C. MAHONY & AMARAL

ESCRITÓRIO — RUA AUGUSTA, 70, 2.º — LISBOA


Fabrica de Teceres. — Endereço telegráfico: MAHONY-Lisboa — Número telefónico 586

FABRICA

DE

CAMINHOS DE FERRO

PORTATEIS E FIXOS

MOVIDAS POR

VAPOR, ELETRICIDADE, ETC.

ARTHUR KOPPEL

BERLIM-C.W.

Agentes para Portugal

F. Street & C. 1ª

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA

Agentes para as Colonias

Roberto Pegado

Rua dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA
Augusto Blumenthal
HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E ESPANHA
PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIROS DA
Companhia Hamburghuesa Sul-Americana

ou

Companhia Oldenburg-Portuguesa

ou

Companhia Allema, Hausa

Todas as terças ou quartas-feiras
E bem conhecida a segurança e velocidade deste serviço, pelo
que todos os viajantes o preferem.

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

AGENTES

Em Lisboa: Ernest George, Sub.-Rua da Pata, 8, 2.
Em Madrid: D. Luis Cepeda — Santa Catalina, 8

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 18
120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

— RIBEIRA DO PAPEL —

ESTAMPARIA MECANICA

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

TINTAS PARA ESCRIVER
DE DIVERSAS QUALIDADES
Rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemanes e outros

J. B. FERNANDES & C.

SUCSESSORES DE José Gregório Fernandes

CASA FUNDADA EM 1820

19 — LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

Ferro aço de todas as qualidades e peças,
cuvio para forjas, folhas para ferreiro, sufras, bigornas,
tornos, engenhos de farar e ente Porto.

Travessa do Carnahlo, a S. Paulo, 37—47

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, reguas de
antinómio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapas e de
munição; touca de ferro estrangulada e esmaltada; garra-
foes, garras e muitos outros artigos.

Sulfato de cobre Inglês, especial para o trata-
mento das vias de vias com percentagem garantida. Sulf.
phastátie cuprícia belga, para o tratamento
elas, batatas e tomateiros, marca caveira,
exclusiva dos anunciantes. Caldo instantanea
Eclair de Vermorel, para o tratamento das vias;
depósito exclusivo dos anunciantes Pulverizado-
res Eclair, de Vermorel, para a calda bordeira.

Pulverizadores para aplicar a sulfapatilte cu-
prícia. Injectores Excisores, de Vermorel
para aplicar o sulfureto de cobre. Fílar de en-
xofre de Brandram. Exxofre moído,
Nitrato de Sodio, poderoso agente de fortificação
para as vias e outras culturas. Superphospha-

to de cal para cultura de cereais e vinhas. Arame
bicos para vedações. Arame para
entendimento de palha. Pasto brilhan-
te Amor, para limpar toda a qualidade de metais
garantindo-se um brilho inesquecível.

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem
de desinfetar as mãos, ou de as conservar des-
infetadas. Fazem especial menção dos sabone-
etes de thymol, muito recomendados para a hy-
giene da boca, dos de creolinia, alcatrão e borax,
sulbrum corrosivo, e do

SABONETE

Sousa Martins

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao cele-
bre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua,
nem as toalhas. Composto apenas com as partes
activas do alcatrão, sem as resinas negras, que
sujam e não tem acção, e contendo phenosalyt,
una dos mais valiosos antisepticos modernos, o
sabonete Sousa Martins satisfaz ao mesmo
tempo as exigências da tolette e da medicina;
amaciando a pelle e conservando-a desinfetada.

Farmacia REGACIO — Praça de D. Pedro, 51
LISBOA
Companhia do Papel do Prado
Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAIS

DO
Prado, Marianaia e Sobreirinho, em Thomar, Penedo e Casal d'Ermão, na Louza, Valle Maior, em Albergaria-a-Velha

PAPEIS DE MACHINA E DE FORMA
Grande variedade de papéis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAIS
Para
Papeis pintados, de impressão e de escrita

DEPÓSITOS
LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276
LISBOA

Rua Passos Manuel, 49
PORTO

Endereço telegráfico: Companhia Prado—LISBOA

Fóra do concurso — A maior distinção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTADO & C.
Unica premiada com os maiores prémios nas Exposições a que concorreu

Produtos d'esta companhia efficacissimos

PARA A
DIABETE
Agua arsenical litiada (fórmula Marinauad), Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapidamente e sucessivamente a quantidade de urina nas urinas.

PARA A
Anemia, Debilidade, etc.
Vinho de hemoglobin — composto orgânico azotado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilável e eficaz, não constipando o ventre, etc.
Protocolo de ferro — preços composto ferruginoso, que não produz a constipação do ventre, antes facilita o trabalho da defecação.

Director técnico — E. ESTACIO
Membro do jury da Exposição Industrial de 1895 — LISBOA
Galardemado com o Diploma de Mérito na Exposição Industrial de 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO — RIOCO 60 A 63 — LISBOA

FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES
CALÇADA DO CASCAO — LISBOA
PREMIADA EM TODAS AS EXPOSIÇÕES
DEPÓSITOS
LISBOA
Rua da Magdalena, 17, 1.
PORTO
Rua da Fabrica, 37

PRODUCTOS
Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de máquina, carda inegala, brocha, tacha, cravinho, belinazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinários, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garras, botões e frascos, em diversas cores e tamanhos.
AGUAS CHLORRETADAS DA AMIEIRA
Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O sucesso a que o consumo destas aguas atingiu passou a uma eficácia. Usam-se no tratamento do escorpiolose, rheumatismo, molestias de pele, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado, baço, inflamações de quaisquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhoea, anemia e inflamações.

Diputado no escritório da Companhia, rua de S. Juliao, 142; farmacia Azuedo, Filhos Rodot; Jose Faustino d'Aveiro, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD
Estabelecimento fundado em 1844

DIRECTOR: J. H. REGNIER GOURY, Engenheiro
TELEGRAMAS: REGNIER DIRECTE, LIEGE

CONSTRUÇÃO MECHANIKA DE PRIMEIRA ORDEM

Material Sua e móvel para caminhos de ferro.

Para as lojas e mercados, as lojas de todos os sistemas, as lojas para caminhos de ferro de via estrada e via férrea.

Locomotivas para o serviço da legislação, e inventária, duplicações, instalação e construção de linha de caminhos de ferro.

Máquinas para a produção de vapor, de grande capacidade.

Tipos de estradas duplas com progressiva modificação. Maquinárias, máquinas de extração, extrativizadores a vapor, bombas e máquinas de engenharia, maquinárias para locomotivas, locomotivas, etc.

Fundações de ferro para todas as combinações de máquinas, com condições de vias estreitas e largas.

Ocorrência. — Por ocasião, a sociedade expedirá um álbum com grande variedade de tipos de locomotivas já construídas e dará numerosas referências principiamente em Espanha e Portugal.

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO
Direcção, Paris-Rua Portalis, 15 — PARA PORTUGAL, ESPANHA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURO

FREIOS CONTINUOS
automáticos e não automáticos

PARA CAMINHOS DE FERRO E TRENUMS A VAPOR

Fredo de seco, rija para grandes caminhos de passageiros e de mercadorias.

SIGNES DE ALARME COBRIDOS COM OS FREIOS

260.000 APlicações
Ato de 1900
Em Inglaterra, no continente
Indias, América, do Sul, Colónias etc.

Luta dos caminhos da ponte que têm adoptado este freio:

PORTUGAL — Companhia Real — Minho e Douro — Sul e Sueste — Beira Alta.
Estatos e Portugal. — Great Southern of Spain — Bobo-Dilla — Africa del Oeste — Portugal, Barcelona y Francia.

CONSTRUÇÃO SIMPLES
ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Exposição Universal de Paris, 1878.
International de Londres, 1883.
Universal de Paris, 1889.

IVº GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
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: Ameixoeira, 1894, medalha de bronze. — Bruxelas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de louros

ENGINEER CONSULTANT
C. XAVIER CORDEIRO

REDATOR
L. DE MENDONÇA E COSTA


TYPOGRAPHIA DO COMERCIO
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redação e administração
48—RUA NOVA DA TRINDADE—48
End. telegráfico CAMIFERRO

ANNEXO D’ESTE NUMERO
Rosto e Índice do 14º ano.

SUMMARY

QUESTÕES DE TARIFAS

U m correspondente do nosso estimado collega "Commercio do Porto", pessoalmente versada em assuntos de tráfego ferroviário, refere-se, de forma lisonjeira, ao artigo que publicámos aqui em 1 de junho do ano findo, sobre unificação de tarifas, e apreciando, depois das nossas opiniões, que aplaudem, vários casos sobre o sistema tarifário das nossas linhas ferreiras, abana uma ideia que não podemos deixar de combater; tal é a de que a fiscalização das linhas exploradas por companhias fosse comitida ao conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, incumbindo-lhe o exame de tarifas dessas linhas.

Não teve o articulista certamente em vista que desde dezembro de 1898 existe uma comissão de tarifas à qual incumbia justamente a missão a que ambos nos referimos.

Já anteriormente fora criada, no ministerio das Obras Públicas, uma comissão especialmente encarregada de estudar o meio de adoptar entre nós aquella famigerada tarifa de zonas, posta em vigor nos caminhos de ferro austro-húngaros e cujos fantasiosos resultados no princípio chegaram a acoque alguns cérebro facilmente esquecidos.

Essa comissão trabalhou e reuniu-se algumas vezes, até que a nossa Gazeta lhe demonstrou com argumentos convincentes, por incontestáveis, a impossibilidade da adoção, no nosso paiz, do preconizado sistema do matemático Baross, que só deu em resultado um enorme prejuízo para as redes em que foi adoptado e que em Portugal terra, certamente, os mesmos perniciosos efeitos.

A comissão das zonas, depois duma lucida exposição de um dos seus membros, o sr. engenheiro Almeida Eça, não mais deu signal de si, e prestou nisto um bom serviço ao paiz.

A comissão nomeada em dezembro de 1898 para o exame de tarifas pouco se reuniu e quasi nada trabalhou, contentando-se em examinar os contratos particulares que as companhias submittiam à aprovação do governo.

Em 1900 já deu sinais de si.

Agora, pela reforma do s. Vargas de que demos aqui a parte que se refere a caminhos de ferro, reforma que abrange todas as corporações consultivas do interior, foi criado um conselho de tarifas exclusivamente composto de pessoal superior das obras públicas e quatro vogais dos conselhos de comércio e agricultura, sendo apenas ouvidos, para prestar esclarecimentos (o gapho é nosso) os representantes das companhias (que não se diz que se serão um ou mais, por cada uma) sempre que (continuamos a grifhar) o conselho haja de se ocupar de assuntos que lhes digam resson.

A reforma foi, pois, prejudicial ao princípio que sempre tivemos em vista. A comissão manqueia de elementos que lhe deviam ser completamente indispensáveis; é hoje, portanto, nada mais que uma comissão oficial que será muito competente para o estudo de tarifas das linhas do Estado, podendo nessa qualidade estabelecer concorrências de tráfego para as quais essas linhas não foram construídas nem são exploradas.

Uma duplicação de conselho de administração d’aquela rede, nada mais.

Parece nós, pois, inutil e duma inutilidade que pôde originar um embate de competências prejudicial.

Para o exame d’essas tarifas há está o conselho administrativo, a que não falta competência; para as tarifas das companhias não são bastantes esclarecimentos dos representantes d’ellas; um pouco mais é necessário; a discussão, o voto; e sendo esses representants só chamados quando se trata de tarifas que respeitam às suas linhas, a lei é bastamente injusta, porque bem vulgar é que uma linha seja prejudicada pelos manejos tarifários de outra linha estranha.

Os próprios factos que o articulista cita, e o sr. ministerio bem conhece, da lucta que até 1898 houve entre as companhias Real e da Beira Alta são exemplo frisante do que avançamos.
Também, não pode um conselho de administração de uma rede férroviária, embora pertencente ao Estado, embora com inteligência, competência e justiça, resolver questões de tarifas, como o que ali temos, fiscalizar os actos de uma companhia particular.

Mas, como não se desconcerte, se não se referiremos a questões de tarifas, parece-nos que, já que tantas erratas tem vindo ao Diário, seria conveniente modificar o artigo 36º e seus §§ da lei de 24 de outubro último, no sentido de que se deixe de fazer allusion a observações que deixássemos feitas.

Com uma organização do conselho em que entramos todos os elementos que lhe são indispensáveis poderia conseguir-se uma administração geral, completa e perfeita de toda essa enormidade de obras que são as das diferentes administrações, dando-lhes homogeneidade, que hoje não têm.

De instuição similar, em França, até representantes da classe operária fazem parte; e nós que estamos sempre presentes a copiar o estrangeiro não iremos mal se dessemos mais latitude a esse conselho.

Como está, não servirá senão para um dia, e de saber, por onde, os versos de Malherbe, se que vivem... leis ministeriais.

MELHORAMENTOS DE LISBOA

A nova comissão administrativa da camara de Lisboa, que já tem feito algumas coisas razoáveis e é bem capaz de fazer outras, não tem ainda feito muitas outras cuja urgência se impõe.

E é natural que quem entra para uma administração, herdando o poder das mãos de uma gerência desleixada, não possa, rápida e energeticamente, olhar a tudo que resta por fazer.

Por isso temos deixado em desacordo a nova administração municipal lisbonense, e do que nos temos ocupado para a louvar no que tem feito de bom, pode-se dizer, e que assim, mas ao menos não tem feito o mau, como a sua antecessora, de detestável memória.

Mas já a vão seis meses de funções, e manante tratando de lhe lembrar uma parte do que há a fazer, já que, a continuar-se assim pachorrumente, o novo tempo Lisboa terá que esperar por melhoramentos dos que tanto necessita.

Quem compara a nossa capital com a nova, tem um universidade das cidades estrangeiras, mesmo as de província que não são capitais, encontra-lhe, a par da sua beleza, e de sua superioridade topográfica, maus defeitos que por todas a parte se tem corrigindo, menos por cá.

Um deles está no seu reles sistema de telecomunicações, que o seu transporte, de passageiros.

Parece a primeira vista que estes seus serviços não se compadecem, com a índole de um jornal dedicado a caminhos de ferro; eles que só respeitam as vias ordinárias urbanas e ao serviço de viação por motor de sangue.

Mas não é assim.

Não só a nossa folha tem na sua bandeira, por lema, ocupar-se de tudo que respeite aos progressos do país, como todos os melhoramentos nas cidades são outros tantos atrativos para os viajantes, e assim reemnem em benefício dos caminhos de ferro.

Se uma cidade se torna atraente, cheia de conforto, de boa luz, de grandes palacios, monumentos, parques, divertimentos etc., a vinda a ela de forasteiros é muito maior e as vias ferreiras que a servem prosperam com isso.

Para esse fim — para atrair forasteiros — muita coisa se tem feito, sendo uma das principais a reformulação das leis sanitárias com o diminuição de preços, de leis caracterizadas, assumindo a que noutro lugar nos referimos.

A par d’esse melhoramento moral deviamos atender — é preciso que se assistia — a outros melhoramentos e a formoseamentos da nossa capital, de forma a tornar-lhe atraente pelos que nela habitam e pelos que eventualmente aqui veem passar uns dias.

Ora Lisboa tem passivamente cada vez mais ruas, e isso se torna uma incomodidade que muito a prejudica.

Não se compreende como seja ela a única cidade das de primeira, ou mesmo de segunda ordem, da Europa onde ainda se consinta o macadam, que no verão produz uma poeira insuportável, e no inverno a herivel lama que todos temos visto nos últimos dias.

Mas Lisboa tem rampas como poucas d’essas cidades, e aquelles pavimentos é preciso para a viação ordinaria.

Pois faça a câmara estudar, pelos seus engenheiros, que os tem conhecedores do que se faz e se pode fazer, que o estudo de remediar este inconveniente, e já com esse passo teria começado a prestar um bem serviço aos munícipes.

Nas ruas da baixa, porém, ruas por assim dizer planas, não se dá esta exigência, e por isso não se devia empregar nelas o pavimento de pedras mais ou menos irregulares que produzem um ruído enorme com o rodar dos vehículos, que se deslocam abrindo diferenças do nível que causam grandes solavancos, tornando incomodo andar por elas de trem.

O pavimento de madeira, beton ou outra matéria que apresente uma superfície regular está naturalmente indicado.

E muito mais caro? Mas se a câmara calcular bem quanto lhe custa o actual pavimento com as continuações, pela sua má qualidade e peior execução, verá que quanto mais gastaria adoptando este sistema muito mais aperfeiçoado e mais digno de uma capital.

E essa pequena diferença seria paga com entusiasmo por meio d’um aumento no imposto de viação, por todos os donos dos veículos que muito economizariam no gasto dos rodados e até na conservação dos animais de tiro.

Imagine-se que bem estes produtos produzirem as ruas Augusta e Avenida com um pavimento regular, de madeira ou asfalto, sobre o qual deslizariam sem esforço os modernos trens de rodas de pneumáticos, que, no estado em que actualmente se encontram as ruas, fazem uma dança aos pulvinos, como pardas, por sobre pedregulhos de estrada sertaneja.

Esta obra pode ser considerada um anexo das Avenidas, que sem ella poderá ser completada na sua extensão, mas não ficará completa enquanto a aforromagem.

Mesmo nas ruas em que, por serem de secundaria importância, a adopção de um pavimento de sistema moderno, mais custoso, não se torna necessário, o calçamento devia ser mais cuidado, bastando para isso que a construção fosse fiscalizada de forma que a má execução do trabalho não produzisse os efeitos que hoje se dão, avarian-o-se o pavimento logo poucos dias depois de ter sido feito.

E' velho o prologo que diz que erros de calceiro e de medicos a terra os tapa.
Que os srs. camaristrantes tratem cuidadosamente de evitar os erros destes coveiros de pedra miúda, e o que se despenderem em fiscalização, por se haver em despesas de construção.  
Isto é quando conservarem, o que até hoje não têm feito sendo... às suas cedas.

---

**PARTE OFICIAL**

Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Reparação Central

Senhor. — O regime da Administração dos Caminhos de Ferro dos estados, vem entre nós, como em outros países, passado por fases sucessivas, por vezes num parallelismo tão concordante, que fácil é julgar uma organização não só pelo resultado das exp. e porações 3 e 4, da base do 1º, que faz parte da legislação do Estado, pois a legendaria de poderes do Ministro num conselho, entidade, de facto e de direito, em certos casos, independent de acção governativa e legitimamente irresponsável, só contraria aos princípios fundamentais da autonomia e responsabilidades ministeriais.

E nem bastam, para remediar o mal, o bom senso dos ministros, em favor do Conselho a boa vontade, a zelo, a comissão, nem a dedicação desinteressada do próprio. E mais, quem a nega, quem a nega, quem a nega, quem a nega, quem a nega.

Assim, para que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz.

Convém corrigir tal desequilíbrio.

Porque sendo o Ministro responsável perante o Parlamento, a quem compete, por intermédio de pessoal sob as suas ordens, dirigir os altos interesses do Estado, não pode, no entanto, ser considerado para os caminhos de ferro, que tão importantes da vida económica do país. A delegação permanente dos poderes do Ministro num conselho, entidade, de facto e de direito, em certos casos, independent de acção governativa e legitimamente irresponsável, só contraria aos princípios fundamentais da autonomia e responsabilidades ministeriais.

E nem bastam, para remediar o mal, o bom senso dos ministros, em favor do Conselho a boa vontade, a zelo, a comissão, nem a dedicação desinteressada do próprio. E mesmo, quem a nega, quem a nega, quem a nega, quem a nega, quem a nega.

Assim, para que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz, é preciso que haja um conselho efetivo e eficaz.

O único: o logar do chefe de contabilidade geral poderá ser preenchido pelo membro indicado no § 1.º da base do 1º, que faz parte integrante de uma comissão integrante da legislação do Estado, que efetivamente haja em quadros do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em se referente ao regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.
No dia 24 de maio de 1891, o atual Tsar, que então era apenas herdeiro do trono imperial, inaugurou solemnemente os trabalhos dessa formidável construção; mas as condições em que esses trabalhos começaram eram tão poucos favoráveis, que todos os entendimentos dos engenheiros russos, que haviam representado dificuldades muito superiores a tudo o que até ali se tinha feito nos outros serviços. O projeto que se tinha feito industriou, a região que a linha tinha forçosamente para atravessar era muito montanhosa e irrica de obstáculos, de modo que o custo dessa parte da linha prometia tornar-se arruinador.

Depois de muita discussão e detalhes estudos resolviu-se então cortar por Mandchuria. Esta região encontrava-se em território da China, mas tão proximo da fronteira russa que facilmente se podia destruir a fronteira e a construção. O onde Lovanoff apesar recebendo o projeto e se tivesse vivido, muito provavel seria que não se chegasse a conhecer absolutamente nada do convec- nio russo-chino; mas o seu successor, onde Muraviev, desejo de notoriedade, alterou o plano e, de acordo com o ministerio da guerra, optou pelo construção de uma linha muito mais ao sul, que conhecida de todo o interior do território chinês, devendo passar sobre o Bodo-nay. Antes porém de começarem as obras, fez-se uma nova modificação do projeto, escolhendo-se Porto Arthur para ponto terminus da linha.

As condições do consevno realizado pelo Banco russo-chino são conhecidas: decorridos 80 anos, a linha passa a ser propriedade do governo da China que terá o direito de adquirir o 44% dos lucros, e seja assim desejar. Até há a era administração russa, e defendido por soldados russos, impulsionando esta maneira a anexação de toda a província da Mandchuria.

Só o tempo poderá dizer se este grande caminho de ferro corresponderá às boas esperanças que sobre ele se fundaram. Debaixo do ponto de vista economico não resta duvida que jamais o governo do Tsar empreendeu uma obra de resultados mais brillantemente proveitosos. A Siberia, que até há poucos anos era um encargo monumental para o Império, uma vasta propriedade que forçosamente teria de permanecer inculta e abandonada, abre-se assim às grandes culturas, e põe-se em comunicação com o resto da Europa. As riquezas minerais e agrícolas da Mandchuria e de uma parte da China serão levadas à Siberia e toda a vida economico do Império passará por uma mudança tão radical quanto beneficia.

Entre outras vantagens a Siberia será rapidamente colonizada por trabalhadores, emigrados das províncias europeias da Rússia, onde a vida se lhes torna tão difícil e até penosa.

Todas as industrias que até agora eram desconhecidas desde Kassim até a costa do Pacífico receberão um novo estímulo. A exploração das riquezas minerais hão de atrair o capitais estrangeiros, impulsionando formidavelmente a industria. O ouro, a prata, o cobre, o estanho, a hulla, tudo se encontra ainda nas entradas dessa terra extremo, tal como o era quando o ferro mastodonte arrastava a sua fumaça gigantesca pelas margens do Lena. Não só esses tesouros se acham por assim dizer ainda intactos, mas, ainda as quantidades de produtos mineiros que a terra da Siberia escondem deixam supor a existência de um incalculável tesouro.

Outra vantagem que resultará da construção do caminho de ferro é uma distribuição mais equitativa dos cereais, o que contribuirá para diminuir o numero e a intensidade das fomes periodicas que reduzem populações inteiras a trabalharem miseria, ao mesmo tempo que outras se acham abarrotadas de trigo em virtude da extraordinaria abundancia que d'elle ha, e da impossibilidade de encontrar quem a compre pela falta de meios de transporte.

Quanto aos lucros imediatos do governo, são eles numerosos e consideráveis. O rendimento calculado das tres linhas, entre transporte de mercadorias e passageiros, é de 5 milhões de rublos por anno. A supressão dos serviços de correios pagos pelo estado e do transporte dos criminosos para Sakhalin calcula-se em 3 milhões de rublos aproximadamente.

E a contribuição annual de 15 milhões de rublos que até agora teem sido pagos a China pelo transporte do chum, atravessos dos domínios do Filho do Ceus, ficará d'ora avante nas algibeiras dos comerciantes russos.

O uso do ponto de vista estrategico, o caminho de ferro siberiano tem ainda uma significacao imensa e manifesta. Elle oferece uma excelente proteção para as fronteiras russas com a China, devendo servir de base militar para as operações contra o Japão, admittindo-se que uma tal necessidade se apresente. A China será o ponto sobre o qual se fixem os olhares dos futuros estadistas da Russia.

Os problemas do Extremo Oriente são numerosos e graves. O centro de gravidade do mundo politico está-se trasladando rapidamente para as margens do Grand Oceano. O Pacifico será o Mediterraneo do futuro, e uma posicião firme naquelle costa, e a conservação da posição que alli occupa são consideradas da mais alta importância para o governo russo.

Quanto ao papel predominante que este caminho de ferro virá a ter no comercio internacional, só o tempo poderá responder. Em todo o caso será necessário introduzir modificações de vulto na construção já feita, e que a rapidez com que foi realizada muito prejudicou, para que a velocidade possa aumentar e favorecer grandemente o serviço do caminho de ferro transsiberiano.

NOTAS DE VIAGEM

VII

Neuchâtel e a Vallo de Montier

Um dos encantos da Suissa é também o delicioso viver, plácido, das suas cidades pequenas, pouco movimentadas.

Neuchâtel é uma d'essas.
Pôde, na sua estação do caminho de ferro, haver um va-vem enorme de forasteiros que chegam e partem, pôdem os carros elétricos cruzar animadamente as suas ruas, e os vaporem do lago regorgerit de passageiros; a vida calma da cidade não se altera; chega a haver sococo nas ruas, pela noite, às 10 horas, tudo dorme; nem teatros, senão um que raras vezes funciona, nem grandes cafés, nem os afamados concertos, nem ruído.

Uma bela avenida de 700 metros de extensão e bastante larga, ao lado d'um jardim bem ensombrado por arvores, um pequeno porto sobre o lago e um extenso cais, um lindo edifício de corredores e telegrafos e no alto o velho castello, muito merecedor de uma visita. Monumentos apenas o da República e o de David Purry, um benemerito que deixou à cidade quatro e meio milhões de francos (uns 900 contos) para seu embelezamento.

Se por cá tivessemos um benemerito d'estes, talvez assim se conseguisse... melhorar o Chiado.

E dahi talvez não...

Hoteis importanão como em toda a Suiça. Eu, porém, estive no Facon, que não é dos de 1° ordem, mas que é multíssimo bom e com excelente serviço, por preços moderados.

Na rua d'Eglise ha um ascensor que em 15 minutos nos leva ao cimo da montanha, ao parque du Plan, de onde se goza uma admirável vista sobre a cidade, o lago e a cadeia do Jura.

Uma linha de tremvías electricos comunica a estação do caminho de ferro com a cidade baixa, para o sul até Colombier, a 8 quilômetros, e para o norte até St. Blaise, extremo do lago, a 4 quilômetros.

O sistema é igual ao dos nossos, sendo os motores da fabrica de Oerlikon, e divergindo apenas os freios, que são movidos lateralmente, por meio d'uma alavanca no genero das que movem as alhaglas e encaravamentos do sistema Saxby.

Parce-nos este sistema melhor do que o de manivela horizontal, porque trava mais rapidamente.

A linha para Basiléia parte para o norte, pela beira do lago e, atravessando a pequena porção de terra que se para este do lago de Bel, segue a margem d'este lago até à cidade que lhe dá o nome, vendo-se sempre à esquerda a bela cordilheira dos Alpes Bearnez.

Bel é uma outra cidade, secundaria para o excursionista, posto constituiria um corredor de bellas diversões nos arredores, mas principalmente pela sua indústria de relojoaria de que tem até um curso especial na sua escola politecnica.

Saindo de Bel, a via ferrea atravassa um pequeno tunnel e começa a subida da montaño pelo valle de Sure, unica passagem que a engrenagem encontrou para contornar e vencer a elevação do Montoaz que nalguns pontos ascende a cerca de 1.400 metros.

E extraordinariamente interessante este percurso, cortado por 4 túneis, e começando por uma pitoresca ponte sobre uma profunda garganta do rio, que depois ainda é atravessada pela linha, em vários pontos.

Ao chegar a Sonceboz, o viajante que se previa olhando a direita do comboio, porque verá a uns 800 metros outra via ferrea, ou, melhor, a mesma, por onde vamos passar, descrevendo uma apertada curva em volta da cidade.

Neste percurso todo, se vê perfeitamente ora a linha em linha, ora em arco, ora a parte que deixámos. O espectáculo do aperto desfiladeiro é emocionante.

Em breve entramos no tunnel de Chenuvéire, de 1.353 metros, depois do qual a linha atinge a maior altura.

Seguimos, então, o valle do Birse, e em breve entramos, descendo vertiginosamente, nos desfiladeiros de Court, ainda mais interessantes, talvez, do que os outros.

Não faltam tunneis, galerias, trincheiras de grande altura, taludes de gigantescas dimensões sustentando rochas entre as quais se aperta a linha.

E assim se continua, sem que o viajante curioso descanse de ver, a um e outro lado, os grandiosos trabalhos d'arte que a construção da linha exigiu e se completou pela grande ponte de Mönchenstein, tão celebre pela horrorosa catástrofe da noite de 14 de junho de 1891, em que as vigas cederam e precipitaram no Birse um comboio completo, morrendo um numero de passageiros que se acercou de 100. Nos numeros d'esta Gazeta, d'aquele anno se tratou d'essa grande desgraça.

Logo depois sentimos a apreciação de uma grande cidade. As estradas ladeadas de habitações pitorescas, e percorridas por vehículos de todas as qualidades, especialmente as pequenas biciletas que são meio de transporte corrento em toda a Suiça.

A estação central de Basiléia é grandiosa, e numa situação excelente, abrindo-se-lhe as portas uma larga praça seguida duma avenida arborizada por onde circulam continuamente os carros electricos.

Não ha necessidade do omnibus para o hotel, porque no largo da estação temos sete dos estabelecimentos, e os demais, na cidade, passa-lhes o carro electrico bem perto.

Estes são com motores da casa Siemens & Halake, e travão de alavanca, como os de Neuchátel acima descritos.

Carreiras directas a 10 centimos e a 20 centimos, quer para os extremos de linha à grande distancia, quer com correspondencia de uns para outros carros, mas de uma forma tão liberal que o passageiro não tem que decidir previamente para onde quer ir, tendo inteira opção pelo caminho a tomar. Entra no carro e pede bilhete de 20 centimos; o conductor marca no bilhete o ponto onde foi tomado, ficando valido para todo o percurso d'aquele carro ou para passar d'esse a outro que com elle se cruze.

Não se conforma o espaço que resta com o que ha que dizer sobre a Basiléia, nome pelo qual em português se designa a cidade a que os suissos alemães chamam Basel e os francéses Bâle. E mesmo por este que mais conhecida é, mas nós não lhe chamaremos assim pois causa dos bons linguistas.

---

O Metropolitano de Paris

A popularidade do caminho de ferro metropolitano de Paris é assumpto posto de parte, por causa da imaginário atmosfera venenosa nos seus subterranéos, sendo por onde passam os passageiros.

Na porta Maillot os passageiros estavam, há pouco, tão apertados que só com a maior dificuldade elles se podiam desembaraçar e chegar às portas de saída das carruagens.

Uma multidão enorme estacionava na plataforma esperando entrar, e parecia tempo perdido à necessidade de uns sahir primeiro que outros. A ultima foi uma operação bastante complicada e os comboios não podiam esperar — dando-se o signal de partida antes que tudo estivesse pronto. Ha evidentemente ainda grande dificuldade em regular o tráfego, e é para admirar que não se dêem mais desastres. A companhia não se deve mostrar embarcada com estas e outras
cousos enquanto o seu pessoal não estiver bem habilitado. Por exemplo, três passageiros tinham sido citados para comparecer perante os tribunais de Paris: um por fumar, outro por entrar sem bilhete e o terceiro por se recusar a esperar e ter o seu bilhete furado. Para honra dos tribunais é preiso que se diga que todos estes delinquentes foram absolvidos.

Engates automáticos

O congresso dos representantes dos caminhos de ferro russos organiza um concurso para a elaboração dos melhores projectos d’um apparelho de engate automático de vagões, com três premios de 5,000, 3,000 e 1,000 rublos.

Eis as condições do concurso:
- São admitidos a tomar parte no concurso tanto russos como estrangeiros.
- O prazo máximo para a apresentação dos projectos termina em 15 de abril de 1903.

As declarações serão apresentadas ou dirigidas pelo correio ao congresso dos representantes dos caminhos de ferro russos em S. Petersburgo, Nevsky, 50, em sobrescrito lacrado, com a inscrição: «Concurso para a elaboração do projecto d’um apparelho de engate automático de vagões.»

Dentro do sobrescrito deve ser posto um outro, também lacrado, contendo o nome, sobrenomes e nome de família ou a razão social do inventor e as indicações sobre a divisa, que também deve figurar no próprio projecto.

Caminho de ferro de Benguela

Organizados os projectos relativos às primeiras duas secções d’este caminho de ferro, compreendido entre a baía do Lobito e o Monte Saba, numa extensão de 660 quilométrios, aproximadamente, brevemente será aberto concurso para a empreitada, que representa já um valor importante, e com a qual não succederá o mesmo que succedeu com a primeira, que não teve concorrentes.

Iniciado o caminho de ferro de Benguela, o comércio começará a contar com mais este elemento e irá acompanhando a sua orientação as vantagens que d’elha hão de derivar. Bastará que a parte entre Benguela e Catumbela esteja concluída, o que deve realizar-se pouco mais de dois anos depois da adjudicação da empreitada, para que o comércio d’aquela região conte com um auxiliar valioso, e que portanto se facilitem e augmentem as transações.

Enquanto se procede à construção das duas primeiras secções, ir-se-hão a melhorizar os estudos para além do Monte Saba, e não haverá nunca interrupção de trabalhos, podendo estes augmentar-se mesmo, conforme se permitirem os fundos e interêses consignados pela lei para este melhoramento.

Na alfandega de Lisboa, durante o ano findo, foi arrecadada a quantia de 30.103.245,55 réis, proveniente do imposto do 10% em kilogramma de algodão em massa ou caroço consumido pelas fabricas, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899, constitui uma das receitas destinadas à construção do caminho de ferro de Benguela.

No mez de dezembro findo o rendimento d’este imposto foi de 3.574.760 réis.

Paragem rapida dos comboios

Segundo vemos no Giornale del Genio Civile, o engenheiro inspector dos caminhos de ferro italianos, sr. Nicoli, estudou um apparelho de segurança especial, que, permitindo num dado momento a saída do vapor da caldeira, no mesmo sentido da marcha do comboio, por efeito do retrocesso produz uma considerável força para a detenção do trem.

Os efeitos deste invento demonstram-se com o facto da quantidade de água contida nas locomotivas, com a pressão de 7 a 12 atmosferas e ainda até 15, ser de 3 a 6 metros cúbicos, devendo a energia armazenada nela por efeito do calor ser necessariamente muito grande.

Supondo, pois, que se adaptam um ou mais injectores dirigidos para desem na parte inferior da caldeira, a comunicação d’esta com aquelas está ordinariamente fechada, mas abre-se instantaneamente logo que o machinista o julgue necessário, verificando-se a saída da água fervente com a velocidade que corresponde à dilatação do fluido da pressão inicial à atmosferica, ou seja com uma velocidade grandíssima, transformando-se uma grande parte d’ela em vapor.

A enorme força de reacção que deste modo se desenvolve em sentido contrario à marcha do comboio faz com que este pâre num curttissimo lapso de tempo.

A manobra d’este injector realiza-se por meio de um simples apparelho formado por uma valvula ligada pelo seu eixo a um embole de maior diâmetro que aquella, bastando que o machinista se sirva de uma chave para que o vapor, exercendo pressão na parte inferior do embole, faça com que se levante a valvula.

Canal interoceánico

Segundo a mensagem do presidente da republica dos Estados Unidos da America, Roosevelt, e o relatorio da comissão in umbida de estudar e comparar os traçados propostos, é preferivel o traçado de Nicaragua; calcula-se o custo da construção em 189.84.062 dolars.

O custo pelo Panamá seria de 141.233.358 dolars, mas havia a addiconar 100.041 para obter a concessão. Os trabalhos já executados são avaliados em 40 milhão de dolars.

O projecto de Nicaragua exige a construção de elicônas, mas tem uma provisão de agua inexgotavel no lago.

Podem creacer-se portos artificiais nas extremidades do canal com facilidade. No de Panama ha portos, mas eram necessarios despesas consideráveis do lado do Atlanticco.

O canal de Nicaragua leva 8 annos a executar; o de Panamá levava 10 annos ainda.

O total do traçado pelo Nicaragua é de 183 milhas, o do Panamá 40.

As despesas de conservação seriam no de Panamá inferiores às do Nicaragua em 1.350.000 dolars.

O tempo gastado neste canal a navegação de navios com grande calado seria de 36 horas, e quanto que no de Panamá seria apenas de 12 horas.

Apesar d’isso o caminho pela Nicaragua é em geral preferivel ao commercio, a não ser para os navios que venham da costa occidental da America do Sul, é tambem melhor para os navios á vela por causa dos ventos dominantes; está em condições hygienicas preferiveis.
Ponderados todos os prós e contras, a comissão optou pelo traçado do gaúcho. 

A comissão do Senado adotou o projecto Mogan. Terá de se obter da república de Nicaragua e da Costa Rica a concessão do direito de construir este canal.

A república de Nicaragua cedeu já aos Estados Unidos 100,000 jardas quadradas de terreno na ilha de Omolapo no lago de Nicaragua para o estabelecimento dum sanatório destinado aos operários que trabalham na construção do canal.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães
Balanço de 31 de dezembro de 1901

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ativo</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Capital</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Acções</td>
<td>300,000</td>
<td>50,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Obrigações</td>
<td>57,000</td>
<td>5,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Accionistas</td>
<td>115,000</td>
<td>50,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Interesses</td>
<td>2,000</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Dividendos</td>
<td>9,000</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Contas em liquidação</td>
<td>9,500</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Receitas</td>
<td>168,000</td>
<td>70,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Dividendos a pagar</td>
<td>9,000</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Juros a pagar</td>
<td>14,000</td>
<td>700</td>
</tr>
<tr>
<td>Retenções</td>
<td>11,500</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Fundo de reserva</td>
<td>8,000</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Lucros e perdas</td>
<td>2,940</td>
<td>500</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Passivo</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Porto, 13 de janeiro de 1902. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, António de Moura Soares Veloso.

BOLETIM DA PRÁFIA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1901.

A assembleia geral extraordinária do Banco de Portugal, que se reuniu em 3 do corrente mes, elegeu, a partir dos seus membros, uma comissão que apreciasse, não só as bases do projeto contratado entre o governo e o banco, como também decidisse quais as alterações a fazer na lei organica por que este último se regula. Todavia, surgiu um accionista a protestar contra a legitimidade da reunião, porque não fora observada a exigência que estipula o prazo de três meses para o registro das acções cujos proprietários devem constituir a assembleia.

Em embara de esta protesto, havid a comissão eleita iniciado os seus trabalhos, em que prosseguiu adequadamente, quando pelo tribunal do comércio, para quem o accionista protestante reclamava, foi intimado o conselho geral do banco a responder às alegações de ameçoamento. Apressou-se o conselho a apresentar a sua contestação, que o tribunal julgou procedente, indo, diz-se, apelar a parte contrária. Mas a comissão eleita e que esteve devidamente suspender os seus trabalhos, até a solução, pelos tribunais, da pendência suscitada.

Este é, muito pela rama, o actual estado da questão. Temos, pois, como se vê, novo compasso de espera, nada lucrando com isso, algum de nós a nós, os interesses dos accionistas, do governo e do país.

Sem querermos por forma alguma intrameter-nos em questões jurídicas, para que nos falta a competência profissional, mas valendo-nos simplesmente do razoecimento e de alguma prática que temos de assuntos financeiros e mercantis, não encontramos nos estatutos do banco alguma cláusula que possa invocar de a legitimidade da assembleia reunida em 3 do corrente. Observe-ramos, não há dúvida, os estatutos o prazo acima referido de 3 meses para o registro de acções, e por certo que esta reunião foi para todos os accionistas de cinco e mais contos de réis nominares, que tenham suas acções, ou averbações ou depósitos, no banco, com aquêles prazo de antecedência no dia da sessão. A faculdade do deposito não é periódica, é permanente em todas as sociedades que teem acções ao portador e nem de outra maneira nos parece que se poderia organizar uma lista de accionistas para o caso que nos ocorra, ou para outro direito, muito mais quando haja urgência de se convocar uma reunião.

Verdade é que, pela lei do banco, a assembleia geral extraordinária só pode reunir-se para alteração de estatutos, augmente de capital e liquidação do estabelecimento. — Mas diz-se exatamente a circunstância de que a aceitação do contrato, em projecto, com o estado, implicia, um mais de um ponto, alteração dos estatutos, como, por exemplo, quanto respeita à contra corrente, à partilha de lucros com o estado e à reserva de metal.

Porque o que hoje por aqui, aguardando a solução, que Deus guarde rápida, de estes controvérsias e respeitando as opiniões de todos, seja-nos lícito lamentar que se esteja perdendo um tempo precios, sem a certeza de um resultado prático e util...

Diz-se que o senhor ministro da fazenda contava apresentar, brevemente, no parlamento, a sua proposta de lei a que já aqui se referiu, substituindo a actual moeda de bronze por identicos tipos em nickel, recolhendo as actuais cuños de 50 e 100 réis d'este metal, e restaurando o antigo tostão de prata.

Não repulsamos agora sobre a necessidade, cada vez mais instante, de uma medida, agradável decerto a todos, pelas abundantes falsificações em estanho e cobre que por aqui circulam. Se a governo tivesse consciência, teria uma grande luancha para o governo o recolher toda a moeda de 50 e 100 réis falsa que por aqui enxame, tanta responsabilidade cabe ao estado em emitir esta ema com todos os requintes e predileções para ser, desde logo, falsificada como foi...

O povo é que não pode nem deve aguentar com essa alegria mais.

---

Passamos agora a resenhar do movimento bolsista na quaixena final.

Valores do Estado — Foram, esta vez, muito regularmente procurados, sobretudo as inscrições que se formam hoje a 30,15.

As obrigações de 4 % 1885, também vieram bastante pretendentes, fechando a 290,50 a 31 de dezembro a 1888, 4,14 % conservaram as suas cotas de 57,50 € 60,50 € e 58,50 € assentamento. As de 1888, 4 % foram as menos pretendidas. Ficam a 49,50 €.

Companhias e companhias — Também foram bastante procurados, o que lhes influíu nas cotas. Assim as do Banco de Portugal cotam-se hoje a 1,82 € 000, as do Banco Comercial a 1,82 € 000 e as do Lugar e Açores a 1,28 € 000 e as do Ultramarino a 1,28 € 000.

As da Companhia dos Tabacos atingiram a 138,50 € 000, e as do Phosphoros tiveram procura que as fez subir a 45,50 €.

Empresas africanas — Muita procura e animação. As obrigações Atraves África cotam-se a 83,50 € 000. As acções das Companhias de Mosambique e da Zambeia vão recuperando o perdo: as primeiras ficam a 11,50 € e as segundas a 8,50 €.

Em hmo, o ano pronunciou-se com bons auspícios e o que os prós e conjuntos a que posterior operações possam em vulto e valor justificar esta estrada.

L. R.

Cambios, descontos e agios

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Dirâmbulo</th>
<th>Papel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Londres 90 d/v...</td>
<td>40 4/10</td>
<td>40 4/10</td>
</tr>
<tr>
<td>Paris 90 d/v...</td>
<td>39 4/10</td>
<td>39 4/10</td>
</tr>
<tr>
<td>Paris cheque...</td>
<td>718</td>
<td>720</td>
</tr>
<tr>
<td>Berlim 90 d/v...</td>
<td>292</td>
<td>294</td>
</tr>
<tr>
<td>Berlim cheque...</td>
<td>292</td>
<td>294</td>
</tr>
<tr>
<td>Francfort 90 d/v...</td>
<td>292</td>
<td>294</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid cheque...</td>
<td>672</td>
<td>690</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid...</td>
<td>1 1/2</td>
<td>1 1/2</td>
</tr>
</tbody>
</table>
LINHAS PORTUGUEZAS

Estação do Roelo. — Vão ser postos nesta estação novos relogios de grandes dimensões, tanto para o lado da gare como nos estibolados superior e inferior. O da gare terá três mostradores de 1º, 20; os dos estibolados são angulares, de mostradores de igual diâmetro.

São todos da casa Garnier, de Paris. Povo Barreto a Silves. — Pelo conselho de administração dos caminhos de ferro foi superiormente pedido a nomeação da comissão técnica que o sr. Ministro das Obras Publicas tem de mandar examinar o lance do caminho de ferro de Povo Barreto a Silves.

Ramo de Aviz. — Promovida pelo sr. Alfredo Barreto Guerra Papes, realizou-se em Aviz uma importante reunião de comerciantes, industriais e proprietários, em que se tratou de estudar os meios mais rápidos e eficazes para se conseguir a construção de uma linha de caminho de ferro ligando as do Sul e Sueste, de modo a servir as povoações d’aquelle conceito. Foi nomeada uma comissão composta dos srs. Pedro d’Almeida d’Eça, Augusto Feliciano de Mesquita, Manuel Lopes Varella, Antonio Pires Junior, conego Freire de Andrade, Joaquim Augusto Risques, Jeronymo Lopes Coelho, Joaquim Diogo Papes, Joaquim Lobato Junior, Jose Francisco da Costa e Alfredo da Guerra Papes, para dar seguimento às idéias apresentadas naquela reunião.


Pamplhiosa a Porto. — Vae ser substituída a linha actual por carris de 40 kilogrammas por metro corrente neste percurso, completando-se assim toda a linha Lisboa-Porto com carris d’este peso.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Espanha

Foi apresentado ao Ministerio da Agricultura um projecto de caminho de ferro que, partindo de Medina del Campo, vai ligar-se em Benavente com o de Plasencia a Astorga.

No plano geral de caminhos de ferro secretários vae ser incluída uma linha que, partindo de Utillarás, e atravessando Alcorisa, Calanda e Alcaniz, termine em Caspe.

Parece certo que na proxima primavera começam as obras dos caminhos de ferro de Gijón-Carreño-Musel.

O Marques de Santa Anna está negociando com o ayuntamiento de Yecla o prolongamento do caminho de ferro de Yecla a Alcoy até Jumilla.

A companhia dos caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora, e de Orense a Vigo projecta utilizar uma queda de água em Pears para a producção de energia eléctrica com destino aos seus comboios.

A força utilizable seria de 60,000 cavalos.

A companhia foi constituída em Lóndres uma sociedade anónima ferroviaria Vasco-Castillana, com um capital de 500 milões de pesetas, que se propõe construir uma rede de caminhos de ferro entre Burgos, Logroño, Vitoria, Bilbao, Santander e La Rocha, a fim de explorar o carvo e o ferro que abundam naquella região.

França

Os caminhos de ferro do Estado francês e a companhia de navegação a vapor do Pacífico organizaram um serviço directo entre Paris e Valparaiso com escalas intermediarias pelo porto de La Pallice-Rochelle.

Todas as quinzenas, um comboio directo especial, fazendo o trajecto em nove horas e levando carruagens de todas as classes, percorre o trajecto entre Paris-Montparnasse e La Pallice-Rochelle em correspondência com os vapores.

A partir de Paris-Montparnasse é às 10 horas e 40 minutos do meio dia para chegar a La Pallice-Rochelle às 7 horas e 32 minutos da manhã seguinte. São postos, por pedido, á disposição dos passageiros toilets-camas para o trajecto entre Paris e La Pallice-Rochelle.

Quando teremos nós também ligado o serviço transatlantico com o internacional, e mesmo o do norte do paiz, por via ferrea.

Ha tanto que se trabalha nisso e até agora ainda náo se conseguiu a solução do problema.

Italia

A sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterraneo substituiu nas suas linhas ferreias de Milão a Gallarate, Porto Celesso, Lavera e Arona, um percurso de 130 kilométrios, a tração a vapor pela electrica.

A companhia Thomson-Houston do Mediterraneo fez todos os estudos de combinação com a companhia do caminho de ferro e fornecio o material necessário para a transformação. A companhia exploradora foi obrigada a recorrer a este processo, em virtude da intensidade do tráfego e também pela proximidade de ques que d’agua permitindo estabelecer fontes hydro-eletricas produzindo a energia necessaria, em substituição da hulha.

O primeiro troço d’a esta via, o de Milão, Gallarate, Porto Celesso, foi inaugurado ha pouco e os outros dois sec.-o-lhão no proximo anno.

A linha é servida por comboios compostos de dois carros sómente, dos quais um é automotor. Cada carro pode transportar 193 passageiros, a velocidade de 35 kilométrios por hora.

O celebre author dramatico Antonio Traversi faz propaganda em Milão, para a realização nesta cidade de uma exposição internacional em 1904.

Milão, dia, é chamada a cidade dos estabelecimentos; deixe-se mostrar que é também uma cidade de arte.

Além d’isso, uma exposição em Milão, para celebrar a inauguração do tunnel do Simplício, era tanto uma necessidade, como uma dvida à cidade.

Por um convenio entre o governo italiano e a companhia dos caminhos de ferro do Mediterraneo foi esta encarregada da construção das linhas de acesso ao tunnel do Simplício pela somma de 45.750.000 liras.

As linhas a construir são duas: uma de Arona por Firerio a Donatoosola com 56 km.; outra de Sonthia e Borgotrameno a Arona com 65 km. Ambas são de via dupla e devem estar terminadas em 1904.

Russia

O caminho de ferro Oenolzov construido ha 51 annos é uma linha muito importante da rede russa. Mede 690 verstes. É de dupla via.

Custou 64.664.751 rublos e foi avaluada em 80.068.342 quando em 1888 passou para a Grande sociedade dos caminhos de ferro russos.

Em 1894, quando o estado operou o resgate, o seu valor subiu a 217.000 rublos por verst.

Tinha em 1875, 162 locomotoras; em 1900, 522. Transportava 786.000 passageiros e 18.320.000 puds de mercadorias; em 1900 estes números subiram a 4.425.000 passageiros e 577.086.000 puds de mercadorias.

O producto liquido passou de 1.651.000 rublos a 16.190.000 em 1898.

Estados Unidos da America

A linha ferrea aerea de Nova York, pertencente desde 1894 á companhia of Manhattan Railway, media em 30 de junho 58.145 m. sendo nas arterias principaes 50 km.

O material de tracção era o seguinte: 354 locomotoras, 1.122 carruagens de passageiros e 29 de servico.

O percurso do comboio foi de 16.141.493 km. no anno que findou em 30 de junho.

Transportou em 188.360.849 passageiros, ou mais 395.995 do que no anno anterior.

O producto do tráfico elevou-se a 47.724.418 francos; a despesa subiu a 31.629.960 fr.

Seguido uma estatistica do Financial Chronicle of Nova York, em 127 linhas de caminhos de ferro americanos arrendados-se nos
NOTAS VARIAS

Canal de Suez—No 1.º semestre de 1901 percorreram este canal marítimo 1.800 navios que deram de receita 40.650.000 francos.

Em igual período do ano de 1900 os navios tinham sido 1.674 e as receitas 43.050.000 francos.

Assenta-se a marcha ascendente do rendimento.

Grande progresso elétrico.—De maravilha em maravilha.

Todas as revisitas se ocupam das experiências de H. de Ariel Orling realizadas em Huncleghamshire, sobre a transmissão da energia elétrica sem condutores.

Não bastava já a telegrafia sem fios, agora pretende-se dirigir e fazer evolucionar um torpeado, sem comunicações.

Carvões americanos—Com o desenvolvimento da navegação e a persistência dos americanos que querem vender na Europa os seus carvões muito se vae conseguinte.

Os caminhos de ferro do Estado francez teem carvão a 25 francos a tonelada posto em La Pallice e os caminhos de ferro de Ouest a 23,75 em Saint Nazaire, mais baratos portanto em 2 ou 3 fr. do que o carvão de Cardiff.

Os vagons-leitos.—Está-se tratando da reorganização da estes companhias em novos bases financeiras e administrativas. As reservas existentes e os lucros correntes destinam-se a amortização imediata. O capital reduz-se de 50 a 35 milhões, isto é, haverá uma redução de 150 fr. por acção.

Procede-se a consolidação da dívida fluctuante, emitindo 60.000 acções privilegiadas a 150 fr. tendo direito ao dividendo das acções ordinárias e mais a um juro acumulado de 5 p. c.

Estatística Internacional.—Instituiu-se em Budapest por iniciativa de von Wendrich uma comissão para promover o estabelecimento de um Instituto internacional de estatística ferro-maria.

Este composto de Ives Guyot, presidente, Wendrich, Arturo Hadles (Estados Unidos), Blenk, director da estatística na Prússia, Moron Neymark (França), Perrozzi (Itália), de Warga (Hungria), Craigie (Inglaterra).

Premios por bons serviços.—O conselho de administração da rede do Oeste de França resolveu que as gratificações do fim de ano, que estavam em costume e só incidiam em um número limitado de empregados com ordenado inferior a 1.800 francos, fessem substituídos por premios de bons serviços de 15 dias de ordenado a que terão direito todos os agentes dos serviços activos—exploração, via e tracção—pagos ao mez e que satisfazam as seguintes condições:

1.º Estarem ha 5 annos, pelo menos, nella classe;
2.º Não receberem premios por outro motivo.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração (Continuação)

Fechando o parenthesis, congratulamo-nos pelo augumento havid no movimento de todos os generos transportados, com exceção d'aqueles dois que engrandem do male já apontados, e felicemente curável, pois a esse augumento se deve o ser apenas de réis 17:06:01.2410 a diminuição da receita, com relação ao anno anterior. Representa aquella somma apenas um prejuizo de cerca de 600, que é quasi imprecivel, dadas as circunstancias especiales de Angola.
Ainda como elemento de prova do que avançamos, dir-vos ho-mos que a arroba de café se vendia em Luanda, isto é, com a des-pe para o transporte de caminhos de ferro já accionada, a 2500 réis. A nossa fé no augimento do tráfego continua insuspeitável e oub, repeti-l-o, far-se-ha notar desde que esta construída a ponte e calculados pelo indígena os caminhos que conduzem ao termínos e às estações intermediárias.

E não somos nós os únicos a vé-lo; vé-e-o, como nós, os que vivem do comércio e começam a mudar os seus estabelecimen-

tos de ló, para ir a Luanda a que os caminhos de ferro, pois que a nossa via de água não contenda com a d'esta.

Ha para ambos e para mais, com a diferença de que a nossa se impoe, por ser a única barreira a opor à concorrência, ou antes à invasão do Congo Belga. Para o Congo a a Bencuella, a nossa corre entre aquela e esta e em uma distância de 5 graus do Congo e 5 de a Bencuella. Sabem-

mos que não tem esta por fim contrariar a expansão da linha do Congo Belga; mas sabemos e sabemos todos, que essa expansão é hoje o perigo imediato para o comércio da nossa colónia; por isso, nos parece mais urgente o prolongamento da nossa do que a construção de Bencuella.

Quer isto dizer que recomendamos a construção do caminhos de ferro de Bencuella? Por forma alguma! Deixo-lhe a ardente-

mente, como e de todas quantas possam pôr em comunicação a nossa fronteira-mar com os diversos pontos das nossas fronteiras.

Portugal, com a relação às suas colónias banhadas pelo mar e temos vizinhos no litoral de espécies poderosas, está na situa-

ção do proprietário cujos bens, com um feliz acaso, tem o lí-

mite em toda a extensão de uma das suas faces uma ampla es-

tração de terra, o que só teria direito a descoberta, bem como de vinhos que por todas as outras caras lhes confinam: ou dá se vendo a esses vizinhos ou não há regras que lhe defendam os

bem, com a diferença que, entre particulares, ainda é força se pode opor o direito desde que despesas judiciais e os cuidados annullam todo o beneficio resultante dos bens, ao passo que entre

nações o direito é letra morta e so vale a força.

Venha, pois, quantas caminhos de ferro possam pôr as nos-

sas frenteiras-mar que do mar e por esses caminhos de ferro possam todos esses vizinhos, pagando-nos o tributo de passagem, representado pela tecnologia paga às nossas linhas, e afirmar-se que é indicitivelmente nosso cada diá-

metro, por cujo percurso nos tenham pago a tarifa estabelecida.

No dia em que cada um dos termos d'esses nossas cami-

nhos de ferro passasse todos os nossos vizinhos, pagando-nos o tributo de passagem, representado pela tecnologia paga às nossas linhas, e afirmar-se que é indicitivelmente nosso cada diá-

metro, por cujo percurso nos tenham pago a tarifa estabelecida.

No dia em que cada um dos termos d'esses nossas cami-

nhos de ferro passasse todos os nossos vizinhos, pagando-nos o tributo de passagem, representado pela tecnologia paga às nossas linhas, e afirmar-se que é indicitivelmente nosso cada diá-

metro, por cujo percurso nos tenham pago a tarifa estabelecida.

O cronista, em que o caminho de ferro de Benguela, todos os que as forças do thesouro permitirem, mas sejamos práticos: sem dei-

zar de começar esses, não deixemos ficar em meio o que só pede

ca que o deixem transpor o Luanda, para ir disputar ao Congo Bel-

ga o comércio, que este lhe está arrebatando.

(Continua.)

ARREMTAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado
Direção do Sul e Sueste
Fornecimento de chapas de ferro

Pelo presente anunéio se faz publico que no dia 18 de janeiro de 1902, pela 1 hora da tarde, para a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se há de proceder a concorrência publico para adjudicação à mesma direcção do fornecimento de 5600 cha-

pas de ferro enolado e zincoad.

Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar que effectiveness na thesouraria de qualquer das direcções dos cami-

nhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de rei-

s 50000.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria de direcção em que foi feito o depo-

sito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por in-

termédio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programa do concursos e caderno de encargos estão paten-

tes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou no da Minho e Douro (Porto), onde podem ser exami-

nados, nos dias úteis, desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde. Lisboa, 27 de dezembro de 1901.

Fornecimento de peças de ferro

Pelo presente anunéio se faz publico que no dia 20 de janeiro proximo, pelas 11 horas da manhã, perante a direcção dos cami-

nhos de ferro do Sul e Sueste, se há de proceder a concorrência publico para a adjudicação de 50000 kilos de peças de ferro fundido.

Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar que effectiveness na thesouraria de qualquer das direcções dos cami-

nhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 552500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importância total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria de direcção em que foi feito o depo-

sito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por in-

termédio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programa do concursos e caderno de encargos estão paten-

tes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou no da Minho e Douro (Porto), onde podem ser exami-

nados, nos dias úteis, desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde. Lisboa, 31 de dezembro de 1902.

Fornecimento de massarquinhin

Pelo presente anunéio se faz publico que no dia 21 do corren-

te mes, pela uma hora da tarde, para a direcção dos Cami-

nhos de Ferro do Sul e Sueste, se há de proceder a concorrência publico para adjudicação à mesma direcção do fornecimento de 10000 kilogrammas de massarquinhin.

Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar que effectiveness na thesouraria de qualquer das direcções dos cami-

nhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de rei-

s 1000000.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importância total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria de direcção em que foi feito o depo-

sito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por in-

termédio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programa do concursos e caderno de encargos estão paten-

tes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou no da Minho e Douro (Porto), onde podem ser exami-

nados, nos dias úteis, desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde. Lisboa, 3 de janeiro de 1902.

Fornecimento de escasspas de ferro

Pelo presente anunéio se faz publico que no dia 23 do corren-

te mes, pela uma hora da tarde, para a direcção dos Cami-

nhos de Ferro do Sul e Sueste, se há de proceder a concorrência publico para adjudicação à mesma direcção do fornecimento de 1000000 escaletes de ferro galvanizado.

Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar que effectiveness na thesouraria de qualquer das direcções dos cami-

nhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 552500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importância total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria de direcção em que foi feito o depo-

sito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por in-

termédio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programa do concursos e caderno de encargos estão paten-

tes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou no da Minho e Douro (Porto), onde podem ser exami-

nados, nos dias úteis, desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde. Lisboa, 4 de janeiro de 1902.

Fornecimento de ferros diversos

Pelo presente anunéio se faz publico que no dia 31 do corren-

te mes, pela uma hora da tarde, para a direcção dos Cami-

nhos de Ferro do Sul e Sueste, se há de proceder a concorrência publico para adjudicação à mesma direcção do fornecimento de ferros em 1, cantoneira, barras, chapas e varetas.
Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar que efetuou na tesouraria de qualquer das direções dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 25.000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para fazer o de 5 por cento da importância total da adjudicação. Este reforço deverá ser feito na tesouraria da direção em que foi feito o depósito provisório, e ficará à ordem do diretor do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programa do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, n.º 22, ao lado do Minho e Douro), onde podem ser examinados, nos dias úteis, desde as onze horas da manhã até às quatro da tarde.

Lisboa, 9 de janeiro de 1902.

Fornecimento de molas

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 24 do corrente mês, de uma hora da tarde, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se há de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 250 molas esparas para vagões.

Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar que efetuou no dia o depósito provisório das tesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o depósito provisório da quantia de 25.000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento for feita, reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para fazer o de 5 por cento da importância total da adjudicação. Este reforço reajustará-se na tesouraria da direção em que foi feito o depósito provisório, e ficará à ordem do diretor do Sul e Sueste, por intermédio da qual será depois transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programa do concurso e caderno de encargos estarão patentes na secretaria da direção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, n.º 22, ao lado do Minho e Douro), onde podem ser examinados, nos dias úteis, desde as onze horas da manhã até às quatro da tarde.

Lisboa, 11 de janeiro de 1902.

Fornecimento e montagem de tabuleiro

Faz-se publico que, pelas doze horas da manhã do dia 3 de fevereiro próximo, na direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Largo de S. Roque, n.º 22, está a andar, perante a respetiva direcção, o concurso para a arrematação do fornecimento e montagem de um tabuleiro de ferro para um vão de 10 metros, e vila de 1,75 de largura entre eixos dos carris, a um custo de 1.500.000 do prolongamento do caminho de ferro que foi de Mouri.

O programa e condições para esta empreitada, estão patentes na referida diretoria, das dez horas da manhã às quatro da tarde.

O depósito provisório para ser admissível a licitar é de réis 45.000,00, o qual será posteriormente elevado, pelo adjudicatário, ao definitivo de 5 por cento do valor por que for adjudicado a empreitada.

Estes depósitos serão feitos na tesouraria da direção à ordem do respetivo director.

A base da licitação é de 1.700.000 réis.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao diretor das mencionados caminhos de ferro, acompanhadas do recibo do depósito provisório e mais documentos exigidos no programa, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

Lisboa, 12 de janeiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Lavagem e engomagem de roupas de carregagens e dormitórios do pessoal, durante o período de 10 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902.

No dia 30 de janeiro de 1902, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) pretendia a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas propostas para a lavagem e engomagem de roupas de carregagens e dormitórios de pessoal do Serviço de Material e Tracção durante o período de 10 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902.

As propostas serão encaminhadas à Direção Geral da Companhia na estação da Apolonia, com a indicação no sobrescrito, «Proposta para lavagem e engomagem», e redigidas seguindo a forma seguinte:

«Eu abaixo assinado, residente em ..., ofereço-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a lavar e engomar a roupa das carregagens e dormitórios do serviço de Material e Tracção, pelos preços indicados na relação junta a esta proposta, na conformidade das condições patentes, durante o prazo deste concurso, das quais tomo pleno conhecimento.»

Data e assinatura (por extenso e bem visível).

Lisboa, 1 de janeiro de 1902.

Fornecimento de brochas e pinheis

No dia 20 do corrente pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas propostas recebidas para o fornecimento de brochas e pinheis.

As condições patentes em Lisboa, na reparação dos dormitórios das caminhadas (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

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

Lisboa, 5 de janeiro de 1902.
AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos lectores de que só estão as UNICAS casas que lhes recomendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço.

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d’autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.


BARCELONA Grand Hotel Ambassadeurs — Edifício construído especificamente para o único hotel português que há na capital, próximo das estações. Trem nas proximidades da estação. — Proprietário, António Sousa Gallinha.

BAYONNA Hotel du Panier Fleuri — O mais antigo da cidade com todos os confortos modernos. Restaurante a toda a hora. — Proprietário, António Sousa Gallinha.

BERLIM Hotel Central — De 1ª ordem. Grande palácio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse, 500 quartos desde 8 até 25 marcs.

BOLONHA Grand Hotel d’Italie — Casa de 1ª ordem, a mais central; quartos desde 250 francs; restaurante, comida por preços fixos em mesas separadas. Ascensor, luz elétrica, banhos. — Proprietário, Guido Ragnoli.


CINTRA Hotel Real — Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, e partilha, tudo a preço reduzido. — Proprietário, H. Schröeder.


ESTORIL Hotel de París — Casa de 1ª ordem. — Serviço e merenda. — Sala de reunião. Bons quartos com aconchego, etc. — Proprietário, Vicente C. de Ramos.


FIUME Grand Hotel d’Europe — O mais moderno da cidade; quartos confortáveis, serviço e merenda. — Proprietário, Vicente C. de Ramos.

GENEBRA Hotel Brilfal na rua do Mont Blanc, 10, próximo da estação do telegrafia, correio e caixa. — Proprietário, Florent Rossbacher.

GRANADA Grand Hotel de Toural — 15, Campo do Toural, 18 — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de excelentes commodidades e aceno, tratamento recomendável. — Proprietário, Domingo José Pires.

HAMBURGO Grand Hotel Kranzpreis — Casa de aconchego com o melhor da cidade. De 1ª ordem. Ascensor, luz elétrica, telefones, todo o luxo por preços moderados.

HAMBURGO Augusto Blumenthal — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes companhias de navios. — Proprietário, Fritz Kranzpreis.

HANNOVER Grand Hotel Bristol — De 1ª ordem. Em frente da gare e do corredor. Primoroso restaurante, jardim de inverno, luz elétrica, ascensor.

INSBRUCK Tirol — Hotel zur Goldenen Sonne — In frente da gare. Jardim, restaurante e terraza. — Proprietário, Carl Kranzpreis.

LEIPZIG Elmen’s Hotel Royal — Augustusplatz, próximo ao corredor de 1ª ordem. Ascensor, luz elétrica, grande restaurante. — Proprietário, Ernest Elmen.

LEIXÍA Antonio C. de Azevedo Batista — Agente de transportes por caminhos de ferro, comissões, etc.

LISBOA Hotel Brasileiro — Salões — Vue splendide sur le rivage — Serviço de 1ª ordem. — Proprietário, Victor S. Sassetti.

LISBOA Hotel Durand — Rue das Flores, 21 — Casa de 1ª ordem. — Proximidade de teatro e centro da cidade — Gabinete de literatura.

LISBOA Restaurant Tavare — Cozinha de primeira ordem, almoços a la carte; pintores de mesa redonda ou a la carte, lavanderia e todas as bebedas de melhor qualidade. Prop. Vicente Caldeira e Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. — Número telefónico, 530.

LISBOA R. Rodolfo Reck — Comissões; — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Dourados, 21.

LISBOA C. Sámano & Amaral — Comissões, transportes, etc. — Vende anúncios na frente da estação. — Prop. Vicente Caldeira e Filho.

LUZÓRIS Grand Hotel Royal — De 1ª ordem e um único em face e a um minuto da Gruta e da Bela, gozando-se o panorama incomparável de um pouco mais. — Proprietário, H. Schröeder.


MAFRA Hotel Mafra — No largo, em frente do convento. — Bons quartos, com aconchego. — Proprietário, H. Schröeder.

MAFRA Hotel Mafra — No largo, em frente do convento. — Bons quartos, com aconchego. — Proprietário, H. Schröeder.


MÖNCHEN Grand Hotel Leinfeider — Serviço de 1ª ordem, ascensor, luz elétrica. — Proprietário, H. Schröeder.

NAZARETH Grande Hotel Club — As melhores commodidades e economia — Preços em agosto e outubro, de 15000 a 150000 réis. — Proprietário, H. Schröeder.


GUIMARÃES Grande Hotel de Toural — 15, Campo do Toural, 18 — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de excelentes commodidades e aceno, tratamento recomendável. — Proprietário, Domingo José Pires.


TRIESTE  Hotel de la Ville. — Casa de 1.º ordem, no cais do Adriático. Todo o conforto; belas habitações com esplêndida vista. — Proprietário, Jean Caramelli.

VALENCIA D'ALCANTARA  Justo M. Estellex — Agente internacional de aduana e transportes.


**COMPAHIA REIN**

---

**MINHO E DOURO**

<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>Assunção</strong></th>
<th><strong>Lisboa</strong></th>
<th><strong>Seavilhas</strong></th>
<th><strong>Vila Nova de Gaia</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>7:20</td>
<td>8:41</td>
<td>9:29</td>
<td>10:49</td>
</tr>
<tr>
<td>10:49</td>
<td>12:20</td>
<td>13:20</td>
<td>14:49</td>
</tr>
<tr>
<td>14:49</td>
<td>15:29</td>
<td>17:49</td>
<td>19:29</td>
</tr>
<tr>
<td>19:29</td>
<td>20:49</td>
<td>22:29</td>
<td>02:29</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

**SUL E SUL**

<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>Lisboa</strong></th>
<th><strong>Sede de Lisboa</strong></th>
<th><strong>Vila Franca de Xira</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>7:05</td>
<td>10:45</td>
<td>13:15</td>
</tr>
<tr>
<td>13:15</td>
<td>15:15</td>
<td>17:15</td>
</tr>
<tr>
<td>17:15</td>
<td>19:15</td>
<td>21:15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

**VENEZIA**

| **Gran Hotel Victoria.** — Palacio Moro no centro da cidade. Proximo da praça de S. Marco. Excelentes serviços e comodidades. Almoxarifado, 10. 10. 11:00. — Proprietário, J. R. C. Sequeira.

---

**ZURICH**

| **Hotel Zürcherhof.** — Em fronte do lago, no Cosmopole, próximo da Tonhalle do Grande Teatro e do cais dos vapores. Banhos, ascensor, luz elétrica. — Proprietário, Adolf Erpf.

---

**HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de janeiro de 1902**
Em 20 de Janeiro sahirá o paquete Thames para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.

Os vapores teem magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passages trata-se com os

AGENTES
Em Lisboa: — James Rawes & C. — R. dos Capellistas, 31, 1.º
No Porto: — Tall, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

S. AHIRÁ no dia 01 de Fevereiro às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo António. Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental (pelo canal de Suez), vapor por allemão Konig.
Sahirá a 24 de janeiro. Agentes, E. George Suck, Rua da Prata, 8, 2.º

Africa Oriental (pelo Cabo da Boa Esperança), vapor allemão Kronprinz.
Sahirá a 2 de Fevereiro. Agentes, E. George Suck, Rua da Prata, 8, 2.º

Bahia, Wittenberg.
Sahirá a 21 de Janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Tião, 100, 2.º

Barcelona, Ate e Marseille, vapor frances Saint Jacques.
Sahirá a 17 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C., Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Barcelona, Ate e Marseille, vapor frances Saint Barthélemy.
Sahirá a 22 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C., Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Lordeus, vapor frances La Plata.
Sahirá a 29 de Janeiro. Agentes, Pereseria Maritima, Sociedade Torradas, Rua do Ouro, 52.

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances Atlantique.
Sahirá a 27 de Janeiro. Agentes, Messageries Maritimes, Sociedade Torradas, Rua do Ouro, 52.

Havre e Liverpool, vapor Inglez Jerome.
Sahirá a 29 de Janeiro. Agentes, Garland Ladley & C., Rua do Alcântara, 10, 1.º

Inglaterra (Southampton), vapor Inglez Dorned. Sahirá a 28 de Janeiro.
Agentes, James Rawes & C., Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Inglaterra (Southampton), vapor Inglez Clyde. Sahirá a 5 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C., Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Lauro Maresques e Beira, vapor Inglez Santa Fe.
Sahirá a 31 de Janeiro. Agentes, Augusto Freire & P., do Municipio, 19, 1.º

Madeira, St.ª Maria, S. Miguel, Terceira das Vellas, César do Pico e Póvoa, vapor portugues Funchal. Sahirá a 20 de Janeiro. Agentes, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º

Porá e Manaus (via Madeira), vapor Inglez Obidense. Sahirá a 19 de Janeiro. Agentes, Garland Ladley & C., Rua do Alcântara, 10, 1.º

Pará e Manaus, vapor allemão Pantaonia. Sahirá a 27 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C., Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Pará e Manaus, vapor Inglez Colombo. Sahirá a 2 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C., Praça dos Reménaraz, 4, 1.º

Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão Guabatinga. Sahirá a 22 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C., Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor Inglez Concordia. Sahirá a 18 de Janeiro. Agentes, Augusto Freire, P., do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco e Parahybas do Norte (Gabeiro), vapor Inglez Electrician. Sahirá a 16 de Janeiro. Agentes, Garland Ladley & C., Rua do Alcântara, 10, 1.º

Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor Inglez Halle. Sahirá a 24 de Fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º

Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor Inglez Oceania. Sahirá a 20 de Janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C., Caes do Sodré, 64, 1.º


S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor Inglez Lake Megantic. Sahirá a 12 de Fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C., Caes do Sodré, 84, 1.º
M. Herrmann
TELEGRAPHIA E TELEPHONES
LUZ ELECTRICA
Por meio de máquinas, pilhas e acumuladores
TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTÂNCIA

M. Herrmann
6 e 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 e 8
LISBOA

A. Borsig, Berlim-Tegel

LOCOMOTIVAS
De todas as construções para vias normais e reduzidas
PRODUÇÃO ANUAL APROX. 200 LOCOMOTIVAS
Locomotivas-Tender para vias reduzidas, caminhos de ferro militares, empoleirões, fábricas e minas

O número das Locomotivas construídas até hoje passa de 4.900.

Representante para Portugal: Theodor Wege, LISBOA, Rua dos Sapateiros, 79, 1.º

Cie G.L.E. Des Conduites D'Eau
Sociedade Anónima—Liege—Bélgica
ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'ÁGUAS E GAZ
Produção anual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão 35.000.000 kilog.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO
Contadores d'água e gaz, aduas, torneiras, marcos fontanários, bocas d'incendio Material para fábricas de gaz. Trituradores de coko. Bombas para alcatrão

Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxelas 1880; Amsterdam, 1883; Antuérpia, 1883; Cracóvia, 1887; Barcelona, 1889; Berlim, 1889; Amsterdam, 1890; Antuérpia, 1894; Bucharest, 1894; Bruxelas, 1894, Grand Prix.

Filtros Mallié
Porcellana d'Amianto
Academia das Ciências—1893

Prix Montyon

Depois das descobertas microbiológicas de Pasteur, dos drs. Koch, Bouardel, Farand, Miguel, etc., sobre as quais se tem chamado a atenção do mundo inteiro, a necessidade da pureza absoluta das águas potáveis impõe-se com força irremissível. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os países, pelas comunidades médicas, que as águas de beber devem ser filtradas, porque as águas no aparecimento para e limpidas contêm sempre micróbios perigosos e parásitas e também materiais orgânicos, porais, doentes para a saúde.

Porém, portanto, a obrigação impõe-se de higiene, de que ninguém deve, beber água sem ser filtrada.

Unico depósito em Portugal dos Filtros Mallié
Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE—8, Rua Garrett, 12
LISBOA
EMPRESA DE ANUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO
LISBOA—Rua Nova da Trindade, 48, 1.

PUBLICIDADE PERMANENTE
NAS
ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL
COMPANHIA REAL—SUL E SUBTE—BEIRA ALTA—COMPANHIA NACIONAL
E EM HESPAHNA
Madrid—Cáceres—Portugal—Oeste de Hespaña—Salamanca as Fronteiras—Zafra a Huelva—Medina del Campo a Zamora—Orense a Vigo

PRIVILEGIO EXCLUSIVO POR CONTRATOS COM AS DIREÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

Os anuncios nas estações são vistos diariamente por 30.000 pessoas

Affixação de quadros-annuncios nos principais HOTEIS DA PROVINCIA
e em ASCENSORES DE LISBOA

AFFIXAÇÃO DE CARTAÇES AVULSO
EM TÓDAS AS CIDADES E VILAS DO PAIZ

TARIFA DE PUBLICIDADE
NOS CAMINHOS DE FERRO—Quadros de conta do anunciante

ANNUNCIOS DIVERSOS

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pás</th>
<th>25 decímetros quad.</th>
<th>50,000 rês</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>20 a 50</td>
<td>10,000 rês</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31 a 100</td>
<td>20,000 rês</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>101 a 200</td>
<td>25,000 rês</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>201 a 300</td>
<td>30,000 rês</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>301 a 400</td>
<td>40,000 rês</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Por ano e por anuncião

Grandes quadros de 36 metros quadrados e mais, na estação de Lisboa Rocio, ajusto especial sobre a base de 2º000 rês o metro quadrado, por anno.

Nas affixações de mais de 100 anuncios faz-se redução de preço

CARTAÇES EM QUADROS DA EMPRESA
De publicações literárias, reclamos de espectáculos publicos, e semelhantes; sendo 50, pelo menos
1 ou 2 folhas de dimensão ordinaria de cartaz, 150 rês por mez
Cada folha a mais, 50 rês

CARTAÇES AVULSO NAS CIDADES E VILAS DO PAIZ

Simples affixação sem responsabilidade de conservação
Uma folha d'impressão formato vulgar (65 x 15 centímetros), 60 rês
Cada folha a mais, 40 rês

CONDIÇÕES GERAIS

1. O imposto de selho de é de conta da Empresa, excepto nos anuncios em Lisboa e Porto, nos de espectáculos e nos cartazes avulso.
2. O pagamento é sempre adeudado.
3. A Empresa encarrega-se de conta dos anunciantes, da impresão typographica e lythographica dos cartazes, ou da pintura de quadros, bem como da sua preparação, emmoldeamento, envernizamento, etc.
4. A Empresa não assume responsabilidade pelos casos de força maior que interrompam a publicidade dos anuncios.
Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835
CAPITAL 1.184.000$000 RÊIS

ESCRITÓRIOS | 13, Largo do Corpo Santo Praça do Comércio | LISBOA

EFFECTUÁ A SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS


H. PARRY & SON
OFFICINAS DE MÁQUINAS
CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAIS
34, Rua de Vinte e Quatro de Julho, 36
LISBOA

M. Gonsalves
CIRURGÃO-DENUNCIANTE
CONSULTORIO — R. NOVA DO ALMADA, 69
RESIDENCIA — LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º
LISBOA

La Union y El Fenix Español
COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS
Capital social rs. 2.400.000$000 efectivos
Seguros contra fogo, explosão de gas e raio, a preços reduzidos

50, 1.º — RUA DA PRATA — 50, 1.º

Equateur-Atlantique Union-Maritime
Companhias francesas de seguros contra os riscos dos transportes de qualquer natureza

DIRECTORES EM LISBOA
LIMA MAYER & F.

M. H. Lummeizheim & C.

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações. Empregadores de construções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcânico para plataformas e terracos, convindo especialmente para países quentes. Duração e resistência garantidas por contrato, durante 20 anos. Referências de primeira ordem. Orçamentos, planos e amostras gratis.

WONDELGEM-LEZ-GAND
BELGICA
CALDEIRA STEINMÜLLER

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

Priv. imp. s.l.—Adapta-se a todos os sistemas de caldeiras.

L. & C. Steinmüller, Gummersbach (Provincia renana).
A maior fábrica de caldeiras tubulares da Alemanha.—Fundada em 1874

KRAUSS & C. I.A., SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH — ALLEMANHA

Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potências, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

O sistema mais útil de locomotivas-tender para vías principais e secundárias, tremvias, construções de edifícios, minas e indústrias.

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operários

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