



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECCÕES

ASSIGNATURA — PORTUGAL: anno 25500; semestre 14400.

HESPAÑA: anno 17 pesetas. — UNIÃO POSTAL: anno 15 fr. — ÁFRICA e BRAZIL: 45000 réis. — AVULSO, 120 réis.

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48, I.º — LISBOA

Telephone, 27

End. tel.: CAMIFERRO

4.º do 15.º anno

16 de Fevereiro de 1902

Número 340

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

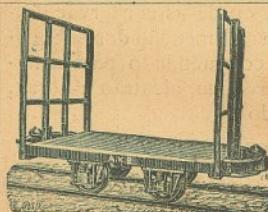
C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO — RUA AUGUSTA, 70, 2.º — Lisboa

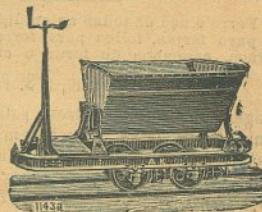
Metaes em bruto e em obra. — Vigamentos de ferro em T I U L e todos os mais para construção. — Chapa galvanizadas, lisas e onduladas. — Tubos e arame de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro. — Locomotivas, carruagens, wagons, tenders etc., etc.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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

Número telephonico 586



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



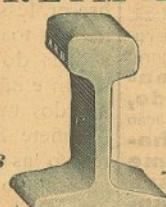
ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.ª

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA



Agentes para as Colônias

Roberto Pegado

Rua dos Capelistas, 77 a 81

LISBOA

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo

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

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

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E ESPANHA

PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

ou

Companhia Oldenburg-Portugueza

ou

Companhia Alemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

Frete directos entre Hamburgo, Badajoz, Cáceres,
Valencia d'Alcantara

e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernest George**, Succ.—RUA DA PRATA, 8, 2.^o

Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — SANTA CATALINA, 8

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, Praça de S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

⇒ RIBEIRA DO PAPEL ⇒

ESTAMPAIRIA MECÂNICA

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

Limpia pelo processo parisense 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.

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães e outros

J. B. FERNANDES & C.^A

SUCCESSIONS DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1860

19 — LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis,
carvão para forjas, folhas 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 esmalтada; garrafas,
garrafas e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento
das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento
das vinhas, batatas e tomateiros, **marca caveira**,
exclusiva dos anunciantes. **Calda instantânea**
«Eclair» de Vermorel, para o tratamento das vinhas;
deposito exclusivo dos anunciantes **Pulverizadores**
«Eclair», de Vermorel, para a calda bordeleza.
Pulverizadores para aplicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores «Excelsior»**, de Vermorel
para aplicar o sulfureto de carbono. **Flôr de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**,
Nitrato de Sódio, poderoso agente de fertilização
para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereais e vinhas. **Arame de bicos para vedações**. **Arame para enfardamento de palha**. **Pasta britânica «Amor»**, para limpar toda a qualidade de metais
garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem
de desinfetar as mãos, ou de as conservar desinfetadas. Fazemos especial menção dos sabonetes
de thymol, muito recomendado para a hygiene da boca, dos de creolina, alcatrão e borax,
sublimado corrosivo, e do

SABONETE SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTAGIO — Praça de S. Pedro, 61
LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAS

DO

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

PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

M. HERRMANN

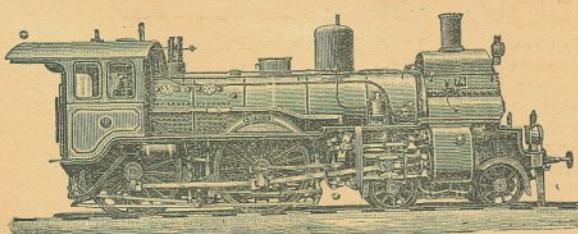
TELEGRAPHIA E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TARNSMISSAO DE FORÇA A DISTANCIA

A. BORSIG, BERLIM-TEGEL



Locomotiva para comboios rápidos, de 2 eixos motores conjugados e avant-train móvel com 4 rodas, com sobre aquecedor do vapor, para os caminhos de ferro do Estado da Prússia.

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

Fóra do concurso — A maior distinção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.º

Única premiada com os maiores premios nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Áqua arsenical lithiada (fórmula Martinaud).

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

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

Vinho de hemoglobina—composto orgânico azulado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e eficaz, não constipando o ventre, etc.

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

Director técnico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDONADO COM O

Diploma de Mérito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO — ROCIO 60 a 63 — LISBOA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 e 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 e 8
LISBOA

LOCOMOTIVAS

De todas as construções para vias normais e reduzidas

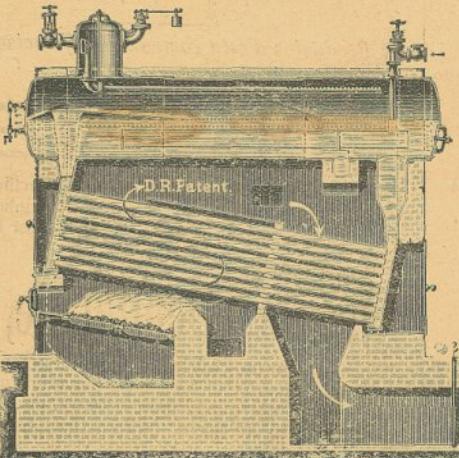
PRODUÇÃO ANUAL APROX. 200 LOCOMOTIVAS

Locomotivas-Tenders

para vias reduzidas, caminhos de ferro militares, empreiteiros, fábricas e minas

O numero das Locomotivas construídas até hoje passa de 4.900.

CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO



PRIVILEGIADAS

Construção experimentada
Execução a mais solida
Melhor aproveitamento do combustivel
Vapor secco

CALDEIRAS DE TODOS OS SYSTEMAS

Sobreaquecedores de vapor

collocados em todas as conductas, substituiveis e por isso a maior segurança no funcionamento.

FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & COMP.^A

BRUNNSCHWEIG - ALLEMANHA

Execução rapida de encommendas.

End. teleg. GASOMETER BRUNS.

CIE G^{LE} DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA - LIÈGE - BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, boccas d'incendio
Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão

Apparelhos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 1897 - Grand Prix - METALLURGIA

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

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO
ACADEMIA DAS SCIENCIAS - 1893

PRIX MONTYON

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

Há, portanto, a obrigação imposta p'a hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada**.

Único deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12
LISBOA

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. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

Proprietário-diretor-editor

REDATOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa de operações aduaneiras nas fronteiras, da Companhia Real,

COLLECÇÕES DO 14.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1901. Os srs. assinantes que as desejarem não tem mais que enviar-nos os números do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMÁRIO

Páginas

49	
51	
51	
52	
52	
53	
54	
55 a 57	
58	
58	
59	
59	
60	
61	
61	
62	
63	
64	

DISTRIBUIÇÃO DE FORÇA, por O. S.
ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL.....
TARIFAS DE TRANSPORTE
TRANSPORTES PARA FRANÇA.....
AVISOS DE CHEGADA.....
VOCABULÁRIO TÉCNICO.....
NOTAS DE VIAGEM — IX — Zurich — Uma partida original.....
TRAÇÃO ELÉCTRICA.....
PARTES FINANCEIRAS — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas boas'as portuguesa e estrangeira — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....
BANCO LUSITANO.....
O CAMINHO DE FERRO DE BAGDAD.....
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....
A REDE INGLEZA EM 1900.....
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — Beira, África — Benguela — Cascais — Lourenço Marques.....
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Itália — Alemanha — Criméa.....
AVISOS DE SERVIÇO
ARREMATACOES
AGENDA DO VIAJANTE.....
HORÁRIO DOS COMBOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1902
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....

DISTRIBUIÇÃO DE FORÇA

OMAGNÍFICO serviço de viação eléctrica estabelecido em Lisboa, serviço que se instalou desde logo perfeito, sem indecisões, sem tentativas, nem modificações, realizado em execução de um projecto completo, firmemente assente, e constituindo um benefício importantíssimo para a população da capital, trouxe-nos mais uma vez ao espírito a ideia de uma outra empresa, que poderia dar lucros consideráveis e seguramente importaria grandes vantagens às indústrias da cidade.

As maravilhas da ciência eléctrica, que tão notavelmente assinalaram as últimas dezenas de anos do século que findou; as surprehendentes aplicações práticas do potencial eléctrico, que de dia para dia se vão generalizando, deixando os gabinetes de física ou os laboratórios de ensaios, como campos demasiado restritos da sua ação, e entrando rapidamente pelas oficinas, invadindo todas as fábricas e submettendo num triunfo portentoso todas as indústrias das comunicações; essas soberbas conquistas do gênio humano, dominando a matéria bruta, aproveitando-lhe ou dirigindo-lhe os seus recursos, permitem hoje resolver problemas que acariciavam o sonho de alguns raros pensadores, realizando concepções que outrora só podiam capturar-se de sedutoras utopias.

O transporte de força a distância pela electricidade é actualmente um problema de solução prática, fácil e económica.

A viação eléctrica demonstra o; demonstram-o também tanta e tanta fábrica espalhada pela Europa, em que se aproveita a energia das quedas de água distantes, transformada em força eléctrica, conduzida docilmente por simples fios ou cabos metálicos, desde o dynamo colocado junto da corrente da torrente, rio, canal ou açude, até ao transformador da fábrica, a que se ligam os veios e transmissões, que vão animar as máquinas-ferramentas, operadores na grande orquestra do trabalho.

Na Itália e na Suíça, para não falar das monumentais instalações da grande América, os exemplos são numerosos e repetem-se todos os dias.

Já não é preciso que as oficinas vão dependurar-se nos alcantilados das serras ou apertar-se em estreitíssimos vales e caneiros, sem espaço para se desenvolverem e sem luz.

As fábricas, à maneira da Covilhã, tendem a desaparecer.

As turbinas e rodas hidráulicas podem ficar distantes do centro fabril.

Estas facilidades determinam o aproveitamento de muitas forças naturaes, que até aqui não podiam ser utilizadas economicamente. A electricidade valoriza-as.

Não virá longe o tempo em que se aproveite a força do vento para a carga de acumuladores eléctricos, e que se resolva de vez o problema, tão frequentemente atacado, da utilização da força das mareas, transportando-se pela electricidade essa energia, por assim dizer, illimitada.

Isso fará uma revolução na industria, modificando rapidamente a geographia commercial e industrial do mundo.

As nações, que devem uma grande parte da sua riqueza e da preponderância industrial de que gozam aos seus jazigos carboníferos, ao oiro da hulha, verão deslocada a sua supremacia.

*
Em quanto, porém, não advem esse apetecido dia e se não resolvem esses complexos problemas, muito ha que fazer para aproveitar devidamente os recursos que oferece já hoje a sciencia moderna e a arte do engenheiro.

Temos numerosas fabricas em Lisboa. Vão-se disseminando e multiplicando os motores nas pequenas industrias, onde era peculiar ha alguns annos encontrar se sómente o trabalho braçal ou o motor de sangue.

Faltam estatísticas completas e perfeitas do regimen do trabalho nestas pequenas officinas, lacuna a que o sr. ministro das obras publicas acaba de obtemperar pela creação da nova repartição do trabalho industrial, mas todos sabem como tem augmentado o numero de pequenos geradores de vapor, o numero de motores a gaz e a petroleo.

As industrias caseiras, que tanto convem fomentar e auxiliar, recorrem frequentemente a estes uteis motores para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da sua producção.

Rara é já a loja de café que não tenha, á vista do publico, como um adorno, como um attractivo, uma pequena machina que actua no seu moinho.

Ao longo do Tejo, procurando sabiamente a margem do rio que lhe dá a facilidade e a economia dos transportes, palpitam centenas de machinas a vapor; erguem-se para o ceo longas filas de chaminés.

Vem isto para dizer que não seria mal cabida entre nós uma solida empresa que se propusesse o fornecimento da força ás industrias, distribuindo-a ás fabricas e officinas, como se distribue a agua, como se distribue o gaz de iluminação.

Uma installação central na margem do rio, dotada com poderosas e numerosas machinas a vapor, trabalhando como «fonte electrica» que fornecesse a energia precisa para substituir a que cada um tem de crear na sua laboração especial, seria um precioso recurso de que logo lançariam mão numerosas officinas, um valioso elemento de progresso nas industrias nacionaes.

Sabe-se que não nos falta a aptidão industrial. Os nossos operarios aprendem rapidamente, tem um rara malleabilidade profissional, adaptando-se ao trabalho com uma facilidade desconhecida nos operarios de outras raças.

Os carpinteiros de machado do arsenal de marinha converteram-se no fim de alguns meses em perfeitos serralheiros, quando, pela vinda do engenheiro Croneau se começou alli a construção de navios metallicos.

Falta-nos o capital e falta-nos sobretudo a força bruta. O carvão, a que, com muita propriedade, chamam o pão da industria, fica-nos demasiado caro, mesmo quando estamos á beira mar.

Embaratecer a producção de força é embaratecer o artefacto e dar-lhe meios de triunfar contra a concorrença estrangeira; é introduzir um poderoso factor no desenvolvimento do trabalho.

O fornecimento da força, que podia fazer-se pela installação d'uma grande fonte de energia, central, eliminava numerosos gastos em pessoal de fogueiros e machinistas, dispensava um valioso capital immobilizado em geradores e machinas motrizes, facilitava a creação de novas industrias ou o alargamento das existentes, dava maior espaço nas fabricas para a sua expansão, beneficiava até a atmosphera da cidade, tão prejudicada nalguns pontos pelas torrentes de fumo vomitadas pelas chaminés das fabricas, rodeadas de casaria e de habitações ordinarias.

O proprio regimen do trabalho se melhorava.

Eliminavam-se as perdas de tempo ou de combustivel para pôr em pressão os geradores.

A simples manobra d'um commutador punha todas as machinas operadoras em movimento, como a manobra d'um commutador produz a iluminação geral d'um edificio,

Os dispendiosos transportes de combustivel supriam-se; a propria producção de força embaratecia em absoluto, sem se attender á economia do pessoal e do carvão.

*
Porque se não fará isto em Lisboa?

O seu amplo porto convida.

Viria a esta fonte central, installada na margem do nosso bello rio, o carvão mais barato do que vem ás fabricas internadas na cidade. D'ahi sahiriam as cinzas e as jorras bem mais economicamente do que sahem das fornalhas dos actuales geradores.

Ha exemplos a seguir. A Companhia Industrial de Antuerpia construiu recentemente uma fonte electrica com este fim.

Tres electrogeneos (dois com 900 kw e um com 400 kw) produzem a energia electrica a distribuir.

Os vapores levam o combustivel quasi aos paíões de carvão, que ficam sobre as bateias de caldeiras. Distribuidores automaticos tiram d'esses paíões a hulha e repartem-a pelas fornalhas. As cinzas e jorras descem automaticamente e entram em vagonetes que as retiram.

Poderosos dynamos dão o potencial electrico que se distribue pelo bairro de Hoboken, para a iluminação e para o movimento.

Assim deveríamos proceder em Lisboa. Poderia trabalhar-se aos poucos, fornecendo primeiramente uma zona da cidade e indo alargando as installações consoante as exigencias dos clientes e o ensinamento da experientia.

*
Sabemos que, por contractos inadvertidamente feitos, o municipio não tem a necessaria liberdade de acção. A Companhia do Gaz e de Electricidade arroga-se direito ao monopólio da distribuição electrica.

Mas explora ella por ventura esse monopólio? Poderá, sem utilizar a facultade que lhe dá esse contrato, impedir que a cidade logre um beneficio que tanto a interessa?

A companhia nem luz electrica fornece sufficientemente. Muitos estabelecimentos commerciaes pretendem installar essa iluminação, sem que os desejos possam por ella ser satisfeitos. A sua fonte electrica não posse a capacidade bastante energia para o movimento — chega apenas para algumas machinas de costura do deposito da rua do Príncipe.

*
Fez-se uma mudança radical nos tremvias de Lisboa. Houve captaes para uma empresa de tamanha magnitude; não faltariam para uma empresa de tão grande utilidade.

Que appareçam os homens de acção, com recursos financeiros ou influencia commercial!

Não lhes regatearemos os nossos aplausos, desinteressados e convictos.

E grato nos seria que o nosso modesto appello pudesse ter acolhimento perante a corporação municipal e perante os raros mas poderosos *brasseurs affaires* que ainda ha, e que, fazendo uma operação industrial de lucros seguros, fariam simultaneamente um seguro beneficio á industria portugueza.

O. S.

ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL

Foi discutido em sessão do Conselho de administração d'esta companhia, de 1 do corrente, o relatório da comissão do mesmo Conselho, baseado no da Direcção Geral, em que se propunha o orçamento para o anno corrente.

Estes documentos são muito importantes por se apreciar por elles o estado de melhoria financeira da companhia, que já provisoriamente se antevê, emquanto não vem a público o relatório da proxima assembléa geral.

As despesas ordinarias são calculadas em 2193,5 contos contra 2257,7 no anno passado, o que representa uma economia de contos 64,2.

Esta economia provém principalmente do menor preço do carvão.

O extraordinário é fixado em 360 contos.

No ordinário ha varias alterações entre as diversas verbas, permittindo a sua melhor distribuição aumentar a dotação do serviço de exploração em 13 contos, a da via em 69 contos, a da fiscalização e estatística em 3 contos, etc.

O orçamento extraordinário applica-se ao pagamento do restante do custo das 3 novas máquinas compound, de grande velocidade, ultimamente adquiridas pela companhia, e que já fazem o numero de 7; conclusão de 100 vagões de 15 toneladas e princípio de construção de outros 100; iluminação eléctrica do tunnel do Rio e de 30 a 40 carruagens (20 contos).

Antes de passar adeante notaremos o progresso que este melhoramento representa.

Em parte alguma, que o saímos, os tunneis são illuminados no seu conjunto, e Lisboa ficará assim no primeiro plano neste caso.

Muito folgamos com este melhoramento que aqui temos lembrado algumas vezes.

Certamente é o primeiro passo para uma modificação mais radical a fazer nas instalações da estação central.

A fonte eléctrica que produz a energia para a iluminação da estação tem de ser aumentada para fornecer o potencial que a iluminação d'um comprido tunnel reclama.

A sua ampliação poderá dar lugar depois á adopção de locomotoras eléctricas para o serviço do mesmo tunnel, evitando-se assim o fumo que tanto incomoda o público dentro do tunnel e na estação.

Os comboios largariam as suas máquinas em *Campolide* e seriam rebocados por estas maravilhosas locomotoras eléctricas até a estação, tomando a corrente num terceiro carril que é o sistema mais aconselhado na exploração em vias ferreas ordinárias.

Ao mesmo tempo o serviço de elevadores, as manobras de agulhas, de guindastes, etc. poderia fazer-se também com a energia eléctrica. Poderiam igualmente instalar-se transportadores eléctricos aéreos para o serviço de bagagens, malas de correio, recovagens, tanto nas proprias plataformas, como nos depósitos e armazens de despacho, com a vantagem da celeridade, da commodidade do público, da economia do pessoal e até (bom é que se diga) da conservação das malas e recipientes tão atreitos a avarias e prejuízos.

O nosso colaborador *photophilo*, que ainda no anno passado advogava no meio de muitas ironias esta ideia sympathica, deve estar satisfeito, reconhecendo também que a companhia, á proporção que os seus recursos

lhe permitem, não deixa de procurar satisfazer as conveniências do público.

Quanto á iluminação eléctrica das carruagens já de ha muito ella se usa em todos os países mais adeantados, e com razão diz a direcção no seu relatório que o público se lastima do sistema primitivo d'iluminação a azeite ainda em uso no nosso material.

A este respeito não nos esquece uma cena a que assistimos numa das sessões de secção do congresso de Londres em 1895.

Tratava-se da iluminação dos comboios e quando os representantes das linhas italianas responderam que no seu paiz ainda era uso corrente (então, não hoje) a lampada d'azeite, os representantes das grandes rédes americanas tiveram uns sorrisos e uns pigarros muito significativos.

Felizmente, os membros da parte hespanhola e portuguesa, se presentes estavam, tiveram o bom senso de se conservar calados e assim passámos sem se notar o nosso atrazo neste ponto.

Prevê mais o orçamento 70 contos para a conclusão da 2.^a via e substituição de carris de 30 kilos pelos de 40, entre Gaia e Espinho, 12 contos para aumento de ferramentas-material das oficinas e melhoramento em locomotivas, e 102 contos para diversos trabalhos da via e estações, sendo instalação d'um pontão de ferro em Lisboa P. para descarga de fragatas; vias transversaes em Sacavém e Povoá, como as que tão bom serviço estão fazendo em Algés e Queluz; construção d'abrigos na estação do Caes do Sodré, gradeamento de ferro em todo o percurso d'esta estação até Alcantara (importante melhoramento para o nosso aterro); renovação de pequenas pontes metálicas; substituição das barracas de madeira dos guardas da via por construções de pedra e cal; construção d'habitações para pessoal do movimento; tomas d'água e varios outros melhoramentos em mais de 30 estações, etc.

Sobre a conservação de via, a direcção declara-se partidária das idéas que vingaram no ultimo congresso dos caminhos de ferro, isto é, preferindo o sistema de «revisão» ao de «recherche».

Estes diferentes sistemas consistem, como é sabido, em que pelo segundo se reparam as avarias á proporção que elles se evidenciam, tendo a reparação que se traslada continuamente d'um ponto a outro, enquanto que, pelo primeiro, se vai methodicamente pondo a via sempre em perfeito estado, avançando-se d'um extremo ao outro do distrito, sem, contudo, deixar de vigiar continuamente todo o percurso.

Este sistema exige mais pessoal, mas é mais seguro.

Em conclusão: a comissão calculando, com toda a prudencia, o rendimento de 1902 em importancia igual á de 1901, e satisfazendo a todos os encargos financeiros e despesas de exploração e extraordinárias, o balanço apresenta ainda um saldo muito lisonjeiro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Operações aduaneiras na Companhia Real.— A que vai junta a este numero é a substituição da que distribuímos com o nosso n.º 303, de 1900, tendo agora sido desdobrados os preços para as expedições em transito ou transferencia, de Hespanha por Portugal, em grupos de menores pesos, pagando, assim, as expedições até 100 kilos e as de 101 a 200, preços inferiores ás de 201 a 500 kilos.

No mais é igual á tarifa de 30 de julho de 1900, que fica annullada.

Transportes para França

Segundo comunicação que recebemos da companhia d'Orleans, as companhias francesas, hespanholas e portuguezas puzeram-se d'accordo para dar toda a celeridade e facilidades ao tráfego entre aquele paiz e o nosso, tomando disposições especiais para reduzir o prazo de transporte em pequena velocidade, Paris, Lisboa, Porto e principaes estações portuguezas de transito, a 9 dias.

Além d'isso, como o preço dos transportes pelas tarifas especias directas de pequena velocidade, além de serem reduzidos ao infimo, são feitos na moeda de cada paiz em relação ao seu percurso, a actual taxa de cambio torna-as ainda mais baratas.

A titulo d'exemplo daremos os preços em francos das diferentes séries da tarifa de Paris a Lisboa e ao Porto, segundo os cambios que vigoram actualmente.

Expedições de:

Séries	50 k.	5.000 k.	10.000 k.
	Minímo	Wag. comp.	Wag. comp.
1. ^a	96,60	87	57,30
2. ^a	87	77,30	67,25
3. ^a	77,30	67,25	58,15
4. ^a	67,25	58,15	48,45
5. ^a ou 6. ^a	58,15	48,45	43,55

Note-se que as expedições de 5.000 e de 10.000 k. podem ser compostas de varias mercadorias.

Estes preços incluem tambem todos os gastos de operações e formalidades nas fronteiras, (excepto só os de impressos e sêllos) o que isenta os expedidores e consignatarios dos incomodos e despesas de intermediários no transporte que não ha muito tão desagradável impressão deixaram dos seus serviços no comércio portuguez. Só não incluem os 80 centimos de sêllo e registro em França, e os 60 réis de sêllo em Portugal.

Avisos de chegada

Levantou-se ha pouco na imprensa uma pequena questão, em locaes soltos, sobre o facto da companhia real cobrar o vintem de aviso de chegada em remessas de grande velocidade, aviso que se tornava inutil porque era recebido pelo destinatario quasi sempre depois d'elle já ter, havia horas, a remessa em seu poder.

Muito de propósito nos abstivemos de responder a essas noticias com o direito que á companhia assistia para fazer esses avisos, visto elles estarem previstos na tarifa especial n.^o 1, e assim, ficámos calados por saber que a companhia espontaneamente resolvera prescindir d'esses direitos e ia publicar uma regulamentação d'esse assumpto.

Esse regulamento acaba de aparecer e por elle se estabelece que o aviso de chegada de expedições de grande velocidade fica *obrigatorio*, por parte das estações para as procedencias do estrangeiro, e para as do paiz só quando não tenham sido retiradas no fim do dia da chegada, e excepcionalmente quando se saiba que elle chegará antes do correio que deva levar a senha da remessa ao destinatario.

Isto é o que manda a logica.

Mas o mais importante é que este serviço prestado ao publico passa a ser *inteiramente gratuito*, cessando a cobrança dos 20 réis por este titulo.

Tambem, segundo o aviso de 13 de janeiro que publicámos no numero passado, ficou estabelecida a entrega das remessas á vista do aviso de chegada, com assignatura do consignatario reconhecida por tabellião ou abonada por firma e carimbo d'uma casa commercial conhecida, o que dá uma grande facilidade ao commercio para a recepção das suas mercadorias quando se dá falta ou extravio da senha respectiva.

Entendemos dever pôr estes factos bem em evidencia do publico, porque os consideramos mais um progresso na exploração das nossas linhas ferreas.

VOCABULARIO TECHNICO

Faz-se sentir entre nós a necessidade de um vocabulário de termos technicos. O progresso das sciencias está constantemente introduzindo palavras novas ou palavras antigas com accepções novas. Mas, cada um as usa, traduz ou pronuncia a seu talante, numa censurável despreocupação pelo abastardamento da lingua, que tanto conviria manter pura, enriquecendo-se-lhe discretamente o seu vasto cabedal, sem a importação de neologismos impróprios e desnecessários.

O sr. Cândido de Figueiredo tem batalhado denodadamente neste propósito e alguma coisa tem conseguido; pois conseguiu até accordar a indiferença do publico, que começa em parte a pensar nestes assuntos.

O seu diccionario, mesmo, em que teve a colaboração de alguns technicos de diversas especialidades, preencheu uma grande lacuna existente.

Os proprios que se sorriem das catarrices linguísticas do sr. Cândido de Figueiredo, não desdenham já levantar em publico algumas questões d'esta natureza. Dalguma coisa servem os artigos d'este nosso amigo, a despeito dos seus exageros e d'algumas opiniões meus bem assentes.

Mas se para a linguagem literaria e corrente seria necessário fixar-se doutrina, na linguagem technica, onde é ainda maior a confusão e maior o arbitrio, quasi se torna indispensável fixar a nomenclatura.

Lá fôra são as sociedades scientificas, as academias, as associações de engenheiros que promulgam a legislação linguistica, com a auctoridade que dimana da reconhecida competencia d'essas instituições.

Mas as nossas corporações doutas desadoram estes trabalhos e não curam do assumpto.

Ainda não ha muito tempo que a Academia de Madrid fixou a nomenclatura das unidades electricas, accommodando ao convenio internacional, mas dando às diversas unidades umas desinencias em harmonia com a indole da lingua castelhana e que facilita a formação das palavras compostas. Foi ella que depois da devida discussão assentou que deveria dizer-se ohmio em vez de ohm, volto em vez de volt, o que permite facilmente dizer voltímetro, etc.

A associação dos engenheiros do Rio de Janeiro, nas suas sessões ordinarias, vae fazendo outro tanto.

Em Portugal reina sómente o capricho.

O desprezo das traduções e a falta de conhecimentos dos tradutores levam para a linguagem ordinaria, por via da imprensa jornalistica, barbarismos de toda a qualidade. O proprio descuido dos technicos que lidam com estrangeiros ou lêem por livros estrangeiros, contribue para este resultado. Nas escolas technicas ha um ou outro que pensa no assumpto, porquanto a grande maioria reproduz os termos que lê noutras lin-

guas, sem procurar os seus correspondentes na língua mãe.

E' trivial dizer-se ferro ou aço *puddlado* em vez de braçado — termo portuguez e usado na metallurgia, *rail* em vez de carril, trem em vez de comboio, *fougon* em vez de bagageira. Pegou o termo *locomotiva*, quando deveríamos dizer, como os hespanhoes, locomotora. Chamamos *passerelles* aos passadiços, termo tão portuguez, e nem aceitamos a passarola de Garrett.

Recuamos até nalguns pontos. Chamamos já *eclissas* ás talas nas vias-ferreas, adoptando um vocabulo que não exprime ideia alguma e repudiando um que tão bem a define.

Somos mesmo tão exigentes que queremos uma palavra nova para cada coisa. Os francezes chamam *fraise* ao fructo, ao escarrador e á machina; nós preferimos introduzir mais este termo, deixando no olvido a palavra enxovar, que se usa na carpintaria, e dizendo *fraise* e *fraisar*, sem ao menos escrevermos fréze e frézar.

Nos termos militares as mesmas extravagancias, desde a praça de *pret* aos termos usados na fortificação, onde deixamos esquecer uma rica tecnologia que tivemos, por termos agora apenas em livros de França ou da Belgica.

Na artilharia, porém, e na fortificação, os erros crassos dos traductores são os que mais prejudicam a tecnologia. Todos os dias vemos nos jornaes traduzir *bastion* por bastião, *obus* por obuz.

Outro tanto está sucedendo com os termos introduzidos pelo serviço da viação electrica.

Chamámos guarda-freios aos conductores dos carros americanos, como chamámos conductores aos cobradores.

Agora ha jornaes que pretendem que se chame ás grades, que levam na frente os mesmos carros, *fenders*.

O povo chama-lhes pittorescamente salva-vidas, mas os puristas, lembrando-se talvez de que o mesmo nome se dá aos barcos para socorro de naufragos, aos proprios foguetões e porta-cabos, e a outros objectos, e pensando tambem que aquele apparelho não é bem uma grade nem bem uma rête, que não poderia com propriade chamar-se-lhe uma grelha, resolve a dificuldade adoptando o vocabulo inglez — *feuder*.

Mas o que quer dizer *fender*? — Defesa, guarda.

A palavra guarda é das poucas com que se fazem palavras compostas na nossa língua, guarda-vento, guarda-sol, etc.

Não será preferivel dizer então: *guarda-carro*?

Nós não somos tão puristas ou tão radicaes que pretendamos preencher todas as necessidades da evolução da linguagem, que se modifica constantemente sob o influxo das exigencias da industria e da sciencia, suprindo as suas deficiencias relativamente a ideias novas só com os recursos antigos.

Protestamos, todavia, contra a introdução de vocabulos novos e estrangeiros, mais ou menos deturpados, quando temos em casa termos que satisfazem plenamente.

Ha palavras que nos arranham os ouvidos como desafinacões irritantes na musica da nossa bella lingua: os dispositivos de combate, o *maillechorte*, as *entretoises*, o *contraventamento* horizontal, os *pistões*, os *bornes*, os *relais*, as *gruas*, os *boulons*, o *amorçar*, os *boxes*, o *cisailhamento* e outras.

Até a finança tem os *coupons*, quando devia dizer retalhos!

Já que as sociedades doutas se não occupam d'isto,

pensemós nós, os que lidam na imprensa, dando algum decoro á nossa linguagem, certos de que um termo novo bem applicado é termo que fica, e que a palavra portugueza expulsa a estrangeira, como o ouro de melhor toque bate o de maior liga estranha.

NOTAS DE VIAGEM

IX

Zurich — Uma partida original

Não falarei senão vagamente de Zurich, porque essa cidade já foi descripta aqui numa antiga viagem, em 1890.

Já se vê que fui agora encontral-a mais garrida e mais commoda para o visitante, a grande cidade academica da Suissa, graças á profusão de illuminacão electrica e de incandescencia, e de tremvias movidos por electricidade.

Onde, ha doze annos, brilhava a luz de gaz amarella e agitada, resplandece agora o arco voltaico, espalhando as suas irradiações intensas, que dão ás ruas, aos estabelecimentos, aos theatros, um tom de continuo dia; onde iamos morosamente num carro tirado por tres parelhas de mulas, vamos hoje, serena e rapidamente, levados nos carros electricos, que são uns lindos veiculos, envernizados a azul e branco, como deviam ser os nossos, se a companhia cá não adoptasse a côr consagrada, em geral, neste genero de carros, que é a amarella, excepto na Alemanha, onde essa côr só pôde ser usada em veiculos postaes.

Como ia dizendo, os novos carros electricos de Zurich facilitam novos passeios aos visitantes, sendo um dos melhores o que se faz tomando o carro de Zurichberg, que parte da Ponte do Caes, a ultima, junto ao lago; o qual nos leva pelas fortes rampas das *Ramstrasse* e *Universitätstrasse*, até *Winterthurstrasse*, onde se toma o ascensor de Rigiwirtel, por 20 centimos, go-sando, lá do alto, o mais esplendido panorama.

Ahi se encontra o *Waldhaus Dolder*, vasto restaurante com salas para 3.000 convivas, onde ha concertos ao domingo. Um encanto!

Outra novidade recente é a *Tonhalle*, grande casino inaugurado em 1895, admiravelmente situado á beira do grande lago, onde o bom gosto da decoração se reune á riqueza dos ornamentos e á vastidão das diversas peças, onde ha concertos de bella orchestra e se reune toda a sociedade elegante de Zurich.

Para se vêr o edificio todo durante o dia, paga-se 50 centimos.

Para divertimento nocturno ha mais um novo theatro, o Corso, ornamentado segundo o estylo moderno — arte nova — ricamente, sumptuosamente mesmo.

O *Bureau Officiel de Renseignements*, installado no edificio da Bolsa, instituição bellissimamente organizada pela Associação dos Interesses de Zurich, que fornece gratuitamente a quem se lhe dirige, seja pessoalmente ou por correspondencia, todos os esclarecimentos sobre a cidade e seus attractivos, organiza tambem, durante o verão, passeios deliciosos, quer em carros aos arredores, quer em vapor no lago, quer em caminho de ferro a pontos mais distantes.

Para estes passeios vendem-se bilhetes por toda a parte, nos hoteis e restaurants, kiosques, tabacarias, etc., e o seu custo é tão modico que raro passa de 2 a 3 francos.

Feita a nossa visita á capital intellectual da Suissa*

como deve ser considerada Zurich, pelo seu enorme numero de instituições d'ensino de todas as classes, volvamos á vasta estação do caminho de ferro para nos dirigirmos ás quedas do Rheno.

Sob a enorme cobertura de ferro e vidro que abrange um espoço de cerca de 7.000 metros quadrados, o mesmo movimento, os mesmos encontroes que encontrámos á chegada.

Comboios que chegam, vasam sobre os patins da estação multidões de passageiros, que irrompem para a saída, em quanto para lá da grade que, a dois terços da grande nave, detem os passageiros que, bilhete numa mão e mala na outra, forcejam por entrar.

O comboio que nos deve levar é o que ainda ha de chegar, e estamos quasi na hora da partida e elle sem aparecer!

Por toda a parte se dão atrazos, não é só em Portugal.

Afinal, dois minutos depois da hora da partida é que chega o almejado trem. Os empregados precipitam-se para elle, fazendo sahir os passageiros, e entretanto os que barravam passagem aos que queriam partir vão-os deixando passar.

O embate dos que saem com os que entram torna-se uma confusão medonha; conquistam-se os logares á força de empurrão com o corpo e com as malas; o chefe ou sub-chefe da estação, ainda metade do publico se dependura nas plataformas sem conseguir entrar; já dá o signal de prevenção, o que aumenta a pressa e a embrulhada dos passageiros.

As familias são divididas, com modos bruscos, pelo pessoal do trem, dizendo-se-lhe que já não tem lugar.

Um passageiro que ia acompanhado por duas pessoas de familia, marca-lhes logar numa carroagem, mas o chefe empurrara as para outra, e o que é melhor, ou peior, é que, conservando-se estes na plataforma do veículo, em quanto a aglomeração á porta não as deixava entrar, o attencioso chefe dá o signal de partida e tem o arrojo de agarraçar por um braço um dos passageiros, um cavalheiro edoso, respeitável, para o fazer descer á força, e, não o conseguindo, lança-lhe a mão a uma mala e descarrega-a.

Foi precisa toda a agilidade e toda a energia ao parente que marcára os logares noutro veículo, para, mesmo com o comboio já em marcha, arrancar das mãos do sollicito empregado a mala e evitar o ataque ao seu companheiro.

Emfim, entre protestos de todos e admiração dos que conhecem a Suissa, por estes modos brutaes de fazer serviço de comboios, o trem lá parte, tomando logo grande velocidade, porque era um rapido que só parava em Bülach, a 21 kilómetros.

Mas nova surpresa esperava estes passageiros: accommodada a familia, e indo o primeiro procurar as suas malas e até o chapéu da cabeça, que puza a marcar logar no outro veículo, reconhece que o comboio fôra desdobrado em dois, e que os seus objectos haviam ficado na parte que ainda estava em Zurich.

Felizmente um revisor socogeu-o (até certo ponto), explicando lhe que esse outro comboio seguiria o primeiro cinco minutos depois, podendo esperar o em Bülach, o que o passageiro fez, conformado, e em carola, tendo por companheiros da desgraça outros dois passageiros ingleses, aos quaes sucedera a mesma coisa.

Com efeito, no comboio seguinte lá encontraram os seus objectos.

A linha, vista mais ou menos tumultuosamente, não tem interesse até a grande ponte sobre o Rheno, em Eglisau, e d'ahi em deante a curiosidade de se passar por uma ponta da Allemanha, para de novo se entrar na Suissa e o encanto de perspectivas sempre diferentes.

O viajante, por mais prevenido que vá, não evitara uma exclamação de surpresa quando, proximo de Neuhausen, se lhe depara a imponente, a monumental cascata do Rheno.

O efecto d'essa apparição phantastica é maravilhoso.

Note-se que alguns guias, descrevendo a viagem pelo antigo caminho, por Winterthur, dizem que a queda se vê á esquerda, e assim é, mas por esse lado vê-se mal, porque o comboio passa sobre a ponte que fica superior á grande queda. Indo pela linha directa, passa-se, mesmo em frente, vendo-se, portanto, á direita.

Todavia, que o viajante, que me segue os conselhos e o itinerario, não se vá da Suissa, muito satisfeito, julgando, por esta forma, ter já visto as famigeradas quedas do Rheno.

Muito mais é preciso para isso, como se dirá no proximo numero.

TRACÇÃO ELECTRICA

Recebemos de Santarem a seguinte carta de um cavalheiro respeitável, á qual damos publicidade perdoando ao seu autor um azedume de conceito a nosso respeito que o nosso procedimento não justifica, mas que se desculpa pelo natural mau humor de quem se vê incomodado, a valer, por uma stulta determinação de uma companhia que faz o que quer.

Sr. redactor.

V. que outrora tão energico era contra a companhia dos americanos de Lisboa, e hoje já se deixa levar na onda dos entusiasmos pelo seu bello serviço, não me recusará, apesar d'esta sua nova maneira, que eu chame a sua attenção para uma lei estupida da dita companhia que, sem se importar com approvação da camara, nem com os usos e costumes aqui e em toda a parte, decretá para ser obedecida com muito mais rigor do que o sr. governador civil mandando que no dia d'entro em S. Carlos só seja permitido brincar... com tudo quanto seja sujo.

Como lhe ia dizendo, a companhia dos electricos resolveu que sempre que um carro é seguido por outro para o mesmo destino, embora a certa distancia, o da frente, mesmo que leve logares vagos, se considere expresso, não recebendo passageiros.

Ora sucede que umas vezes, porque justamente o primeiro vai deixando toda a gente de boca aberta, o segundo se enche e afinal tambem nesse não temos logar, outras se interpõe na carreira um veículo cujo cavalo se pega ou estende no chão, e aqui temos uma demora immensa para o infeliz que se vê totalmente prejudicado por uma ordem que a companhia deu aos seus condutores e que é mesmo que dal-a o público, prohibindo-lhe o uso de um direito que elle tem,

Porque me parece que é um direito que nós todos temos, sr. redactor, o de mandar parar o carro estando nós no local de paragem e tomar logar no primeiro que passe para o destino que queremos. A companhia não pôde, por vontade sua, privar-nos d'esse direito.

Mas fal-o e tanto que hoje, tendo eu que vir para o caminho de ferro, a fim de tomar o comboio das 11 e um quarto, para estar aqui á hora e 21/2 fim de tratar de negocio urgente, depois de esperar 10 minutos no Corpo Santo, apareceu um carro que não quis parar, a pretexto de que vinha outro atras; este vinha cheio, e para não ficar para um terceiro, receando a mesma scena, ainda vim a pé ao Terreiro do Paço onde tomei o carro do Poço do Bispo, mas este que já lá na ultima hora e teve no caminho muitas paragens, só chegou á porta da estação ás 11 e 20, perdendo eu assim o comboio e soffrendo o epormore transtorno de só chegar aqui, no rapido, ás 5 e 48 isto é, á noite, não podendo já tratar do meu negocio.

Calcula-se bem quantos prejuizes isto pôde originar e a companhia não nos indemniza.

Note-se que se se tratasse de um caso de força maior eu nada diria—são casos vulgares, ha que soffrer e calar—mas trata-se unicamente d'uma invenção que nada justifica, que não se explica senão pelo gosto de fazer disparates e incomodar o publico.

Peça V. providencias, já que se lisongea de algumas vezes ter sido ouvido e por isso e porque sou seu assignante da primitiva e o caso liga com o caminho de ferro, a V. me dirijo e de V. me assigno, etc.

F.

Tem muitíssima razão o nosso correspondente, e para lhe attendermos o pedido não só ahi fica transcripta a carta, como procuraremos que ella seja lida e atten-dida pela direcção da companhia que certamente, ao promulgar tal decreto, não imaginou quão enormes transtornos elle pôde causar ao publico.

Tambem temos presencado casos em que o conductor conta mal os passageiros que vão no carro, e com logares vagos dã as cinco campainhas da ordem, não recebendo passageiros e prejudicando, assim, o publico e a companhia.

Para isso chamamos a attenção da direcção, á qual temos feito a justiça de reconhecer que deseja que os carros façam bom serviço

E' esse o seu interesse.

*
Não é propriamente uma noticia sobre tracção electrica, mas com ella se liga, a de que no dia 13 reuniram os donos de trens e outros interessados na tracção animal, em Lisboa, e resolveram nomear uma comissão para promover... tudo que é contrario aos interesses da cidade, e até d'elles proprios!

Veja-se: reclamar da camara que não conceda o alargamento da tracção electrica, quando ella está concedida por um contrato, por 99 annos, em toda a cidade e seus subúrbios; que os carros andem mais devagar, quando este sistema é justamente para se andar depressa; que se não conceda a introducção, no serviço publico, de carros automoveis, quando todos suspiram por elles.

Unicamente do que se esqueceram foi do unico meio que teem de obter clientela: diminuir a tarifa e respetá-la.

Não querem isso e protestam porque o publico preferir ir commodamente de um a outro extremo da cidade por 40 réis em vez de ir aos tombos, por 400 réis e ouvir quatro grossarias do cocheiro se se lhe exige a applicação da tabella.

Pois con su pan se lo coman.

*
Lá e cá... Em Paris, pretendendo a Companhia dos Tramways empregar condutores aereos de electricidade, na sua linha de Gennevilliers-Madeleine, e desejando tambem colocar os respectivos postes de supporte nos refugios situados entre aquelles dois pontos da cidade, foi aberto um inquérito publico, que terminará no dia 27 do corrente, de modo que todas as pessoas que tenham quaesquer observações a fazer sobre a pretenção da Companhia, poderão dizer de sua justiça na mairie de Clichy.

Justamente o contrario do que se fez em Lisboa, quando se pretendeu cobrir a cidade com os arames da tracção electrica, e se quiz encher as suas ruas com os lindos postes que nós conhecemos... Por cá resveu-se, decretou-se, fez-se o negocio辛ho muito em familia, e o publico que se aguente. Não vale a pena ter attenções com elle.

PARTE FINANCIERA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 février 1902.

La Bourse se réveille sur toute la ligne et dans les compartiments et la fermeture générale reste la note dominante. Les motifs de cette reprise sont nombreux, car dans chaque groupe l'on trouve des indications particulières; mais la grande raison commune à tous est la dépréciation trop forte et le délaissement trop grand qu'ils avaient subi.

Comme nous l'avons répété plusieurs fois, les mouvements de Bourse dépassent souvent le but normal qu'ils devraient attendre: bien que la situation révélée par la liquidation ait paru saine, les intermédiaires ont compris que du train dont on marchait un re-virement trop brusque était à craindre et ont calmé plutôt qu'en-couragé l'ardeur des spéculateurs. On finit en conséquence sur une note plus calme, quoique très suffisamment ferme.

Rien d'étonnant donc d'assister à ce relèvement, car depuis près de six mois le marché sommeillait et dans toutes nos chroniques précédentes nous n'avions cessé de prédir cette reprise, signalant d'un coté l'accumulation constante des capitaux disponibles, de l'autre la quantité croissante des valeurs dépréciées.

Le groupe des mines d'or a été le point d'appui qui a servi à soulever le marché tout entier, la fin prochaine des hostilités ou tout au moins l'espérance devait ramener à ces affaires leurs partisans d'autrefois, car une sélection s'est produite avec la perspective de la réouverture prochaine des mines et la reprise des dividendes, il est facile de reconnaître qu'aucun compartiment de la cote n'était plus sujet à favoriser le désir de la spéculation.

Bien que les prix du charbon ne se soient pas sensiblement modifiés, une certaine détente s'est produite sur le marché sidérurgique: les prix se relèvent sur Belgique où les produits allemands font depuis quelque temps une concurrence moins violente.

Les Forges et Chantiers de la Méditerranée, les Câbleries de la Marine, Cockerill, Sarrebruck s'inscrivent en amélioration.

Les actions des chemins de fer sont animées.

Le compartiment des valeurs de viation et de tramways conserve une allure satisfaisante.

Dans les chemins étrangers très bon courant d'affaires. A signaler particulièrement la plus value des actions et obligations des chemins Portugais. Les obligations à revenu variable ont gagné du terrain dans l'espoir, qui paraît justifié du reste, d'une augmentation du prochain coupon en raison de l'amélioration considérable des recettes; la baisse de l'agio sur l'or pèse également dans la balance: les 3 % variable ont reçu l'an dernier 1,50 fr., il n'y aurait pas lieu d'être surpris si elles touchaient cette année 2,50 frs.

Dans les valeurs industrielles, le Suez continue de monter, la spéculation escomptant sans doute la fin de la guerre du Transvaal devant permettre à l'Angleterre de rependre le cours régulier de ses transactions commerciales.

Les titres Panama conservent leurs cours précédents. Les actionnaires de la nouvelle compagnie sont convoqués en assemblée générale à l'effet d'approver les négociations entamées et qui ont déjà abouti à faire prendre par le gouvernement américain une option pour l'achat du canal moyennant le prix de quarante millions de dollars.

Jusqu'à présent la formation du syndicat des producteurs de zinc n'avait pas produit de notables résultats: tout récemment les prix du métal se sont raffermis et dépassent £ 17, — c'est de bon augure pour hâter cette question.

Les cours du charbon continuent à se maintenir facilement, et la baisse causée sur les charbons domestiques par la douceur de l'hiver est absolument insignifiante.

Le fait important cette semaine pour le marché Sud-Africain a été la reponse négative opposée par le gouvernement anglais aux propositions du cabinet de la Haye, mais qui n'a eu aucune influence sur la tenue des cours: le travail, comme nous le disions plus haut, a repris dans beaucoup de mines, et la guerre, quelle que soit sa durée, n'empêchera plus l'exploitation des mines situées autour de Johannesburg; la paix n'est plus qu'une question de temps et bien des indices font supposer qu'elle est au fond du cœur des deux belligerants.

Nous croyons donc que, dans une mesure modérée et malgré la hausse déjà considérable, on peu encore s'intéresser à ces valeurs, mais dans une certaine proportion, car elles ne constituent pas des placements dits de tout repos.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1902.

Mais dois relatórios bancários sobre o fundo exercicio de 1901 nos vieram á mão: um do Banco Nacional Ultramarino e outro do Banco Lisboa & Açores.

O Banco Ultramarino apresenta na sua conta de ganhos e perdas um saldo de 355 contos, para o qual a gerencia propõe a applicação seguinte:

Para um dividendo de 8% aos accionistas.....	contos	288
Para amortização de contas antigas.....	"	10
Para reserva estatária.....	"	10
Para reserva no ultramar.....	"	8

ficando ainda a importancia remanescente para conta do presente anno.

As mais importantes fontes da generalidade dos lucros foram:	
Juros de letras descontadas, empréstimos e créditos com caução.....	contos 39
Juros diversos, comissões, etc.....	" 13
Juros e dividendos de fundos fluctuantes.....	" 72
Lucros no ultramar.....	" 317
Lucros na séde em operações no ultramar.....	" 23

Convém notar que a recente elevação do capital do Banco a 5.400 contos produziu, na emissão das novas acções, um lucro líquido de 509 contos, numeros redondos, que se entendeu levar ao fundo de reserva estatutário, ficando assim este fundo em cerca de 770 contos.

Passando á conta de encargos, vemos que os mais importantes foram:

Juros de depósitos, comissões e transferências.....	contos 26
Juros de obrigações prediais ultramarinas.....	" 45
Diferenças de câmbios no pagamento em ouro dos coupons d'estas obrigações.....	" 15
Imposto de rendimento.....	" 6
Contribuições.....	" 14
Vencimentos da gerencia e empregados.....	" 33
Gastos geraes	" 8

As duas contas da escrituração do banco : *Reserva especial para liquidações predias e Reserva para liquidações no ultramar,* aparecem agora fundidas em uma só conta com a dotação de 741 contos.

Outra nova conta se creou na escrituração do Banco, onde são levados os lucros provenientes da valorização da carteira de fundos fluctuantes.

Esta conta, cuja dotação apresenta uma verba de 672 contos, é destinada para complemento, até 8%, dos futuros dividendos a distribuir aos accionistas.

Não pôde, supórmos nós, haver mais forte estimulo para o credito das acções do Banco que a ostentação de semelhante garantia; e se a tanto, como é de justiça, juntámos as condições de solidez e prosperidade com que o banco agora se apresenta e os seus balanços o confirmam, vemos que o Banco Nacional Ultramarino, tendo vencido, pelo zelo da sua administração, as dificuldades que tanto tempo o assoberbaram, assume, enfim, o papel eminente que lhe compete na vida financeira e económica do paiz.

Agora, o Banco Lisboa & Açores. A sua conta de ganhos e perdas apresenta, segundo o relatório, um líquido de 339 contos, a que os directores propõem a seguinte applicação :

Para dividendo (liquido de imposto) 7% incluidos os 2 1/2% já distribuídos.....	contos 260
Fundo de reserva 5% sobre os lucros totais do ano.....	" 14
Percentagem á direcção, 5% idem.....	" 14
Saldo para a nova conta de 1902.....	" 50

O fundo de reserva fica, com a applicação da verba acima, elevado a 533 contos.

Os encargos do anno são assim especificados no relatório :

Gastos geraes em 1901.....	contos 35,7
Juros a depositantes e em diversas contas.....	" 91,5
Comissões e transferências pagas.....	" 3,5
Contribuições.....	" 47,2

O desenvolvimento dos lucros não podemos dar, visto o relatório nos não oferecer elementos para isso. Vemos todavia que o banco continuou a prestar bom concurso ao commercio, por quanto a importancia das letras descontadas no anno attingiu a considerável cifra de 10.844 contos, e a de letras sobre as províncias chegou a 3.070 contos.

Para terminar diremos que a verba de 1.166 contos, que no acto do balanço figura sob a epígrafe *Fundos fluctuantes* (472 contos, fundos estrangeiros e 604 contos, fundos nacionais) é constituída por valores, na generalidade, de primeira ordem, como se prova pela especificação respectiva apresentada no relatório.

*

Duas reuniões, uma em 31 do mez findo, outra em 5 do corrente, teve a assembléa geral extraordinária do Banco de Portugal, para continuação dos trabalhos a que nos temos referido nos nossos precedentes boletins. A primeira d'estas reuniões apenas decidiu que a assembléa extraordinária era competente para a apreciação do parecer da comissão eleita, acerca do novo contrato com o governo.

A segunda reunião, onde o parecer se discutiria, addiou os seus trabalhos... por falta de numero de accionistas. E' verdade que era de noite e chovia se Deus a dava!

Nova reunião está convocada para o proximo dia 25, podendo então, segundo os estatutos, funcionar a assembléa com a oitava parte dos accionistas convocados. Choverá ainda assim?...

Proseguindo com a nossa costumada synopse do movimento bolsista, na quinzena, dos principais títulos de credito, registamos :

Valores do estado. — Mercado fraco para inscrições, muito embora as cotações se mantivessem a 39,30, títulos grandes e 39,60, títulos pequenos. Em outros papéis também o movimento deixou a desejar, posto que alguma coisa se fizesse em obrigações de 4 1/2 1888 a 50.000 assentamento e 58.500 coupon.

Acções de bancos e companhias. — Falha sensível de operações em papéis bancários, havendo procura para Commercial de Lisboa e Lisboa & Açores. As cotações ficam para estes a 137.500 e 124.000 respectivamente. Do Banco de Portugal, o pouco que se fez foi a cotação de 148.000, que se firma. O Banco Ultramarino mantém-se entre 124.000 e 124.500.

As acções dos Phosphoros tiveram regular movimento entre 77.900 e 78.000.

O mesmo diremos das Tabacos, que ficam a 137.400.

Obrigações do Credito predial. — Houve pretendentes para as predias de 5% que se conservam a 93.500 assentamento, e para as de 6% que ficam a 94.800.

Empresas africanas. — Para as acções das Companhias de Moçambique e Zambezia continuam as especulações a prazo. As de Moçambique cotaram-se a 13.500 e as da Zambezia a 5.550. Das obrigações Atravez Africa a procura foi menor d'esta vez. Mantem-se todavia a 83.800.

E aqui ficamos, por hoje.

L. R.

Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães

Balanço de 31 de janeiro de 1902

Activo

Capital empregado :	
Construção até Guimarães.....	827.808 \$639
Prolongamento até Fafe.....	22.182 \$537
Materiais em deposito.....	26.791 \$026
Devedores diversos.....	26.374 \$254
Exploração. Despesas geraes de 1901.....	28.890 \$743
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	2.271 \$815
Gerência (despesas da sede) de 1901.....	2.789 \$606
Gerência (despesas da sede) de 1902.....	222 \$040
Conta de juros de 1901.....	27.883 \$805
Conta de juros de 1902.....	606 \$573
Dividendo de 1901.....	18.844 \$000
Dinheiro em deposito.....	3.000 \$000
Caixa	169 \$064
	986.930 \$192

Passivo

Capital :	
Acções.....	300.000 \$000
Obrigações.....	537.030 \$000
Accionistas, seus créditos.....	115 \$500
Depositos e fianças.....	1.330 \$972
Contas em liquidação.....	7.348 \$159
Exploração, receita geral de 1901.....	103.265 \$647
Exploração, receita geral de 1902.....	7.587 \$073
Dividendos a pagar.....	2.418 \$000
Juros de obrigações a pagar.....	1.971 \$370
Ratâncias geraes.....	11.939 \$437
Fundo de amortização.....	2.970 \$000
Fundo de reserva.....	8.000 \$000
Lucros e perdas	2.934 \$032
	986.930 \$102

Porto, 10 de fevereiro de 1902,—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso.*

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres go d/v ..	40 1/2	40 7/16	Desconto no Banco	
" cheque ..	40 3/16	40	de Portugal.....	5 1/2 %
Paris go d/v.....	710	711	No mercado.....	6 %
" cheque	713	714	Agio Buenos Ay-	
Berlim go d/v.....	288	289	res	
" cheque	291	293	Cambio do Brasil	11 13/16
Francfort go d/v ..	288 1/2	288 1/2	Premio da libra	1 \$400
" cheque	291 1/2	293 1/2	e	
Madrid cheque	873	883	1 \$450	

Banco Lusitano

Vae passando melhor dos seus achaques este banco que ficou padecendo d'uma profunda anemia depois da crise que sofreu ha alguns annos.

Os directores assistentes não desesperam de o salvar.

Um furunculo que ainda não se tinha podido operar em 1900 foi finalmente liquidado por um convenio com a Companhia real dos caminhos de ferro, liquidação que parece melhor do que a continuação d'uma situação que muitos consideravam *inductive*.

Um outro, menos importante, relativamente á empresa Hersent, chegou á supuração sob a fóрма de prescrições que esta empresa pagará ao banco.

Não só fizeram isso os assistentes, mas amputaram umas minas e estão pensando em novas amputações que permittam pôr tudo no sôlo, mediante dinheiro que é mais sôlo.

A febre dos credores ainda não baixou de todo, mas parece ir num bom caminho.

O doente aumentou em peso 84:961~~580~~ réis, saldo de ganhos e perdas, saldo que é verdadeiramente uma nutrição, porque se destina á conta de *Liquidações*.

Fazemos votos pelas melhorias que esperamos tanto pelo vigor que ainda resta ao doente como pela competencia dos clinicos.

Fez-nos impressão todavia a inspecção da lista dos fundos fluctuantes no activo. Ha muito fundo pathogénico nesses 511:301~~945~~ réis!

O CAMINHO DE FERRO DE BAGDAD

E' deveras interessante, agora que a expansão económica dos povos europeus tende a desenvolver todos os dias vias mais rápidas e seguras para novos territórios, ver a civilização moderna retomar do Occidente para o Oriente o mesmo caminho que outrora seguiriam as antigas emigrações, das antigas raças e a fita d'aço dos carris serpenteiar através dos caminhos que traçaram os primeiros conquistadores da Europa.

E' aquele mesmo fertil e delicioso valle que se estende entre o Tigre e o Euphrate, que já seduzia Alexandre, e cujo imperio elle não pôde conservar; é aquella mesma região privilegiada d'onde as caravanias traziam as immensas riquezas aos navegadores fenícios, e mais tarde á opulenta Veneza, que agora vae achar-se em comunicação directa com a Europa, pelo caminho de ferro de Bagdad.

Os felizes resultados da conquista pacifica de toda a região que se alarga do Golfo Persico ao Mediterraneo não se farão esperar. A concessão que auctoriza o prolongamento até Bagdad dos caminhos de ferro de Anatolia foi feita ha poucos dias, segundo nos informou um telegramma da Agencia Havas.

Para dar a esta grande empresa o caracter internacional que lhe convém, a sociedade concessionaria ofereceu ao capital europeu uma participação na nova empresa. O capital alemão tomou 40 p. c., o capital franz tambem tomou 40 p. c., e a Belgica e a Suissa 20 p. c.

Sem que se possa prognosticar a esta via comercial uma importancia comparativa á do Canal de Suez, é de crer todavia que a sua importancia será num proximo futuro excepcionalmente consideravel, e as suas consequencias politicas e economicas do mais alto interesse.

O caminho de ferro de Bagdad vae pôr em communica-

ção por uma rede de 2.500 kilometros a costa do Golfo Persico e Koniah, actual *terminus* do caminho de ferro de Anatolia, de Haidar-Pacha, sobre o Bosphoro ate Koniah.

Os caminhos de ferro franceses de Smyrna a Cassaba, de Beyruth-Darnas-Hamah e d'Adouah a Mersina, achando-se ligados com a rede da Anatolia, terão a aproveitar numa grande proporção com os beneficios da nova linha. O accordo entre as sociedades francesas e a companhia alemã, que participam da empresa, fez-se sobre as bases de uma tarifa commun. Não é por enquanto possível determinar por numeros exactos a importancia do trafego a que a abertura da nova rede vae dar lugar; mas deve ser immenso. Basta imaginar a riqueza lendaria das regiões que essa rede vae envolver, para se poder suppôr que intensidade e riqueza de commercio vão agitar as relações internacionaes com esses prodigiosos paizes.

A linha principal parte de Koniah, e depois de haver percorrido a cordilheira do Taurus, entra nos valles ate Adana, e ahi se liga á rede do Mediterraneo pela linha de Adana-Mersina.

De Adana, cortando obliquamente para o norte, galga o Euphrate e chega ate Mossul. D'ahi, seguindo a margem direita do Tigre, toma por Zubeir ate Basorah, seguindo tambem a margem direita do Chatt-el-Arab (confluente do Tigre e do Euphrate).

De Zubeir, a linha ramifica-se para o Golfo Persico, não estando ainda fixado o seu ponto *terminus*.

Duas outras ramificações irão ate Alep, na Syria, e ate Hanekin, muito proximo da fronteira persa.

Finalmente, em Kara-Hissar, a rede de Bagdad ligar-se-ha com o caminho de ferro Smyrna-Cassaba.

Assim virão confluir nos portos mais importantes da Asia Menor todas as riquezas do Golfo Persico e os cereais da fertil Mesopotamia. E Bagdad achar-se-ha a dois dias de Constantinopla!

Esta grande empresa, embora se afigure extraordinariamente colossal, não apresenta dificuldades invenciveis para a tecnica moderna. A nova linha terá apenas dois grandes mòles de montanhas a cortar: a do Taurus e a do Ghiaur Dagh, Baghtché. Haverá muitas e importantes obras de arte a executar, mas nemhuma d'ellas de natureza a atemorizar os engenheiros que as emprehendam.

A concessão do grande caminho de ferro foi feita em condições financeiras muito favoraveis. A concessão é por 99 annos, e a nova rede gosará uma garantia kilometrica que representa uma annuidade de 12.000 francos, e mais 4.500 francos para cobrir as despesas de exploração. Se as receitas kilometricas brutas excederem 4.500 francos, o excedente, até 10.000 francos, pertencerá ao governo ottomano, e tudo quanto fôr além de 10.000 francos será repartido pelo governo e pela companhia concessionaria, na proporção de 60 p. c. e 40 p. c., respectivamente.

Causou estranheza que a Russia não quisesse acceptar a participação que lhe foi oferecida nesta empresa, mas não ha razão para admirações nem conjecturas de ordem politica. A recusa da Russia é naturalissima. Achando-se Bagdad a 55 horas de Constantinopla, e tornando-se facil o transporte dos cereais de Mesopotamia para o Mediterraneo, representa isto uma concorrencia terrivel para a exportação dos trigos da Russia. Além do que, o novo caminho de ferro achar-se-ha em rivalidade flagrante com a linha russa Orenburg-Tachkent. Em vista d'estas poderosas circumstancias, se a Russia consentisse em auxiliar a empresa do caminho de ferro de Bagdad, era o caso de dizer, como nós dizemos, que ella dava a corda para se enforcar.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Annuario Commercial, 1902. — Entrou no 10.º anno da sua publicação este Annuario de Portugal, ilhas e ultramar, da industria, da magistratura e da administração, coordenado sob a direcção do sr. Caldeira Pires.

O trabalho da coordenação d'este Annuario representa um esforço colossal, a que bem poucos farão completa justiça. Em poucas palavras que dirige ao público, a Empresa do Annuario Commercial dá uma informação muito curiosa, e que é a seguinte: a cada passo ella encontra quem se negue a dar informações, ou quem premeditadamente lhe forneça informações duvidosas.

Não poucas vezes sucede aos seus coordenadores encontrarem na burocracia, e mesmo no commercio e industria, quem se recuse a dar o seu nome para o Annuario (que todavia insere 500.000 nomes e moradas) e até firmas sociaes, alterando a seu bel-prazer o ramo de negocio que cultiyam, tudo para crear attritos a que se lhe faça a respectiva referencia.

Ainda neste anno encontraram relutancia em algumas repartições publicas, a ponto de lhes serem negados os nomes dos empregados, com manifesto desprezo pela letra das portarias dimanadas dos respectivos ministerios, as quaes ordenam ás suas repartições que fornecam todas as informações e esclarecimentos precisos, sem prejuizo do serviço.

A Empresa do Annuario entende dever dar estas explicações ao publico, para que se reconheça que o seu trabalho difficilmente satisfaz a boa vontade dos seus coodernadores. Entretanto, outras publicações de informação tem recorrido ao Annuario Commercial e d'elle tem aproveitado bastante.

Almanach Bertrand, 1902. — De uma índole bem diversa do *Annuario Commercial*, mas recheado também de informações muito utéis, curiosidades interessantíssimas, passatempos de inteira novidade, o *Almanach Bertrand*, coordenado pelo sr. Fernandes Costa e publicado pela antiga casa Bertrand, hoje propriedade do editor sr. José Bastos, é, no seu genero, e neste momento, a primeira publicação portugueza — sinceramente o reconhecemos, e afoutamente o dizemos.

Este é o terceiro anno em que aparece o *Almanach Bertrand*, e conquanto conserve o mesmo aspecto e feito com que foi lançado á publicidade, de anno para anno se nota nelle cuidadosa melhoria de informação e augmento de variedades.

O sr. Fernandes Costa, que tomou a seu cargo a coordenação do *Almanach Bertrand*, não precisa dos nossos elogios, que é opulento de justa nomeada literaria; mas nós é que entendemos ser nosso dever endereçarmos-lhe os nossos cumprimentos por tão valiosos trabalho.

A Epoca. — Recebemos o prospecto de um jornal que se apresenta «sem filiação politica de especie alguma», de que será redactor principal o sr. Zeferino Cândido, e que tem a sua séde em Lisboa. E' seu gerente o sr. Luiz Galhardo, e a installação provisoria na rua dos Douradores, 83, 1.º

A Epoca será um jornal doutrinario e noticioso, prometendo uma secção muito particular de informações diarias do Brazil e da Africa, chronicas do estrangeiro, artigos doutrinarios, formando o corpo das suas idéas de combate, notas criticas, scientificas, literarias, artisticas, humoristicas, revistas de commercio e industria, etc., etc.

A REDE INGLEZA EM 1900

O ministerio do Commercio de Inglaterra acaba de publicar o relatorio geral dos resultados financeiros obtidos pelos caminhos de ferro ingleses durante o anno de 1900.

Segundo esse documento, a totalidade do capital pago até o fim d'aquelle anno era de 1.176 milhões de libras sterlinas, o que representa um augmento de 9 milhões de libras em acções ordinarias, 7 e meio milhões em acções garantidas e de preferencia, e 7 milhões em obrigações.

No trafego dos passageiros houve as seguintes receitas, em libras sterlinas :

1.ª classe.....	3.434.000
2.ª " 	2.987.000
3.ª " 	28.215.000
Assinaturas.....	3.451.000
Excesso de custo, serviço de correios, etc	7.207.000
Total.....	45.384.000

Comparando estes numeros com os do anno anterior de 1899, verifica-se com augmento d'estas receitas que sobre a 1.650.000 libras.

Nas despesas de exploração figuram os seguintes curiosos dados :

Desde 1896 essas despesas augmentaram assustadoramente e na proporção com as receitas de 57 % em 1897, de 58 % em 1898, de 59 % em 1899, e de 62 % em 1900.

Repartida em quatro capitulos principaes, a totalidade das despesas brutas em 1900 foi a seguinte :

Custeio das linhas, reparações, estações, etc.....	9.530.000
Locomotivas.....	19.310.000
Reparação e renovação de carruagens e vagões.....	5.180.000
Despesas de trafego.....	19.330.000

A par d'essas despesas principaes os capitulos menos importantes mostram um augmento de 175.000 libras, principalmente em impostos.

O curioso relatorio inglez menciona ainda a cifra das despesas de combustivel e material empregado na reparação das locomotivas durante os dez ultimos annos :

	Carvão e coke	Material para reparações
1891	3.491.000	1.347.000
1892	3.290.000	1.338.000
1893	3.199.000	1.260.000
1894	3.029.000	1.270.000
1895	2.932.000	1.262.000
1896	2.839.000	1.403.000
1897	3.031.000	1.498.000
1898	3.493.000	1.585.000
1899	4.278.000	1.781.000
1900	5.987.000	1.999.000

Convém notar que de 1891 a 1896 houve uma redução constante no preço do combustivel, e que no mesmo periodo se deu um augmento geral no numero de kilometros percorridos.

Em 1897 a redução no custo do combustivel foi bruscamente cortada por um augmento de 192.000

libras, progredindo o aumento até 462.000 libras em 1898, 785.000 em 1899, e finalmente 1.709.000 em 1900.

A esta mesma diferença ultima nas despesas dos caminhos de ferro ingleses accrescem 12 % no custo do material.

O anno de 1893, unico em que se deu uma diferença para menos no numero de kilometros percorridos, foi o anno da crise do carvão, e todavia, nesse mesmo anno a diferença para menos do combustivel foi mais considerável que a diferença para menos no numero de kilometros percorridos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Carris de Ferro do Porto — Vão ser introduzidos alguns melhoramentos no sistema da tracção electrica na cidade do Porto.

Estes melhoramentos foram estudados pelo sr. Jorge da Cunha, chefe dos serviços telegraphicos do Porto, e a respeito d'eis é conhecida a opinião de um distinto engenheiro frances, o sr. Blanc, que foi o iniciador dos trabalhos de instalação da tracção electrica naquella cidade, e que a Companhia Carris de Ferro desejou ouvir sobre tal assumpto, antes de tomar uma resolução definitiva.

O sr. Cunha estudou a adaptação á rede de tracção electrica de cada uma das soluções hoje correntes em trabalhos d'essa especie, e que representam os progressos posteriores ao estabelecimento da rede naquella cidade.

Estes recursos são a distribuição por meio de *feeders* de alimentação e retorno, como na instalação de Lisboa, a *survolage* e *dévoltage* por meio de *boosters*, a produção de correntes de alto potencial, levadas a subestações de distribuição, devidamente escolhidas.

Em resultado dos estudos technicos, economicos e financeiros das diferentes hypotheses, o sr. Jorge da Cunha aconselhou a produção de correntes alternativas triphasadas, que deverão ser transportadas a uma sub-estação nas proximidades da praça de D. Pedro, centro de distribuição, que reune todas as condições tecnicas exigíveis.

Essas correntes serão ahi transformadas em continuas, da mesma categoria das actuais de trabalho.

A linha Arrabida-Leça será regularizada por um *booster* (*survoltEUR-sousvoltEUR*).

O trabalho nas machinas será equilibrado por duas baterias de accumuladores, a que, pelas suas funcções nesta applicação, se tem dado lá fóra o nome de *tampon ou volante*.

No projecto do sr. Cunha apenas será, talvez, modificado o emprego de dynamos triphasados synchronicos, de baixa potencia com transformadores, por dynamos asynchronicos de produção directa sem transformações.

A gerencia da Companhia Carris de Ferro espera muito breve a conclusão d'este estudo, nos ultimos pormenores, para entrar nas diligencias officiaes indispensaveis, e retomar depois, com toda a actividade, os trabalhos de transformação e accrescentamento da rede de tracção electrica.

Beira, Africa. — A Companhia de Moçambique vai mandar construir uma linha Décauville; para o serviço urbano da Beira.

Benguela. — Informa um nosso collega que teem sido examinados por muitas pessoas os projectos da

primeira e da segunda secção do caminho de ferro de Benguela, bem como o caderno de encargos, série de preços e mais documentos do concurso para a respectiva empreitada. Parece que ha todas as probabilidades de apparecerem concorrentes.

A actual empreitada, que é de 60 kilometros, corresponde a trabalhos que devem ocupar cerca de tres annos, e deve, decerto, oferecer margem aos empreiteiros auferirem lucros razoaveis.

Cascaes. — Os comboios diarios entre Caes do Sodré e Cascaes, que conduzem carruagens de 3^a classe, e que até aqui não faziam serviço de passageiros d'esta classe, entre Caes do Sodré e Algés, vão muito brevemente fazel-o, com excepção dos domingos e dias santiificados.

Lourenço Marques. — O relatorio da Associação Commercial de Lourenço Marques, referido á gerencia de 1901, diz que a direcção empregou persistentes esforços para conseguir a abertura do trasiego do caminho de ferro até o Transvaal, e que, graças ao *modus vivendi* havia pouco assignado entre o alto commissario do Cabo, o sr. Alfredo Milner, e o governador geral de Moçambique, sr. general Gorjão, essa aspiração foi satisfeita.

O commercio de Lourenço Marques tem tambem reclamado a equiparação das tarifas do caminho de ferro portuguez, combinadas com as da Companhia Neerlandesa, ás do caminho de ferro do Natal, de modo a permitir a concorrência em igualdade de circunstancias, sem o que, diz o relatorio, a ruina do porto de Lourenço Marques será irremediavel.

A Associação Commercial renova tambem a ideá de se construir a já estudada linha ferrea que ligue Lourenço Marques com Inhambarane, pela Manhiça e Gaza, e que poderá mesmo ser de via reduzida.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi oficialmente publicada a concessão das seguintes linhas ferreas:

La Peñona, na linha de Ujo a Trubia, ás minas Pepita e Dolores.

Ripoll, na linha de Barcelona a San Juan das Abadesas, a Riba, o valle de Riba.

Berja a Puerto de Almeria por Dalias, Felix, Vicar, Roquetas, Hortichuelas, Enés, Marchal e Agua Dulce.

Zaldivea a Las Cuartas.

Santianes a Perihuella.

Bilbao ao monte de Archanda.

*
Foi prorrogado por tres annos o prazo para a construção do caminho de ferro de Castejón ao limite das províncias de Navarra e Logroño, junto aos banhos de Fitero.

*
Destinado ao transporte de carvão, entre Moreda e Collanzo (Cuerigo), vai ser construído um caminho de ferro de via reduzida, cuja concessão já está aprovada.

*
A companhia do caminho de ferro Central de Aragão emprega todas as diligências para abrir quanto antes ao público o serviço total da linha entre Calatayud a Grao, tendo adquirido ultimamente quatro poderosas locomotivas apropriadas ás grandes rampas da linha.

*
Por mais cinco annos foi prorrogado o prazo para a conclusão das obras do caminho de ferro de Grao de Valencia a Turis e Minas de Dos Aguas.

*
A companhia do caminho de ferro de Astillero a Ontaneda vai fazer nova emissão de 3.000 obrigações de 2.^a hypotheca, do valor nominal de 500 pesetas, com 5% de juro annual.

*
E' autorizada a companhia das minas de Caridad de Aznalcollar a estabelecer e explorar um caminho de ferro de via reduzida para o transporte de minérios.

*
Está projectada a construção de um caminho de ferro de Vich a Pasteral de Amer.

*
Trata-se do prolongamento da linha ferrea de Yecla a Jusmilla, que é considerada de muita conveniencia.

França

Os novos trabalhos de caminhos de ferro a executar durante o corrente anno, em França, tanto para os caminhos de ferro do Estado, como para os caminhos de ferro de companhias, não poderão exceder 69 milhões de francos, em conformidade com as convenções estabelecidas pelas leis de 1883 e 1897.

Os trabalhos complementares a executar, neste mesmo anno, para as linhas já em exploração, e segundo as leis de 1883 e 1892, foram orçamentados e não poderão exceder 87 milhões de francos.

*
O Ministro das Obras Publicas de França comunicou ao Conselho de Ministros os primeiros resultados d'um inquerito que mandará realizar ácerca das indemnizações pagas pelas companhias de caminhos de ferro por avarias, demoras, extravios e roubos.

D'esse inquerito resultou já saber-se que o total de taes indemnizações, que em 1885 não chegaria a 5 milhões de francos, em 1895 excedia já 7 milhões, e em 1900-1901, 17 milhões!

Em vista d'este espantoso crescendo, o Ministro propôz a nomeação de uma comissão especial de estudo que procure determinar as causas de tão grave situação para as companhias.

Neste sentido já foi enviada uma circular a todas as companhias, pedindo a cada uma d'ellas que nomeie um seu representante para fazer parte da nova comissão.

Italia

O governo italiano receia a declaração de uma greve geral dos empregados de caminhos de ferro, que já começaram por pedir o aumento de salario.

Os caminhos de ferro italianos são explorados por três grandes companhias, ás quaes o Estado cederá essa exploração em 1885, por um período de 60 annos, reservando para si uma participação nos lucros, mas compromettendo-se a garantir a necessaria renovação do material.

D'esta situação tem resultado para os caminhos de ferro uma administração confusa de elementos que não podem harmonizar-se — elementos da industria privada e burocacia rotineira.

No meio de tala balbúrdia, tendo falhado o aumento de tráfego e os largos proveitos phantasiados pela construção de novas linhas, as companhias procuram realizar economias, não sobre as muitas despesas inuteis que mantem, mas sobre o pessoal, que não se considerava já bem remunerado, e que neste momento toma uma atitude de descontentamento que dá sérios cuidados ás administrações e ao governo.

*
Já funciona o caminho de ferro electrico entre Milão e Varese, após demoras e rigorosas experiências.

A linha mede 90 kilómetros de extensão, e é a primeira do seu genero que se estabelece em Italia. Compõe-se de uma via dupla ordinaria, ao meio da qual segue um carril conductor, suspenso a uns 30 centímetros de solo sobre isoladores de porcelana.

Cada vagon possee quatro braços salientes, de aço, estabelecendo o contacto com o carril conductor.

Nas passagens de nível o conductor é subterraneo, mas como nenhuma d'estas passagens chega a ter 12 metros, que é o comprimento de cada vagon, acontece que o vagon não perde completamente o contacto com o carril central.

Cada carrugem tem um motor electrico, e a corrente é transmitida ao carril central por um conductor aereo.

Allemanha

Teem dado o mais satisfactorio resultado as experiencias de caminhos de ferro electricos organizadas por uma Sociedade de Estudos que para tal fim se organizou em Berlim, e á disposição da qual o governo pôz a linha militar de Berlim a Zossen.

A velocidade, augmentando gradualmente, attingiu já 130 a 140 kilómetros, permitindo o trajecto de Berlim a Hamburgo em duas horas, sem o mais ligeiro desarraijo da linha.

Criméa

Está superiormente aprovado o projecto de um caminho de ferro que ligue Sebastopol a Yalta, esperando-se que a sua construção comece na proxima primavera. Esta nova linha permitirá a viagem directa de São Petersburgo a Livadia. Está calculado em 8 e meio milhões de rublos o custo das obras e material, tendo já o capital russo garantido a participação de 2 milhões.

O governo não subvenciona a construção, e reserva-se o direito de poder adquirir a todo o tempo a linha construida.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Estado

Dirrecção do Minho e Douro

Entrega de remessas

Desde o dia 15 do corrente é facultada a entrega das remessas, que tenham aviso de chegada, em troca do mesmo aviso, quando o consignatário não poderá apresentar a senha respectiva.

Para que o aviso de chegada possa substituir a senha é indispensável que contenha a assignatura do consignatario, reconhecida por notario, ou por firma e carimbo de casa commercial acreditada.

Nestas condições, o aviso de chegada substitue para todos os efeitos o recibo supplementar, a que se refere o artigo 197º das tarifas gerais d'estes caminhos de ferro, em vigor desde 1 de novembro de 1882; considerando-se, por isso, o mesmo aviso como documento unico e authenticó para a entrega da remessa a quem de direito pertencer. Porto, 1 de fevereiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tarifas especiais 12, 20 e 24, pequena velocidade

Tendo entrado em serviço vagons descobertos de lotação e de capacidade superiores ás do material dos tipos communs, fica regulada, desde 20 de fevereiro de 1902, a applicação das tarifas no presente aviso, indicadas pela fórmula seguinte :

1.º Os preços por vagon serão mantidos sem alteração quando a carga maxima do material não ultrapassar 10.000 kilogrammas por veículo ;

2.º Quando for posto a disposição do expedidor material de lotação superior a 10.000 kilogrammas, a carga efectiva que excede este peso, até o maximo regulamentar, será taxada na razão de um por cento (1%) do preço estipulado para o vagon completo, por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas;

3.º As despesas accessórias serão aplicadas, quando proceda, ao peso efectivo do carregamento, seja qual for a qualidade do material utilizado. Lisboa, 12 de fevereiro de 1902.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Fornecimento de travessas

Pelo presente anuncio se faz publico que no proximo dia 21 do corrente mes, á uma hora da tarde, perante o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado e na sala das sessões do mesmo conselho (Ministerio das Obras Publicas), serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho creosotadas para a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, divididas em tres lotes de 20.000 travessas cada uma.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador, e poderão também ser enviadas, sem a comparecência dos mesmos, entendendo-se neste caso que o concorrente desiste de direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

O deposito provisório para ser admitido a licitar será de 375.000 réis para cada lote, podendo ser feito na thesouraria da Direcção do Sul e Sueste ou na do Minho e Douro.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias úteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, ou na secretaria dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto na secretaria dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 1 de fevereiro de 1902.

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 VOYAGEUR —

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

BARCELONA Grand Hotel Ambos Mundos. — Edificio construído expressamente. O único hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA Hotel du Panier Pleuri. — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

BERLIM Hotel Central. — De 1.^a ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedichstrasse. 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

BOLONHA Grand Hotel d'Italia. — Casa de 1.^a ordem, a mais central; quartos desde 2,50 liras; restaurante; comida por preços fixos em mesas separadas. Ascensor, luz electrica, banhos. — Proprietario, Guido Bagnoli.

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

BUDA-PEST Grand Hotel Hungaria. — No caes do Danubio. De 1.^a classe, esplendido panorama. Todos os confortos modernos, como luz electrica, ascensor, venda de bilhetes do caminho de ferro. Precos commodos. — Director, Ch. Burger.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisabonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 réis a 2500 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaudos, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Precos razoaveis. — Proprietario, Ronão Garcia Vinhas.

DRESDEN Grand Union Hotel. — Bismarckplatz em frente da nova gare da Bohemia. De 1.^a ordem, ascensor, luz electrica e todo o conforto moderno. — Proprietario, H. Schnelle.

ESTORIL Hotel de Paris. — Casa de 1.^a ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lauwntennis, croquet e outros jogos. — Precos razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel Lisabonense. — Bairro Novo. — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^a ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

FIOUME Grand Hotel d'Europe. — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.

GENEbra Hotel Bristol na rua do Mont Blanc, 10, proximo da estação do telegrapho, correio e caes. Todo o conforto moderno. Ascensor, luz electrica. Pensão desde 8 francos. — Leppin, proprietario.

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

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sítio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Precos moderados. Central do caminho de ferro.

HAMBURGO Grand Hotel Kronprinz. — Caes do Alster em frente do Pavilhão. De 1.^a ordem. Ascensor, luz electrica, telephone, tudo o luxo por preços moderados.

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hispania

HANNOVER Hotel Bristol. — De 1.^a ordem. Em frente da gare e do correio. Primoroso restaurante, jardim d'inverno, luz electrica, ascensor.

INNSBRUCK Tirolo — Hotel zur Goldenen Sonne. — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrasse. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. — Proprietario, Carl Beer.

LEIPZIG Eisner's Hotel Royal. — Augustusplatz, junto ao correio. De 1.^a ordem. Ascensor, luz electrica, grande restaurante. Bellas accommodações para familias — Proprietario, Ernest Eisner.

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^a 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 Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebedas das melhores qualidades, Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA Rodolfo Beck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

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

LOURDES Grand Hotel Royal. — De 1.^a ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basílica, gozando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYÃO Grand Hotel d'Angleterre. — Proximo da gare de Perache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Precos moderados.

MADRID Cesar Ferial. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

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

MONTESTORIL Grand Hotel d'Italia. — De 1.^a ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

MUNICH Grand Hotel Leinfelder. — Serviço de 1.^a ordem, ascensores, luz electrica. No centro da cidade em frente do jardim botanico e palacio de justiça. — J. Schwarz Señior, proprietario.

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

NEUHAUSEN Quedas do Rheno — Hotel Bellevue. — O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Março sahirá o paquete **Clyde** para

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

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 Inglezes, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

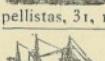
CARREIRA OFFICIAL — O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Março ás 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.^a



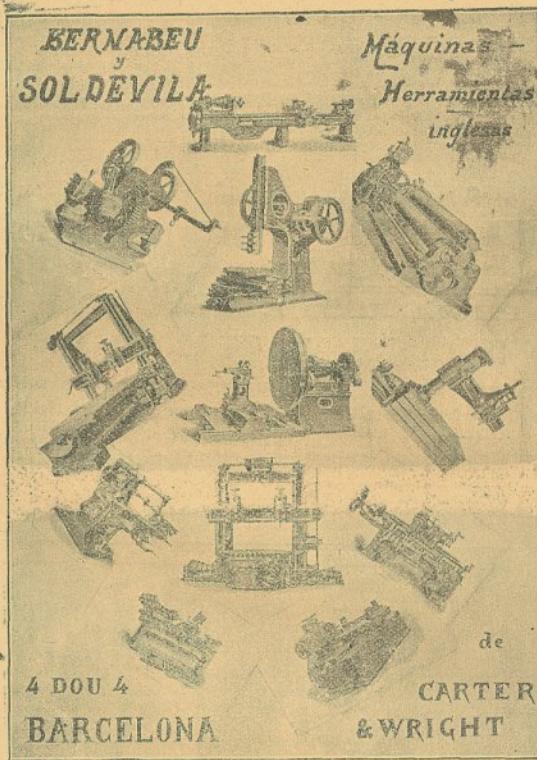
Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Bahia . Sahirá a 28 de fevereiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 2. ^o		Paranaguá , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão Paranaguá . Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Barcelona, Saint Philippe . Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vap. por alemão Tucuman . Sahirá a 19 de fevereiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Barcelona, Saint Barthélémy . Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres. vap. por inglez Clyde . Sahirá a 3 de março. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua dos Capellistas, 31, 1. ^o
	Bordeus , vapor frances Brasil . Sahirá a 26 de fevereiro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. frances Paranaguá . Sahirá a 18 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. ^o
	Dakar , Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. frances La Plata . Sahirá a 24 de fevereiro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pernambuco e Parahyba do Norte, vap. inglez Orion , Sahirá a 20 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Havre e Anvers, vapor frances Saint Mathien . Sahirá a 25 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Port Said , Colombo, Singapura e Manilha, vap. hespanhol Islande de Panama . Esperado a 20 de fevereiro. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.
	Lourenço Marques e Beira, vap. frances Entre Rios . Sahirá a 23 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1. ^o		Rio de Janeiro e Santos , vap. frances Colombia . Sahirá a 3 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1. ^o
	Madeira , St. ^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Velhas), Caes do Pico e Fayal, vapor português Funchal . Sahirá a 20 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o		S. Thiago , Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St. ^a Antonio do Zaire, Ambrižete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português Portugal . Sahirá a 21 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1. ^o
	Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano Colombo . Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C. ^a , Praça dos Re-molares, 4, 1. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos Ayres, vap. inglez Nile . Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua dos Capellistas, 31, 1. ^o
	Pará , Manaus e Maranhão, vapor frances Amazonas . Sahirá a 28 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez Iberia . Sahirá a 26 de fevereiro. Agente, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Clement . Sahirá a 18 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Vigo , La Pallice e Liverpool, vap. inglez Orissa . Sahirá a 28 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto, Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Pernambuco , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Siberia . Sahirá a 5 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4 - BARCELONA

CASA EM MANCHESTER - CHATAM STREET



Telegrammas | Bernabeu — Barcelona
Lehmann — Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CARTER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindricos
e outras machinas ferramentas

E. LEHMANN, Manchester

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

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

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

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para
furar, esmerilar, etc.

Locomotivas
Material de via
Vagonetes

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

FIELDING & PLATT — Gloucester

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

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

MACHINAS HYDRAULICAS

Systema Tweddell's, para officinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO

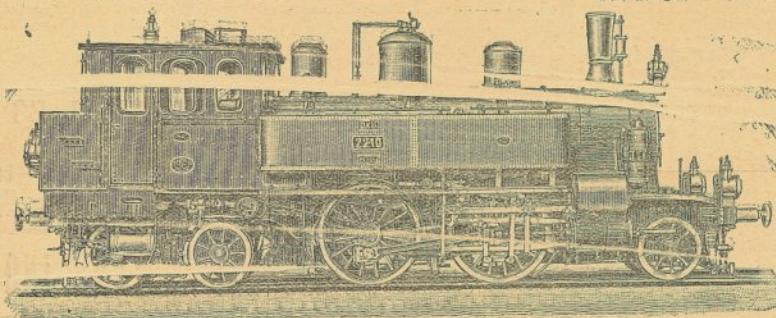
O unico que funciona com regularidade e economia

DYNAMOS — ELECTROMETROS — ALTERNADORES ETC.

KRAUSS & C.^{IA}, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH - ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA
de todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

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

Estabelecimentos fundados em 1866 — 2.000 operarios

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

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000 \$ 000 RÉIS

ESRIPTORIOS | 13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoutim, Almodôvar, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carracedo d'Ançães, Cartaxo, Cascais, Castelo Branco, Castelo de Vide, Céa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sines, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Golegã, Gouveia, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemór-o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivais, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, São Mamede, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Mont'Aragão, Soure, Tereira, S. Tiago do Cacem, Tomar, Torres Novas, Torga, Vila Real, Vendas Novas, Viana do Castelo, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourém, Villa Nova de Portimão, Vila Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodão, Vizeu.

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS

Capital social rs. 2.400.000 \$ 000 effectivos

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

50, 1.^o — RUA DA PRATA — 50, 1.^o

Equateur-Atlantique Union-Maritime

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

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.^{as}

ASCENSOR MUNICÍPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.

AGUAS GHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da **escrofuleose, rincunatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado, baço, inflamações** de quaisquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anæmia e chlorose.

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

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Sede Social: Rue St. Leonard, 1, Liège

Oficinas Hayencux, 69, Herstal

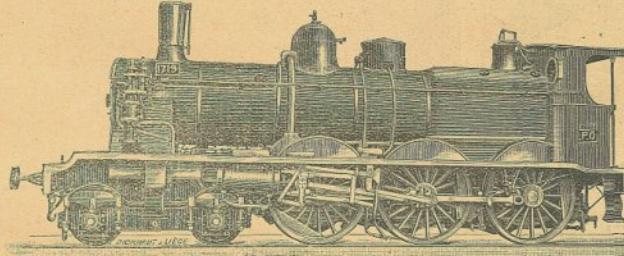
CONSTRUÇÃO MECÂNICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e móvel para caminhos de ferro. — Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, pa a caminho de ferro de via estreita e para trânsitos. Locomotivas para o serviço de fábricas, e interior das minas. Estudo de locomotivas baseado no programma de Paris. Organizações completas para a instalação e construção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôl, machinas de tração, cabrestantes, elevadores, etc. e máquinas de engastamento, motores de motor, locomotivas.

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

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



Instalações eléctri-
cas, máquinas especiais para
a transmissão de força e de tração.

Instalações de ofi-
cinas de construção e repara-
ção.

Motores a gás de 45 a
1.000 cavalos de força.

Instalações de refi-
nação de canúcar. — Es-
pecialidade de motores poten-
tes e económicos. Motores de
pressão múltipla.

Forjas e caldeiraria,
— Peças de força de todas as
dimensões. Caldeiras para lo-
comotivas e locomóveis, nume-
rosos tipos de caldeiras fixas.
Produtos de grande e pe-
quena caldeiraria em ferro e em
cobre.

H. PARRY & SON

OFFICINAS DE MACHINAS

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAIS

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

— LISBOA —

ESTALEIRO NO GINJAL

W. Gonsalves

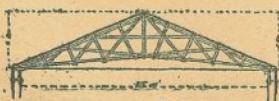
CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO — R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA — LARGO DO CALVARIO, 22, 2º

LISBOA

M. H. Lummerzheim & C.ª



WONDELGEM-LEZ-GAND
BELGICA

Fabricantes de cartões betumados para tectos e pla-
cas isoladoras contra a humidade para fundações.

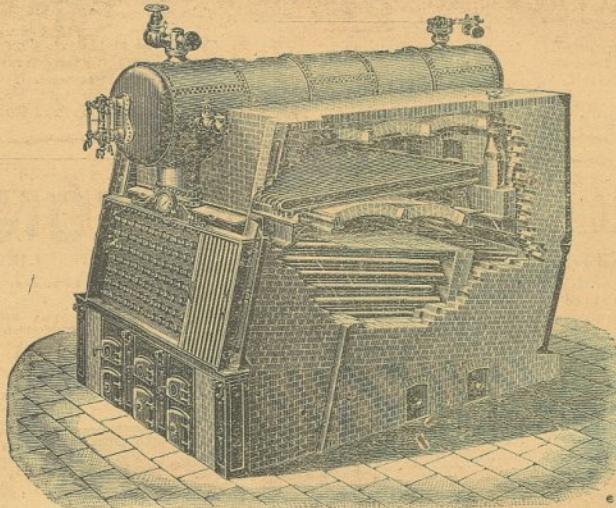
Empreiteiros de construções de coberturas em car-
tão betumado e em cimento vulcanico para plataformas
terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, du-
rante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

CALDEIRA STEINMÜLLER

Referencias sobre 26 annos
de duração
de funcionamento



Instalações até 33.000 me-
etros quadrados
de superficie de aquecimento
para diferentes firmas

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

Priv. imp. all.—Adapta se a todos os systemas de caldeiras.

L. & C. Steinmüller, Gummersbach (Província rhenana).

A maior fabrica de caldeiras tubulares da Alemanha.—Fundada em 1874

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

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

MEDALHAS D'OURO/

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

FREIOS CONTINUOS

automaticos e não automaticos

PARA
CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SIGNALS DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America, do Sul, Colónias etc.

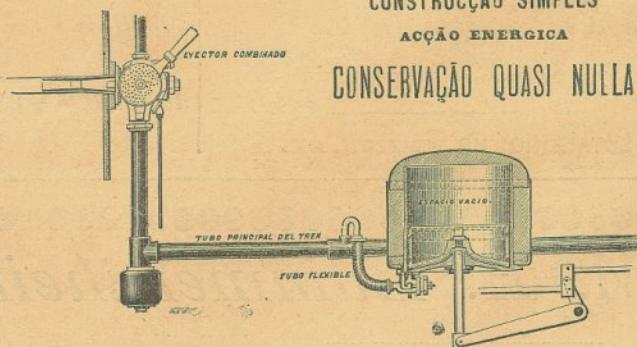
Lista das companhias da peninsula
que tem adoptado este freio:

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

HESPAÑA—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid.

Caceres—Portugal—Great Southern of Spain—Bobadilla-Algeciras—Linares-Almeria—Torralba a Soria—Santander a Bilbao—Bilbao-Portugalete—Económicos de Asturias—Madrid-Villa del Prado—La Robla-Valmaseda—Lezama-Bilbao—Trianon—Luchana-Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerto Santa Maria-San Lucar—Central de Vizcaya—Grao a Turis.

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





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhia de Exploração dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal e Oeste de Espanha

TARIFA DE OPERAÇÕES ADUANEIRAS

nas fronteiras de

Valencia d'Alcantara e Marvão

(Quando os despachos em Badajoz e Elvas, forem efectuados, pelo sr. D. Laureano Fernández, Agente aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, aplicar-se-ha a presente tarifa)

Em vigor desde 10 de Fevereiro de 1902

Os Agentes Aduaneiros das Companhias acima indicadas, encarregam-se de preencher nas referidas fronteiras todas as operações referentes ao despacho de mercadorias de importação, exportação e transito, em conformidade com os preços e condições constantes dos diferentes paragraphos d'esta tarifa.

Os preços indicados na presente tarifa, comprehendem unicamente a comissão das Agências despachantes quando as remessas se destinem a consumo em Portugal e sejam despachadas, á sua entrada, nas alfândegas de Elvas ou Marvão, e quando se destinem a Espanha e á sua saída se despachem nas referidas alfândegas, visto que os restantes gastos de despacho estão compreendidos no proprio documento que, como justificante, entregam nesse acto as mencionadas alfândegas ao serem pagos os direitos de entrada ou saída, respectivamente.

Em todos os outros casos, os preços d'esta tarifa, comprehendem todas as despesas relativas á comissão, documentos sellados e moços de alfândega, isto é: todas as despesas, excepto os direitos de alfândega e o imposto de transportes.

Paragrapho primeiro

Estão compreendidos n'este parágrafo os artigos seguintes	Despacho único em Valencia d'Alcantara	Expedições em trânsito por Portugal com destino a Espanha		Expedições procedentes de Portugal com destino a Espanha		Expedições procedentes de Espanha com destino a Portugal		Expedições procedentes de Espanha em trânsito por Portugal		
		Despacho nas alfândegas de Marvão ou Elvas e em Valencia d'Alcantara								
		Marvão ou Elvas	Valencia d'Alcantara	Total	Valencia d'Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia d'Alcantara	Marvão ou Elvas	
Dinheiro e valores										
Mais de	Até 200\$000 réis — por expedição	800	400	800	1.200	400	400	800	800	1.200
	200\$000 " até 400\$000, por expedição	1.000	600	1.000	4.600	600	600	1.200	600	1.000
	400\$000 " " 600\$000 "	1.200	800	1.200	2.000	800	800	1.600	800	1.200
	600\$000 " " 800\$000 "	1.400	800	1.400	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200
	800\$000 " " 1.000\$000 "	1.600	800	1.600	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200
	1.000\$000 " " 1.200\$000 "	1.800	800	1.800	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200
	1.200\$000 " " 2.000\$000 "	2.000	800	1.200	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200
	2.000\$000 — por 1.000 kilos	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000
Vehicles										
	Carruagens, (coupés, dogcarts, char-a-bancs, omnibus, automóveis, etc.), cada uma	3.200	1.600	3.200	4.800	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000
	Carros e carroças de transporte, cada uma	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000
	Carruagens e wagons para caminhos de ferro e tramvias (americanos) cada uma	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000
	Locomotivas e tenders, por 1.000 kilos	400	200	400	600	200	200	400	200	600
Gado										
	Cavallar, por cabeça	800	600	800	1.400	600	600	1.200	600	1.000
	Idem por wagon completo (desde 4 cabeças)	2.800	1.200	2.800	4.000	1.200	1.200	2.400	1.200	2.000
	Vaccum, muar ou asinino, por cabeça	600	400	600	1.000	400	600	1.000	400	1.000
	Idem por wagon completo (desde 4 cabeças)	2.000	1.200	2.000	3.200	1.200	1.200	2.400	1.200	2.000
	Suino, lanígero e caprino, por cabeça	600	200	600	800	400	400	800	500	600
	Idem por pavimento	1.200	800	1.200	2.000	800	800	1.600	800	1.200
	Idem por wagon completo	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000

Paragrapho segundo

Mercadorias segundo a classificação	Expedições em transito por Portugal com destino a Hespanha						Expedições procedentes de Portugal com destino a Hespanha					
	Despacho único em Valencia de Alcantara						Despacho nas Alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia de Alcantara					
	Até 500 kilos			Por 4:000 kilos			Até 500 kilos			Por 4:000 kilos		
	Até 500 kilos	Por 4:000 kilos	Por wagon	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total
Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Total	Reis	Reis	Total	Reis	Reis	Total
1. ^a classe.....	1.600	2.400	13.000	400	1.600	2.000	600	2.400	3.000	2.000	13.000	15.000
2. ^a "	1.400	2.000	12.000	400	1.400	1.800	600	2.000	2.600	1.600	12.000	13.600
3. ^a "	1.400	1.800	8.000	400	1.400	1.800	600	1.800	2.400	1.400	8.000	9.400
4. ^a "	1.200	1.600	6.000	400	1.200	1.600	600	1.600	2.200	1.000	6.000	7.000
5. ^a "	1.200	1.400	5.000	400	1.200	1.600	600	1.400	2.000	1.000	5.000	6.000
6. ^a "	1.000	1.200	4.000	400	1.000	1.400	600	1.200	1.800	1.000	4.000	5.000
7. ^a "	1.000	1.200	3.000	400	1.000	1.400	600	1.200	1.800	1.000	3.000	4.000
8. ^a "	800	1.000	2.400	400	800	1.200	600	1.000	1.600	1.000	2.400	3.400
9. ^a "	800	1.000	2.000	400	800	1.200	600	1.000	1.600	1.000	2.000	3.000
10. ^a "	600	800	1.400	400	600	1.000	600	800	1.400	600	1.400	2.000

Paragrapho terceiro

Mercadorias	Expedições procedentes de Hespanha com destino a Portugal											
	Despacho nas Alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia de Alcantara											
	Até 500 kilos			Por 4:000 kilos			Por wagon					
	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total
Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Total	Reis	Reis	Total	Reis	Reis	Total
Cortiça em taboas ou em pranchas, trapos, casulos de bichos de seda, galena, lithargyrio e chumbos argentíferos	600	600	1.200	800	800	1.600	2.000	2.000	1.200	3.200		
Mercadorias a granel, exceptuadas as anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	4.000	2.000
Outras mercadorias em volumes contados	400	400	800	600	600	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	2.400

Paragrapho quarto

Mercadorias	Expedições procedentes de Hespanha, em transito ou transferencia por Portugal												
	Despacho nas Alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia de Alcantara												
	Até 100 kilos			De 101 a 200 kilos			De 201 a 500 kilos			Por 4:000 kilos			
	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	Valen- cia de Alcan- tara	Marvão ou Elvas	Total	
Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Total	Reis	Reis	Total	Reis	Reis	Total	
Cortiça em taboas ou em pranchas, trapos, casulos de bichos de seda, galena, lithargyrio e chumbos argentíferos	400	600	1.000	600	800	1.400	600	1.200	1.800	800	1.800	2.600	2.000
Mercadorias a granel, exceptuadas as anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	1.000
Outras mercadorias em volumes contados	400	600	1.000	400	800	1.200	400	1.200	1.600	600	1.800	2.400	1.200

Observações

- 1.^a As mercadorias não comprehendidas na classificação nem no paragrapho primeiro, serão despachadas por convenio especial entre os interessados e os agentes aduaneiros das Companhias.
- 2.^a Os preços fixados para as remessas por tonelada, applicar-se-hão desde 4:000 kilos, por fracções de 100 kilos, tendo como preço maximo o indicado para wagon completo.
- 3.^a O cambio d'esta tarifa é de 200 reis por peseta.

Condições de applicação

- 1.^a Os consignatarios que queiram aproveitar d'esta tarifa dirigir-se-hão a qualquer dos Agentes respectivos das Companhias em Marvão, Elvas ou Valencia de Alcantara, pedindo-lhes que se encarreguem do despacho das suas mercadorias, enviando-lhes, da primeira vez, uma auctorisação na qual declarem que o auctorisam a despachar as suas mercadorias enquanto não lhe retire ou annulle essa auctorisação.
- 2.^a Remetterão ao referido Agente os certificados de origem e de transito, as facturas e qualquer outro documento exigido pelas Alfandegas.
- 3.^a Envierão igualmente uma declaração assignada, do conteúdo de cada expedição, com a indicação dos pesos líquidos por artigo, a fim de formalizar o despacho com exactidão.
- 4.^a Os expedidores e consignatarios serão responsaveis pelas consequencias resultantes de declarações erroneas, falta de documentos para o despacho e erros que estes contenham, diferenças a mais ou a menos no peso indicado e no conteúdo dos volumes; diferenças na classificação dos artigos ou outra qualquer falta que occasione observações ou multas na Alfandega, sempre que os Agentes aduaneiros se tenham cingido às instruções dos interessados.
- 5.^a As Companhias não são responsaveis pela perda ou avarias, derrame total ou parcial das mercadorias durante o tempo em que estiverem na Alfandega.
- 6.^a Os Agentes aduaneiros não se obrigam a despachar, nem a adeantar as quantias necessarias para esse fim, as expedições cujo valor não seja suficiente, na sua opinião, para garantir todas as despezas que as sobrecarreguem, nem tampouco a constituir as fianças ou depósitos previstos pelos regulamentos aduaneiros para a reexportação de taras vasiás. N'estes casos serão avisados os consignatarios para que remettam as quantias necessarias.
- 7.^a Egualmente não serão responsaveis pelos atraços que sofram as remessas nas Alfandegas.
- 8.^a Declinam tambem toda a responsabilidade pelas expedições que careçam de guias, *vendis* (facturas) e *marchamos* (sellos) nos casos previstos pela legislação vigente.
- 9.^a As Companhias antes citadas sómente aceitam a declaração do expedidor para que os seus Agentes se encarreguem do despacho nas Alfandegas, quando o consignatario não tenha designado outro para efectuar essas operações.
- 10.^a Os Agentes das Companhias encarregam-se das formalidades de transito por Portugal, quando os expedidores ou consignatarios assim o peçam nas suas *declarações para as alfandegas*, as quaes deverão ser estabelecidas em triplicado.
- 11.^a A presente tarifa só é applicavel quando a importancia total das despezas effectuadas nas Alfandegas deva ser satisfeita pelos consignatarios na estação de destino das remessas e portanto siga em *desembolsos ou reembolso*.

Quando os interessados prefiram ter *conta corrente* com os Agentes aduaneiros das Companhias, liquidando os seus débitos por meio de saques a prazos mais ou menos longos ou por outra forma qualquer que não implique o pagamento immediato na estação de destino das mercadorias, entender-se-hão particularmente para esse fim com os referidos Agentes, como se se tratasse de qualquer operação particular.

A presente annulla e substitue para todos os efeitos a Tarifa de Operações Aduaneiras nas fronteiras de Valencia d'Alcantara e Marvão, de 30 de Julho de 1900.

Lisboa, 29 de Janeiro de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS
PARA A APPLICAÇÃO DOS PREÇOS INDICADOS NO PARAGRAPHO SEGUNDO

Mercadorias	Classe	Mercancías
A		
Abaca, pita, juta e outras fibras vegetaes	7.*	Abacá, pita, yute y demás fibras vegetales
Abaca, pita, juta e outras fibras vegetaes em fio	5.*	Abacá, pita, yute y demás fibras vegetales hilados
Aço em aros ou eixos	7.*	Acero en llantas y ejes
Aço em barras ou chapas	7.*	Acero en barras y chapas
Aço em carris e accessórios de via	7.*	Acero en carriles y accesorios de via
Aço para espartilhos	3.*	Acero para corsés
Aço em peças miudas (ordinarias)	3.*	Acero en objectos de quincalla ordinaria (ferreteria)
Adubos	10.*	Abonos
Aguas mineraes medicinaes	2.*	Aguas minerales medicinales
Aguardentes e licores engarrafados	2.*	Aguardientes y licores embotellados
Aguardente em pipas, cascos ou barris	5.*	Aguardiente en pipas y barriles
Alcatrão	5.*	A'quitran
Alcooes industriaes	5.*	Alcoholes industriales
Alfazema	6.*	Alhucema (espliego)
Algodão em rama	5.*	Algodon en rama
Alhos	7.*	Ajos
Álbumina e collas	5.*	Álbumina y colas
Alvaiade e tintas em pó ou em pedra	4.*	Albayalde y colores en polvo y terrones
Amido	3.*	Almidón
Arame de cobre e cabos d'arame de cobre	5.*	Alambres de cobre y cables de cobre
Arame de ferro e cabos d'arame de ferro	7.*	Alambres de hierro y cables de hierro
Ardozias em bruto	10.*	Pizarras en bruto
Ardozia em obra	5.*	Pizarras labradas
Arroz	6.*	Arroz
Asphaltó	5.*	Asfalto
Aveia	6.*	Avena
Avelás	6.*	Avellanas
Aves	2.*	Aves
Azeite d'olivera ou d'outros vegetaes não designados n'esta tarifa.	6.*	Aceite de oliva y demás vegetales no expresados
Azeitonas verdes ou em salmuera	6.*	Aceitunas verdes y en salmuera
Azulejos	7.*	Azulejos
B		
Bacalhau	6.*	Bacalao
Bagagem	5.*	Equipajes
Basculas inclusivé as basculas-pontes	4.*	Basculas incluso las de puente
Barcos	5.*	Barcos
Barris e barricas de madeira	7.*	Barriles y barricas de madera
Batatas	7.*	Patatas
Baguettes douradas ou não	3.*	Listones de madera dorados ó nó
Bebidas espirituosas	2.*	Bebidas espirituosas
Beterraba	6.*	Remolacha
Bezero (pelles de) curtidas ou surradas	2.*	Becerroes curtidos y charolados
Bicarbonatos	7.*	Bicarbonatos
Bigornas de ferro	3.*	Bigornas de hierro
Bolachas	2.*	Galletas
Bolotas	6.*	Bellotas
Bombas de ferro ou bronze (hidráulicas)	4.*	Bombas de hierro ó bronce (hidráulicas)
Botijas de grés	4.*	Botellas de barro
Breu	5.*	Brea
C		
Cabos de cobre cobertos	5.*	Cables de cobre recubiertos
Cabos de arame de ferro	7.*	Cables de alambre de hierro
Caça	2.*	Caza
Cacau	1.*	Cacao
Café	1.*	Café
Caloriferos e fogões de ferro	6.*	Caloriferos y cocinas de hierro
Camas de ferro e latão	2.*	Camas de hierro y laton
Canastras de madeira	5.*	Banastas de madera
Canella	4.*	Canela
Carbonatos	7.*	Carbonatos
Carnes em conserva	4.*	Carnes en conservas
Carne salgadas ou fumadas	5.*	Carnes saladas y ahumadas
Carris de ferro ou de aço	7.*	Carriles de hierro y acero
Carroças e carrinhos de mão	5.*	Carros y carretillas ordinarios
Cartão em folhas	6.*	Carton en hojas
Cartão em obra em caixas e moldado	3.*	Carton labrado en cajas y moldeado
Carvão vegetal	10.*	Carbones vegetales
Carvão mineral		Carbones minerales

Mercadorias	Classe	Mercencias
Casca	6.*	Casca
Casca para cortumes	6.*	Cortezas
Caoutchouc	3.*	Caucho
Castanhas	6.*	Castañas
Cebollas	6.*	Cebollas
Centeio.	6.*	Centeno
Cera em bruto	3.*	Cera en masas
Cera em obra	2.*	Cera labrada
Cerdas, crina e cabello em bruto	7.*	Cerdas, clines y pelos sin labrar
Cereaes.	6.*	Cereales
Cerveja	3.*	Cerveza
Cevada.	6.*	Cebada
Chifres en bruto	3.*	Astas en bruto
Chloreto de cal	6.*	Cloruro de cal
Chocolate	1.*	Chocolate
Chumbo em barra, chapas ou tubos.	6.*	Plomos en barras, chapas y tubos
Chumbo em obra	3.*	Plomo labrado
Cimento e cal hidráulica	9.*	Cemento y cal hidráulica
Cobre e latão em barras	6.*	Cobre y latón en barras
Cobre e latão em tubos e alices orios d'e tes.	5.*	Cobre y latón en tubos y casquillos
Cobre e latão em pranchas, pregos e parafusos	5.*	Cobre y latón en planchas, clavos y tornillos
Cobre e latão velho e de primeira fundição.	7.*	Cobre y latón viejo y de primera fundición
Coke	10.*	Cok
Colchões de lã	3.*	Colchones de lana
Conervas alimenticias	1.*	Conservas alimenticias
Cordelaria	4.*	Cordearia
Correias de couro	3.*	Correas de cuero
Cortiga em bruto.	8.*	Corcho sin labrar
Cortiga em obra	6.*	Corcho labrado
Couros não curtidos.	5.*	Caeros sin curtir
Cravos e arrebites de ferro	6.*	Redoblones y clavos de hierro
Cristal ordinario.	4.*	Cristal ordinario
Caldeiras de vapor	4.*	Calderas de vapor
Correntes de ferro	5.*	Cadenas de hierro
D		
Debuilhadoras de cereaes.	4.*	Desgranadores para cereales
Desenhos	2.*	Diseños
Doces.	1.*	Dulces
Drogas não designadas	2.*	Drogas no expresadas
E		
Encerados	5.*	Lonas embreadas
Enxofre	6.*	Azufre
Especierias	2.*	Especies
Espelhos	2.*	Espejos
Estampas	2.*	Estampas
Estambre	2.*	Estambre
Estanho em barras ou lingotes.	6.*	Estaño en barras y lingotes
Esteiras de esparto ou junco	4.*	Esteras de esparto y junco
F		
Farinha de cereaes	6.*	Harina de cereales
Fato feito	4.*	Ropas hechas
Favas.	6.*	Habas
Feculas industriaes	6.*	Féculas industriales
Feltros alcatreados	3.*	Filtros alquitranados
Ferramentas de aço e de ferro	3.*	Herramientas de hierro y acero
Ferro e aço velho	7.*	Hierro y acero viejo
Ferro em barras ou em chapas.	7.*	Hierro en barras y chapas
Ferro em fundições ordinarias	6.*	Hierro fundido, ordinario
Ferro em peças para edificações e tubos.	7.*	Hierro en piezas para edificios y tubos
Ferro em peças miudas (ferragens) e objectos de ferro para iluminação	2.*	Hierro en objetos de quincalla y alumbrado ;
Ferro em pregos, cravos, arrebites e parafusos	6.*	Hierro en clavos, redoblones y tornillos
Ferro forjado em obra	5.*	Hierro forjado, labrado
Filaga.	4.*	Hilazas
Folha de Flandres em caixas	6.*	Hoja de lata en cajas
Folha de Flandres em obra	3.*	Hoja de lata labrada
Fruc as em conserva	1.*	Frutas en conserva
Fructas verdes ou secas	6.*	Frutas verdes ó secas
Fogões de ferro.	6.*	Cocinas de hierro

Mercadorias		Classe	Mercancías
	G		
Garrafas		6.*	Botellas de vidro
Gesso		9.*	Yeso
Gorduras de animaes, em bruto		3.*	Grasa de animales, en bruto
Guarnições		4.*	Guarnicionería
	H		
Hortaliça e legumes		7.*	Hortalizas y legumbres
Hortaliça em conserva		2.*	Hortalizas en conserva
Huila		10.*	Huila
	I		
Impressos		4.*	Impresos
Instrumentos de lavoura		6.*	Aperos de labranza
Isoladores de porcellana para telegraphos		2.*	Aisladores de porcelana para telegrafos
	J		
Jogos e brinquedos		4.*	Juegos y juguetes
Juncos em bruto		8.*	Juncos en estado natural
	L		
Ladrilhos ordinarios e mosaicos de barro		7.*	Baldosas y baldosines de barro
Lã em rama		4.*	Lana en rama
Lâmpadas de bronze, latão ou vidro		2.*	Lámparas de bronce, latón y vidrio
Latão em arame ou em tubos		3.*	Latón en alambre y tubos
Latão em barras ou chapas		6.*	Latón en barras y chapas
Legumes		7.*	Legumbres
Lenha		10.*	Leña
Limpadura de cereaes		6.*	Salvados
Livros		4.*	Libros
Louça de porcelana		2.*	Loza de porcelana
Louça ordinaria		4.*	Loza ordinaria
	M		
Machinas agricolas não designadas		6.*	Maquinarias agrícolas no expresadas
Machinas motoras		5.*	Maquinaria motriz
Machinismo de ferro e cobre		4.*	Maquinaria de hierro y cobre
Madeira de construccion, paus e taboas		9.*	Maderas de construcción, palos y tablas
Madeira de marcenaria, paus e taboas		7.*	Madera de ebanistería, palos y tablas
Madeira fina em obra		3.*	Madera fina, labrada
Madeira ordinaria em obra		4.*	Madera ordinaria, labrada
Madeira de tinturaria		6.*	Palos tintoreos
Manteiga de vaca		3.*	Manteca de vacas
Mappas		2.*	Mapas
Marinore em bruto		7.*	Mármoles en bruto
Marinore em obra		5.*	Mármoles labrados
Massa para papel		6.*	Pasta para papel
Milho		6.*	Maiz
Mel		2.*	Miel
Minerios		10.*	Minerales
Moveis de madeira ordinaria		4.*	Muebles de madera ordinaria
Moveis de madeira fina, chapeados		3.*	Muebles de madera fina y chapeados
Moveis de madeira estofados e guarnecidos		2.*	Muebles de madera vestidos y adornados
	N		
Nitratos		7.*	Nitratos
Noras (machinismo)		4.*	Malacates

Mercadorias	Classe	Mercancías
	0	
Oere	7. ^a	Oere
Oleados para mesas	3. ^a	Hules para mesas
Oleados para pavimentos e para enfardar	5. ^a	Hules para suelos y para enfardar
Oleo ou azeite de coco e de pa'ma	7. ^a	Aceite de coco y palma
Oleos mineraes em bruto	5. ^a	Acetos minerales en bruto
Ossos em bruto	3. ^a	Huesos en bruto
Ovos	3. ^a	Huevos
Oxido de chumbo	6. ^a	Oxidos de plomo
	P	
Palha ou feno	8. ^a	Paja y heno
Palha preparada em tranças	5. ^a	Paja labrada en trenzas
Papel de embrulho	6. ^a	Papel para empaquetar
Papel ordinario para imprimir	6. ^a	Papel ordinario para impresiones
Papel para escrever ou para litographiar	3. ^a	Papel para escribir y litografiar
Papel para forrar casas	3. ^a	Papel para vestir habitaciones
Parafusos de ferro	6. ^a	Tornillos de hierro
Parallelipipedos de pedra	10. ^a	Adoquines
Pas de ferro ou aço	3. ^a	Palas de hierro ó acero
Passas	6. ^a	Pasas
Pecas de ferro, grandes para edificações	7. ^a	Piezas grandes de hierro para edificios
Pedras de construção	10. ^a	Piedras de construcción
Pedras em obra	5. ^a	Piedras labradas
Peixe em escabeche, fumado ou salgado	6. ^a	Pescados escabechados, ahumados y salados
Peixe fresco	8. ^a	Pescado fresco
Pelles curtidas ou surradas	2. ^a	Pielles curtidas y charoladas
Palles não curtidas	5. ^a	Pielles sin curtir
Pennas de aves e espanadores de pennas, ordinarios	2. ^a	Plumas y plumeros de aves, ordinarios
Petroleo	3. ^a	Petróleo
Porcellana (objectos de)	2. ^a	Porcelanas (objetos de)
Productos chimicos não designados	2. ^a	Productos químicos no expresados
Productos pharmaceuticos	2. ^a	Productos farmacéuticos
Postes telegraficos	9. ^a	Postes telegráficos
	Q	
Queijos	2. ^a	Quesos
Quinquilheria ordinaria	2. ^a	Quincalla ordinaria
	R	
Raiz de alcauz	6. ^a	Raiz de regaliz
Rede de arame de cobre ou latão	3. ^a	Tela metálica de cobre y latón
Redes de arame de ferro	4. ^a	Tela metálica de hierro
Rede de arame de cobre para janelas	4. ^a	Alambres de cobre trabajado en alambreras
Relojeria ordinaria de pared	2. ^a	Relojería ordinaria de pared
Resina	5. ^a	Resina
Bodellas e capsulas para cartuchos	4. ^a	Discos y casquillos para cartuchos
	S	
Sabão	3. ^a	Jabón
Saccos vazios	3. ^a	Sacos vacíos
Sal commun	10. ^a	Sal común
Scenario para theatros	3. ^a	Decoraciones para teatros
Sebo	3. ^a	Sebo
Sementes	6. ^a	Semillas
Silicato de soda	7. ^a	Silicato de soza
Soda caustica	7. ^a	Soza caustica
Sumagre	6. ^a	Zumaque
	T	
Tabúa em bruto	8. ^a	Enea en bruto
Tabúa em obra	4. ^a	Enea labrada
Tamaras	6. ^a	Datile
Terra para construções	10. ^a	Tierra para construcción
Terra para tintas	7. ^a	Tierra para pintar
Tintas em pó ou em pedra	4. ^a	Colores en polvos y terron
Tintas preparadas	3. ^a	Tintas preparadas

Mercadorias	Classe	Mercancías
Toucinho	5.*	Torino
Travessas de madeira ordinaria	9.*	Traviesas de madera ordinaria
Trigo	6.*	Trigo
Tripa secca	2.*	Tripas secas
Tubos de barro	7.*	Tubos de barro
Tubos de cobre ou latão	5.*	Tubos de cobre y latón
Tubos de ferro	7.*	Tubos de hierro
V		
Velocipedes e bicycletas	3.*	Velocipedos y bicicletas
Vernizes	2.*	Barnices
Vidro ordinario	6.*	Vidrio ordinario
Vime em bruto	8.*	Mimbres en bruto
Vime em obra	4.*	Mimbres labrados
Vinho comum	3.*	Vino comun
Vinhos espumosos ou locorezos	2.*	Vinos espumosos y licorosos
Vasilhame (cascos, pipas e barris)	7.*	Pipería
Z		
Zinco em barras, chapas ou pranchas	6.*	Zinc en barras, chapas y planchas
Zinco em obra	5.*	Zinc en objetos manufacturados