

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

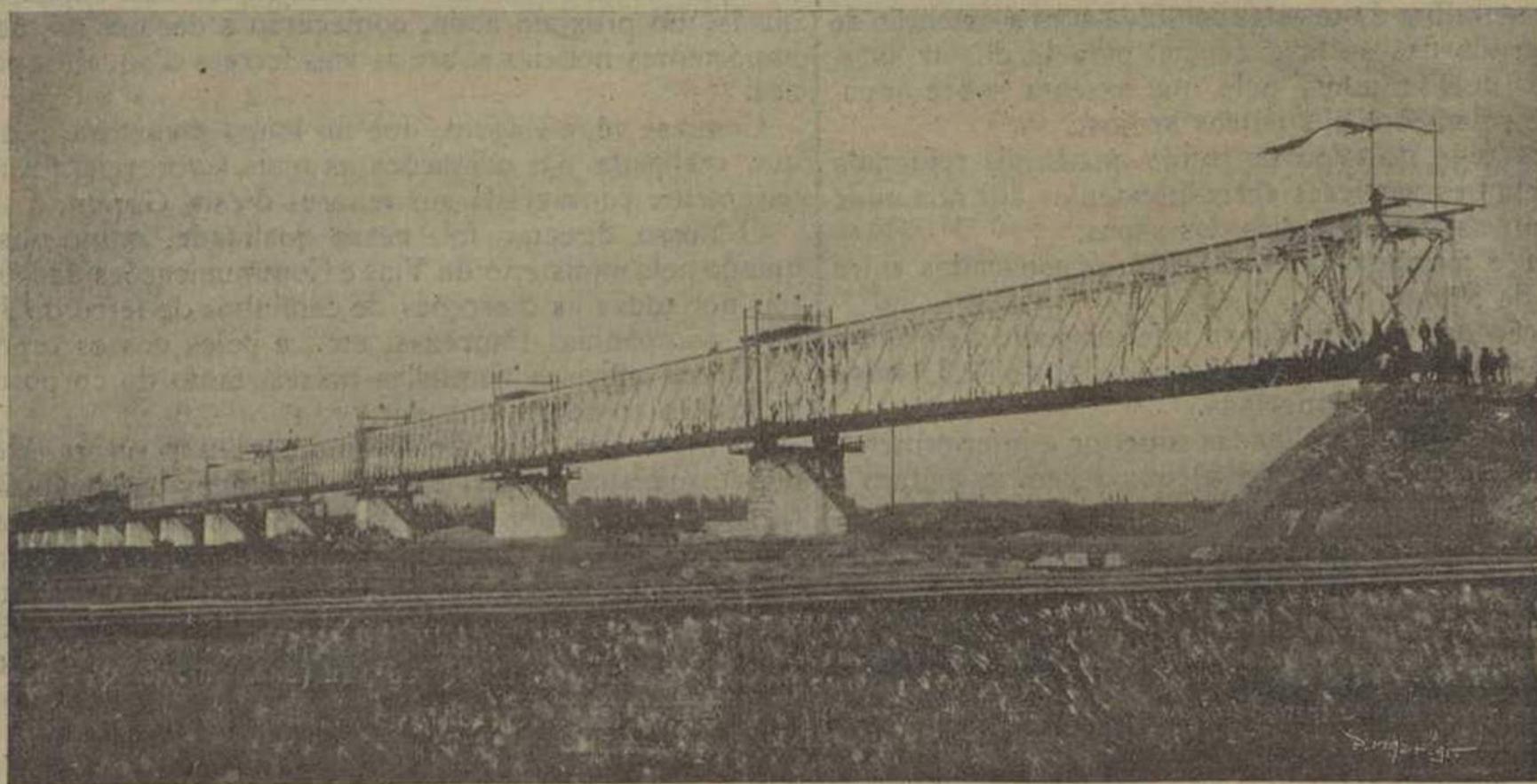
End. telegraphico Camiferro

SUMMÁRIO

SANT'ANNA A VENDAS NOVAS, por V. P. (ilustrado)	
DE REGRESSO	
PARTE OFICIAL — Portarias de 28, 29 e 30 de outubro e 3 e 11 de novembro do Ministério das Obras Públicas.....	
TARIFAS DE TRANSPORTE	
EDIFÍCIOS de Paços do Concelho, tribunal judicial, cadeia e aula fudustrial em Leiria, por Korrodi e Therisga (ilustrado).....	
NOTAS DE VIAGEM — X — Na Mandchuria — Questões internacionaes — Fronteira livre — A Linha do leste chinez — Uma grande cidade Bumbo de festa	
SIGNALIZAÇÃO AUTOMATICA «BLOCK SYSTEM».....	

Páginas

DIRECÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO DE LOANDA	381
ATRAVES D'AFRICA — Assembléa geral.....	381
PARTE FINANCIERA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hispano-hispano.....	382 e 383
LINHAS PORTUGUEZAS — Pocinho a Miranda — Cintra à Praia das Maçãs — Novas locomotivas do Minho e Douro — Carruagens automotrices — Ponte de Sôr — Estremoz a Portalegre — Guimarães a Fafe — Lourenço Marques	384
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Suíça	384
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração	385
CONCURSOS — AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES	385 e 386
AGENDA DO VIAJANTE	387
ANNUNCIOS	388
HORARIO DOS COMBOIOS	389
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	390



PONTE DO TEJO. — Vista tirada no acto do lançamento.

Sant'Anna a Vendas Novas

A LINHA de Vendas Novas tem nos seus primeiros quatro quilómetros três pontes com a extensão total de 1091^m,490, sendo a primeira de 4 tramos com o comprimento de 144^m sobre a Valla de Azambuja, a 2.^a de 840^m em 14 tramos sobre o rio Tejo e a 3.^a de 105^m em 3 tramos sobre a Valla de Muge.

A ponte de Azambuja dá esgoto às águas do Rio Maior e só tem de dar vasão a águas do Tejo em regime de cheias.

A Valla de Muge pôde considerar-se um braço do Tejo de que está separada pelos mouchões da Silveira e do Escaroupim, recebe as águas do canal de Alpiarça e da ribeira de Muge.

A ponte do Tejo assegura a vasão das águas que correm em regime de cheias máximas entre o dique de Vallada e o mouchão da Silveira.

Em épocas de cheias extraordinárias a ponte da Valla de Muge completa a do Tejo e as duas asseguram a vasão de todo o caudal que então sobre as lezírias.

Ao valle primario do Tejo segue-se o valle do Sorraia, cortado por esta ribeira, e por quatro alvercões onde correm águas em épocas de chuvas.

Neste valle tem a linha uma ponte de 100^m em 3 tramos, quatro pontes de 30^m e uma de 10^m.

Do valle do Sorraia a linha passa ao valle de Lavre, transpondo esta ribeira em ponte de 20^m, e d'este valle ao da ribeira de Canha que transpõe em uma ponte de 30^m.

Todas estas pontes teem encontros e pilares de alvenaria e cantaria, e vigas metálicas.

A todas sobreleva como obra primacial a ponte do Tejo, a mais extensa da Península e que na simplicidade das suas linhas e arrojo de construção é digna da magestade do rio a cujas águas dá vasão.

E' esta ponte assente em 13 pilares e dois encontros de alvenaria e cantaria.

As suas fundações foram descidas a uma profundidade

de 12 a 14 metros, e exceptuando o encontro da margem direita, a sua construcção foi effectuada pelo systema do ar comprimido.

O encontro direito foi construido sobre estacaria.

Os pilares tem na parte emergente 10^m,065 de altura, ficando o seu coroamento 4^m,815 acima da maxima cheia conhecida.

A altura do socco é de 1^m,50, do fuste 8^m,065 e do capitel 0^m,50.

A sua espessura é de 3^m,064 junto ao socco e 2^m,50 no collo, tendo jorramento de 0^m,035.

A construcção do macisso interior dos pilares é feita com alvenaria hidráulica, sendo a pedra calcarea da quinta Sub-serra, em Alhandra.

O paramento das faces planas é em fiadas de enxilharia, sendo o revestimento construído com silhares e juntouros.

O revestimento dos talhantes de secção semi-circular é de cantaria de almofadado rustico.

Os encontros são igualmente de alvenaria hidráulica e os paramentos vistos são de enxilharia, e os cunhaes e cimalha de cantaria.

A cantaria é calcareo cinzento azulado das pedreiras de Rio de Mouro, junto a Cintra.

Toda a construcção dos encontros e pilares foi executada com a maior perfeição pelo empreiteiro Reynaud, especialista n'estes trabalhos.

A viga metallica é uma viga continua com a extensão de 840^m,0, sendo fixa ao pilar central para se dilatar livremente nos dois sentidos, pelo que assenta sobre apparelhos de rolamento nos outros apoios.

E' uma viga do typo de rotula quadrupla reforçada com montantes verticaes correspondentes aos nós onde convergem as fibras medias das aspas.

A viga é formada por duas madres espaçadas entre os eixos de 5^m,040.

A ligação das madres faz-se inferiormente pelo taboleiro, constituido por carlingas espaçadas de 3^m,33 entre eixos e travadas por longrinas.

As madres são ainda ligadas superior e inferiormente por contraventamentos que a robustecem e evitam a sua deformação.

Sobre os apoios os quadros formados pelos montantes, carlinga e vigota do contraventamento superior são reforçados por um arco superior e consolas inferiores, o que concorre igualmente para embellezar a viga e robustecer a sua estructura na parte que mais suporta a pressão do vento.

A viga é construida de aço macio e no seu fabrico foram observadas todas as prescripções exigidas pela natureza d'este metal.

A parte metallica foi executada pela Casa Construtora Fives Lille, sendo a montagem dirigida, com todo o esmero, pelo engenheiro Audouard, cujos meritos profissionaes tem sido afirmados em grande numero de construcções, sendo algumas no nosso paiz.

A viga foi armada sobre o aterro da margem direita em que se preparou a plataforma de montagem e lançada por extensões sucessivas de dois tramos.

O lançamento foi feito pelo systema de alavancas movendo roletes sobre que repousavam os banzos inferiores.

Concluido o lançamento em 10 do corrente, resta, para poder receber os carris, que a viga seja descida dos calços em que repousa sobre os apparelhos de dilatação em que deve assentar definitivamente.

A viga deixa nesta situação uma altura livre de 5^m,50 acima do nível das maximas cheias para assegurar a navegação.

Em breve, através esta elegante estructura metal-

lica, circulará grandiosa e imponente a locomotiva, indo com o seu poderoso influxo vivificar essas vastas campinas de além Tejo e unir com laços indissoluveis de aço as duas ricas e feracissimas províncias do sul á capital do reino e á rede geral das linhas ferreas nacionaes e estrangeiras com que ella está ligada.

V. P

DE REGRESSO

Chegou a Lisboa no dia 4 e reassume, desde este numero, o seu lugar neste jornal, o nosso director, depois de uma viagem de quatro meses pela Russia, Siberia, China, Japão e Coréa, voltando de novo pela Siberia e visitando varias cidades russas, austriacas e allemãs, o que tudo fornecerá elementos para as mais interessantes descripções na secção especial de viagens que esta folha mantém desde o seu inicio na vida jornalistica, e tanto tem agrado ao publico.

Varias d'essas descripções serão ilustradas por gravuras, copias das numerosas photographias tiradas durante esta viagem.

Além d'isso ficaram assegurados correspondentes para este jornal em Paris, S. Petersburgo, China e Japão, os quaes, no proximo anno, começarão a dar-nos as mais importantes noticias sobre as vias ferreas d'aquelles paizes.

Como se vê, a viagem, que foi longa e custosa, posto que realizada nas condições as mais favoraveis, foi inteiramente consagrada aos leitores d'esta *Gazeta*.

O nosso director foi, nessa qualidade, muito observado pelo ministerio de Vias e Comunicações da Russia, por todas as direcções de caminhos de ferro do Japão, companhias francezas, etc., e pelos nossos representantes officiaes naquelles paizes, tanto do corpo diplomatico como do consular.

Está por isso reconhecidissimo para com os srs. Mellegari, ministro d'Italia e encarregado do nosso ministerio no Japão, Gabriel d'Almeida Santos, secretario do nosso ministro na China, Oscar Potier, consul geral no mesmo paiz, Wenceslau de Moraes, consul em Ossaka, Luigi Casati encarregado do nosso consulado em Yokohama, Alexandre Wolfsohn, consul em Kiew, barão de Lesser, consul em Varsovia e Alfred Glover, vice-consul em Nagasaki.

Não esquece tambem os favores recebidos do sr. Yoshida, secretario do ministerio dos estrangeiros do Japão, cavalheiro illustradissimo que fez ao nosso director a mais honrosa e amavel recepção na capital d'aquelle paiz, nem a estimável companhia que em Shanghai, Kobe e Yokokama lhe fizeram alguns dos nossos compatriotas ali residentes.

Equalmente aperta a mão reconhecido aos collegas da imprensa naquelles paizes, que quasi todos registraram a passagem do jornalista portuguez com acariciadoras palavras de louvor para elle e para o nosso jornal.

Após a partida do nosso collega, o *Nagasaki Press* publicou o seguinte:

«A message of thanks. — We are requested by Sr. L. de Mendonça e Costa, directeur de la «Gazette des Chemins de Fer», who has left Japan after a stay of some weeks, to express his high appreciation of the courtesy and kindness which have been extended to him on all hands, and particularly by members of the Consular Body, and the officials of the various railways.»

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a proposta elaborada pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho ultimo para a distribuição da verba inscripta na tabella annexa ao decreto de 21 do corrente para a construcção de estradas de acesso das estações: ha por bem, conformando-se com a mesma proposta, auctorizar a seguinte distribuição:

Estações do Sul e Sueste

Districto de Beja

E. D. n.º 162 — Estação de Odemira a Troia :— Lanço de Odemira (estaçao) a Monte Novo (conclusão) 6.379,º00.....	7:700\$000
Lanço de Monte Novo a Mesas (conclusão) 4.242,º00	5:800\$000
E. D. n.º 154 — Santa Margarida da Serra a Ourique — Lanço do Monte dos Esteiros a Ourique (conclusão) 6.062,º00	7:800\$000
Total 16.683,º00.....	21:300\$000

Estações do Minho e Douro

Caminhos de ligação com os caes do Rio Douro

Aregos, 227,º84; Porto de Rei, 210,º30; Barqueiros, 370,º65; Rêde, 553,º55; Bagauste, 367,º55; Covelinhas, 413,º18; Chancelleiros ao Caes dos Bateiros, 1.500,º00.....	10:000\$000
--	-------------

Districto do Porto

E. D. n.º 39 — Lanço de Meinedo a Silvares (conclusão) 1.773,º94.....	2:800\$000
E. R. n.º 34 — Casaes Novos a Barca de Alva: — Ramal para a estação de Aregos 2.924,º91.....	13:600\$000
Ramal para a estação de Ermida (conclusão) 3.405,º00.....	7:500\$000
E. D. n.º 81 — Castro Daire, por Esther de Cima a Gafanhão, a Campello e á Moita — Lanço de Mosteirô á ponte (conclusão) 226,º00.....	1:800\$000
Total... 8.329,º85....	25:700\$000

Districto de Villa Real

E. D. n.º 51 — Sabrosa á estação do Pinhão (3.ª empreitada geral) 6.534,º00	12:000\$000
Estrada de serviço da E. R. n.º 39 á estação de S. Mamede de Tua (conclusão) 871,º00.....	1:000\$000
Total... 7.405,º00....	13:000\$000

Districto de Vizeu

E. D. n.º 93 — S. João da Pesqueira á E. R. n.º 44 — Ramal para o apeadeiro da Ferradosa — Lanço do ribeiro das Lampaças ao apeadeiro da Ferradosa 5.712,º00.....	10:000\$000
Total.....	58:700\$000

Determina ainda o mesmo Augusto Senhor que a construcção das referidas estradas, com excepção dos caminhos de ligação com os caes do Douro, fique a cargo das direcções de obras publicas dos districtos, devendo porém ser applicadas ás respectivas empreitadas as instrucções de 10 de novembro de 1899, efectuando-se os concursos, pagamentos e liquidações, pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado e respectivas direcções ed exploração.

Paço, em 28 de outubro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o processo de concurso publico, realizado em 23 de setembro ultimo, nos termos do decreto de 15 de julho do corrente anno, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construcção e exploração da linha de Portalegre e seu ramal de Fronteira a Aviz: ha por bem, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 29 de setembro ultimo e 8 do corrente mez, e do procurador geral da corôa e fazenda, de 27 do corrente, e achando-se satisfeito o disposto no primeiro periodo do artigo 66º do regulamento geral da contabilidade publica, adjudicar a construcção e exploração da referida linha e ramal, pelo prazo de setenta annos, a José Pedro de Matos, nos termos do caderno de encargos que serviu de base ao concurso.

Paço, em 29 de outubro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo da estrada de ligação do Rio Douro com a estação de Covelinhas, no caminho de ferro do Douro: ha por bem, conformando-se com o respectivo parecer da extinta Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 1:498\$000 réis.

Paço, em 3 de novembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de ramal de ligação da estação da Rede, do caminho de ferro do Douro com o caes da mesma denominação: ha por bem, conformando-se com o respectivo parecer da extinta Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 2:575\$000 réis.

Paço, em 3 de novembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de um ramal de estrada, comprehendido entre a estação de Bagauste, do caminho de ferro do Douro e o caes do Douro, na extensão de 367,º55: ha por bem, conformando-se com o respectivo parecer da extinta Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 1:574\$500 réis.

Paço, em 3 de novembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o ante-projecto, com data de 3 de outubro ultimo, de adaptação da estação do Pocinho, no caminho de ferro do Douro, ao serviço commun d'essa linha e da do Pocinho a Miranda :

Considerando que o emprego exclusivo da via de 1 metro na linha de Pocinho a Miranda reduz consideravelmente o custo da construcção sem *onus* sensivel para a exploração dos jazigos mineiros da região servida;

Considerando, porém, que poderá com o tempo haver conveniencia em levar o material circulante de via larga á margem direita do Douro, para facilitar a exploração em larga escala das minas de Reboredo;

Considerando que a largura da ponte sobre o Douro, commun á linha ferrea e á estrada real n.º 9, construida para via larga, será igual á que exigiria a via reduzida e o seu custo pouco differirá nos dois casos, sendo pois admissivel esse excesso de custo, para assegurar a possibilidade de ser de futuro prolongada a via larga além da estação do Pocinho, se necessario fôr;

Considerando que se encontram na região de Miranda minas e pedreiras que hão de ser servidas em breve pela linha ferrea;

Considerando que a linha do Pocinho a Miranda foi classificada de via reduzida, por decreto de 15 de fevereiro de 1900, conforme exigiam as condições do terreno e considerações de ordem militar, e como tal deve ser construída, tendo pois que haver trasbordo de todas as mercadorias, incluindo minérios, marmores e alabastros, no ponto da sua juncção com a via larga;

Considerando que a estação do Pocinho se presta a ser transformada, em optimas condições, numa estação de entroncamento e de trasbordo facil e economico;

Ha por bem, visto o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 5 do corrente, determinar que o taboleiro metalico da ponte do Pocinho seja construido nas condições de resistencia, correspondentes á via larga, sendo embora a linha construída para via reduzida, e que a estação do Pocinho seja projectada em condições de nella ser feito, com rapidez, commodidade e economia, o trasbordo das mercadorias e, especialmente, dos minérios, marmores e alabastros, sem *onus* supplementar para o trafego.

Paço, em 11 de novembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto definitivo, datado de 10 de outubro de 1895, da linha ferrea de via reduzida do Valle do Vouga e seu ramal para Aveiro, apresentado por Frederico Pereira Palha, concessionario da referida linha, por alvará de 23 de maio de 1901: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 30 de julho de 1896, aprovar o mencionado projecto com as clausulas seguintes:

1.* O concessionario apresentará oportunamente as plantas cadastraes do terceiro lanço da 2.* secção, e da primeira parte do primeiro lanço da 3.* secção, e bem assim os projectos dos viaductos metalicos e do material circulante e de tracção;

2.* No traçado da 1.* secção da linha principal e no ramal de Aveiro far-se-hão as modificações necessarias para que o raio das curvas nunca seja inferior a 90°,0;

3.* A distancia entre as curvas de sentido contrario nunca será inferior a 30°,0;

4.* A vedação da linha será feita em harmonia com o disposto na condição 13.* do alvará de concessão;

5.* Junto á cidade de Vizeu será estudada uma variante com o fim de evitar, se razoavelmente fôr possivel, as duas passagens de nível na estrada real n.º 7;

6.* Além das passagens de nível e serventias indicadas no projecto, poderão ser exigidas pelo governo quaequer outras que, durante a construcção da linha e até a sua approvação definitiva, forem julgadas necessarias;

7.* A secção do tunnel será modificada em harmonia com a condição 20.* do citado alvará de concessão;

8.* Todas as pontes de alvenaria de vão igual ou superior a 10 metros serão construidas de granito duro e aduellas de cantaria com argamassa de cimento;

9.* Os cachorros que supportam os passeios das pontes de alvenaria serão modificados de forma a conseguir-se maior estabilidade dos referidos passeios.

Paço, em 30 de outubro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

se a numeração, estructura e forma das da Companhia, com as taxas acommodadas á feição e exigencia peculiares do trafego das linhas.

Não só não ha agravamento, como se fazem importantes reducções e se adoptam varias disposições benficiosas para o publico.

Seguir-se-ha a negociação de tarifas combinadas com a Companhia Real, para facilitar as relações entre o Sul e o Norte pela linha de Sant'Anna.

Opportunamente daremos noticia circumstanciada d'essas tarifas, que sabemos representarem notavel progresso.

Edificio de Paços de Concelho, tribunal judicial, cadeia e aula industrial em Leiria

Este edificio fica numa posição exposta ao sul e bem illuminado.

A superficie ocupada pela parte edificada é de 2.438 metros quadrados, ficando igual superficie destinada a jardins e pateos.

Distribuição. — Esta, foi determinada attendendo á forma do terreno e sua posição relativamente ás estradas que o limitam. Assim da estrada da Batalha, sobre a qual dá a fachada lateral do edificio em 3 pavimentos, entra-se por uma simples rampa no pateo interior do edificio, e mais abaixo ao nível da mesma estrada se entra no pateo de comunicação entre a cadeia e os Paços do Concelho.

Da estrada da Barreira, sobre a qual está orientada a fachada principal, entramos por uma larga escada exterior de 4 degraus, no vestibulo principal do qual uma escada de um só lanço dá accesso ao 1.º pavimento.

Por esta forma a circulação fica harmonicamente distribuida, dando a porta lateral da estrada da Batalha accesso a todo o pavimento terreo, e o vestibulo principal do lado da estrada da Barreira permittindo o livre movimento para os dois pavimentos superiores.

No rez-do-chão, sobre a estrada da Batalha, está a repartição de Fazenda, administração do concelho, recebedoria e commissariado de polícia. Junto d'este e occupando todo o lado poente, acham-se installadas as prisões preventivas, casernas de polícia e dependencias. Na ala sul está installada a aula industrial com entrada completamente independente do resto do edificio. Junto do muro de supporte paralelo á estrada da Batalha estão estabelecidas as officinas da aula industrial, ligadas a esta por meio de uma passagem coberta.

O 1.º pavimento é inteiramente ocupado pelo tribunal judicial e suas dependencias, com excepção dos dois torreões que são destinados a repartições camararias mais frequentadas pelo publico.

Dois corredores dispostos symmetricamente, ao longo dos quaes estão collocados os cartorios dos escrivães e contador, conduzem á sala do tribunal. Independentemente d'estes corredores, ha duas escadas que dão accesso directo do exterior para o tribunal e suas dependencias.

A sala das grandes audiencias permite o completo isolamento do publico e de todo o pessoal que entra na constituição do tribunal. Chegou-se a este resultado pelo estabelecimento de 3 galerias isoladas destinadas ao publico e ás quaes dão accesso escadas completamente independentes da sala do tribunal. Esta sala está em communicação directa com os gabinetes do juiz e

TARIFAS DE TRANSPORTE

Pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado foi proposta uma nova tarifa geral para as linhas do Estado, unificada na essencia e na forma com a da Companhia Real.

Ha muito que aquella reforma estava resolvida, aguardando-se a approvação da tarifa da Companhia para se attingir quanto possível á desejarvel uniformidade, que foi levada até a equal numeração dos artigos.

Essa reforma tem por consequencia o nivelamento das taxas de passageiros que são mais baixas nas linhas do Estado, nivelamento que se justifica, mormente quando vão ser gastos mais de 400 contos na acquisition de material circulante aperfeiçoado, com o qual se poderá reformar radicalmente o serviço de passageiros.

Está tambem concluida a revisão da tarifa de despesas accessorias no mesmo proposito de unificação, da tarifa da via fluvial do Sul Sueste.

Foi proposta uma nova tarifa de recovagens de generos frescos anloga á da Companhia, mas com taxas muito mais reduzidas e de pequenos volumes que é sem discrepancia a da Companhia.

Vão ser apresentadas ao Conselho de Tarifas as diversas tarifas especiaes que no Minho Douro estavam incorporadas na tarifa geral, como logares de luxo, bilhetes de ida e volta, materias explosivas, animaes ferozes, etc. e a remodelação completa das tarifas especiaes de pequena velocidade do Sul Sueste, adoptando-

delegado; duas portas lateraes dão entrada ao restante pessoal de serviço, testemunhas, jurados, etc.

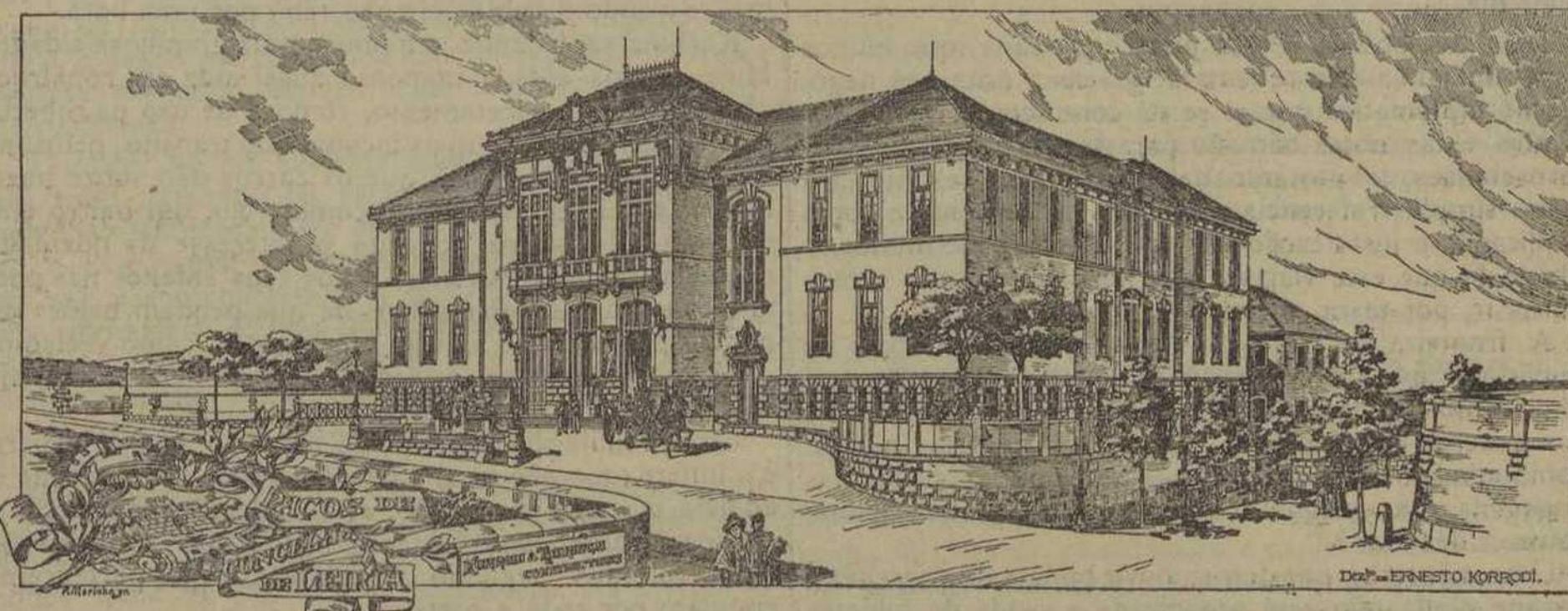
Os réus são directamente conduzidos da cadeia para o tribunal pelo corredor que separa as duas casas de reclusão de testemunhas.

Outras dependencias, como sala de pequenas audiências, sala dos advogados, dos empregados e de delibe-

no pavimento terreo, onde ha sentinas, lavatorios, urinóes, casas de banho e uma officina para as mulheres.

No 1.^o pavimento da cadeia encontra-se uma escola, a bibliotheca, habitação do carcereiro, officina para homens, capella, casa da guarda, de visitas, lavatorios, sentinas, etc., etc.

No 2.^o pavimento ha 2 enfermarias, cellas isoladas



ração do jury, estão no mesmo pavimento e proximas do tribunal.

No 2.^o pavimento, ao qual dão acesso duas escadas de pedra, encontramos a sala das sessões da camara, situada no corpo principal da fachada voltada para a cidade. Esta sala é precedida por um amplo vestibulo, illuminado, como todas as demais casas com luz dire-

para presos politicos ou de pouca importancia, cozinha, casa de banho, pharmacia, medico, arrecadações, administração, coro onde as presas vão ouvir missa independentemente dos outros presos, etc., etc.

Este edificio foi orçado em 70 contos e acha-se em construcção.

Leiria, 1903.

KORRODI E THERIAGA.



cta, por janellas dispostas a 1,5 d'altura nos vestibulos inferiores e corredores, afim de permittirem nos exalços a collocação de bancos. Por esta forma os corredores relativamente amplos substituem facilmente as salas de espera.

A ala direita d'este pavimento é destinada a todas as restantes repartições camararias, tales como, secretarias, archivos, repartições technicas e de saude, gabinetes do presidente e secretario, etc., etc. A ala esquerda, de symmetrica disposição, é ocupada pela repartição de fazenda e conservatoria.

A cadeia, com entrada completamente independente dos Paços do Concelho, tem uma disposição e distribuição perfeitamente em harmonia com o que ha hoje de mais moderno nesta ordem de edificios. E' assim que as enxovias ou prisões inferiores estão dispostas

NOTAS DE VIAGEM

X

Na Mandchuria—Questões Internacionaes—Fronteira livre—A linha do leste chinez—Uma grande cidade—Bumbos de festa.

Eis-me a falar da viagem no paiz que mais tem preocupado, nos ultimos tempos, as attenções das chancellarias, especialmente d'aquellas que vivem ou tem interesses directos no extremo oriente.

Estes riquissimos territorios, habitados até hoje por uma população estupida, selvagem e immunda, estão

sendo o pomo da discordia entre a grande nação que d'elles se vae apoderando, com o fim, a um tempo egoista, de alargar os seus dominios, e verdadeiramente altruista de civilizar aquelles povos, pouco mais que primitivos, — e outro paiz, cheio de aspirações e de sangue vivo e irrequieto, que não vê com bons olhos nas vizinhanças um odiado inimigo que, protegido por aquelle enorme colosso, pôde incomodá-lo qualquer dia.

D'ahi os boatos d'uma guerra proxima, que muitos esperam ainda não rebentarão, graças a uma boa negociação diplomática que já se dá como certa.

Mas estas notas não são para tratar de questões internacionaes, e portanto deixemos o que escrito fica como simples referencia á historia do presente e como explicação e justificação das suposições que muitos tinham de que este viajante que lhes escreve não conseguiria ir, por terra, a Pekim.

A fronteira da China, estação que tem o nome da região por que vamos seguir, Mandchuria, nada tem, á ida, como fronteira. A China não faz pagar direitos aos generos que lhe envia a sua amiga Russia; não incomoda, portanto, os passageiros com as visitas nas bagagens e as perguntas sacramentaes — Tem alguma cousa a declarar?

Unicamente ha que tomar novo bilhete de passagem, porque ainda não está organizada a venda de bilhetes directos para além d'este ponto, a não ser pela compa- nhia dos wagons leitos que presta esse serviço aos passageiros, vendendo lhes por 1.013 francos em 1.^a ou 706,50 em 2.^a, bilhete de Paris a Pekim, directamente, e fazendo comprar, de sua conta, os bilhetes parciaes, pelos agentes que tem em toda a parte.

Com o bilhete que ali se compra faz se a reexpedição da bagagem, trocando a senha que levamos por outra até destino, com toda a facilidade.

A quem não sabe a lingua—o russo—basta apresentar o bilhete e a senha da bagagem; os empregados logo percebem, e além d'isso ha sempre no comboio—viajante ou empregado—que sirva de interprete, para as dificuldades.

Tambem não ha ali que fazer cambio de moeda, como quasi sempre sucede nas fronteiras; o rublo, o kopec é o que gira, e d'ali em deante na mesma se continua todo o caminho, até Dalny ou Porto-Arthur.

A viagem na Mandchuria e na pequena faixa da Mongolia que a via ferrea atravessa, dirigindo-se a Karbine e Wladivostock, em pouco diverge da região transbailiana que acabamos de atravessar.

Unicamente a construcção das estações vae sendo diferente; os telhados teem os beiraes levantados em bico agudo, no estylo chinez; as paredes são de tijolo negro como tambem é de uso no paiz do filho do sol.

Aqui e alén aparecem com mais frequencia os chinezes, vestindo os seus sujos fatos de algodão azul, e no segundo dia passa junto á linha uma enfiada de camellos, portadores de chá para o mercado de Karbine.

Nas estações de paragem, grandes bandos de rapazes offerecem aos viajantes um sem numero de artigos, generos alimenticios, cervejas, limonadas, latas de conservas, cigarros, leques, bijutarias etc.

Entre esses artigos preparava-se-me uma grande surpresa. Numa lata de sardinhas que os pequenos me offerecem e que eu tomo das sujas mãos d'elles, vejo a marca «Setubal—Portugal»!

Escusado será dizer que a comprei logo, por 15 kopecs, equivalentes a uns 80 réis, justamente o preço por que as compro alí na mercearia da esquina. A fabricação era de um tal Rodrigues que não me consta seja fabricante de conservas naquella cidade. Deve, portanto

ser falsificação, e é bem natural que o seja porque era genero avariado e detestavel.

Na segunda manhã chega-se a Karbine, ponto de entroncamento da linha do Leste Chinez, que desce para o sul, na linha directa que vae a Wladivostock.

Como ha 1 hora de espera até a partida do comboio que deve levar nos, os passageiros aproveitam esse tempo para ir vêr a cidade, em trens, maus e carissimos, levando 3 rublos (1.500 réis) por uma hora.

Karbine será dentro em pouco uma grandiosa cidade. Hoje é uma cidade immensa quasi toda em construcção. Ruas sem calcetamento, como é de uso na Siberia e na China, dando o mais incommodo transito, pelos insupportaveis solavancos que os carros dão sobre pavimento são irregular; muito commercio, um bairro chinez em que vamos achando o interesse da novidade naquellas baiucas estreitas, e nos seus enfeites nas portas, constituidos por mastros de que pendem balões de papel, penachos, e outras bugigangas, como reclamo.

O movimento na estação é enorme, como na mais concorrida estação europeia.

Uma população cosmopolita invade a sala de espera e o bufete (que são num barracão de madeira porque o edificio, grande e magestoso, está ainda em construcção), europeus, americanos, chinezes, siberianos, com os seus fatos variados, segundo a província a que pertencem, circulam por toda a parte.

O bufete é bem servido, mas os passageiros do expresso preferem o almoço no restaurante do comboio.

Os chinezes esperam horas por que lhes vendam os bilhetes de 4.^a classe em que viajam, alinhados em ordem á força de cacete por alguns policias indigenas de blusa encarnada com grandes letras designando o seu cargo, pintadas a azul sobre fundo branco, nas costas e no peito. Quem não estiver em ordem leva duas cacetadas e... fica-se a rir, como é costume naquella gente.

E é preciso tambem que o viajante se vá habituando a ver o chinez levar bordoada. Ha mesmo soldado americano que por tal forma se acostuma que elle proprio os surge. Pobre chinez!

Signalização automatica «Block System»

Com o augmento do trafego dos caminhos de ferro das linhas modernas, aonde os trens se seguem uns aos outros, separados a maior parte das vezes por curtos intervallos, houve que recorrer naturalmente a meios mais efficazes que os existentes até agora, para assegurar o bom funcionamento do serviço e evitar, tanto quanto possível, os accidentes que naturalmente se produziriam, se não se empregasse um meio de signalização bastante aperfeiçoado. Assim, na America e na maior parte dos caminhos de ferro em Inglaterra, emprega-se actualmente o *Block System* automatico (ou signalização automatica por cantões) pelo qual os trens se resguardam mutuamente sem necessidade de empregado especial para a manobra dos signaes, os quaes são accionados pelo proprio trem, como veremos mais adeante.

O principio d'este systema é o seguinte:

Em certos pontos da linha, (e a intervallos cuja distancia depende do trafego) liga se a cada um dos trilhos um fio electrico, de modo que o circuito só esteja fechado quando um trem entra nesse *block* ou cantão; cada cantão está naturalmente isolado do cantão seguinte.

O resultado é o seguinte: quando o trem passa, por exemplo num ponto A da linha, o apparelho electro-pneumatico põe o signal imediatamente atraç do trem na posição de *perigo*; logo que o trem alcança o ponto B o signal neste ponto vae para a posição de *perigo* e o signal em A vae para a posição de *attenção*. Quando o trem alcança o ponto C, o signal neste ponto vae então para a posição de *perigo*, o signal em B para a posição de *attenção* e o signal em A para a posição de *livre*, e assim por diante. D'esta maneira um trem está sempre protegido, do que segue imediatamente, por dois signaes.

Tambem ha um sistema semi-automatico pelo qual um trem passando ou estacionando num certo ponto move automaticamente o signal para a posição de *perigo*, e este signal não pôde voltar para a posição *livre* até ser assim colocado por meio d'uma manivela que um empregado acciona d'uma cabide, mas só funcio na se o trem já tiver sahido d'essa secção da linha chamada assim *block*. Este sistema é principalmente usado nas estações terminus ou nos grandes entroncamentos.

Nas linhas da Pennsylvania, o sistema electro-pneumatico Westinghouse de signalização é empregado quasi sobre toda a distancia que separa Jersey City de Paoli, pouco mais ou menos 167 kilometros. Na divisão de Nova York, que representa uma distancia total de 145 kilometros, este sistema começa a partir de 360 metros da estação terminus, estendendo-se sobre toda a linha.

Estes signaes funcionam pelo principio de *normalmente livre* que tem a enorme vantagem de mostrar imediatamente qualquer desarranjo no apparelho de signalização, o que não acontece com o sistema *normalmente perigo* que só indica o desarranjo com a approximação d'un trem nessa secção ou *block*.

Todos os signaes Westinghouse voltam para a posição de *perigo* por meio d'un peso que obedece ás leis naturaes da gravidade. Assim toda a possibilidade de o signal ficar na posição *livre* quando os motores do signal não funcionarem por falta de pressão do ar, é completamente eliminada e a causa do desarranjo pôde ser imediatamente verificada e corrigida. Qualquer ligação electrica entre os dois trilhos de qualquer secção ou *block*, coloca os signaes d'esta secção na posição de *perigo*, assim uma avalanche, uma inundação, uma ponte cahida ou aberta, ou qualquer outra obstrucção da linha coloca os signaes na posição de *perigo*. O circuito electrico está de tal maneira disposto que, se um carril estiver partido ou fôr removido por qualquer motivo, o signal vae imediatamente para a posição de *perigo*. Além d'isso quando o signal está na posição de *perigo* e um trem o ultrapassa, uma disposição muito engenhosa ao lado do carril abre a valvula do ar comprimido dos travões do trem, fazendo os funcionar e obrigando por consequinte o trem a parar, apesar da distracção do machinista, ou de qualquer outra causa que o tivesse impedido de fazer parar o trem.

O sistema electro-pneumatico Westinghouse de signalização, emprega o ar comprimido para o funcionamento dos motores dos signaes e a electricidade para o funcionamento das valvulas d'admissão do ar comprimido nos motores. A corrente electrica é fornecida por uma bateria de pilhas collocadas dentro de uma caixa perto do signal. Os motores que accionam o braço do signal são applicados sobre os postes que supportam os signaes.

O *elevated railway* de Boston emprega em toda a linha os signaes electrico-pneumaticos Westinghouse; o

movimento de trens é tão intenso que um signal funciona 600 vezes por dia. Nesta linha tambem se emprega o sistema *normalmente livre*, pois que mesmo a frequencia dos trens, (caso se empregasse o sistema *normalmente perigo* converteria este ultimo sistema em sistema *normalmente livre*). Por esta linha onde os signaes se encontram a uma distancia de 50 a 100 metros, se pôde avaliar qual a economia que resulta de emprego de signaes automaticos, que não necessitam empregados especiaes para a manobra, os quaes deviam ser, neste caso, em grande numero, e, além disso, sujeitos a enganarem-se nas manobras. A par da economia que d'ahi resulta, deve tomar-se em grande consideração a circunstancia de se evitarem accidentes, que seriam d'outra maneira inevitaveis e que produziriam a ruina d'uma exploração.

L. O.

Direcção dos caminhos de ferro de Loanda

Por decreto de 3 do corrente, foram creadas a direcção dos caminhos de ferro de Loanda á qual incumbem: os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro de Malange, a fiscalização da exploração do caminho de ferro de Ambaca e da concessão de carreiras automoveis nos districtos de Loanda e da Lunda; e uma commissão denominada commissão do caminho de ferro de Malange, composta do governador geral de Angola, presidente, do procurador da corôa e fazenda, do director das obras publicas da província, do engenheiro director dos caminhos de ferro de Loanda e de um empregado da direcção d'estes caminhos de ferro que servirá de secretario sem voto.

Esta commissão aprova as variantes, projectos, obras, delibera sobre o sistema de construcção, contracta obras e fornecimentos até 30 contos, fixa os prazos, resolve sobre a abertura d'exploração, aprova os regulamentos de serviço e trata de todos os mais assuntos relacionados com estes.

Os serviços da viação dos caminhos de ferro de Loanda teem duas divisões: a da fiscalização e a da construcção e exploração.

Ao engenheiro director dos caminhos de ferro de Loanda compete a direcção e fiscalização de todos os serviços a cargo d'esta direcção, distribuir o pessoal e contractar obras ou fornecimentos em Africa até a importancia de 500.000 réis.

Através d'Africa

Assembléa Geral

Realizou-se no dia 11 a assembléa annual d'esta companhia, presidida pelo sr. José Ignacio Xavier, e secretariada pelo sr. João de Sousa Oliveira, sendo aprovado o relatorio e contas da gerencia do anno economico findo, documento que, segundo o costume, reproduziremos na nossa secção especial.

Adeantando a essa publicação que só poderemos começar depois da do relatorio da Companhia Real, respigaremos os principaes pontos d'este que nos mostra os seguintes resultados:

«O rendimento da linha foi no exercicio de 1902-1903 de 299 contos em numeros redondos, sendo a receita bruta por kilometro de 820.159. Neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 3,13 p.c.

O aumento de tarifas rendeu, desde julho de 1902 a junho de 1903, 108 contos.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 9 contos para menos. A diminuição proveniente da redução da tarifa do café foi de 12 contos.

O movimento mensal de passageiros, foi no 1.º semestre de 1902: em 1.ª classe, 73; em 2.ª, 136; em 3.ª, 2.065.

Em grande velocidade transitaram 308 toneladas de mercadorias e na pequena 14.262.

O relatorio accentua o facto da progressão do rendimento, que em treze annos subiu de 17 a 300 contos e ainda outro mais significativo d'essa progressão depois da linha concluída, em 1899, subindo o rendimento em tres annos de 200 para 300 contos.

Lamenta a falta de andamento que tem tido a arbitragem sobre as reclamações da companhia com o governo e a morosidade dos trabalhos do prolongamento da linha feito por conta do Estado, o que faz adiar a perspectiva de um maior aumento de rendimento na da Companhia.

Por outro lado congratula se com o importantíssimo desenvolvimento que se nota no transporte de certas mercadorias, nomeadamente na borracha, genero de tal importância que, quasi só por si, foi a causa do projecto de uma linha ferrea vizinha da de Ambaca, a de Benguela.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de setembro de 1903

Activo

Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	826:450\$224
Prolongamento até Vafe.....	41:125\$292
Materiais em depósito	20:636\$804
Efeitos depositados e de caução.....	18:390\$000
Devedores diversos.....	18:228\$613
Exploração, despesas gerais	21:881\$491
Gerencia (despesas da sede)	1:620\$045
Conta de juros.....	13:986\$095
Dividendo.....	8:922\$000
Prolongamento. Dinheiro em depósito...	10:000\$000
» Dep.º para expropriações	10:081\$000
Dinheiro em depósito	14:000\$000
Caixa.....	1:137\$845
	<u>1.024:459\$409</u>

Passivo

Capital:	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento. Conta de crédito	43:000\$000
Accionistas, seus créditos	1:15\$500
Por efeitos depositados e de caução	18:390\$000
Depósitos e fianças	7:087\$990
Contas em liquidação	4:955\$932
Exploração, receita geral	82:352\$514
Dividendos a pagar	1:680\$000
Juros de obrigações a pagar	927\$000
Retenções gerais	11:939\$437
Fundo de amortização	4:410\$000
Fundo de reserva	12:000\$000
Lucros e perdas	2:004\$036
	<u>1.024:459\$409</u>

Porto, 9 de outubro de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia do Caminho de Ferro de Cintra à Praia das Maçãs

Por ordem do Ex.^{mo} Sr. Presidente da mesa da assembléa geral d'esta companhia e a pedido dos corpos gerentes é convocada, na conformidade do artigo 30.º dos estatutos, a mesma assembléa para uma reunião extraordinária no dia 25 do corrente mês, às duas horas da tarde, no escriptorio da companhia em Lisboa, Rua de Serpa Pinto n.º 11, 1.º, para se ocupar dos seguintes assumptos :

- 1.º Alteração dos estatutos;
- 2.º Substituição da emissão de obrigações, já auctorizada, por emissão de acções;
- 3.º Construcção do ramal de ligação de Cintra com o Monte Estoril e Cascaes;
- 4.º Contracto da illuminação de Cintra e Collares;
- 5.º Outros assuntos de interesse da companhia.

Lisboa, 9 de novembro de 1903. — O Secretario da mesa da assembléa geral, *João de Freitas Ribeiro*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1903

Trata-se novamente da reforma das pautas. No ministerio da fazenda vão reunir-se os representantes da industria fabril de tecelagem e estamparia e os representantes do commercio, para serem ouvidas as classes interessadas na comissão oficial a que preside o antigo ministro da fazenda sr. Mattoso Santos.

Oxalá resulte d'estas conferencias e d'estes estudos alguma cousa útil.

Mas, sempre diremos, que não é só por culpa das pautas que algumas industrias, nomeadamente as textil, algodoeira e de lã, padecem tão grandes males e se acham ha tanto tempo numa crise angustiosa.

A propria acção do Estado, pela succão do imposto, uma acção iniqua e gravosa, contribue efficazmente para tornar precária a situação das nossas principaes industrias fabris.

O imposto, em vez de incidir no lucro realizado e que é patente na escripturação, incide no numero de machinas operarias. Incide até nas machinas que as fabricas possuem ainda que não laborem.

De fórmula que, se uma fabrica está em crise, se lhe falecem os meios, se lhe falta o capital, se não tem encomendas, se é forçada a fazer vendas ruinosas, se perde enfim, paga exactamente como quando realiza lucros importantes. Quer dizer: se estava mal, fica peior; se está bem, não paga ao Estado quanto pode pagar.

Assim o imposto industrial falta á primeira condição que deve ter para ser admissivel. Não é justo. Além d'isso não é equitativo, porque não cresce com os ganhos.

Eram bem mais necessarias no nosso paiz as reformas dos impostos, do que as reformas da carta.

Mercado mais animado.

Inscrições—Tiveram muito movimento, mas devido á facilidade na compra de papel não tiveram oscilação nos preços.

Os outros valores do Estado, com excepção do externo 1.º serie que foi muito procurado, tiveram pouco movimento.

Acções do Banco de Portugal e Commercial—Continuaram com compradores sem vendedores.

Acções do Banco Lisboa & Açores sofreram uma pequena depreciação, occasionada pela abundancia de papel.

Acções do Banco Ultramarino conservam-se firmes.

Acções da Companhia do Gaz, cairam de preços, sem razão que justifique a baixa.

Acções da Companhia de Moçambique e Zambezia acompanharam os preços de Paris, sendo comtudo alvo de transacções importantes.

Acções da Companhia das Aguas, tiveram algum movimento.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	42 1/16	42 7/8	Desconto no Banco
» cheque.	42 1/2	42 3/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	668	669	No mercado.....
» cheque....	674	675	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	271	272	res.....
» cheque....	276	277	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	271 1/2	272 1/2	Premio da libra ..
» cheque..	276 1/2	277 1/2	e
Madrid cheque ...	840	860	1\$130

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa: Inscrições de assent.	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,60	39,55	39,60	-	-
" coupon	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	38,50	-	-
Obrig. 4% 1883.....	-	20.700	20.750	20.750	20.700	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	-	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	48.500	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	57.000	-	-	-	-	57.200	-	57.000	57.000	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	56.700	56.800	56.800	56.800	-	56.600	56.600	56.500	56.500	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % externo.....	-	-	-	-	114.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	162.000	-	-	-	162.500	-	-	-	-
" " Commercial.....	137.000	137.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	118.500	-	118.300	-	118.300	118.300	-	118.500	-	-	-	118.700	-	-
" " Lisboa & Açores.	-	-	-	-	-	-	124.000	-	-	-	-	123.500	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	142.000	142.000	142.100	143.000	-	-	142.500	-	-
" Comp. Phosphoros.	-	90.000	86.000	81.000	82.000	84.000	85.000	84.100	-	82.500	83.900	84.000	-	-
" Real.....	-	37.300	-	-	37.200	37.100	-	-	-	37.400	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93.800	-	93.900	-	-
" 5%.....	91.000	-	-	-	91.150	-	-	-	91.000	91.000	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros.	90.400	91.700	-	-	92.000	-	92.000	-	-	-	-	91.200	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	-	82.500	-	-	-	-	-	-	82.500	-	-	-	-
" 3% 2.º grau	-	-	42.400	42.400	42.350	42.350	-	42.300	-	42.300	42.350	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	73.500	-	74.000	74.000	-	75.000	75.000	75.000	-	-
" Atravez Africa...	-	94.800	94.800	95.000	-	-	95.500	96.500	96.300	-	96.000	-	-	-
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.	64,87	64,60	64,32	64,45	64,37	64,47	64,40	64,47	64,15	64,20	64,20	-	-	-
Acções Companhia Real...	-	164	164	164	-	168	170	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.....	-	-	-	41,50	-	41,25	-	-	-	41,25	41,25	-	-	-
" Norte de Hespanha..	217	215	215	215	216	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	349	350	349	348	347,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	180	177,50	179,50	179,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	371	-	372	371	371,50	-	-	371	372	376	376	-	-	-
" 2.º grau	188,50	188,50	188,50	188,25	-	188,50	189	-	189	188	187,50	-	-	-
" C. Beira Alta.....	116,50	118	115,50	115,50	115,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres...	145,75	146	144	141	141	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	-	64,25	64,25	64	64	64	64	64	63,75	63,75	63,87	-	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	82,75	-	83,75	-	83,75	-	-	-	83,75	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1903	1902
COPARIA REAL	de 8 15 21 Out	693	98.749.000	142.494	693	98.793.776	142.559	3.688.773.000	3.605.369.373
Antiga rede e nova não garantida...	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida.....	15 21 Out	380	15.391.000	40.502	380	14.497.224	38.150	542.933.000	502.349.627
Sul e Sueste.....	21 30 Set.	518	47.463.920	91.629	494	42.925.100	86.892	1.048.569.915	900.975.789
" 1 10 Out	"	46.725.435	90.203	"	42.518.300	86.069	1.095.295.350	943.494.089	147.594.126
Minho e Douro.....	1 10 Set.	358	51.744.078	146.583	358	51.670.082	146.374	926.331.225	923.623.655
" 21 30 Set.	"	48.929.929	138.611	"	45.994.734	130.296	975.261.154	969.018.389	2.707.570
Beira Alta.....	24 30 "	49.038.716	138.919	"	45.381.492	128.559	1.024.299.870	1.014.999.881	5.642.765
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	17 23 Set.	105	2.855.719	27.197	105	2.988.343	28.460	68.245.479	66.561.110
" 24 30 "	"	2.779.338	26.469	"	2.544.629	24.234	71.024.817	69.105.748	1.684.369
Guimarães	1 10 Out	2.476.355	23.584	"	1.880.983	17.914	73.501.172	70.986.731	1.919.069
" 11 20 Set.	34	3.335.855	98.113	34	3.742.050	110.060	70.940.451	71.653.422	712.971
Porto á P. e Famalicão	1 30 Set.	64	16.187.278	252.926	64	17.003.421	265.678	100.516.840	101.215.447
" 14 20 Out	3656 Ps.	2.590.758	708	3656 Ps.	2.516.055	688 Ps.	89.050.859	87.530.893	698.607
Norte de Hespanha	21 27 "	2.532.855	692	"	2.520.310	689	91.583.715	90.051.203	1.519.966
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	15 21 Out	3650	2.224.437	609	3650	2.197.951	602	81.745.972	80.903.208
" 22 28 "	"	2.100.837	575	"	2.058.995	564	83.846.809	82.962.202	842.764
Andaluzes.....	8 14 Out	1067	433.921	406	1067	421.204	394	16.836.634	17.356.206
" 15 21 "	"	458.549	429	"	451.918	423	17.295.183	17.808.124	519.572
Madrid — Caceres.....	22 28 Out	429	92.295	215	429	101.858	237		

LINHAS PORTUGUEZAS

Pocinho a Miranda.—Devem ter sido hontem solemne-mente inaugurados os trabalhos de construcção d'esta linha cuja importancia, para o progresso economico da região servida e para o crescimento das receitas da linha do Douro, é por demais conhecida.

O sr. ministro das obras publicas que tomou a iniciativa da sua construcção, tem vencido todas as dificuldades que a ella se oppunham, prestando assim um serviço relevantissimo áquella região e ao paiz. Bem se diz que o optimo é inimigo do bom. A preocupação excessiva de facilitar pelo emprego da via larga a exploração em larga escala das minas de ferro de Robredo ia dando logar a que a linha se não podesse construir. Com effeito o troço do Pocinho a Carvicaes construído de via larga custaria perto de 50 contos por kilómetro, enquanto a via reduzida com curvas de 75^m custará a terça parte. A baldeação dos minérios pôde ser feita em condições de ser quasi gratuita, convindo pois mais ao Estado tomar a sobre si que immobilizar avultado capital na construcção da via larga. Depois de diversos estudos e trabalhos preparatorios chegou-se a uma solução pratica e conciliatoria.

O taboleiro metallico de ponte sobre o Douro é construído com a resistencia suficiente para a via larga se um dia fôr necessaria. A linha é construída desde já de via reduzida, podendo um dia ser alargada para que o material da via larga possa ir a Reboreda se preciso fôr (o que é sobremodo duvidoso) com tracção electrica.

A estação do Pocinho é projectada nas condições devidas para a baldeação rapida e economica das mercadorias, especialmente dos minérios e alabastros. A ponte que é a obra capital da linha vae ser construída desde já.

Tal é a solução adoptada. Honra ao illustre ministro que tanto se tem empenhado em dotar com a viação accelerada uma região que tão abandonada tem vivido, e que é digna da sollicitude dos poderes publicos.

Cintra à Praia das Maçãs.—Fizeram-se no dia 13 as primeiras experiencias da tracção dos carros entre a cocheira, installada na Ribeira, e a Estephania, dando o melhor resultado.

Os carros são elegantes e com todas as commodidades; mesmo superiores aos de Lisboa.

A's experiencias assistiram varios membros da direcção, com exclusão do sr. conselheiro Custodio Borja, presidente do conselho de administração, por estar de nojo pela morte de sua enteada.

Brevemente se realizarão as experiencias officiaes sendo logo depois aberta ao serviço esta linha que reputamos de primeira importancia e que nos merece a maior sympathia por ser a companhia toda constituída com capital portuguez.

Comprehende-se quanto esforço representa, ainda hoje entre nós, uma empresa d'este genero, e justo é registar que o bom resultado se deve ao incansavel trabalho dos srs. Custodio Borja, Collares Pereira e coronel Barbosa du Bocage.

Novas locomotivas do Minho e Douro — Foram encomendadas á casa Borsig 6 locomotivas Compound inteiramente eguaes ás do Sul e Sueste isto é com 3 eixos conjugados, rodas de 1.^m54, bogie á frente, tender de grande capacidade sobre dois bogies e 4^m d'envasamento rígido. Differem apenas em ter deslocamento lateral o eixo conjugado trazeiro para facilitar a passagem nas curvas.

Noutro numero daremos conta minuciosa do resulta-

do da experencia feita com uma das locomotivas Compound da Companhia Real e das razões que motivaram a adopção d'aquelle tipo para o Minho e Douro.

Foram tambem encommendadas duas machinas-tender de 2 eixos conjugados, á casa Beyer Peacock, eguaes ás que já possuem aquellas linhas, afim de se desenvolver o serviço dos tramways.

Carruagens automotrices — Foi ha tempos encarregado o distinto engenheiro L. de Albuquerque de Orey, de estudar e propor o typo de carruagens automoveis que mais convém adoptar nas linhas do Estado para comboios leves, achando-se já resolvido em principio a aquisição de 4 para experencia logo que esteja fixado o typo mais conveniente.

Tambem na Companhia Real se vae adoptar este sistema de vehiculos para as linhas de pequeno trafego de passageiros.

Estas novas carruagens comportarão 48 logares, sendo 12 de 2.^a classe, 24 de 3.^a e os restantes na plataforma.

O motor é do sistema Compound de 4 cilindros montados em tandem. Podem subir rampas de 20 milímetros com a velocidade de 20 kilometros, maxima á hora. Percorrem 60 kilometros, sem se fornecerem de combustivel o 30 sem tomarem agua. Consomem carvão de coke, e a distribuição d'este combustivel pelas fornalhas é feita automaticamente com o proprio andamento do vehiculo.

Ponte de Sôr — Está já aprovado o ante-projecto do 1.^o lanço da 2.^a secção entre Arraiolos e proximidades de Pavia. Brevemente será apresentado o projecto definitivo do 1.^o lanço Evora a Divor que entrará desde logo em construcção.

Estremoz a Portalegre.—Causou grande entusiasmo em Aviz, Fronteira, Souzel e outras localidades a noticia da adjudicacão da construcção d'esta linha. Por toda a parte o regosijo foi geral, havendo vivas, foguetes, musicas e outras manifestações.

Gulmarães a Fafe.—Os trabalhos de construcção proseguem com a maior actividade.

Estão atacadas 27 trincheiras e trata-se das fundações da ponte sobre o Vizella, á entrada do valle de Calvellos, estando já essas fundações acima da linha normal da agua.

Começou a perfuração do tunnel de Paçô.

Lourenço Marques.—Em 24 de setembro realizou-se em Pretoria uma importante conferencia, á qual correram representantes do commercio de Johannesburg, Pretoria e Bloemfontein e officiaes das diversas linhas dos caminhos de ferro da Africa meridional.

Entre outros assumptos, tratou-se naquella conferencia das viagens de recreio a preços reduzidos, sendo os respectivos bilhetes validos por seis meses, quando aquellas viagens forem para fóra do Transvaal, e do estabelecimento de «sleeping-cars» na linha do caminho de ferro de Lourenço Marques, como existem nas do Natal e do Cabo.

Tambem se tratou ali a questão da falta de material de circulação no caminho de ferro de Lourenço Marques, sendo aprovada uma representação sobre esta queixa.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Vae fazer-se o prolongamento da linha ferrea de San Juan de las Abadessas á fronteira franceza, construindo a companhia do Norte uma linha normal da Ripoll ao Puigcerdá. Do lado da França prolonga-se a que parte de Aix-les-Bains e vae ao Bourg Madame, unindo-se assim as rôdes do Norte e de Orleans.

Esta linha encurta 200 km. as comunicações com Paris. O troço frances é maior do que o hespanhol. Ha neste porém um tunnel importante.

A companhia do Norte de Hespanha mandou construir nas officinas biscoianas todas as obras de reforço das pontes metálicas da linha de *Castejon a Bilbao*.

ITALIA

O governo concedeu o subsidio de 8.000 liras por km. durante 80 annos á linha *Bassano-Primolano*, com a condição de participar nos lucros além de certos limites.

SUÍSSA

Segundo a estatística publicada pela repartição federal dos caminhos de ferro referida a 1901, havia na confederação 27 linhas funiculares com uma extensão kilometrica de 24,823 não contando as linhas de montanha de cremalheira como a de Rigi, Monte Pilatos, Brienz, Engelberg, Zermatt, etc.

E' interessante a nota das suas extensões, elevações e altitudes que attingem:

Beatenberg, extensão de 1.600, altura de 566, altitude de 1.120; Bienna Eviard 892, 244, 694; Bienna Macolin 1.623, 443, 879; Kehrsiten Bürgenstock 827, 440, 878; Cossenay 1.211, 134, 567; Davos Schatzalp 640, 300, 1.801; Dolder Zurich 799, 200, 547; Plan Neuchâtel 320, 90, 663; Gurtenkulm Berne 1.021, 255, 833; Gütsch Lucerna 153, 81, 519; Lausanne Ouchy 1.476, 102, 480; Lausanne Lauvabelin 455, 106, 637; Lauterbrunnen 1.207, 660, 1.485; Lugano 237, 56, 336; Marzili Berne 101, 31, 539; Neuville Freiburg 107, 57, 610; Ragatz 760, 207, 737; Reichenbach 661, 244, 847; Reinech 1.228, 266, 671; Salvatore 1.507, 601, 882; Saint Gall 300, 67, 743; Stans 3.600, 1.397, 1.849; Territet 553, 298, 689; Vevey 1.514, 412, 812; Zurichberg 163, 3., 450; Rigiviertel Zurich 284, 71, 566.

13 d'estas linhas funcionam com contrapeso de agua e 13 pela electricidade.

Companhia Real

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

Exercicio de 1902

(Continuação do n.º 381)

Entradas

1.º—Dinheiro recebido das estações, incluindo os impostos de selo e de transito, pertencentes ao Estado.....	5.013.194\$000
2.º—Dinheiro recebido de receitas fóra do tráfego.....	16.161\$180
3.º—Dinheiro recebido de devedores por transportes em conta corrente.....	231.990\$761
4.º—Dinheiro recebido de diversos por serviços combinados.....	353.024\$303
5.º—Dinheiro por conta das caixas de Socorros, reformas e pensões.....	279.968\$443
6.º—Dinheiro recebido pela venda de productos das linhas.....	1.202\$295
7.º e 8.º—Dinheiro recebido por avarias no mobiliario, multas, etc.....	2.704\$960
9.º—Dinheiro recebido de devedores em c/ corrente....	785.119\$279
10.º—Dinheiro recebido do Banco Lusitano (escriptura de 10 de maio de 1901).....	4.000\$000

11.º e 12.º—Dinheiro recebido de diversas proveniencias.....	95.956\$890
13.º e 14.º—Dinheiro recebido pela restituição de imposto por nós pagos em França	83.363\$757
Por entrada, réis	6.866.685\$868

7.931.851\$461

Aplicação

1.º—Pago por despesas d'exploração e de construção	1.947.340\$990
2.º—Pago por despesas d'abastecimento de material	904.011\$060
3.º—Pago por despesas d'impostos em França e Portugal	396.369\$932
4.º—Pago por diversos serviços combinados...	116.764\$413
5.º— " a diversos em conta corrente.....	272.737\$738
6.º— " por diferenças de cambios em transferências de fundos para países estrangeiros..	472.198\$681
7.º—Pago por coupons de obrigações.....	1.072.736\$945
8.º— " amortização de obrigações da 2.ª série de 1901 (saldo).....	111.957\$086
9.º—Pago por amortização supplementar de 1901 (obrigações do 2.º grau).....	52.897\$388
10.º—Pago por amortização de obrigações do anno de 1902 (total)	233.383\$831
11.º—Pago por compra de obrigações de 4 % de 1.º e 2.º graus (terrenos do Tejo).....	23.493\$561
12.º—Custo de 14.998 £ de Reserva especial...	89.962\$875
13.º—Restituído ás caixas de socorros, reformas e pensões.....	280.197\$562
	6.573.051\$972

Saldos em 31 de Dezembro de 1902:

Caixa em Lisboa :

Dinheiro.....	147.010\$583
Letras de cambio.....	2.708\$977
Agencia Aduaneira em Lisboa.....	149.719\$560
Correspondentes :	16.424\$224
Em Paris (103.414,65 francos) .	22.001\$392
Em Berlim (938.664,20 marcos) .	211.199\$445
Banco Lisboa & Açores (189.358,29 £ 12.929,09 francos.....	959.688\$080
Somma.....	1.359.032\$701
Deduzindo:—Credito da Glyn Mills Currie & C. em Londres 51.16.6 £	233\$212
Somma total	1.358.799\$489

Prejuizos pelas diferenças de cambio

Na gerencia de 1902 os prejuizos pelas diferenças de cambio foram ainda notavelmente inferiores aos da gerencia de 1901.

A comparação dos dois exercícios mostra-nos os seguintes resultados:

	1901	1902	Differ. de 1902
No fornecimento de carvão.....	118.369\$363	78.051\$355	40.318\$008
Em outros fornecimentos.....	143.029\$650	74.773\$138	68.256\$512
Na remessa de fundos a países estrangeiros para o pagamento dos coupons e outros encargos de administração.....	605.560\$147	404.164\$810	201.395\$337
	866.059\$160	556.989\$303	309.969\$857

(Continua).

Concursos

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Até 5 de dezembro de 1903 está aberto concurso para a admissão de amanuenses para os serviços da Companhia.

As condições de admissão estão patentes na repa-

tição central da exploração, em Santa Apolonia, todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde.

Os requerimentos escriptos em papel commum e pelo proprio punho do concorrente deverão ser dirigidos ao engenheiro em chefe da exploração da Companhia e entregues até as 3 horas da tarde do dia 5 de dezembro proximo futuro, na repartição central da exploração e nelles será indicada a morada do requerente.

Os candidatos serão submetidos a inspecção medica da Companhia depois do que será fixado o dia para exame da admissão.

Lisboa, 5 de novembro de 1903.

Avisos de serviço

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes**

Tarifa especial M. L. n.º 3—Grande velocidade

Fica pelo presente aviso ampliado em mais um anno o prazo de validade, que terminou em 30 de setembro ultimo, da tarifa especial combinada com a Companhia de Exploração dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, série M. L. n.º 3 de grande velocidade.—Bilhetes de ida e volta das estações de Lisboa e Porto-Campanhã para Madrid ou vice-versa—em vigor desde 1 de abril do corrente anno.

Lisboa, 27 de outubro de 1903.

Arrematações

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes**

Fornecimento de azeite d'oliveira

No dia 23 do corrente mez de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100.000 kilogrammas de azeite d'oliveira.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e affixadas em todas as estações das linhas d'esta Companhia.

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

Lisboa, 1 de novembro de 1903.

| Fornecimento d'oleo mineral escuro

No dia 7 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

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

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

Lisboa, 6 de novembro de 1903.

Fornecimento de madeiras diversas

(Repetição do concurso de 19 de outubro)

No dia 23 de novembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de taboas de casquinha e vigas de pitch-pine.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa, 7 de novembro de 1903.

Leilão

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que no dia 26 do corrente será vendida em hasta publica, na estação de Sabugal, a remessa de pequena velocidade n.º 1.119 de Pampilhosa, constante de um vagon com cal a granel com o peso de 10.000 kilos, expedida em 22 de outubro do corrente anno, pelo sr. José Miranda Larangeira, à consignação do sr. Manuel Leal Sapinho.

Lisboa, 10 de novembro de 1903.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Modificação da estação de Evora

Faz-se publico que no dia 30 de novembro de 1903, pela uma hora do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a terceira empreitada de modificações na estação de Evora (muros de caes, de vedação e canos sob os caes).

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 63.325 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras.

Evora, 31 de outubro de 1903.

Direcção do Minho e Douro

Secção da Regua a Villa Real

Pelo presente se faz publico que, no dia 10 do proximo mez de dezembro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua séde, nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de duas empreitadas, designadas pelas letras E e F, de construção do caminho de ferro da Regua a Chaves, secção da Regua a Villa Real.

Os depositos provisórios, para serem admittidos como licitantes, são de:

Para a empreitada E, 1.015.150 réis;

Para a empreitada F, 996.680 réis.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação constante do respectivo programma, entendendo-se que, por este facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã.

Porto, 6 de novembro de 1903.

APPARELHOS PNEUMATICOS

DE

SIGNAES PARA CAMINHOS DE FERRO

Deseja se vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos privilegios de invención concedidos para aperfeiçoamentos nos mencionados apparelhos a Frank Lemont Dogson, pelas patentes n.º 3.792, 3.793, 3.796 e 3.798; e a Murray Corrington e a Frank Lemont Dogson pela patente n.º 3.795.

Para tratar e informações, J. A. da Cunha Ferreira, agente oficial de marcas e patentes, rua de El-Rei, 178, Lisboa.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon 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 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

LEIRIA Antonio C. d'Almeida Batulha. — 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 Sassetti.

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.500 réis. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Itália. — De 1.º ordem; construído especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. A beito todo o anno. Propri. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.500 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riparts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propri. 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 à Baixa). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propri. Lopez Munhos.

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

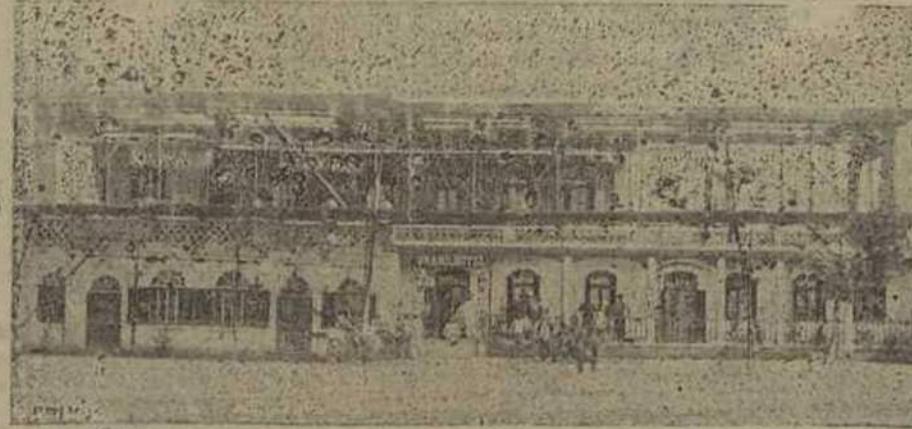
PORTO A' La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiais — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

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

GRANDE HOTEL PEKING



Este novo e bem fornecido Hotel está situado junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos
CASAS DE BILHÉS, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM
TODOS OS CONFORTOS
TRENS NA ESTAÇÃO
Excellent mesa e vinhos
GOLOKOLOSOFF.
Proprietário.

J. B. FERNANDES & C.^ª
SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES
Casa fundada em 1800

19, 1.º 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 antimônio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhos
Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

**TINTURARIA
DE
P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Anunciada, 16
120, Praça de S. Bento, 12

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPE

ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses, alemaes e outros



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO
DE
FIGADOS
DE
BACALHAU

Arriaga

Para
uso
medico

PREPARADO SOB A DIRECCAO
do
Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

100, Rua de S. Julião, 2.
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

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

SABONETES MEDICINAES

**DA
Companhia Portugueza HYGIENE**

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar desinfectadas. Fazemos especial menção dos sabonetes de thymol, muito recommendedo 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 accão, e contendo *phenosalyl*, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete **Sousa Martins** satisfaz ao mesmo tempo as exigencias da toilette e da medicina, amaciando a pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacia ESTACIO — Praça de S. Pedro, 61

LISBOA

Fora do concurso—A maior distincção—Exposição de 1893

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

ANTIGA CASA ESTACIO & C.

UNICA premiada com os MAIORES PREMIOS nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinaud.)

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

PARA A

ANEMIA, DEBILIDADE, ETC.

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

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

Director techn'co—**E. ESTACIO**

Membro do Jury da Exposição de 1893—**LISBOA**

GALARDOADO COM O

DIPLOMA DE MERITO na Exposição Industrial de 1897—**PORTO**

PHARMACIA ESTACIO, Rua de S. Bento, 61, LISBOA

AGUAS CHLORETTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sobrê Algés C. Sodré

Partida Chegada Partida Chegada

5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
6-15 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.
6-35 m.	6-49 m.	7-5 m.	7-24 m.
7-0 m.	7-44 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-48 m.	8-38 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	10-35 n.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	8-47 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-28 m.	9-48 m.
9-45 m.	9-34 m.	9-45 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-52 m.	11-8 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-43 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-49 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-0 t.	12-45 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-23 t.	12-38 t.
12-45 t.	12-34 t.	12-45 t.	1-0 t.
12-35 t.	12-49 t.	1-5 t.	1-5 t.
1-0 t.	1-44 t.	1-30 t.	1-45 t.
1-20 t.	1-34 t.	1-53 t.	2-8 t.
1-45 t.	2-4 t.	2-45 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-42 t.	2-35 t.	2-54 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-15 t.
3-4 t.	3-34 t.	3-28 t.	3-38 t.
3-15 t.	3-34 t.	3-45 t.	4-0 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-5 t.	4-24 t.
4-0 t.	4-44 t.	4-30 t.	4-45 t.
4-20 t.	4-31 t.	4-53 t.	5-8 t.
4-45 t.	5-4 t.	5-45 t.	5-30 t.
5-5 t.	5-19 t.	5-35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-34 t.	6-0 t.	6-15 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-34 t.	6-43 t.	7-0 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-5 t.	7-24 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-20 t.	7-34 t.	7-53 t.	8-8 n.
7-45 t.	8-4 n.	8-45 n.	8-30 n.
8-5 n.	8-19 n.	8-35 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-45 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-23 n.	9-38 n.
9-45 n.	9-34 n.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-5 n.	10-24 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-33 n.	10-48 n.
10-45 n.	11-4 n.	10-53 n.	11-8 n.
11-30 n.	11-44 n.	11-35 n.	11-54 n.
12-30 n.	12-48 n.	12-23 n.	12-38 n.

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

8-5 m. 8-33 m. 8-50 m. 9-18 m.

12-30 n. 1-3 n. —

C. Sodré	Cascas	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	7-38 m.
9-45 m.	10-20 m.	9-25 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	9-48 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-35 m.
a 12-10 t.	12-17 t.	10-48 m.
12-15 t.	12-20 t.	11-25 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-2 t.
1-45 t.	2-50 t.	12-18 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	1-32 t.
3-15 t.	4-20 t.	2-25 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	3-18 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-24 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	5-33 t.
6-15 t.	7-20 t.	5-54 t.
a 7-40 t.	8-47 n.	6-2 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-32 t.
9-15 n.	10-20 n.	7-48 t.
a 10-40 n.	11-47 n.	9-18 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-24 n.
12-35 n.	14-45 n.	10-48 n.
—	—	11-25 n.

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa	Queluz	Lisboa
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.
3-55 t.	4-6 t.	4-30 t.
7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.
9-37 n.	10-8 n.	10-40 n.

Lisboa Cintra Lisboa

Partida Chegada Partida Chegada

6-25 m.	7-27 m.	5-40 m.	6-8 m.
7-20 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.
10-40 m.	11-45 m.	7-45 m.	8-44 m.
12-40 t.	1-45 t.	9-2 m.	9-55 m.
a 4-44 t.	3-46 t.	11-0 m.	11-59 m.
5-45 m.	4-4 t.	4-0 t.	4-59 t.
6-49 m.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.
7-74 m.	6-39 t.	5-0 t.	4-9 t.
7-30 m.	6-30 t.	5-0 t.	6-3 t.
7-34 m.	8-40 n.	6-0 t.	6-59 t.
7-45 m.	11-40 n.	7-0 t.	7-59 n.
8-20 m.	8-35 m.	8-22 n.	9-39 n.
8-30 m.	9-35 m.	—	10-55 n.
9-45 m.	9-45 m.	—	—
9-35 m.	10-5 m.	10-55 n.	11-55 n.

Lisboa Sacavém Lisboa

Partida Chegada Partida Chegada

6-45 m.	6-58 m.	6-4 m.	6-48 m.
7-50 m.	8-34 m.	7-44 m.	8-28 m.
9-24 m.	10-8 m.	8-32 m.	9-24 m.
10-9 m.	10-44 m.	9-30 m.	10-14 m.
11-25 m.	12-2 t.	10-30 m.	11-44 m.
12-25 t.	1-9 t.	11-29 m.	12-13 t.
1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
2-33 t.	3-16 t.	1-42 t.	2-33 t.
3-17 t.	4-31 t.	2-30 t.	3-34 t.
4-36 t.	5-20 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-50 t.	6-35 t.	6-0 t.	6-44 t.
6-70 t.	7-0 t.	6-49 t.	7-33 t.
8-0 n.	8-44 n.	7-55 t.	8-39 n.
9-45 n.	10-29 n.	9-25 n.	10-9 n.
10-56 n.	11-38 n.	10-40 n.	11-24 n.

Lisboa Povoa Lisboa

Partida Chegada Partida Chegada

6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.
10-0 m.	10-58 m.	11-15 m.	12-13 t.
1-33 t.	3-34 t.	4-25 t.	5-23 t.

Lisboa V. Franca Lisboa

Partida Chegada Partida Chegada

4-36 t.	6-0 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-50 t.	7-14 t.	8-0 m.	9-23 m.
10-56 n.	12-49 n.	6-10 t.	7-38 t.
12-27 t.	1-51 n.	8-0 n.	9-23 n.

Lisboa Santarem Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 23 de Novembro sahirá o paquete **Danube** para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-
mão **Pernambuco**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-
mão **Corrientes**. Sahirá a 4 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bordeus (com escala por Vigo), vapor fran-
cez **Amazone**. Sahirá a 20 de novembro. Messageries Marítimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor in-
glez **Orita**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillère**. Sahirá a 30 de no-
vembro. Messageries Marítimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Parn-
aguá**. Sahirá a 19 de novem-
bro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
crim, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor fran-
cez **Canarias**. Sahirá a 24 de novembro. Agente, Augusto Freire. P. Municipio, 19, 1.^o



Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Troja**. Sahirá a 9 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua El-Rei, 31, 1.^o



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



Maranhão, Parnahiba e Ceará, vapor inglez **Grangense**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



New York (via Açores), vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 22 de novembro. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



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



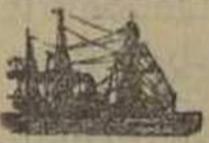
Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Orely, Antunes & C.^a, Praça dos Re-
molares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 2 de dezem-
bro, Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a 17 de novem-
bro. Agentes Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



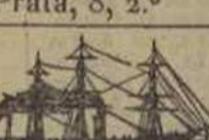
Pará, Maranhão e Ceará, (via Madeira) va-
por allemão **Desterro**. Sahirá a 13 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, o vapor inglez **Orion**. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-
por allemão **Prinz Eitel Friederich**. Sahirá a 29 de no-
vembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Petropolis**. Sahirá a 9 de dezembro. Agen-
tes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-
zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Ale-
xandre, vapor portuguez **Benguella**. Sahirá a 22 de no-
vembro. Agente, Empresa Nacional de Navegação, Rua da Pra-
ta, 8, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Bei-
ra e Moçambique, vapor portu-
guez **Malange**. Sahirá a 1 de dezembro.
Agente, Empresa Nacional de Navegação, R.



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro, Montevideu, Buenos Aires,
Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez
Oropesa. Sahirá a 18 de novembro. Agen-
tes, E. Pinto Bastos & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o