substancias, produz muito bons resultados na expulsão dos mosquitos.

A par d'estes processos com que conseguimos proteger-nos, atacando esses pequenos inimigos, outros se devem usar, destinados a uma protecção passiva, egualmente já muito experimentados e tendo fornecido os melhores resultados.

Nos logares sezonaticos é conveniente recolher ao começo do crepusculo e não sair antes do dia claro. E' isto já do conhecimento popular e no nosso paiz chegou a ser legislado para os trabalhos em arrozaes.

As janellas das casas devem ser protegidas por meio de rede fina de arame, de 1^{mm},5 de malha o maximo, e as entradas com duplas portas da mesma rede, evitando-se assim a penetração dos mosquitos. Igual protecção devem receber as varandas e terraços.

Tem sido este systema empregado em Italia com o melhor exito, sendo na realidade notaveis os beneficios colhidos com elle.

O uso dos mosquiteiros nas camas é tambem dos mais recomendaveis. Os mosquiteiros devem, é claro, ser feitos de modo a impedir a entrada de qualquer mosquito sem impedir o facil accesso do ar e da luz. São portanto amplos e longos cortinados d'um tecido muito leve, semelhante ao dos veus, e de malhas apertadas apenas o bastante para não permitirem a entrada dos mosquitos. Devem preferir-se os mosquiteiros rectangulares e dispostos de modo a poderem introduzir-se as barras por debaixo do colchão. Como porém com esta disposição, sendo mais difficil a penetração de alguns Anopheles, é mais facil ser mordido atravez do tecido em qualquer ponto do corpo que durante o somno a elle se encoste, costumam taes mosquiteiros possuir na parte inferior, até uma certa altura, uma barra de tecido mais espesso para impedir a tromba do mosquito de a atravessar.

Outras praticas, como ter afastadas das habitações as crianças pretas, em cujo sangue os Anopheles se vão facilmente infectar, a construcção das casas em logares altos, limpos pelos ventos, e o corte deervas altas do terreno que rodeia as habitações, são de aconselhar, embora muitas vezes de menos facil realização.

Compreende-se como todos os cuidados até aqui apontados são difficéis de executar cabalmente na pratica e por isso o mais antigo processo de protecção sem duvida o que mais seguros resultados offerece é o do uso dos saes de quinina, tomados com o fim de tornar o organismo resistente aos parasitas das sezões.

Não é porém indifferente o modo de tomar os saes de quinina, visto que este medicamento produz incommodos importantes em muitos individuos, a quem é impossivel supportar o seu uso. Depois de muitos ensaios, chegou-se ao conhecimento d'uma receita em que os inconvenientes da quinina são destruidos pela sua mistura com outros medicamentos. E' esta:

Bichlorhydrato de quinina.....	10 centigr.
Citrato de ferro.....	3 centigr.
Acido arsenioso.....	1 milligr.
Extractos amargos.....	15 centigr.

Para uma pilula

E' preciso haver todo o cuidado em cada pilula ser feita separadamente, porque d'outro modo um pouco mais de acido arsenioso que por acaso contenha alguma pilula pôde produzir violentas dores de estomago.

D'estas pilulas, os adultos devem tomar duas por dia, uma de manhã, outra á tarde.

Para as crianças, as pilulas devem ser substituidas por o remedio em liquido e mais fraco:

Bichlorhydrato de quinina.....	1 gramma
Acido arsenioso.....	8 decimilligr.
Citrato de ferro.....	125 milligr.
Extractos amargos.....	625 milligr.
Xarope de café.....	100 gr.

Dissolva

(1) A plantação de eucalyptos nos terrenos pantanosos tem dado bons resultados no enxugamento das terras; parece porem que resultados mais brilhantes ainda se podem obter com a plantação de casuarinas.

As crianças de 1 a 7 mezes devem tomar uma colher de chá por dia, as de 7 mezes a 1 anno colher e meia, as de 1 a 2 annos 2 colheres de chá por dia, uma de manhã outra á noite (1).

O emprego d'estas duas receitas tem dado os mais brilhantes resultados, pois que ha a acrescentar aos da protecção do individuo que toma o remedio o facto de que, não havendo nas localidades onde todos fazem uso do medicamento individuos com sezões, os mosquitos não tem onde ir, em geral, buscar parasitas que os infectem e as suas picadas tornam-se inoffensivas.

Por este modo o tratamento completo dos individuos com sezões torna-se um beneficio indispensavel para os outros habitantes da povoação em que vivem.

O conhecimento d'este facto mostra a vantagem dos municipios e sociedades de beneficencia, a exemplo do que se faz na Italia e nalguns pontos do nosso paiz, fornecerem gratuitamente aos pobres os saes de quinina indispensaveis para o seu tratamento e protecção, bem como a conveniencia dos individuos atacados de impaludismo serem tratados em casas protegidas por meio de rêdes ou leitos cobertos por mosquiteiros, de modo que os Anopheles não possam ir a elles buscar os parasitas para se-mearem novas infecções.

Não devem, os que vivem em logares sezonaticos, dar pouca attenção á hygiene do seu viver, e demonstra tão largamente a pratica que um dos cuidados mais importantes é o uso d'uma boa agua de bebida, que por muito tempo se julgou ser a agua má a principal transmissora das sezões. Se hoje a sciencia transformou esse modo de vêr, nem por isso deve haver menor cuidado em evitar, pela filtração ou fervura, o uso de uma agua má como todas as causas que perturbam ou enfraqueçam as diversas funções do organismo.

Resumindo:
—O impaludismo é produzido por um parasita que se desenvolve no sangue.

—Esse parasita é inoculado no sangue pela picada de certos mosquitos.

—Os saes de quinina tomados convenientemente previnem o organismo contra o impaludismo.

—Nas localidades sezonaticas a destruição dos mosquitos, quer durante a vida aquatica, quer durante a vida no ar, e a protecção contra as suas picadas são a principal base de defesa do impaludismo.

(1) Estas receitas podem ser usadas não só para prevenir as sezões mas tambem para as curar. Neste caso, a dose para os adultos é de seis pilulas por dia, para doentes de 8 a 12 annos, 4 pilulas, e só 2 para aquellos de 3 a 6 annos.
Para creanças mais novas, emprega-se o remedio liquido. Duas colheres de chá por dia até os 7 mezes, quatro até 1 anno, cinco a seis até 3 annos.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 14 de Agosto de 1903

O assumpto da semana que mais tem prendido a attenção dos financeiros e politicos é o caso das obrigações dos caminhos de ferro pertencentes ao Estado e que estavam presas como penhor na companhia dos tabacos.

Parece que a companhia não viu sem pesar sair da sua casa forte aquelle penhor que podia prestar-se mais tarde a facilitar uma acção preponderante na companhia real dos caminhos de ferro, que até agora tem estado fóra da esphera de influencia do grupo dos tabacos e do seu chefe predominante.

Os commentarios que se fazem censurando a operação financeira em que se encontra a pedra de ficar demasiado cara ao thesouro publico, traduzem até certo ponto a saudade que deixam aquellas infelizes obrigações, tão discutidas e de vida tão atribulada.

Nós vemos nellas uma forte somma em ouro, um precioso recurso que o Estado não deve alienar e que reclama sacrificios até para a sua arrecadação.

Collocamo-nos portanto ao lado do sr. ministro da fazenda, mesmo porque julgamos ser menos perigoso para a companhia real que um tamanho grupo de obrigações esteja na posse do Estado cujos interesses são concordantes com os da companhia, do que na posse de qualquer companhia em cujas mãos po dia converter-se numa arma offensiva.

Está portanto arredado durante alguns annos esse perigo. Applaudimos o sr. ministro da fazenda pela sua resolução e pela tenacidade que tem revelado em persistir na sua ideia tão firmemente, não podemos acompanhá-lo, applaudindo tambem, nos rigores com que está tratando a industria fabril.

A iniqua lei que manda pagar a contribuição industrial tomando por base os indicadores industriaes, vae ter agora maiores agravamentos.

E' de todo o ponto justo que os industriaes paguem só em

harmonia com os seus lucros e não sejam violentados a pagar mesmo quando perdem. Isto só faz com que tenham de fechar algumas fabricas ou com que leve muito mais tempo a debellar uma crise.

As sociedades anonyms teem a sua escripturação, publicam os seus relatorios. Sabe-se por elles quaes os lucros auferidos na laboração. Não ha mesmo receio de que os encubram, pois que antes terão desejo de os salientar, para conservar ou augmentar a cotação das acções e obrigações e podem ser maiores as percentagens dos corpos gerentes.

A tributação portanto sobre os lucros era justa e razoavel. Não se faz assim porém, e succede que as fabricas pagam pelas machinas que teem, ainda que estejam paradas por falta de encomendas, por desarranjos, por falta de pessoal ou de materia prima.

A industria algodoeira tem passado por uma crise temerosa, não só no nosso paiz, mas noutros. O algodão está custando o dobro do que custava ha tres annos. Os productos fabricados vendem-se quasi pelo mesmo preço.

Apesar d'isto o fisco suga não já os lucros, mas os fundos de reserva, o capital circulante. Assassina as industrias.

Mas tudo isto pareceu ainda pouco ao sr. ministro da fazenda. Julgou que ainda deviam pagar mais. Nomeou então umas commissões de d'vass industrial para examinar as fabricas e corrigir as matizes e vão succedendo cousas curiosas. Alguns funcionarios, sem duvida muito zelosos mas pouco conhecedores, consideram teares as machinas de ponto de meia. Decerto não lêram nos livros. Outros, contam como fusos, não os fusos de torcer, mas os que executam os trabalhos preliminares, os torços grossos, etc.

Se assim continua, algumas fabricas teem de fechar.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de julho de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães	828:118#254
Prolongamento até Fafe	25:203#957
Materiaes em deposito	25:483#925
Effeitos depositados e de caução	18:390#000
Devedores diversos	16:620#883
Exploração	16:833#525
Gerenciação (despesas da séde)	1:374#480
Conta de juros de 1903	13:086#095
Dividendo de 1903	8:922#000
Prolongamento. Dinheiro em deposito ..	22:000#000
» Dep.º para expropriações	8:000#000
Dinheiro em deposito	7:000#000
Caixa	3:280#421
	<u>995:303#560</u>

Passivo	
Capital:	
Acções	300:000#000
Obrigações	535:590#000
Prolongamento. Conta de credito	30:000#000
Accionistas, seus creditos	115#500
Por effeitos depositados e de caução ..	18:390#000
Depositos e fianças	6:947#915
Contas em liquidação	7:014#046
Exploração, receita geral de 1903	62:489#526
Dividendos a pagar	2:598#000
Juros de obrigações a pagar	1:804#500
Retenções geraes	11:939#437
Fundo de amortização	4:410#000
Fundo de reserva	12:000#000
Lucros e perdas	2:004#036
	<u>995:303#560</u>

Porto, 10 de agosto de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	43 1/8	43 1/16	Desconto no Banco de Portugal...
» cheque ..	42 13/16	42 11/16	5 1/2 %
Paris 90 d/v	664	665	No mercado
» cheque	669	671	5 %
Berlim 90 d/v	271	272	Agio Buenos Ayres
» cheque	275	276	—
Francfort 90 d/v ..	271 1/2	272 1/2	Cambio do Brazil ..
» cheque	275 1/2	276 1/2	12 1/16
Madrid cheque ..	810	815	Premio da libra ...
			e
			1#080

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		AGOSTO													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa:	Inscrições de assent. coupon	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,10	39,10	39,10	39,10	39,10	39,15	-	-
	Obrig. 4 0/0 1888.....	-	20.300	-	-	-	20.300	20.300	-	20.250	-	-	20.250	-	-
	» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	49.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» 4 0/0 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.300	-	-
	» 4 1/2 0/0 assent.....	-	57.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» 4 1/2 0/0 coup. int.....	56.900	-	-	-	-	-	-	57.400	-	-	-	-	-	-
	» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Acções B. de Portugal.....	163.000	-	-	-	-	-	162.950	162.950	162.950	162.850	-	-	-	-
	» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» N. Ultramarino.....	116.900	117.000	-	-	-	-	-	-	117.000	117.200	117.000	-	-	-
	» Lisboa & Açores.....	-	-	-	-	-	-	-	-	124.000	124.000	-	-	-	-
	» Tabacos coupon.....	-	-	150.800	150.600	150.700	-	-	-	145.000	-	-	-	-	-
	» Comp.ª Phosphoros.....	89.500	-	-	-	89.500	-	89.500	-	89.200	89.000	89.000	89.000	89.000	-
	» Real.....	-	37.300	36.800	38.300	37.700	-	-	37.000	-	37.500	37.500	37.500	37.500	-
	Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	94.150	94.150	-	94.300	-	94.000	-	94.150	94.150	94.000	94.000	-
	» 5 0/0.....	-	-	-	91.200	-	-	-	91.500	-	-	-	-	91.500	-
	» Comp.ª Phosphoros.....	-	93.000	93.000	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	82.000	82.000	81.900	-	-	-	-	-	-	-	82.500	-	-	-
	» 3 0/0 2.º grau.....	-	42.800	41.950	42.400	42.300	42.400	42.200	42.200	42.200	42.200	42.150	42.150	42.150	-
	» C.ª Nacional.....	-	73.500	-	-	-	-	-	-	74.000	74.200	74.200	74.000	74.000	-
	» « Atravez Africa.....	94.900	94.900	95.000	95.000	95.100	-	-	-	-	95.500	95.500	95.500	95.500	-
	Paris: 3 0/0 portuguez.....	31,40	31,42	31,40	31,32	31,37	31,25	31,22	31,30	31,35	31,35	31,35	31,20	-	-
	Acções Companhia Real... ..	-	-	166	175	177	180	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid Caceres.....	-	42,50	-	-	-	41	41	40,50	41	-	-	-	-	-
	» Norte de Hespanha.....	205	208	207	206	207	205,50	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid Zaragoza.....	335	337	334	335	332	332	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes.....	170	174	169	174	174	170	-	-	-	-	-	-	-	-
	Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	368	370	369	370	368	368	368,25	368,25	368,25	369	-	-	-	-
	» 2.º grau.....	187	190	191	191	188	190	-	-	191	190	-	-	-	-
	» C.ª Beira Alta.....	121	121	121	123	121	121	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid Caceres.....	141,50	143	-	-	148	146	145	143	146	-	-	-	-	-
	» N. Hesp. (1.ª hyp.).....	365	-	365	365	365	367	-	-	-	-	-	-	-	-
	Londres: 3 0/0 portuguez.....	-	-	62,62	62,50	62,37	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62	-	-
	Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Amsterdam: Atravez Africa... ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81	81	-	-	-
	Bruzelas: Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Recargas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linha	Periodo de exploração	1903		1902		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1903	1902	1903	1902	
		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL	16 22 Jul.	693	86.236.000	124.438	693	91.295.612	131.789	2.333.318.000	2.235.151.389	118.166.611	-
	Antiga rede e nova não garantida...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16 22 Jul.	380	11.054.000	29.089	380	13.310.388	35.027	315.766.000	302.760.611	13.005.389	-
	Nova rede garantida.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	25 30 Jun	518	18.723.700	36.146	494	15.866.735	32.118	646.408.980	550.876.299	95.532.681	-
	1 10 Jul.	»	32.711.945	63.150	»	31.155.595	63.068	679.120.925	582.031.894	97.089.031	-
	18 24 Jun	358	28.462.678	79.504	358	35.014.648	97.806	607.054.022	600.739.086	6.314.936	-
	25 30 »	»	19.412.229	54.224	»	23.457.408	65.523	6.264.665.251	624.196.494	2.269.757	-
	25 1 Jul.	253	12.067.907	47.699	253	11.470.932	45.339	188.484.123	175.401.355	13.082.768	-
	» 2 8 »	»	6.402.425	25.306	»	6.746.680	26.666	194.886.548	182.143.035	12.738.513	-
	» 9 15 »	»	6.644.763	26.263	»	6.404.332	25.313	201.531.311	188.552.357	12.978.954	-
	11 17 Jun	105	1.751.956	16.685	105	1.768.418	16.482	39.276.466	37.189.378	2.087.088	-
	Nacional—Mirandella e Vizeu.....	-	1.849.622	17.615	-	1.839.764	17.521	41.126.031	39.029.142	2.096.889	-
	4 10 Jun	34	1.769.955	52.075	34	1.900.155	55.886	36.160.144	35.430.319	729.825	-
	11 17 »	»	1.852.385	54.481	»	1.859.035	54.677	38.012.529	37.289.334	723.175	-
	18 24 »	»	1.8.6415	54.894	»	2.021.305	59.540	39.878.944	39.310.659	568.285	-
	Porto á P. e Famalicão	64	5.337.540	83.399	64	4.543.385	70.990	53.136.142	51.358.592	1.777.550	-
	15 21 Jul.	3656 Ps.	2.184.201 Ps.	597.3656 Ps.	3656 Ps.	2.223.736 Ps.	608 Ps.	57.773.276 Ps.	56.342.191 Ps.	1.431.085	-
	22 28 »	»	2.062.331	563	»	2.112.778	577	59.835.608	58.454.969	1.380.639	-
	Madrid—Zaragoza—Alicante.....	-	1.958.488	536	3650	1.904.597	521	55.275.884	54.402.632	873.252	-
	23 29 »	»	1.736.876	475	»	1.723.406	472	57.012.761	56.126.038	886.723	-
	2 8 Jul.	1067	336.300	315	1067	349.152	327	10.861.551	11.081.542	-	219.991
	Andaluzes.....	-	372.085	348	»	364.577	341	11.233.636	11.446.119	-	212.483
	16 22 »	»	371.999	348	»	401.278	378	11.605.636	11.850.398	-	244.762
	16 22 »	429	91.412	213	429	90.146	210	2.635.705	2.445.063	190.642	-
	Madrid—Caceres... ..	-	93.060	216	»	98.011	228	2.728.766	2.543.074	185.692	-
	16 22 Jul.	180	44.733	248	180	36.476	202	1.268.284	1.110.975	157.309	-
	Zafra a Huelva.....	-	42.047	233	»	37.080	205	1.310.332	1.148.057	162.275	-
	30 5 Ag.	»	41.814	232	»	42.156	234	1.352.146	1.190.212	161.933	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Lobito.—Parece que tem surgido grandes dificuldades á realização de capitães necessários para a construção do caminho de ferro do Lobito. O syndicato do cobre oppõe embaraços por causa da valorização das novas minas.

A este respeito diz o *Economista*:

«Tem-se feito agora um grande silencio na imprensa acerca do caminho de ferro do Lobito, nem mesmo os jornaes que tem merecido os *primeurs* das informações a este respeito tem dito cousa alguma que modifique o estado de expectativa em que se acham os que naturalmente se interessam pelas cousas coloniaes. Cartas de Londres apenas dizem que continúa a viva opposição de altas influencias capitalistas interessadas no negocio do cobre contra a companhia concessionaria, tendo produzido uma baixa sensivel na cotação das acções da *Tanganika Concessions*. A lucta, que é aproveitada, se não fortalecida, por outra ordem de interesses, de notoria influencia, é enorme e a falta de noticias acerca do andamento dos trabalhos da construção do caminho de ferro não contribue pouco para dar vulto aos boatos pessimistas—queremos crêr que infundados—que a tal respeito tem corrido».

Foz Tua a Mirandella.—Vão começar os trabalhos da construção da estação do Ribeirinho, cujo projecto foi approved com pequenissima alteração.

Sant'Anna a Vendas Novas.—Effectuou-se a inauguração da estação de Coruche com a maior solemnidade.

Malange.—A brigada de estudos d'este caminho de ferro é composta dos seguintes funcionarios: engenheiro chefe, o sr. Antonio Armande de Andrade; conductores, Antonio Maia e Octavio Machado; apontadores, Miguel Pinto de Figueiredo, Fernando Kol e Branco Durão.

O sr. engenheiro Andrade esteve na construção do caminho de ferro de Benguella e vae agora fazer os estudos do caminho de ferro de Malange, para além do rio Lucalla.

Companhia Real.—Na estação de Ovar principiam a funcionar os postes indicadores de velocidade, reduzida a 15 kilometros por hora, conforme resolução tomada pela direcção da Companhia.

Beira Alta.—Reune em novembro novamente o tribunal arbitral encarregado de resolver o litigio entre o governo e a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.

Guimarães.—Principiam os trabalhos do prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, com grande jubilo das povoações interessadas.

Ponte do Pocinho.—Como previamos no nosso artigo do ultimo numero, vae ser uma realidade a construção d'esta ponte sobre o Douro que abre a comunicação para a provincia de Traz os Montes. A empresa constructora, que é a Empresa Industrial Portuguesa, tem tido conferencias com o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado a este respeito.

Linha de Mossamedes.—Consta em Berlim que está posta de lado a ideia da construção do caminho de ferro de Porto Alexandre, para servir o sudoeste da colonia allemã de Africa e que se preferiu construir uma linha das minas d'*Otavi* a *Syakopmund-Windhoek*.

Ramal de Setubal.—Um grupo de *setubalenses* publicou um manifesto contra a directriz do projectado ramal de caminho de ferro desde a estação ao caes de

Setubal, passando por dentro da cidade. Neste protesto, redigido em termos energicos, aconselha-se que o ramal passe por fóra da cidade, ficando um apeadeiro proximo das Fontainhas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

Em Almeria deu-se um choque de comboios na estação de Geyal, ficando destruidos varios vagons e feridos dois empregados do correio e um passageiro.

Na estação de Burgo, proximo de Saragoça, descarrilou o comboio expresso, por causa de um erro nas agulhas. O conductor do correio ficou debaixo do vagon-correio, saindo, porém, illeso.

Todas as carruagens ficaram destruidas; sómente a machina nada soffreu, ficando carrilada.

FRANÇA

Foi votado na camara dos deputados sem discussão o projecto de lei auctorizando o emprestimo de 170 milhões á cidade de Paris para a construção do *Metropolitano*. A taxa de juro não será superior a 3,5%, entrando os premios de reembolso. A amortização é em 75 annos a contar em 1904.

Deu-se uma grande catastrophe no metropolitano de Paris que custou a vida a perto de 90 pessoas.

A corrente electrica produziu o incendio d'um comboio atraz do qual vinha outro.

Muitos dos passageiros morreram asphyxiados e queimados.

INGLATERRA

O capital empregado em vias ferreas era em dezembro de 1902 de 31.562.267 libras.

O numero de passageiros que circulou em 1902 foi de 1.390.000.000.

A receita média por 1.000 passageiros foi de 3,18 na Escocia, 4,18 na Inglaterra, 5,8 na Irlanda, ou cerca de 4,18 em todo o Reino Unido.

BELGICA

Foi submettido á apreciação da administração dos caminhos de ferro belgas o projecto da nova linha de *Bruxellas a Herbesthal*. É quasi uma recta com inclinação constante que permite velocidades consideraveis—1 hora e 15 minutos para todo este percurso—114 kilometros. Atravessa o rio Meuse numa ponte muito alta, 80^m acima do nivel do rio.

SUECIA NORUEGA

Inaugurou-se o caminho de ferro mais septentrional do mundo inteiro, a linha boreal de *Lulea-Gellivare-Ofoten*.

Liga o golfo de Botnia ao Oceano Boreal, medindo 400 kilometros, quasi sempre traçados acima do circulo boreal.

Atravessa uma região muito rica em minerios excellentes de ferro.

A linha tinha sido começada ha 20 annos pelos inglezes, mas por falta de meios só estava construída até Gellivare a meio caminho. Ah iam os viajantes assistir ao sol da meia noite.

Os governos sueco e norueguês acabaram-a por sua conta.

INDO CHINA

Os estudos definitivos do caminho de linha ferrea de *Yunnan* na Indo-China, que devia ser construída pela França nos termos do convenio de 14 de junho de 1901, passando por *Hanoi, Viétri, Laoké, Mongzé e Sim-Hsinn*, mostraram que não ha motivos para alterar o traçado primitivo entre *Laoké e Yunnan-Sen*. Com isto pôde elevar-se a 100^m o raio minimo das curvas e baixar a 25 mm. a inclinação dos traines.

O ministro das colonias resolveu portanto a approvação da continuação e exploração da secção do *Haifong a Yunnan-Sen*.

TRANSVAAL

O caminho de ferro do Natal reduziu desde 1 de julho os preços dos bilhetes entre Durban e Johannesburg, que passaram a ser:—1.^a classe de lb. 6-1-0 em vez de lb. 4-15-11 e 3.^a classe de lb. 2-6-6 em vez de lb. 2-0-3. Os bilhetes de ida e volta foram reduzidos de lb. 9-5-6 para lb. 7-10-10, e de lb. 4-13-10 para lb. 4-0-6. A 1.^a classe de Durban para Pretoria passou de lb. 6-8-0 para lb. 5-1-2.

MADAGASCAR

Vae ser dada a auctorização necessaria para a emissão de 21 milhões, complemento de 60 milhões votados, para a ultimação da via ferrea de *Tananarive* á costa oriental da ilha.

O termino escolhido tinha sido *Auiverano*, mas verificou-se que não satisfazia e mudou-se para *Brickavilla* que fica a 15 kilom. de distancia do primeiro.

A linha no seu primeiro trôço está já construida e pouco resta para a conclusão do 2.º, o que dá 49,6 kilom. Está muito adiantada até o kilom. 66.

CANADA

A camara dos commons d'esta florescente colonia autonoma, resolveu garantir durante 50 annos o juro de 3 % ao capital de 7.300.000 dollars em obrigações, para a construcção e prolongamento da rêde *Northern Canadian Railway* que chegará a Edmonton.

São 600 milhas de novas linhas a construir em 18 annos e meio.

ESTADO DE VICTORIA

Apesar das idéas socialistas que vigoram no estado australiano de Victoria, houve all quem accesse remedios heroicos para combater uma greve recente nos servicos ferroviarios.

Os agentes do caminho de fe ro revoltar im se contra os ordens do governo e suspenderam o movimento dos comboios. A camara legislativa reuniu-se e deliberou logo:

1.º Que qualquer empregado que abandonasse o seu serviço sem prevenir a administração com a antecipaçao de 14 dias seria punido com a multa de 100 libras, ou com a prisao d'um anno, perdendo ao mesmo tempo o direito a qualquer pensao;

2.º Que seia riscado do serviço, não podendo nem ser reintegrado no seu cargo nem em qualquer outro do serviço colonial. Estas medidas radicaes puzeram rapido termo á greve.

Companhia Real

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

Exercício de 1902

(Continuação do n.º 374)

§ 2.º Mercadorias em grande velocidade.—Os dois mapps annexos n.ºs 28.º e 29.º dão esclarecimentos minuciosos sobre o desenvolvimento do trafego de mercadorias em grande velocidade. Os numeros seguintes mostram como a receita total variou desde 1894:

Annos	Ton-lagem Kilogr. annas	Prod. lido líquido de impostos e de reembolsos	Diff.ença sobre o anno anterior
1894	18 907 511	168 970 347	—
1895	18 119 915	170 412 309	+ 1.502 962
1896	19 597 296	162.708 411	+ 7.703 898
1897	23.013.030	181.383 411	+ 18.675 000
1898	25 888 168	216.241 044	+ 34 857 633
1899	30 696 521	234.706 645	+ 18.465 601
1900	28.519 870	229.297 977	— 5.408 668
1901	32.403.751	252.377 400	+ 23.079 423
1902	36.508.523	275.132 203	+ 22.754 803

O augmento em 1902 é de 9%, devido em mais de metade ás mercadorias diversas, em que se não comprehendem as vidualhas e o gado.

Bagagens.—As bagagens não estão comprehendidas nos numeros precedentes, tendo-se transportado, em 1902, 10.066,9 toneladas que produziram 57.179 760 réis contra, em 1901, 10.954,8 toneladas que produziram 57 063 472 réis. Houve portanto um augmento de receita de 114 288 réis.

§ 3.º Mercadorias em pequena velocidade.—Os mapps annexos n.ºs 30.º e 31.º mostram os dados usuaes sobre o trafego de pequena velocidade

Em seguida resumimos os productos annuaes desde 1894:

Annos	Tonelagem Numero de toneladas	Producto líquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894	588.785	1 371.460 511	—
1895	640.637	1.479.449 369	107.979 858
1896	721.419	1.550.256 233	70.815 804
1897	787.836	1.603.203 299	53.012 066
1898	820 935	1 808.189 919	104 921 620
1899	919 948	1 938.843 512	130.653 093
1900	1.085 812	2 141.545 471	202.700 859
1901	1.157.438	2 303.997 040	152 451 569
1902	2.223.471	2 338.069 888	34 072 848

Devido ao consideravel desenvolvimento de trafego de madei-

ras (principalmente para estacaria de minas em Inglaterra) nos ultimos dois annos e ao qual é applicavel uma tarifa que prevê importantes reembolsos annuaes, reembolsos que attingiram em 1902, pelos transportes effectuados em 1901, uma importancia consideravel cujo equivalente não existia ainda no exercicio de 1901, o augmento de receitas em pequena velocidade em 1902 apenas subiu a 34 072 848 réis. Por este motivo os augmentos accusados em 1900 e 1901 foram sem duvida maiores, mas á custa das receitas de 1902.

O mappa annexo n.º 30.º indica para 1902 um importante augmento dos transportes dos cereaes, o qual, como producto bruto, representa 44 924 560 réis. O desenvolvimento da producção de trigo em Portugal, designadamente devido ao emprego sempre crescente dos adubos chimicos, representa para o futuro uma fonte certa de augmentos successivos de receitas para a nossa Companhia.

O percurso médio da tonelada baixou ligeiramente de 149,8 kilometros a 142,2 kilometros em 1902. Em compensação o producto médio por tonelada e kilometro (deduzidos os reembolsos) subiu de 14,35 réis em 1901 a 14,76 réis em 1902.

Extrahindo, finalmente, do mappa n.º 32.º os dados estatisticos seguintes, que no mesmo mappa se encontram, sobre a utilização dos vagon, vê-se que o numero médio de kilometros percorridos por dia e vagon passou de 55,6 em 1901 a 51,9 em 1902, o que se explica pelo augmento do nosso effectivo de vagon.

A proporção entre o percurso do material vazio e o percurso total baixou muito sensivelmente de 15,7 % em 1901 a 12,2 % em 1902, o que corresponde a um notavel progresso e mostra que se tem aproveitado da existencia de mais alguns vagon para reduzir o percurso do material vazio.

O numero de viagens com carga effectuadas durante o anno, por vagon, subiu de 141 em 1901 a 153 em 1902, numero bastante satisfactorio como rapidez na evolução do material.

Por ultimo a carga média do vagon carregado attingiu 5.480 toneladas em 1901 e baixou ligeiramente em 1902 a 5.208 toneladas.

§ 4.º Trafego com Hespanha.—Os dados estatisticos usuaes encontram-se no mappa annexo n.º 33.º

Registraremos um augmento de todos os ramos de trafego para a fronteira de Badajoz.

O producto total subiu a 15 943 660 réis ou cerca de 10 %, divididos como segue: passageiros, 6.573 000 réis; mercadorias de grande velocidade, 2.302 100 réis; mercadorias de pequena velocidade, 4.068 560 réis.

Quanto á fronteira de Valencia de Alcantara (linha de Madrid-Caceres-Portugal), o trafego de passageiros apresenta apenas para 1902 um augmento de 3.276 700 réis; o trafego de mercadorias accusa uma diminuição de 2.957 900 réis para a grande velocidade e de 12 993 100 réis para a pequena velocidade, isto é, ha realmente para esta fronteira uma diminuição de 12 674 300 réis ou sejam 10 % approximadamente.

(Continúa.)

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estáo

Direcção do Sul e Sueste

Tarifa especial n.º 6—Grande velocidade para transmissao de telegrammas

A vigorar desde 10 de agosto de 1903

Bases:—Até vinte palavras, incluindo as indicações do nome e morada do destinatario e a assignatura do expedidor 420 réis. Cada dez palavras mais 210 réis.

Conducção a domicilio, além da zona de 1 kilometro, até 2 kilometros 100 réis.

Condições:—1.º A conducção a domicilio é gratuita numa zona de 1 kilometro a partir da estação de destino. Passada a zona de 2 kilometros não é obrigatoria a entrega do telegramma no domicilio. Sendo necessario pagar-se portagem ou barco para a conducção a domicilio, esta despesa será de conta do expedidor ou destinatario.

2.º Na transmissao ou recepção dos telegrammas dar-se-ha sempre preferencia:

a) Aos despachos telegraphicos que tiverem relação com a segurança dos comboios ou da via;

b) A's communicações urgentes do serviço dos caminhos de ferro;

c) Aos despachos officiaes.

3.º Qualquer despacho official ou particular poderá ser suspenso e interrompido, mesmo tendo sido começada a sua trans-

missão, se fôr necessario transmittir ou receber um despacho re-
lativo á segurança dos comboios ou da via.

Lisboa, 29 de julho de 1903.

Paragem de comboios

Faz-se publico que a partir de 15 do corrente os comboios n.º 16 e 17 tem paragem de um minuto na estação do Lavradio, em conformidade com o despacho de s. ex.º o Ministro, datado de 30 de julho findo

Lisboa, 4 d'agosto de 1903.

Tarifa especial n.º 17 — Pequena velocidade para o transporte de petroleo

A vigorar desde 1 de setembro de 1903

1.º grupo — Petroleo para iluminação. 2.º grupo — Em bruto para combustivel. Expedido das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal, Faro ou Portimão.

Bases:— 1.º Grupo. a) Em barris ou caixas, preço por tonelada e kilometro 22 réis, minimo de expedição 200 kilogrammas. b) Em barris ou caixas, preço por tonelada e kilometro 19,8 réis, minimo de expedição 6.000 kilogrammas.

2.º grupo — Em barris, por vagon, preço por kilometro 8 réis, minimo de expedição, 6.000 kilogrammas.

Percurso minimo 50 kilometros, ou pagando como tal.

Lisboa, 6 d'agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Linha de Cascaes

Desde 5 d'agosto de 1903 os comboios abaixo indicados terão um minuto de paragem na estação de Pedrouços para serviço de passageiros.

N.º 1.205 — Tramway — Partida de Cascaes ás 7,48 da manhã

N.º 1.106 — Tramway — Partida de Cascaes ás 8,10 da manhã.

N.º 1.208 — Tramway directo — Partida de Cascaes ás 8,53 da manhã.

Lisboa, 4 d'agosto de 1903.

Touradas em Badajoz nos dias 15, 16 e 17 de agosto de 1903

Preço dos bilhetes. — Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Entroncamento 1.ª classe 4,000 réis, 2.ª classe 2,000; Coimbra B e Figueira da Foz 4,000, 2,000; Abrantes, Bemposta e Ponte de Sôr 3,000, 1,500; Castello Branco e Covilhã 4,000, 2,000; Castello de Vide e Marvão 1,500, 1,000; Crato e Portalegre 1,500, 1,000; Assumar e Santa Eulalia 720, 520.

Ida — nos dias 12 a 16 de agosto pelos comboios ordinarios, com excepção do Sud-Express e do expresso Lisboa-Porto.

N.B. As estações do Entroncamento, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Crato, Portalegre, Assumar e Santa Eulalia vendem d'estes bilhetes, tambem, para o comboio que sae do Entroncamento ás 12,40 da manhã do dia 17.

Volta — nos dias 16 a 20 de agosto pelos comboios ordinarios que podem ser Badajoz ás 6-5 da manhã e 7-20 da tarde, (hora hespanhola) e pelo comboio especial de regresso do dia 18, que parte de Badajoz ás 2-40 horas da manhã (hora hespanhola) e chega a Lisboa-Rocio ás 11-28 da manhã.

Demais esclarecimentos ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume. — Lisboa, 7 de agosto de 1903.

Festas a Nossa Senhora da Agonia, em Vianna do Castello, nos dias 18 a 21 d'agosto de 1903

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos para ida nos dias 16 a 20 d'agosto, volta nos dias 18 a 24, pelos comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes: de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello e volta: 2.ª classe 5,000 réis e 3.ª classe 3,000 réis.

Nos preços supra está incluído o imposto de sello para o governo.

Demais esclarecimentos ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

Lisboa, 7 d'agosto de 1903.

Viagem de recreio á Figueira da Foz — Grande corrida de touros no dia 23 d'agosto de 1903

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo, á Figueira, validos pelos comboios ordinarios com excepção do Sud-Express e dos expressos Lisboa-Porto.

Preços de ida e volta incluindo o sello para o governo:

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 1.ª classe 6,000, 2.ª classe 4,000, 3.ª classe 3,000 réis.

Torres Vedras, 1.ª classe 4,000, 2.ª classe 2,000, 3.ª classe 2,000 réis.

Caldas ou S. Martinho, 1.ª classe 3,000, 2.ª classe 2,000, 3.ª classe 1,500 réis.

Cella ou Vallado, 1.ª classe 2,500, 2.ª classe 1,700, 3.ª classe 1,200 réis.

Mogoforos a Porto C. (ambas inclusivè), 1.ª classe 2,000, 2.ª classe 1,500, 3.ª classe 1,000 réis.

Fundão, 2.ª classe 3,000, 3.ª classe 2,000 réis.

Tortozendo, 2.ª classe 2,700, 3.ª classe 1,900 réis.

Covilhã, 2.ª classe 2,600, 3.ª classe 1,800 réis.

Caria, 2.ª classe 2,200, 3.ª classe 1,600 réis.

Belmonte, 2.ª classe 2,200, 3.ª classe 1,500 réis.

Benespera, 2.ª classe 1,800, 3.ª classe 1,300 réis.

Sabugal, 2.ª classe 1,600, 3.ª classe 1,100 réis.

Validade: — Ida 23 e 24 d'agosto; Volta 23, 24 e 25 d'agosto.

E' permitido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, mediante pagamento do respectivo supplemento.

Lisboa, 11 d'agosto de 1903.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Venda de 1.000 toneladas de carris de ferro Champignon, usados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de 1.000 toneladas de carris de ferro Champignon, em dois lotes.

Para ser admittido á licitação devera o concorrente mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 221,500 réis para cada lote.

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

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

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

Barreiro, 5 d'agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

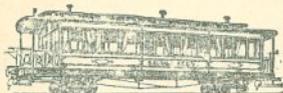
Fornecimento de ferros diversos

No dia 24 de agosto pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas propostas para o fornecimento de ferros diversos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens, (edificio da estação de Santa Apollonia), 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 ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.

Lisboa, 18 de julho de 1903.

WEGMANN & C.

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

**Carruações 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, melaco, alcool, etc.

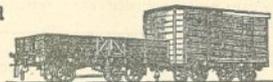
Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

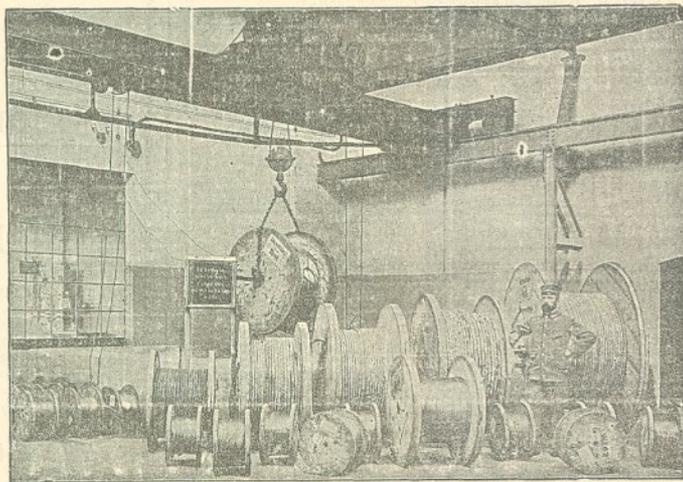
COMPANHIA POR ACÇÕES

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experienca, exame)

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM **CONTRACTOS FIRMES**

RHEYDT (Prussia rhenana)

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodose extremamente acaados. Cozinha excellente Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Anunciada, 16
120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, alemães e outros

AGUAS CHLORETADAS DA AMEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sobrã		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.		
5-20 m.	5-40 m.	6-30 m.	6-38 m.		
5-25 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.		
6-15 m.	6-34 m.	7-5 m.	7-24 m.		
6-35 m.	6-50 m.	7-8 m.	7-46 m.		
7-0 m.	7-16 m.	7-50 m.	8-8 m.		
7-30 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.		
7-45 m.	8-4 m.	8-31 m.	8-45 m.		
8-5 m.	8-20 m.	8-31 m.	9-2 m.		
8-30 m.	8-45 m.	9-21 m.	9-31 m.		
8-35 m.	9-3 m.	9-27 m.	10-3 m.		
9-15 m.	9-31 m.	9-47 m.	10-3 m.		
9-30 m.	9-50 m.	10-3 m.	10-3 m.		
10-0 m.	10-15 m.	10-35 m.	10-48 m.		
10-20 m.	10-35 m.	10-50 m.	11-8 m.		
10-45 m.	11-1 m.	12-0 m.	12-8 m.		
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.		
11-25 m.	11-40 m.	12-3 m.	12-18 m.		
11-50 m.	12-5 m.	12-10 m.	12-28 m.		
12-15 m.	12-31 m.	12-47 m.	1-3 m.		
12-35 m.	12-50 m.	1-12 m.	1-21 m.		
12-55 m.	1-0 m.	1-32 m.	1-48 m.		
1-20 m.	1-35 m.	1-50 m.	2-8 m.		
1-25 m.	1-40 m.	2-0 m.	2-20 m.		
2-5 m.	2-20 m.	2-35 m.	2-54 m.		
2-25 m.	2-41 m.	3-1 m.	3-18 m.		
3-5 m.	3-21 m.	3-37 m.	3-50 m.		
3-15 m.	3-35 m.	3-47 m.	4-3 m.		
3-35 m.	3-50 m.	4-11 m.	4-28 m.		
4-0 m.	4-16 m.	4-28 m.	4-46 m.		
4-30 m.	4-51 m.	4-59 m.	5-8 m.		
4-55 m.	5-11 m.	5-17 m.	5-35 m.		
5-5 m.	5-21 m.	5-30 m.	5-54 m.		
5-30 m.	5-46 m.	6-12 m.	6-18 m.		
5-50 m.	6-5 m.	6-21 m.	6-38 m.		
6-15 m.	6-34 m.	6-47 m.	7-2 m.		
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.		
7-0 m.	7-16 m.	7-28 m.	7-46 m.		
7-30 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.		
7-45 m.	8-4 m.	8-31 m.	8-45 m.		
8-5 m.	8-20 m.	8-31 m.	9-2 m.		
8-30 m.	8-45 m.	9-21 m.	9-31 m.		
8-35 m.	9-3 m.	9-27 m.	10-3 m.		
9-15 m.	9-31 m.	9-47 m.	10-3 m.		
9-30 m.	9-50 m.	10-3 m.	10-3 m.		
10-0 m.	10-15 m.	10-35 m.	10-48 m.		
10-20 m.	10-35 m.	10-50 m.	11-8 m.		
10-45 m.	11-1 m.	11-22 m.	11-39 m.		
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.		
11-25 m.	11-40 m.	12-3 m.	12-18 m.		
11-50 m.	12-5 m.	12-10 m.	12-28 m.		
12-15 m.	12-31 m.	12-47 m.	1-3 m.		
12-35 m.	12-50 m.	1-12 m.	1-21 m.		
12-55 m.	1-0 m.	1-32 m.	1-48 m.		

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.		
6-5 m.	6-24 m.	6-46 m.	6-48 m.		
6-25 m.	6-44 m.	6-26 m.	6-38 m.		
6-45 m.	7-4 m.	7-12 m.	7-28 m.		
7-5 m.	7-24 m.	7-36 m.	7-52 m.		
7-25 m.	7-44 m.	7-37 m.	7-53 m.		
8-5 m.	8-24 m.	8-36 m.	8-52 m.		
8-35 m.	9-24 m.	9-36 m.	9-52 m.		
9-5 m.	9-34 m.	9-46 m.	10-2 m.		
9-25 m.	9-54 m.	10-6 m.	10-28 m.		
10-5 m.	10-34 m.	10-46 m.	11-8 m.		
10-35 m.	11-34 m.	11-46 m.	11-58 m.		
11-25 m.	12-34 m.	12-46 m.	1-8 m.		
12-5 m.	12-34 m.	1-5 m.	1-28 m.		

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa		Queluz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.		
11-40 m.	12-11 m.	12-30 m.	1-0 m.		
1-40 m.	1-11 m.	2-30 m.	3-0 m.		
7-50 m.	8-11 m.	8-30 m.	9-0 m.		

Lisboa		Cintra		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-48 m.		
7-20 m.	8-27 m.	6-40 m.	7-38 m.		
8-20 m.	9-27 m.	7-40 m.	8-46 m.		
9-35 m.	10-45 m.	8-41 m.	9-46 m.		
10-40 m.	11-45 m.	9-40 m.	10-46 m.		
11-50 m.	12-55 m.	10-40 m.	11-46 m.		
12-40 m.	1-45 m.	11-40 m.	12-46 m.		
1-30 m.	2-35 m.	1-0 m.	2-0 m.		
2-40 m.	3-45 m.	2-0 m.	3-0 m.		
3-40 m.	4-45 m.	3-0 m.	4-0 m.		
4-40 m.	5-45 m.	4-0 m.	5-0 m.		
5-40 m.	6-45 m.	5-0 m.	6-0 m.		
6-40 m.	7-45 m.	6-0 m.	7-0 m.		
7-40 m.	8-45 m.	7-0 m.	8-0 m.		
8-40 m.	9-45 m.	8-0 m.	9-0 m.		
9-40 m.	10-45 m.	9-0 m.	10-0 m.		
10-40 m.	11-45 m.	10-0 m.	11-0 m.		
11-40 m.	12-45 m.	11-0 m.	12-0 m.		
12-40 m.	1-45 m.	12-0 m.	1-0 m.		

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	8-43 m.	5-25 m.	6-18 m.		
11-15 m.	10-38 m.	6-20 m.	7-13 m.		
7-15 m.	6-38 m.	7-15 m.	6-18 m.		
9-30 m.	8-53 m.	8-20 m.	9-13 m.		

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	6-30 m.	5-25 m.	5-8 m.		
11-15 m.	7-15 m.	6-20 m.	6-18 m.		
9-30 m.	7-3 m.	8-20 m.	8-13 m.		

Todos param em P. Arcos excepto os a

Pampilhosa		Mangualde		Pampilhosa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.	7-45 m.		
7-30 m.	11-0 m.	6-25 m.	9-35 m.		

Mangualde		Guarda		Mangualde	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-50 m.	11-55 m.	8-35 m.	11-45 m.		

Todos param em P. Arcos excepto os a

MINHO E DURO

Porto		Famalicão		Porto	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-43 m.	11-10 m.	4-23 m.	5-51 m.		
2-3 m.	4-10 m.	4-38 m.	1-44 m.		
5-32 m.	6-54 m.	6-30 m.	8-10 m.		

Porto Braga Porto

4-54 m.	8-26 m.	7-55 m.	8-5 m.
6-30 m.	8-47 m.	9-35 m.	9-43 m.
7-50 m.	10-0 m.	11-48 m.	1-44 m.
9-16 m.	1-2 m.	1-53 m.	7-5 m.
4-25 m.	6-41 m.	7-15 m.	10-40 m.
5-45 m.	8-27 m.	9-13 m.	10-49 m.
6-11 m.	1-44 m.	2-15 m.	3-10 m.

Nine Braga Nine

7-0 m.	4-11 m.	5-30 m.	5-31 m.
6-45 m.	5-1 m.	6-15 m.	7-12 m.
5-10 m.	6-46 m.	7-0 m.	8-7 m.
6-40 m.	7-43 m.	8-10 m.	9-38 m.

Porto Vianna Porto

4-54 m.	10-22 m.	5-31 m.	10-44 m.
---------	----------	---------	----------

Porto Valença Porto

7-50 m.	1-30 m.	2-21 m.	8-5 m.
11-16 m.	3-8 m.	4-37 m.	1-44 m.
2-45 m.	4-28 m.	4-30 m.	7-5 m.

Nine Valença Nine

4-4 m.	11-0 m.	2-35 m.	8-36 m.
6-0 m.	10-41 m.	4-16 m.	11-46 m.
11-50 m.	3-10 m.	4-10 m.	9-38 m.

Porto Marco Porto

9-43 m.	12-13 m.	9-27 m.	5-51 m.
4-1 m.	6-16 m.	12-24 m.	2-56 m.

Porto Regoa Porto

4-43 m.	11-0 m.	2-35 m.	8-36 m.
6-0 m.	10-41 m.	4-16 m.	11-46 m.
11-50 m.	3-10 m.	4-10 m.	9-38 m.

Porto Barca d'Alva Porto

7-30 m.	3-9 m.	11-7 m.	6-30 m.
---------	--------	---------	---------

Porto Tua Porto

4-28 m.	6-41 m.	5-27 m.	10-30 m.
---------	---------	---------	----------

Regoa Barca d'Alva Regoa

6-6 m.	10-35 m.	4-24 m.	9-19 m.
--------	----------	---------	---------

Tua Barca d'Alva Tua

6-12 m.	7-57 m.	4-2 m.	5-49 m.
---------	---------	--------	---------

GUIMARÃES

Trofa		Guimarães		Trofa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-52 m.	5-41 m.	5-0 m.	6-33 m.		
7-15 m.	9-0 m.	7-0 m.	8-40 m.		
8-14 m.	9-25 m.	10-15 m.	11-49 m.		
9-25 m.	11-3 m.	9-48 m.	4-29 m.		
4-0 m.	5-47 m.	4-0 m.	5-33 m.		
5-25 m.	6-50 m.	7-15 m.	8-39 m.		
6-21 m.	7-52 m.	8-47 m.	9-55 m.		

a) Directos. b) Domingos e dias santos. c) Lisboa Gaez dos Soldados. d) Segundas, quartas-feiras e sabbados. e) Domingos, terças e quintas-feiras. f) Por Alfarelos. g) Segundas-feiras. h) Sabbados. i) Dia de cada mez. j) Dias uteis. k) Segundas, quartas-feiras e sabbados. l) Sabbados. m) Porto Campanha. n) Sabbados e quintas-feiras quando os sabbados sejam santificados. o) Segundas, quartas e sextas-feiras. p) Terças, quintas-feiras e sabbados. q) Sextas-feiras. r) Quartas-feiras. s) Segundas, quintas-feiras e sabbados.

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Agosto sahirá o paquete **Thames** para

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa oriental, (via Cabo), vapor allemão **Prinzregent**. Sahirá a 20 de agosto, Agentes, E. George, Successores, R. Prata, 8, 2.^o



Africa oriental, (via Suez), vapor allemão **Feldmarschall**. Sahirá a 4 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Heidelberg**. Sahirá a 17 de agosto, Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a 27 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



Bordeus vapor francez **Magellan**. Esperado a 25 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 24 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 8 de setembro, Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4.



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Santa Fé**. Sahirá a 24 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. Município, 19, 1.^o



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



Maranhão, Parnahyba e Ceará, vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Garland & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Hildebrand**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez **Domitio**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Treja**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 17 de agosto, Agentes, James Rawes & C.^a, R. El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bonn**. Sahirá a 18 de agosto, Agentes, Pereira & Lane, R. S. Julião, 100, 2.^o



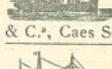
Pernambuco, Maceió e Natal, vapor inglez **Scholar**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a 2 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



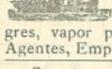
Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 19 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^o



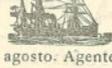
Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sahirá a 9 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes Sodré, 64, 1.^o



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 21 de agosto, Agentes, Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes Sodré, 64, 1.^o

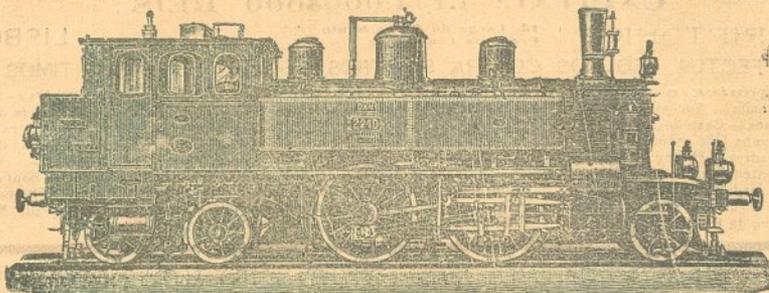


S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 31 de agosto, Agentes, James Rawes & C.^a, R. El-Rei, 31, 1.^o

KRAUSS & C.^{IA}, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH — ALLEMANHA

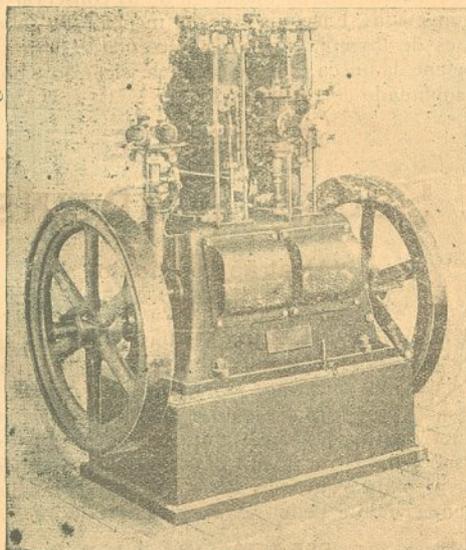
*Os estabelecimentos produzem***LÓCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA**

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE**LÓCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS**

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

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4800 NÚMERO DE LÓCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1902—4800Agentes para Portugal e Colonias—**JAMES WALKER & C.^A** 173, Rua Bella da Rainha, 1. D.—LISBOA**MOTORES***da celebre fabrica
americana***Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflaminação electrica garantida

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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL: 1.134.000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS | 13, Largo do Corpo Santo

Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes — Alcobaça — Alcoentre — Almada — Aneão — Anadia — Aveiro — Beja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carraceda d'Anciães — Cartaxo — Cascaes — Castello Branco — Castello de Vide — Cêa — Celorico da Beira — Chamusca — Chaves — Cintra — Coimbra — Coruche — Comba Dão (Santa) — Cuba — Elvas — Ericeira — Espadanedo de Sinfães — Evora — Estremoz — Fayal — Figueira — Fornos d'Algodres — Golleçã — Gouveia — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Loanda — Madeira — Santa Maria — Merceana — S. Miguel — Montemor-o-Novo — Oeiras — Oihão — Oliveiras — Ovar — Penafiel — Porto — Povoas de Lanhoso — Santarem — Serenache do Bom Jardim — Setubal — Sobral de Mont'Agarço — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castello — Villa do Conde — Villa Franca de Xira — Villa Nova de Ourém — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — Vze.

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciencia ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Réde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Casias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., ao preço da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1000 metros, casas do commercio, 750\$00 réis residenciaes particulares e medicos, 550\$00 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia particular. A subscrição é annual, accrescenta-se a taxa de installação de 150\$000 réis, que é paga por um a só vez. As tarifas para residenciaes particulares sobem-se reduzidas para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, com adão da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 me ros adicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscribers sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE José Gregório Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19, LARGO DE S. JULIÃO—LISBOA

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

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

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

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, 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 carbono. **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 inexcédvel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17,

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não 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 ESTABO — Praça de S. Pedro, 61

LISBOA

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

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

ANTIGA CASA ESTACIO & C.^a

UNICA premiada com os MAIORES PREMIOS nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinand.)
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 azulado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e eficaz, não constipando o ventre, etc.

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

Director tecnico—E. ESTACIO

Membro do Jury da Exposição de 1893—LISBOA

GALARDOADO COM O

DIPLOMA DE MERITO na Exposição Industrial de 1897—PORTO

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

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

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

PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphic: Companhia Prado—LISBOA

Sociedade Anonyma 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, Liège

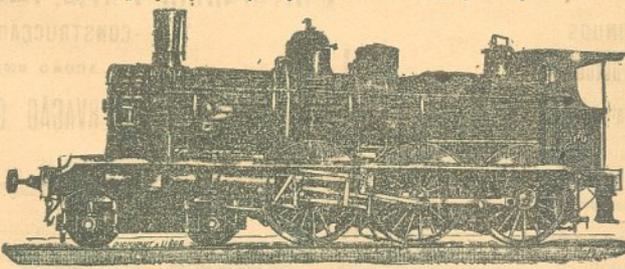
Officinas " " 1, Liège

" " Hayeneux, 69, Herstal

CONSTRUÇÃO MECANICA DE PRIMEIRA ORDEM

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

Machinas motorizas a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meo fixos, locomotivas.



Instalações electricas, motores especiaes para illumination, transmissao de força e de tracção.

Instalações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 40 a 1.000 cavallos de força.

Instalações de refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de prensa multiplica.

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

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

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

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social rs. 2.400.000\$000 effectivos

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

59, 1.º—RUA DA PRATA—59, 1.º

Equateur-Atlantique Union-Maritime

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

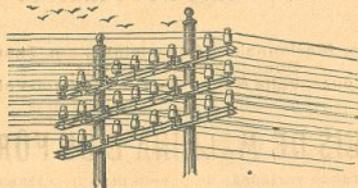
Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.º

Felten & Guilleaume Carlswerk

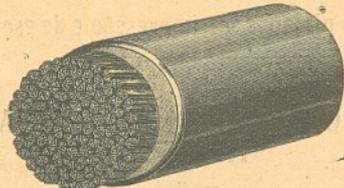
Actien-Gesellschaft
MULHEIM NO RHEINO

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



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

Isolantes a guta-percha, borracha vulcanizada,
alcante, fibra impregnada, papel e ceras d'ar, etc



para Telegraphos, Telephones, Luz etc trica,
Transmissão de força, Tracção electrica
Rail Bonds «Neptun» (para ligação de carris)

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Peiza Baixa)
H. F. CAMF, 160, Rua da Alfandega, 2.º — LISBOA
Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

WALTER MUTHS & SAUTIER

ANTIGO TRAFEGO DA CASA

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

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

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

Todas as terças ou quartas-feiras

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

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

AGENTES

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

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

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

MEDALHAS D'OURO } Exposição Universal de Paris, 1878.
; Internacional de Londres, 1885.
; Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

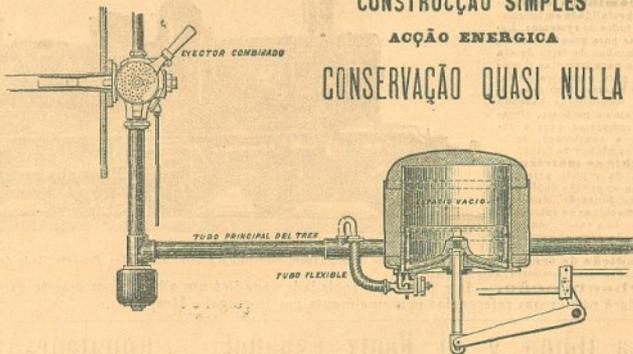


Lista das companhias da península
que teem adoptado este freio:

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

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

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



MOTORES A GAZ „OTTO”

GERADORES DE GAZ POBRE

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO “MANCHESTER.” DE E. LEHMANN

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

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

GARANTE-SE A FORÇA EFFECTIVA

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

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

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

DE

CARTER & WRIGHT (Hallfax)

Machinas e Caldeiras

DE VAPOR

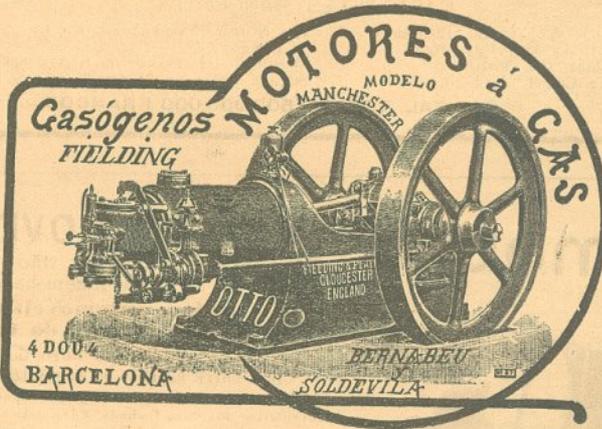
(Especialidade para minas)

Motores de benzina
e Acetileno

O unico que funciona
com regularidade e eco-
nomia.
Patenteado em Hespa-
nha e estrangeiro.

Motores electricos,
dynamos, etc

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas
Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

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

DE

Fielding & Platt

Locomotivas, via,
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor

Petroleo e Benzina

Motores a petroleo

Azite patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS

E PE MOAGEM

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

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

Bernabeu & Soldevila. 4, Dou, 4, BARCELONA

(HESPAHANHA)

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

CASA EM MANCHESTER--CHATHAM STREET.

Pedem-se Representantes activos.

Telegrammas:

BERNABEU--BARCELONA
LEHMANN--MANCHESTER

FREIOS WESTINGHOUSE

♦ PARA ♦

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
 SINAES DE CAMINHOS DE FERRO, SYSTEMA ELECTRO-PNEUMATICO

SOCIÉTÉ ANONYME Westinghouse

Fabrica no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPAÑA

Calle Atocha, 32, Madrid

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL

Rua de Cedofeita, 525, Porto

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric & M'fg Co., Pittsburgh
 Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh
 Westinghouse Machine Co., Pittsburgh
 Westinghouse Brake Co., L'rd., London.

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

CAPITAL TOTAL: 500.000.000 FRANÇOS

Locomobile



O AUTOMOVEL IDEAL

Não teem trepidação. Não teem mau cheiro.
 Não fazem barulho

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

O tipo novo de 1903

tem entre outros, os seguintes aperfeiçoamentos:

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

Preços Rs. 1.100\$000 a 3.150\$000.

Agentes geraes em Portugal

F. STREET & C.^A

Rua do Poço dos Negros — LISBOA

JAMES WALKER & C.^A

73 — RUA BELLA DA RAINHA — 1.^o

← LISBOA →

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

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