

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTUERPIA, 1894—Medalha de Bronze PORTO, 1897—Medalha de Prata BRUXELLAS, 1897—Medalha de Prata LISBOA, 1898—Grande diploms d'honra ASSIGNATURA - PORTUGAL: anno 25500; semestre 15400.

HESPANHA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 45000 réis—Avulso, 120 réis

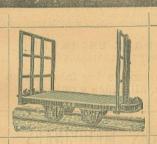
REDACÇÃO - RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º LISBOA

Telephone, 27 End. tel.:CAMIFERRO

5.º do 15.º anno

1 de Marco de 1902

Numero 341



FABRICA

DE

CAMINHOS DE FERRO

PORTATEIS E FIXOS

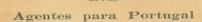
movidos POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

BERLIM-C. W.



F. Street & C.IA

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA



Agentes para as Colonias

Roberto Pegado

Rua dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA

C. MAHONY & AMARAL

ESCRIPTORIO-RUA AUGUSTA, 70, 2.º-Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em TIUL e todos os mais para construcção.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens. wagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubolares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª de Paris.—Motores, caldeiras.—Machinas—ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lages de vidro (dalles).—Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

Numero telephonico 586

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

SERVICO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPANHA PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

Companhia Oldenburg-Portugueza

Companhia Allemã, Hansa

Todas as tercas ou quartas-feiras

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

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

Em Lisboa: Ernst George, succ. -- RUA DA PRATA, 8, 2.° Em Madrid: D. Luis Cepeda — SANTA CATALINA, 8

TINTURARIA

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

"> RIBEIRA DO PAPEL ≈"

ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros

J. B. FERNANDES & C.

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19-LARGO DE S. JULIÃO - Lisboa

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

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-五

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimonio, cobre, latão; chambo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garra-

fões, garrafas e muitos outros artigos.

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

Companhia Portugueza

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

SABONETE

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTAGIO — Praça de 9. Pedro, 61 LISBOA



Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis e 25150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

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

Alto	Douro	Crystal	1.ª rese	erva	g	arrafa	1#000
10	10	3)	secco			20	1#000
	10	n	extra	-secco		20	1#000
er	10	Grande	vinho	espumante	Extra-reserva	10	1#200
n	10	10	10	10	«Primordial»	10	1#200
39	20	10	20	20	«Bruto»	10	1#200
D		to co	30	20	«Nectar»	10	1#400
36		10	10	3)	«Assis Brazil»		1#200
10		30	20		«Victoria»	10	1#200
- 10	D	39	33	20	Fim de Secul	O»	1#600
Ama	rante t	into meio	espur	mante		-Mi	500

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

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117 Filial do Deposito: R. do Ouro, 72 Fóra do concurso — A major distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

Antiga Casa Estacio & C.ª

Unica premiada com os maiores premios nas

Exposições a que concorreu

Maria Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Marlinaud). Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assuçar nas urinas.

PARAA

Anemia, Debilidade, etc.

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

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

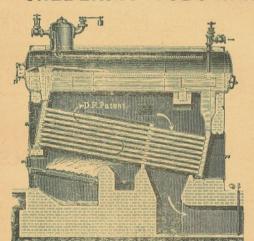
Director technico - E. ESTACIO

Membro do Jury da Exposição Industrial de 1893 — LISBOA GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO-ROCIO 60 a 63 - LISBOA

CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO



XOXOXOXOXOXOXOXOXO

PRIVILEGIADAS

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

CALDEIBAS DE TODOS OS SYSTEMAS

Sobreaquecedores de vapor

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

FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & COMP.A

xoxoxoxoxoxoxoxoxoxoxoxoxox

BRUNSCHWEIG-ALLEMANHA

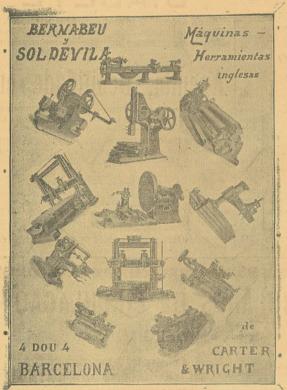
Execução rapida de encommendas.

End. telegr. GASOMETER BRUNS.

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. BEHMANN, 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—Gloncester

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

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro

Os mais completos — Os mais praticos — Os de maior rendimento

MACHINAS HYDRAULICAS

Systema Tweddell's, para officinas, minas e empreiteiros

O unico que funcciona com regularidade e economia

DYNAMOS-ELECTROMETROS-ALTERNADORES ETC.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS
Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisbos, 1898, grande diploma de horra

C. XAVIER CORDEIRO
SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. —

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. - PARIS L. Cretey. - LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

TELEPHONE N.º 27 End. telegraphico CAMIFERRO

COLLECÇÕES DO 14º ANNO

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

SUMMARIO

CAMINHO DE FERRO DE MIRANDELLA A BRAGANÇA, por Eiriel	
JOÃO PEDRO TAVARES TRIGUEIROS	
O ORCAMENTO DAS OBRAS PUBLICAS	
PARTE OFFICIAL - Programma e condições para a construcção das	
pontes sobre o Douro no Pinhão e Pocinho	
VIAGENS EM HESPANHA	
RAMAL DE CASCAES	
MELHORAMENTOS DE LISBOA-III-Regulamentação do transito	
NOTAS DE VIAGEM - X - As quedas do Rheno	
UMA INVENÇÃO PORTUGUEZA	
PARTE FINANCEIRA - Carteira dos accionistas - Boletim da Praça	
de Lisboa, por L R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas	
bolsas portugueza e estrangeiras - Receitas dos caminhos de ferro	
portuguezes e hespanhoes	7
ASCENSORES MECHANICOS DE LISBOA	
TRACÇÃO ELECTRICA	
LINHAS PORTUGUEZAS Estremoz a Villa Viçoss Um empregado	
elogiado - Apeadeiro de Canellas - Quelimane ao Ru - Esmoriz a	
Espinbo-Santa Comba Dão a Vizen-Algarve	
LINHAS ESTRANGEIRAS - Hespanha - França - Argelia - Abyssinia.	
AVISOS DE SERVIÇO	
ARREMATACOES	
ANNUNCIOS	7
AGENDA DO VIAJANTE	
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MARCO DE 1902	
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	

Caminhos de ferro de Mirandella a Bragança

Terminou no dia 14 d'este mez o concurso de 90 dias, aberto perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Foi apresentada pelo sr. João da Cruz uma proposta pedindo que o governo garantisse o complemento do rendimento liquido de 4 ½ por cento em relação ao preço kilometrico de 26:880,000 réis. Como era sabido, o governo fixára a taxa do juro, estabelecendo como base do concurso o preço kilometrico sobre que havia de recair aquella taxa.

O orçamento d'este caminho de ferro, organizado em 1888 pela Direcção d'Estudo da Rêde complementar ao Norte do Mondego, fixava o custo kilometrico em 19:680#000 réis. Esse orçamento teve de ser mo-

dificado para attender á baixa dos cambios actuaes, e ao encarecimento da mão d'obra e de certos materiaes posterior áquella data; e com essas correcções não deve ter ficado inferior a 22 contos por kilometro.

Nestas condições affigura-se nos ser de grande vantagem para o Estado a acceitação d'esta proposta, que permittirá satisfazer as justas aspirações d'uma das mais importantes regiões da monarchia, e no emtanto tão atrazada em melhoramentos materiaes de toda a ordem, tão esquecida pelos nossos governos em medidas de fomento dos seus valiosos recursos.

As informações que temos sobre o auctor da proposta mais apreciavel tornam esta aos nossos olhos. Trata se de um homem de iniciativa pouco vulgar, adjudicatario de algumas das grandes empreitadas de estradas postas a concurso no periodo de 1888 a 1892 e de muitas outras empreitadas parciaes, importando numa somma de muitos centenares de contos.

E', pois, um homem que sabe administrar e organizar grandes trabalhos publicos.

Pelo que toca ao futuro da nova linha ferrea, temos d'elle uma garantia segura nos resultados obtidos na linha de Foz Tua a Mirandella, de que a outra é o prolongamento.

Como linha de interesse local, nenhuma outra no no so paiz tem apresentado um desenvolvimento tão pronunciado nos ultimos annos.

E, no emtanto, a actual linha de Mirandella apenas attinge o limite sul da região a cuja exploração é destinada.

Todos os que conhecem a região transmontana são concordes em affirmar que ao norte de Mirandella se encontram as mercadorias que constituem o principal trafego da linha da Mirandella.

Ha alli extensos territorios para dilatar, as searas, actualmente já mui importantes, pois que o movimento de cereaes exportados pelo caminho de ferro excedem já quatro milhões de kilogrammas annuaes.

As pastagens são consideraveis, mui importante a industria da criação e o commercio dos gados.

Grandes jazigos de mineraes (o concelho de Bragança constitue a região por excellencia do estanho), aguardam a barateza dos transportes para recompensar generosamente os capitaes importantes já hoje nelles compromettidos.

E' tambem naquella região que a população é mais densa e activa.

Tudo, pois, nos induz a crêr que um auspicioso futuro está destinado á nova linha, que parece haver merecido por fim aos poderes publicos a attenção a que tem incontestavel direito, e que em breve veremos realizadas as mais ardentes aspirações d'uma parte importante da região transmontana.

EIRIEL.

João Pedro Tavares Trigueiros

Estão de luto os caminhos de ferro portuguezes.

Morreu o engenheiro que durante um quarto de seculo dirigiu os caminhos de ferro do sul e sueste e se identificou com a organização e o desenvolvimento de todos os seus ramos de serviço.

Não tornaremos mais a ver, affavel, bondoso, grave, correcto, aquelle que deixou bem impresso na administração da rêde de além do Tejo o vestigio da sua acção methodica, esclarecida, firme e honrada.

João Pedro Tavares Trigueiros, conselheiro; general de divisão; inspector geral do corpo de engenheiros de obras publicas; antigo vogal do conselho superior de obras publicas e minas e ultimamente do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado; membro obrigado de todas as commissões dificeis que dissessem respeito a caminhos de ferro: symbolizou sempre o dux prudens, juntando á sabedoria do seu alvitre a pureza immaculada do seu exemplo.

Tinha o peito constellado de b ilhantes condecorações: a grá-cruz da ordem de Aviz com o grau de official; a commenda e o grau de cavalleiro da mesma orden; a medalha de ouro de comportamento exemplar.

Havia, porém, um modesto documento que elle estimava tanto, como os seus diplomas honorificos de mais subido valor; era a mensagem que o pessoal dos caminhos de ferro do sul e sueste lhe entregou, no meio da mais calorosa manifestação de affecto, quando elle deixou a direcção d'aquelles caminhos de ferro para ir occupar a sua cadeira de vogal do conselho superior de obras publicas e minas.

Por isso, Tavares Trigueiros guardou essa mensagem como parte integrante dos seus pergaminhos de func-

cionario publico.

Oriundo d'uma pequena povoação da Beira Alta, onde de tempos a tempos elle la passar alguns escassos momentos de ocio, nascera em 5 de outubro de 1831 e sentára praça em 5 de setembro de 1845, isto é, com quatorze annos de edade incompletos.

Alferes, em 1851; tenente, em 1854; capitão, em 1863; major, em 1875; tenente coronel, em 1879; coronel, em 1884; general de brigada, em 1890; general de divisão, em 1891; fôra ultimamente reformado por ter attingido o limite de edade.

Assim, a sua promoção militar, que nos primeiros postos tinha s do lenta, estacionando o joven engenheiro nove annos no posto de tenente e doze no de capi-

tão, foi rapida nos postos mais elevados.

No corpo de engenheiros de obras publicas subiu tambem ao mais elevado grau da escala, e no largo lapso de tempo durante o qual ininterruptamente exerceu as funcções de director dos caminhos de ferro do sul e sueste, se evidenciou quanto o seu serviço foi apreciado pelos poderes publicos

Tanto no conselho superior de obras publicas e minas, como no conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, foi vogal militante, distinguindo se sempre os seus relatorios pela lucidez da exposição e profundo conhecimento dos assumptos.

Morreu no seu posto e na brecha

Apenas se restabelecera, bem ou mal, da primeira congestão, reassumiu as suas funcções de vogal do conselho; pouco depois, sobreveiu-lhe novo accidente; experimentando ligeira melhora, insistiu, voltou á lucta, mas então foi fulminante o insulto.

Perdeu a engenharia portugueza um dos seus ornamentos; os caminhos de ferro do Estado, um dos seus mais competentes administradores; a patria, um cidadão benemerito.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, que recebeu sempre do illustre extincto o melhor acolhimento, unicamente diz a verdade, prestando esta homenagem á memoria de João Pedro Tavares Trigueiros.

A tarja negra com que a nossa Gazeta enluta esta pagina, é um preito de magoa tambem a um collaborador que tanta vez honrou as nossas columnas, embora a sua modestia nos não permittisse que estampassemos, a subscrever os seus bellos artigos, o seu illustre e honrado nome.

O orçamento das obras publicas

Foi distribuido na camara e vae entrar brevemente em discussão o orçamento geral do estado.

Com as modificações introduzidas pela commissão respectiva da camara dos deputados, as receitas geraes são computadas em 55:057 contos, sendo 922 de receitas extraordinarias. As despesas reputam-se em 55:947 contos, o que dá um deficit previsto de 890 contos.

As verbas das despesas por ministerios são as seguintes:

Encargos geraes	0.724	contos
Divida publica fundada	20.739	
Differença de cambios	400	»
Ministerio da fazenda	3.854	
Dito do reino	2.843	b
Dito da justiça	1 077	
Dito da guerra	6.430	D
Dito dos estrangeiros	351	
Dito da marinha	3:273	n
Dito do ultramar	916	
Dito das obras publicas commercio e		
industria	4 785	D
Caixa geral dos depositos	69	D

Nas despesas extraordinarias a decomposição é esta:

Ministerio da fazenda	147	contos
Dito da guerra	136	3
Dito da marinha	236	D
Dito do ultramar	465))
Dito dos estrangeiros Dito das obras publicas commercio e	50	D
industria	4.0	D

Cabe portanto ao ministerio das obras publicas, commercio e industria o total de 5.235 contos.

As despesas ordinarias d'este ministerio dividem-se ainda segundo estas rubricas:

Secretaria d'estado	79:592#
Direcção geral de obras publicas e minas	1:639.710#
Dita dos correios e telegraphos	1.273:275#
Dita de agricultura	398:615#
Dita do commercio e industria	243:5647
Dita da geodesia e topographia	35:4927
Diversas despesas	31:310#
» encargos	
Exercicios findos.	600:000#

GAZETA DOS CAM
Nas despesas extraordinarias:
Portos 240:000#
Construcção e grande reparação de estradas
Obras da Academia do Porto 40:000#
Serviços Agricolas 60:000#
A despesa no anno economico de 1901 a 1902 loi de 4829:151# segundo o orçamento respectivo. Ha por- tanto uma diminuição de 47 contos, considerando a to
talidade. E' interessante verificar as differenças.
Pela escripturação diversa a que as novas reformas
deram motivo, não se vê claramente onde incidem, por- quanto algumas verbas passaram para contas differen- tes. Assim apparecem diminuidas as contas:
Secretaria
Obras publicas e minas 28:899
Agricultura
Diversos encargos
e augmentadas por outro lado as contas:
Correios e telegraphos 28:536#
Commercio e industria
Diversas despesas
O pessoal da secretaria absorve, não contando os ven- cimentos dos funccionarios que recebem pelos seus
quadros, 76:7727.
Os engenheiros e seus auxiliares, não contando os
que se acham ao serviço da exploração e construcção
dos caminhos de ferro do estado ou outras direcções
geraes, 379:962#. Os pagadores, escripturarios, serventes, apontadores
e ferramenteiros, 60:960#.
A fiscalização dos caminhos de ferro, não contando o pessoal que vence pelos seus quadros, 32:983#.
A commissão geologica, não contando o pessoal te chnico, 3:690%.
O pessoal supranumerario e addido, 51:914.
O pessoal dos telegraphos e correios, 816:185.
O pessoal da direcção geral de agricultura absorve 231:1:8#, não contando as escolas que levam 78:945#.
O pessoal da direcção de commercio e industria con-
some:
Nos dois institutos 61:093#
Nas escolas industriaes 111:000#
Nas inspecções industriaes 15:200#
Na geodesia e topographia dispendeu-se 29:982#
Na geodesia e topographia dispendeu-se 29:982# Gastam-se ainda:
Empregados addidos e aposentados 33:363#
Em inspecções medicas, transportes e gra-
tificações
Vão-se portanto 2:000 contos no pessoal, não entrando
em consideração a parte que ainda lhe cabe nas se- guintes verbas:
Material, jornaes, e diversas despesas em laboratorio e estações de fomento agri-
cola, institutos e escolas 96.899#
Publicação do Boletim agricola 2:500#
Mercado central de productos agricolas 20:000か Fiscalização da venda do leite 3:000か
Fiscalização da venda do leite 3:000# Dita de vinhos e azeites 8:300#
Inspecção das farinhas e do pão 5:7607
Serviços pecuarios 18:300#
Material, jornaes e despesas na geodesia e
topographia, officina de instrumentos de
precisão 5:200#

	Despesas internacionaes	6000
	Despesas nas circunscripções industriaes e propriedade industrial	3:65o市 15:000市
	Nas despesas não parasitarias ha:	179:209章
	Para conservação e policia das estradas (11.000 kilm.)	330:000# chefes de
	Para serviços hydraulicos	90:000# 636:815# 39:000#
	Material telegraphico e postal	69:050# 266:650#
	l'egraphos	51:140数 15:000数 8:000数
	Mas, o verdadeiro parasita é o encargo das de juro ás companhias de caminhos de ferro	s garantias e outras:
	Deduzem para vias ferreas Para a companhias das aguas	180:000#
ı		860:000#

Oxalá que o augmento de receitas das empresas possa alliviar o estado de tamanho peso, para que elle a s u turno destine uma maior verba ao desenvolvimento das estradas e portos.

Sem nos alongarmos mais por hoje na discussão d'estas cifras. frisaremos comtudo o facto pouco consolador de que, num orçamento de 4:785 contos, são para o pessoal e encargos diversos 3:038 contos.

Temos de voltar ao assumpto; mas não podemos ter-

minar sem um reparo á lei do orçamento.

Não vemos neste importante diploma uma disposição que julgamos sobremaneira util. Referimo nos á eliminação da velha clausula do regulamento da contabilidade publica, pela qual se prescreve que as despesas todas sejam pagas em duodecimos da dotação orçamental. Está simples clausula, para commodidade de escripturação com que se pretendia obviar á pratica de gastar, logo d'uma vez, as verbas que tinham sido destinadas para o custeio durante um anno, tem causado ao thesouro publico prejuizos enormes e incalculaveis, por se applicarem, sem criterio, a obras publicas e a diversas despesas que deveriam fazer-se em epochas fixas.

A obediencia cega a essa imposição irreflectida faz com que a dotação para as obras d'uma ponte, d'uma estrada, d'uma motta d'um rio, etc., sóbre nos mezes em que se não póde trabalhar, e falte na occasião opportuna em que o trabalho mais renderia.

E' necessario lavrar e semear uma terra numa quinta regional, proceder aos amanhos: não chega a verba. Vem depois quando já passou a epocha propria.

Um director de obras publicas quer activar os trabalhos de terraplanagem d'uma estrada quando o trabalho rural escasseia e a mão d'obra embaratece: não tem senão um duodecimo; os outros veem successivamente quando faltam os braços. Nem o dinheiro rende o que deveria render, nem a obra progride o que poderia progredir, nem se preste aos operarios e trabalhadores do campo o serviço que se prestaria fornecendo lhes occupação nas epochas em que declina a faina agricola.

Era de todo o ponto conveniente que desapparecesse aquella velharia que nada justifica e que todos reconhecem como prejudicial.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o programma do concurso e as condições e caderno de encargos para a con-strucção das pontes sobre o Douro, no Pinhão e no Pocinho elaborados pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 5 do Estado, em narmonia com as bases annexas ao decreto de de dezembro de 1901: ha por bem approvar os referidos programma e caderno de encargos.

Paço, em 7 de fevereiro de 1902.-Manuel Francisco Vargas.

Programma do concurso para a construcção das pontes sobre o Douro no Pinhão a Pocinho

1.º — Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 5 do cor-Ferro do Estado e aperto, nos termos do decreto de 3 do corrente mez de dezembro, concurso publico para a construcção de duas pontes sobre o Douro, a primeira em frente do Pinhão, destinada a ligar a estrada real n.º 34 com as districtaes n.ºº 50 e 51, e a segunda no Pocinho, na estrada real n.º 9, destinada para o destinada para o destinada con la construcción de contra caminho de ferro de Pocinho a Miranda, e para a viação ordinaria.

2.º — As propostas poderão abranger as duas pontes, ou dizer

respeito sómente a uma d'ellas.

3.º — As propostas serão feitas em carta fechada e recebidas na Secretaria do Conselho até o dia 3o de maio de 1902, ao meio dia, e serão abertas nesse mesmo dia á uma hora da tarde, perante a commissão que ha de proceder ao concurso.

4.º—Para cada ponte será apresentada proposta em separado,

4.º—Para cada ponte será apresentada proposta em separado, escrita em portuguez e nos seguintes termos:
"F.. obriga-se a construir a ponte de..., a que se refere a portaria de... de..., e o annuncio do Conselho de Administração de... de..., publicado no Diario do Governo de... de..., pela quanta de..., em conformidade com o respectivo caderno de encargos.»

(Data e assignatura reconhecida, com a declaração da nacionalidade, profissão e domicilio do concorrente).

5.º — A proposta ou propostas devem ser acompanhadas dos seguintes documentos:

a) Certificado de que o proponente possue capacidade para

seguintes documentos:

a) Certificado de que o proponente possue capacidade para a execução das obras, ou declaração de que se obriga a pôr á testa d'ellas pessoa idonea;

b) Certificado de deposito na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Conselho de Administração, da quantia de 2:000,5000 réis por cada ponte, a cuja construcção o proponente concorrer; c) Projectos e orçamentos das obras, comprehendendo as pecas escritas (que podem ser redigidas em francez), e desenhos

cas escritas (que podem ser redigidas em francez), e desenhos enumerados no caderno de encargos.

6.º—As propostas, de que trata o artigo 4.º d'este programma, serão encerradas em sobrescripto sem designação exterior e juntamente com os documentos descriptos no artigo 5.º, serão fechadas em envolucro lacrado, que terá a legenda: «Pontes do Pinhão e do Pocinho (ou só aquella a que dissér respeito a propostada F. ta), proposta de F

.- As propostas, que não satisfizerem nos dizeres essenciaes a éste programma, ou que exijam qualquer modificação d'estas condições, ou das do caderno de encargos, serão rejeitadas e não

entrarão em concurso. 8º — Os concorrentes, cujas propostas não sejam admittidas, levantarão immediatamente os seus depositos provisorios. Os dos outros concorrentes serão levantados em seguida á

adjudicação da empreitada. 9.º — O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tão pouco a dar a preferencia á de menor

preço.

10.º-O concorrente ou concorrentes, a que fôr feita a adjudicação, reforçarão, no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhe fôr notificada a adjudicação, o deposito provisorio, até o elevarem a 5 por cento da importancia da proposta, sob pena de perderem o referido deposito e de ser a adjudicação feita ao concorrente cuja proposta fôr immediata á sua em vantagens offerecidae.

11.º—Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes, na Secretaria do Conselho de Administração, o projecto da ponte do Pinhão e respectivas avenidas, de 2 de março de 1891, e ante-projecto da ponte

do Pocinho, de 31 de julho de 1889, os quaes servirão de esclado Pocinho, de 31 de julho de 1880, os quaes servirão de esclarecimento aos concorrentes no que respeita ao local da obra e perfil do rio, ficando-lhes a plena liberdade da escolha do typo das pontes, systemas de fundações e processos de construcção que julgaram mais adequados e que devidamente justifiquem, por memoria ou calculos, o que tudo será opportunamente submettido á approvação do Governo.

Sala das Sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, em 27 de dezembro de 1901. — O Presidente do Conselho de Administração, cantonio caugusto Pereira de Miranda.

Condições e cadernos de encargos para os contractos de construcção das pontes sobre o rio Douro no Pinhão e no Pocinho

1." - Objecto da empreitada - Os trabalhos que constituem esta empreitada geral são:

1.º Uma ponte metallica com pilares de alvenaria sobre o Douro em frente do Pinhão para ligação da estrada real n.º 34 com as districtaes n.º 50 e 51;

com as districtaes n.º 50 e 51;
2.º As avenidas de ligação da ponte com as estradas referidas, segundo o projecto de 2 de março de 1891;
3.º Uma ponte metallica com pilares de alvenaria sobre o Douro no Pocinho, destinada á estrada real n.º 9 e ao caminho de ferro de via reduzida do Pocinho a Miranda;
4.º As avenidas de ligação d'essa ponte com a estrada real n.º 9, segundo o projecto que os concorrentes apresentarão.
§ unico. Cada ponte com as respectivas avenidas de ligação poderá constituir uma empreitada distincta.
2.º — Descripção das obras. — A ponte do Pinhão terá o eixo

2.ª — Descripção das obras. — A ponte do Pinhão terá o eixo e cota do pavimento constantes do projecto de 2 de março de 1891 e a largura de 6 metros entre as guardas, sendo destinados 4 metros para o empedrado e 2 metros para os passeios late-

O pavimento será de pedra britada. A ponte do Pocinho terá proximamente o eixo do ante-projecto e o pavimento em patamar com uma cota superior de 5 me-tros ao nivel dos carris na estação do Pocinho. O raio da curva de ligação do seu alinhamento com o da estação do Pocinho não será inferior a 200 metros.

será inferior a 200 metros.

A ponte será projectada com a largura sufficiente para receber a estrada ordinaria com 4 metros de faixa empedrada e um passeio de 1¹¹,5, e do lado de juzante, separada por divisoria de 1¹¹,5 de altura, pelo menos, a via ferrea de 1 metro de bitola e um passeio de 1 metro de largura, de modo que entre a divisoria e a guarda do passeio fique uma largura não inferior a 4¹¹,10.

3.² — Os concorrentes terão livre escolha de typo das pontes, systema de fundações e processos de construcção, bem como do numero e abertura de vaos, de modo porém que o talweg do rio fique ao centro de um dos vãos e que a abertura d'este não seja inferior a 50 metros.

inferior a 50 metros.

Entre os banzos superiores das vigas e o nivel das maximas

cheins deverá haver um espaço livre de 2 metros pelo menos.

4.º — Os apoios das pontes serão de alvenaria e cantaria.

Na estructura metallica poderá ser empregado o ferro ou o

aço. Nos respectivos calculos serão attendidas as prescripções do regulamento respectivo, approvado por decreto de 1 de fevereiro de 1897, a saber:

Dados communs ás duas pontes

5.ª - Coefficientes de resistencias. - O ferro e o aço destina dos á construcção dos taboleiros das pontes devem satisfazer ás seguintes condições :

	Resistencia minima á ruptura	Alongamento minimo de ruptura
Ferro laminado, sentido da laminagem, e	Kilog.	
ferro forjado Ferro laminado, transversalmente	34	12 0/ ₀ 3,5 0/ ₀
Rebites de ferro	36	16 %
Rébites de aço (aço extra-doce)	36 38	25 0/ ₀ 28 0/ ₀

Os alongamentos devem ser medidos em barretas de om,200 com 500 millimetros quadrados de secção, ou de o",100 com 125 millimetros quadrados.

Poder-se-hão admittir alongamentos inferiores aos indicados neste artigo, mas em tal caso as resistencias respectivas da ruptura devem augmentar na razão inversa dos alongamentos, pelo menos.

§ 1.º Não será permittido em caso algum o emprego de aço quebradiço (aço duro).

2.º Os furos dos rebites nas peças de aço, depois da puncção, devem ser mandrilados na espessura minima de 1 millimetro. Os rebordos das mesmas peças, cortadas á thesoura, serão limados em egual espessura.

Cantarias e alvenarias:

to kilogrammas por centimetro quadrado para a cantaria apparelhada.

8 ditos para alvenaria de paramento. 6 ditos para a de enchimento.

5 ditos para o beton.

Madeiras.—Para as madeiras e outros materiaes empregados serão adoptados os coefficientes de resistencia geralmente

§ unico. O Governo reserva-se o direito de fazer as modificações que julgar convenientes nestes coefficientes de resistencia, quando circumstancias especiaes as justifiquem.

VIAGENS EM HESPANHA

Approximando-se a epocha em que se realizam as grandes festas da Andaluzia, por occasião da Semana Santa e depois a notavel feira e touradas, perguntamnos alguns assignantes em que condições de preço poderão ir ao sul da Hespanha por essa occasião.

Em primeiro logar sabemos que haverá, como nos annos anteriores, bilhetes de ida e volta a Sevilha e comboios especiaes de 1.ª classe e logares de luxo.

Os preços regularão, naturalmente, pelos anteriores, ou seja, tratando da 1.ª classe de Lisboa 18#300; do Porto 21#300 réis.

Um dos nossos perguntantes deseja fazer, entre as duas festas, uma excursão na Andaluzia

Tomando bilhetes ordinarios desde Sevilha, custarlhe-ha a viagem:

Sevilha a Cadiz..... 18,20 pesetas Cadiz a Malaga..... 47,70 Malaga a Granada..... Granada a Gilbraltar..... Gilbraltar a Cordova..... 43,40 Cordova a Sevisha..... 15,75 Total..... 194,15

De Sevilha voltará o passageiro com a volta do bilhete que comprou á partida em Portugal.

Assim gasta:

Bilhete de ida e volta 18#300 ou 21#3000. Viagem em Hespanha 195 pesetas, 34#000. Total de Lisboa, 520000; do Porto, 550300.

Ha, porém, outro meio mais economico de fazer esta viagem e ainda mais larga, tomando bilhete ordinario para Badajoz e tendo preparado com antece-dencia um bilhete circulatorio da nova tarifa de excursões com itinerarios á vontade dos passageiros que muita gente não sabe que está ha um anno em vigor em Hespanha e é de enorme vantagem para os viajantes.

Já que nos occupamos d'esta tarifa, diremos que ella é inteiramente bitolada pela que vigora em Portugal e tão copiada que até os impressos em que se faz o pedido dos bilhetes e este é transmittido aos diversos agentes, o recibo do importe, a disposição da tarifa, tudo é copiado da tarifa portugueza.

Honra demasiada é para quem inventou cá esses processos e para a companhia real que teve a inicia-

Ora tomando um bilhete d'esta tarifa de Badajoz a Sevilha, Malaga, Granada, Algeciras (Gibraltar), Cordova, Sevilha, e regressando ainda por Huelva, Za-fra e Merida a Badajoz, percorrendo assim 2.076 kilometros, custar-lhe ha o bilhete 159 pesetas.

Este preço, que ao cambio actual equivale a 27,7800 réis, junto ao preço ordinario, quer de Lisboa quer do dos que teem feito justamente o contrario.

Porto a Badajoz, e volta 11#560 ou 16#200 réis é muito mais reduzido do que a hypothese de tomar bilhete a Sevilha e ahi bilhetes ordinarios para a excursão. Isto é, do Porto fica a viagem por 44/7000 réis e de Lisboa por 30#560 réis.

Outra combinação será tomar o bilhete de ida e volta a Sevilha e lá o bilhete circulatorio, deixando de ir a Huelva e de ver a importante linha de Huelva a

Neste caso o bilhete circular é só de 1 360 kilometros e custa 124,20 pesetas ou 21#700, o que faz todo o percurso por 40,000 réis, de Lisboa ou 43,000 réis do Porto, isto é, uma pequena differença na procedencia Porto e ainda mais caro nas de Lisboa.

A segunda hypothese é, pois, a mais vantajosa, mas havendo a difficuldade de obter o bilhete á passagem em Badajoz, visto ter que ser pedido e depositadas 10 pesetas com oito dias de antecedencia, esta redacção põe se inteiramente á disposição dos seus assignantes, para lhes obter esses bilhetes, mandando-nos com antecedencia o itinerario que desejam e as 10 pesetas que ha a depositar, e depois a respectiva importancia se quizerem receber os seus bilhetes cá.

Ramal de Cascaes

Conforme o aviso que adeante publicamos, a companhia real resolveu reduzir a 60 réis em 1.ª classe e a 50 réis em 2.ª o preço da passagem entre Lisboa e Algés, e permittiu que em todos os comboios que levam carruagens de todas as classes possam viajar os portadores de bilhetes d'assignatura de 3.ª classe, salvo os de bilhetes semanaes ou mensaes.

Esta modificação de tarifa é evidentemente motivada pela concorrencia da linha electrica, e que implicará ainda, num futuro não distante, outras alterações na

tarifa de toda a linha, talvez.

MELHORAMENTOS DE LISBOA

III-Regulamentação do transito

Todos os defeitos e faltas que impedem que Lisboa seja hoje uma cidade comparavel - e até podia ser superior — ás principaes da Europa, são resultado das pessimas administrações municipaes que tem tido nos ultimos quinze annos.

Até então teve, não ha duvida, camaras chamadas esbanjadoras, mas, ao menos, essas deixaram vinculada a sua memoria a melhoramentos notabilissimos, como os bairros Estephania e Campo d'Ourique, a avenida da Liberdade com o projectado parque e o largo bairro que a rodeia, o Aterro da Boa Vista e outras semelhantes

A cidade rejuvenescia, desappareciam as estreitas viellas para se abrirem novas ruas, compravam-se terrenos para construir avenidas, aterrava se uma faixa de rio onde surgia um largo caes.

Mais uns annos d'essa febre de melhoramentos e a nossa bella Lisboa estaria a par das modernas con-

quistas do progresso.

Grande parte d'esses melhoramentos deveu-se a um commerciante ingenuo, abastado e que bem caro pagou, da sua fortuna, a vaidade de ser presidente da camara. Arruinou-se com isso, e a cidade pagou-lhe a divida de gratidão pondo-lhe o nome numa rua, não de primeira ordem, porque essas são reservadas para honra

Passados esses aureos tempos, a cidade, como Francisco Palha disse do paiz na sua patriotica poesia:

> Desde então até agora, Nesse somno que a devora Tornou de novo a caír.

E parar, dormir, é morrer neste caso.

As cidades de todo o mundo disputam primazias de belleza, de conforto, de luz, d'aceio, de grandes melho-

Vae-se lá poucos annos depois d'uma visita e encontram-se novidades que nos surprehendem; quem vem a Lisboa não a tendo visto ha dez annos, nada encontra de novo. Apenas mais alguns predios na Avenida, de pessimo desenho architectonico, os carros electricos, umas luzes electricas que se apagam e bruxuleam como as de azeite.

A maior novidade, talvez, é independente da camara municipal: as luzes de incandescencia. E onde ellas não estão, lá se vê o sinete camarario na pessima qualidade do gaz que ella consente que a companhia forneça, e que é peior cada dia, apesar dos verificadores da camara diariamente informarem que elle é rigorosamente tão bom como o contracto o exige.

Oueixavamo-nos da ultima administração municipal, pelos escandalos que praticou e consentiu, em detrimento dos interesses da cidade; veiu uma commissão administrativa, nomeada pelo governo, substituil a e um raio de esperança nos animou, de que esse grupo d'homens, honestos e intelligentes, daria nova vida á

capital.

Mas os factos - ou a ausencia d'elles - vão nos provando que aquellas cadeiras, talvez por estofadas de mais, convidam mais ao somno que á actividade, e a atmosphera d'aquella sala é propicia a esterilizar ideias antes que ellas brotem dos cerebros para o terreno da

Apenas de mezes a mezes lá vem um pequeno ratinho como parto da montanha e eis que ja é muito.

Agora apparece um projecto de postura para o tran sito de vehículos de carga na rua 24 de Julho.

Mas porque só nesta rua?

Pois installou-se na cidade um serviço de viação novo, e installou-se d'uma fórma definitiva, por um seculo; esse systema emprega novo meio da tracção, vehiculos muito maiores do que os existentes, exige mais espaço livre, ameaça com maiores perigos os peões, os carros de todos os generos e os cavalleiros, e a camara não aproveita o ensejo para regulamentar, de vez, o transito em toda a cidade, facilitando a dos carros electricos e ao mesmo tempo impedindo que elles, por si e pelos desmandos alheios, sejam um perigo imminente a todo o momento!

Diariamente a imprensa reclama contra a velocidade demasiada com que esses carros andam, e ninguem tem base para dizer se elles andam ou não no andamento legal, porque nada está regulamentado, que lhes auctorize a carreira vertiginosa ou lhes modere o an-

damento.

Percorrem esses carros ruas atravessadas por outras, onde o transito é continuo, e não lembrou ainda a pessoa alguma que sendo essas ruas transversaes estreitas, como são, naturalmente era indicado que em cada uma só se permittisse o transito para um lado, intervallando-as; por exemplo: fazendo que nas ruas de El-Rei, Conceição, Victoria e Santa Justa só se pudesse circular da esquerda ou seja do poente para o nascente, e nas demais em sentido inverso.

devia ordenar-se que os vehículos de carga só circu'assem no espaço que, depois da reconstrucção da via americana, lhes ficou livre, deixando só circular na faixa delimitada pelos carris, os carros conduzindo gente.

Curvas apertadas e mascaradas como as do Chiado para a rua do Carmo, d'esta para o Rocio e do Princi-pe, como todas as embocaduras do quadrilatero da

Baixa, conservam se desprovidas do letreiro

VEHICULOS A PASSO

que se vê em todas as cidades, ou

CUIDADO COM O TRAMWAY

como em Zurich, Leipzig e tantas outras.

· Em ruas em que sobra espaço para os carros de carga circularem fóra da faixa dos tremvias, consentese que só esta faixa seja seguida por todos, do que resulta que a queda d'um cavallo ou o desarranjo do carro ou da carga obrigam a parar mais de vinte carros cheios de gente, com transtorno para todos, como ainda ha dias succedeu no largo do Terreiro do Trigo, onde se juntaram 10 tremvias, alguns por mais de

Citamos factos ao acaso; muitos outros casos ha em que a necessidade de regulamentar o transito em Lis-

boa se impõe d'uma maneira imperiosa.

Faca a commissão administrativa da camara um esforço intellectual, veja se póde pensar um bocadinho nisto, que é tambem um melhoramento para a ci-

NOTAS DE VIAGEM

As quedas do Rheno

Quem diz quedas do Rheno, diz Schaffhausen, se-gundo o vulgo, ou diz melhor Neuhausen, porque é

neste ponto que ellas são.

Antigamente todos iam localizar-se á primeira d'estas cidades, e vinham, em carro ou em comboio, á segunda, ver as quedas; hoje ha nesta numerosos hoteis onde se alojam, mesmo em frente da grandiosa cascata, os forasteiros, insaciaveis de contemplar aquelle colosso cujos espreguiçamentos se ouvem a grande distancia.

Mas quem quer ficar mais commoda e economicamente, fica ainda em Schaffhausen, que é apenas a dois kilometros, e para ver o grandioso espectaculo, vem em comboio ou tremvia electrico á estrada que corre entre a linha que vae de Eglisau e o rio, onde ha logar para todos, e á vontade.

Assim se poupa tambem o franco e meio que os hotelistas de Neuhausen carregam na conta a cada hos-

pede, para a illuminação nocturna das quedas. Esta illuminação é feita por fogos de bengala e sel-oha no futuro por luz electrica, para o que se installam os respectivos apparelhos. Ora se illumina a queda a branco, depois a côres, ora os differentes annexos do castello de Laufen, os montes lateraes. a ponte, etc.

E' phantastico, mas não se deixe de ver as quedas

de dia.

D'esta estrada ou das varandas e terraços dos hoteis A do Arsenal, da que já aqui por mais d'uma vez se gosa o mais surprehendente panorama d'aquelle tratámos, já que não se fez o tunnel do Pelourinho, lençol d'agua, de 115 metros de largura, que se pre-

cipita de uma altura de 3º metros, com uma furia, uma impetuosidade e um ruido que fazem medo.

O espectador sente-se amesquinhado ante aquella imponencia da força; quanto o rodeia, quanto a sua vista abraça, parece lhe pequeno, insignificante, falto de vida, porque a vida. a agitação o palpitar das grandes luctas, o arfar de almas afflictas, como os beijos carinhos d'uma loucura colossal, tudo está naquellas aguas que marulham, que se ensurecem ao ter que bi-partirse pelo morro que marca o centro do seu curso, que se levantam em cachões espumantes e se evolam em nuvers de alva neblina, e logo se acalmam, misturando se no rio e banhando-lhe docemente as margens.

E' uma attracção de olhar que não finda, um enthu-

siasmo que não esmorece...

E ainda o espectador extatico... não viu as quedas

do Rheno.

Avança mais, descendo, pela serpenteante estrada; está já á beira rio, para se approximar do colosso; o ruido ensurdece o; o olhar não se affasta d'aquellas aguas revoltas que parecem ameaçal-o da outra mar-

Os guias, Baedeker e Joanne, ensinam bem o cami-

Toma-se, pela estrada, para a esquerda, depois, á direita, lá está o poste que indica a vereda; segue-se, volta se ainda, e atravessa-se a ponte do Dachs.

Estamos sobre a grande toalha d agua que corre ver-

tiginosamente para o precipicio.

Ha saltos de ondas que nos atemorizam; lá adeante erguem-se torres de cachões que se desfazem logo com ruido enorme, parece que tudo nos desapparece sob os pés...

E comtudo mais nos espera ao chegar a ver as que-

das do Rheno...

Chegamos ao castello de Laufen, tomamos o nosso bilhete, por um franco, e da varanda, novo espectaculo se nos depara, vendo o impetuoso rio a 34 metros d'altura e apreciando como, de penedo em penedo, elle caminha para a grande cataracta.

E' grandioso, mas a mesma reserva ainda faremos para mais tarde, para quando o viajante... vir as que-

das do Rheno..

Depois desce-se ao Pavilhão, onde nos achamos mais perto das rumorosas aguas: depois ainda ao Belvedère que fica mesmo debruçado sobre a cascata.

E' ensurdecedor o ruido e desorientador o espectaculo, mas mais nos espera quando, na varanda do Känzeli, nos achamos sob as grandes ondas que nos ameacam devorar. Chega a ser medonlio, fugimos quasi espavoridos.

E não obstante ainda ha mais, quando... virmos as

quedas do Rheno...

Desce-se, finalmente ao Fischetz, pequena barraca á beira do rio, onde tomamos o barco (por 4 francos uma ou duas pessos, i franco por cada pessoa mais) e envergando um impermeavel que o barqueiro nos serve, vá! coragem! vamos arrostar com o temeroso elemento!

O barco, levado por dois homens praticos, defronta com as altivas ondas e galga-lhes no dorso luctando sempre, até que uma mais benefica o lança sobre a

praia em frente do rochedo,

Neste momento o visitante, rodeado de espuma branca por todos os lados, tendo por unica defesa do dragão que ameaça devoral o o estreito rochedo que afasta as aguas, começa a ter a noção do que é... ver as quedas do Rheno.

agarrado ao corrimão de ferro, desprezando o perigo de resvalar e sumir-se na voragem.

Depois, lá no alto, no pequeno espaço de um metro quadrado irregularmente conquistado pelo homem sobre aquella maravilha da natureza; quando a seus pés não vê mais que agua debatendo-se, e sente no corpo os embates d'esses vagalhões enormes contra o rochedo, produzindo um estremecimento de trovão medonho; ahi onde o rodeia completamente o abysmo, a voragem, e o cobre uma atmosphera irisada pelos raios do sol atravez da pulverização que se levanta das aguas; ahi é quando a grande emoção o empolga; é onde o visitante pode dizer finalmente que... viu as quedas do Rheno!

Uma invenção portugueza

O sr. Frederico Antonio Pereira, capitão-tenente da armada, reformado, requereu patente de invenção por dois annos para uma nova disposição de rolamento a que deu o nome de Trivia.

A linha é composta de tres vias que são: uma longrina assente nos topos de montantes; e duas vias lateraes pregadas nos mesmos montantes e equidistantes

da longrina.

Os carris que assentam nas vias são formados por chapas de ferro de pequena espessura com as convenientes dobras longitudinaes, sendo duplos os carris dos lados e dispostos a receberem movimento de rodas em posições horizontaes e verticaes.

A disposição dos desvios e mudanças de curso do material circulante faz-se por meio de porções de linha

que se destacam girando sobre um pivot.

O mesmo inventor requereu patente de invenção por dois annos para um systema de carruagens e vagons destinados a trabalhar na Trivia.

As carruagens e vagons teem um recorte longitudinal pela parte inferior até quasi metade da sua altura, servindo esse recorte para ahi serem adoptadas todas as rodas que trabalham nos carris da linha e ao mesmo tempo dar logar a esta.

As rodas directrizes trabalham acima do centro de gravidade das carruagens e a disposição de todas as outras rodas que trabalham horizontal e verticalmente nas vias duplas lateraes permitte completa estabilidade.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29.º, 30.º e 32 dos estatutos, é convo-cada a assembléa geral ordinaria para o dia 15 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, na séde da companhia, Rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º andar, para a discussão e votação do rela-torio do anno findo, e do parecer do conselho fiscal. Não reunindo numero sufficiente de accionistas, para poder funccionar esta assembléa, fica definitivamente convocada para a dia 3.º de assembléa, fica definitivamente convocada para

o dia 31 de março, no mesmo local e hora

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.—O Presidente da assembléa geral, José Mesquita da Rosa.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Mas para a completar precisa ainda subir os ingre-mes degraus abertos na rocha, equilibrando-se a custo,

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos a assembléa geral compôr-se-ha de accionistas possuidores de vinte acções pelo menos

Para terem direito de assistir á assembléa geral ou para nella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus títulos quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a re-união, em Lisboa, na séde da companhia; em Paris na Caixa do Comptoir Nacional d'Escompte, 14, rue Bergère.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para admis-

são na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião e as dos residentes em França pelo maire da sua residencia — O Conselho de Administração.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 28 de fevereiro de 1902.

O Banco de Portugal publicou e distribuiu o relatorio da sua gerencia sobre o exercicio findo de 1901. Dariamos, neste logar, uma idéa completa d'esse, a tantos respeitos, importantissimo do-cumento, se á sua extensão se não contrapuzesse a exiguidade do espaço de que dispômos.

Vamos porém, ainda assim, respigar em alguns dos seus im-portantes capitulos, já que nos não é dado mais, e façamos os nossos extractos por unidades de contos de réis.

Os lucros totaes do anno foram	contos	2.413,9
E os encargos	33	593,2
	33	1.820,7
Abatendo — honorarios da direcção 20/0	3)	36,4
Many divided to the commence of the district	3)	1.784,3
Idem, dividendo do 1.º semestre de 1901 distri- buido	30	405,0
	>>	1.379,3
Idem, 5 % para fundo de reserva permanente	33	89,2
	33	1.290,1
Idem 15 % para fundo de reserva variavel	33	267,6
	33	1.022,5
Idem para completar um dividendo de 7 %	>>	540,0
))	482,5
Idem parte do governo (metade)	30	241,3
Ficam disponiveiscuja distribuição o conselho geral do banco prop	» ooe da fo	241,2 rma se-

guinte:

Para completar um dividendo de 8 %..... contos Para amortização das verbas de edificios.... » 135.0 Para fundo de pensões e soccorros aos empregados

Para saldo de conta nova. Isto, quanto á conta e distribuição dos lucros do anno. Veja-mos agora o banco, nas suas relações com o commercio, com o

publico e com o estado:

—As letras descontadas foram em 1901 50.995, importando em 38.497,3 contos. Mais 2.273 letras ou 1.190,1 contos que no exercicio de 1900.

—As letras tomadas sobre o reino foram 155.683 por 23.044,5 contos. Mais 13.657 letras ou 1.587,9 contos, que no exercicio de

—Os emprestimos sobre penhores realizados em 1901 impor-taram em 505,8 contos, havendo um augmento de mais de 200 contos sobre o exercicio anterior e ficando para o corrente anno de 1902 um saldo de 1.240,8 contos nesta conta

O movimento de operações cambiaes foi de 5.582,6 contos,

mais 805,6 contos que em 1900.

—Os depositos em dinheiro foram de 139,465, contos, havendo tambem um accrescimo, nesta conta, de 13,863,9 contos sobre o

—A circulação fiduciaria ficava, em 31 de dezembro de 1901, em 68,757,2 contos, tendo augmentado sobre egual data, em 1900, por 620,5 contos.

—A Caixa apresenta, no balanço, um saldo para 1902 de 58.654,1 contos, que se decompõe pela fórma seguinte:

Notas propri	as										contos	46.356,5
Ouro em mo	eda	e ba	arra								10	4.837,4
Prata											>>	7.211,5
Nickel											. 10	167,8
Cobre											3)	80,6
O mon	iman	en i	men	do	no	nto	COL	rear	t a	do	Theenuro	publico

em 1901 foi de 194.116,0 contos, mais 5.148,4 contos que em

1900, e o estado dos debitos do mesmo Thesouro, no fim de 1901 somma 55.206,0 contos, que se especifica pela fórma seguinte

Conta corrente	contos	26.300,1
Classes inactivas, lei de 1887))	6.100,7
Classes inactivas lei de 1897))	4.402,9
Emprestimo ao Governo contracto de 14 de		
janeiro de 1893	33	8.000,0
Idem, contracto de 4 de dezembro de 189.1))	5.950,0
Contractos diversos	33	102,9
Bilhetes do Thesouro	3)	3.618,0
Supprimentos garantidos	30	723,1

Comparado com 1900 o estado d'estes debitos, vê-se que, no exercició de 1901, houve um decrescimento na importancia de 416,5 contos de réis. E accrescenta o relatorio que a verba de

410,5 contos de reis. E accrescenta o tetatorio que a verba de 723,1 acima descripta por — supprimentos garantidos — se acha já liquidada no presente anno de 1902.

Por esta resenha feita muito pela rama, vê-se que o anno correu para o banco prospéra e desafogadamente, assim como da mesma fórma correu para todos os estabelecimentos bancarios da nossa praça. Tanto o attestam os relatorios de que, nestes bodantes para de contra legación de serva legación de se letins, temos dado conta. Inquestionavel symptoma é este de franca melhoria no estado geral dos negocios, e que muito mais se accentuará se a questão magna dos nossos crédores externos fôr liquidada breve e em condições supportaveis para os recursos do paiz.

Como estava annunciado, realizou-se, no dia 25 do corrente mez, a nova reunião da assembléa geral extraordinaria do banco, convocada para continnação dos trabalhos das reuniões anterio-

res, e a que nos temos referido nos nossos precedentes boletins. Pouco se adeantou, infelizmente, com este novo capitulo, não obstante dois membros da commissão que assignaram vencidos o projecto do contracto, terem apresentado a assembléa os pontos da sua discordancia e as emendas que entendiam

os pontos da sua discordancia e as emendas que entendiam dever sofirer alguns dos artigos do projecto.

Vemos que estes dois cavalheiros combatem, honra lhes seja, a creação das chamadas «ordens de prata» a que nos referimos precedentemente; e motivos temos para crêr que este pouco sympathico augmento de circulação fiduciaria não será levado a effeito, para bem do publico e até do proprio banco.

Para sequencia dos trabalhos será annunciada uma nova re-

Não foi das mais animadas a quinzena bolsista finda, como passamos a registar:

Valores do estado.—As inscripções que conservavam estacio-naria a cotação de 30,30, começaram desde o dia 22 a fraque-jar, sendo de pouca monta as transacções realizadas. Fecham hoje a 39,05 para titulos grandes, ficando ainda os pequenos a

39,30.
As obrigações de 4 %, 1888 tiveram d'esta vez maior procura, firmando-se 20\$700. As de 4 ½ % 1888 e 4 % 1890 quasi não tiveram compradores. Cotaram-se respectivamente a 58\$500 e

Acções de bancos e companhias - Em acções bancarias as operações foram, em absoluto, insignificantes. Cotaram-se as do Banco de Portugal a 149#500 e 150#000; as do Commercial de Lisboa a 134,5000; as do Lisboa & Açores a 124,5000, e as do Ultramarino a 120,5500.

Ultramarino a 120\$500.

Em acções da Companhia dos Phosphoros o movimento foi regular aos preços de 140\$200. As dos Tabacos tiveram tambem alguma procurá, ficando a 140\$200, coupon.

Obrigações do Credito predial.—Operações limitadas. As prediaes de 0 % tiveram os preços de 95\$150 e 95\$500. As de 5 % conservaram-se a 93\$650 e as de 4 ½ ½ % 8 89\$500.

Empresas africanas.—Continuaram as operações a prazo com as acções das Companhias de Moçambique e Zambezia. Para as primeiras os preços regularam entre 12\$400 e 13\$400 e 13\$400.

primeiras os preços regularam entre 12\$\,\pmu400\) e 13\$\,\pmu400\, fim do corrente; e para as segundas, entre 5\$\,\pmu200\) e 5\$\,\pmu250\, fim do corrente tambem.

E aqui nos ficamos por hoje.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		Name of the last
Londres go d/v	40 ⁷ / ₈ 695 702 281 284 281 ¹ / ₂	40 ³ / ₄ 696 704 282 287	Desconto no Banco de Portugal No mercado Agio Buenos Ay- res Cambio do Brazil. Premio da libra	51/20/0 60/0 11111/16 1#300 e 1#330

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

	FEVEREIRO													
BOLSAS	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	_	-	-
Lisbon: Inscripções de assent.	39,30	39.30	39,30	39,30	39,30	39,25	39,20	39,20			39,05	-	-	-0
» coupon		39,30	39,30	39,30	-	-	39,20	-	39	39	39	-	-	-
Obrig. 4 % 1888	20 600	20 600	20 600	20.650	-	20.650	20.700	20 700	-	20.750	-	-	-	-
" 4 % 1890 assent	-	-	-	-	=	-	-	-	=	-	-	-	-	-
» 4º/0 1890 coupon	50.500	50.800	-	-	50.800	50 800	-	-	-	50 800	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int	58.500	58.500	-	-	58 500	57 100	58.500	58.500	-	57.000	-	-	-	-
4 1/2 0/0 externo	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	=	121 000		-	-	-
Acções B. de Portugal	-	-	149.000	-	-	150.000	-	-	-	150.300	151.000	-	-	-
* * Commercial	134,000		-	-	-		134.000		-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino					120 500	-	-	120.500	-	-	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores					-			124 000	-	124 000	-	-	-	-
 Tabacos coupon 			138.900			139 000		140.200				-	-	-
 Comp.* Phosphoros. 			77.900	77 800		78 000	78.000	78.000	77 900	77.800	77.800	-	-	-
» Real	17.200		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %	95.150		-	-		-		-	-			-	-	-
» 5 °/o	93.650		-	93.650				-	93 650			-	-	-
» Comp.* Phosphoros.	91.200		-	-	91.200	91.200	-	-	91.200	91.200	91.200	-	-	-
» C. Real 3 % 1.º grav		81.800	-		21.050	-	-					-	-	-
» » » 3°/o 2.º grav		24.700	24.700	24.950	24.950	24.850	24.900	24.750		24 700	24.650	-	-	-
" C.* Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	56.000	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	-	83.900		83.900	-	83.800	83.800	83 800	-		84.000	-	-	-
Paris: 3 % portuguez	28,57	28,40		28,40		28,47	28,52		-	28,55		-	-	-
Acções Comp. Real	75	76	76,50		-	-	76	-	-	-	-	-	-	-
Madrid Caceres	37,50		38	36	170	34,25	37	36 50	-	37	-		-	-
» Norte de Hespanha.		192	191	189	178	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza	285,50		280	275	265	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	215	210 344	345	346	194	-	-	040 50	-	040	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	344				10750	107	100	349,50		346	-	-	-	-
» » » 2.º grau » C.* Beira Alta	77	79	107,50 79	81	107,50		108	107,50	10000	107,50	-	-	-	-
W LILC	93	94.50		97	80,25 95		91	00.05	-	04.75	-	-	-	-
		312	311	310	309	-	0.00	93,25	-	94,75	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.* hyp.) Londres: 3% portuguez	28	27,87	28	27,87	27.93	28	28	28,12	28,15	28,12	-	-		-
Obrig. Atravez Africa	57,25		57,25	57,25	57,25		57,25		57,25	57,25	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	70,62		70,50	70,50	70,50	71,38	71,38	71,50	71,93	71,75	-	-	TS	-
Bruxellas: Atravez Africa	71	71	71	71	71	71	71,50	71,50	71	71	-	-	-	-
AFTURENAME AURYEZ AITICA	1 11	- 1	1.1	.1	11	11	11	11	11	17	- 7		-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de ex-		1902		1901			Totaes desde	1 de janeiro	Differença a favor de	
Minnes	ploração	Kil.	Totaes	Kilem.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901
	de a 511 Fev.	693	Réis 68 443,000	Réis 98.763	693	Réis 67,447,668	Réis 97.327	Réis 448,189 000	Réis 443 874 517	Réis	Réis
Antiga rêde e nova	1218 .	B	64.933.000			67.447.668		513.122 000			
nao garantida		380	8.682 000	22.847	380	9 228 332	01.007	-		-	-
Nova rêde garanti- da	511 Fev. 1218 »	380	8.739.000			9,229,332		62.864.000 71.603.000			540,483 1.030,815
₫ da		-	-	-	-	-	-	-	-	_	1.030.813
	1 7 Jan.	488	21.427.960			17 676 605					-
Sul e Sveste	8 14 » 15 21 »	20	24 247.540 23.407.765			17.353.680 16.210 850	35.560 33 218	45.675.500 69.083,265		10 645.215 17.842.130	-
	1 7 "	353	21.624.745	61 259	353	25.203.103	71 396	21.624.745	25 203 103		3 578 358
Minho e Douro	814 »	10	21 472.000			18 969 553	53.568	43.096 745	44 112.656		1 015.911
	15 21 »	253	24.842.690 5 826.514	70.375		19.013.802 4.921.749	53 863 19,453	67.989 435 18.331.236	63.126.458 17.092 987	4 812.977 1.238 249	-
Beira Alta	22 28 »	B	5.858.338			5.935.255	23.459	24.189.574	23.028.242	1.161.332	_
		-		-	-	-	-	-	_	-	
Nacional - Mirandella	1 7 Jan. 814 "	105	1.193.224 1.413.984	11.364 13.466		1.493 897 1.201 543	14.227 11.443	1.193.224 2.607.208	1.493 897 2 695 440	-	300 673
e Vizeu	1521 »	39	1.459.243	13,897		1.338.316	12.745	4.066.451	4 033 756	32.695	88.232
	15 21 в	34	1.459.045	42.913		1.351.345	39.745	4.113 565	3,919.700	193.865	_
Guimarães	22 28 »	20	1.368,965	40.263	20	1.518 774	44,669	5 482.530	5.438.474	44.056	-
Porto á P. e Famalicão	1 15 Jan.	64	5.216.430	81.506	64	4.507.277	70.426	5.216 430	4 507.277	709.153	-
	22 28 w	3656			3656		Ps. 512	Ps 7.269 466	Ps. 7.249 503	Ps. 19.963	_
Norte de Hespanha	29 4 Fev.	30	1,679.238	459	33	1.740.671	476	8.948.704	8.990.175	-	41.471
W 111 7	29 4 Fev.	3650	1.827.399	500	3650	1.812 346	496	8.625 892	8.390.612	234.780	_
Madrid — Zaragoza — Alicante	511 »	n	1.837.599	503	D	1.752.840	480	10.462.992	10.143.453	319.539	
Illicanto	22 28 Jan.	1067	391 690	967	1067	376.378	352	1 508.163	1 386 586	-	-
Andaluzes	29 4 Fev.	1001	466.753			468.337	438	1.974.916	1,854.000	121.577 120.916	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	_
Madrid - Caceres	511 Fev. 1218 »	429	67.024 54.802			43.610 70.215	101 163	439.969 494.771	385.041	54 928	-
Mauriu — Caceres		-	-	- 121	-	-	- 100	- 431.111	455 256	39.515	_
	511 Fev.	180	33.818	187	180	33.329	185	213.359	189.239	24.120	_
Zafra a Huelva	1272	-		-	-	-	-	-	-	-	-
	J	-	-	-	- 1	-	-	- '	-	-	-

Ascensores mechanicos de Lisboa

Estão publicados o relatorio e contas relativos á gerencia da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa, durante a gerencia que findou em 31 de de-

zembro de 1901.

Conforme fôra resolvido pela assembléa geral, o saldo da conta Ganhos e Perdas do anno de 1900, na importancia de 9.702#076 réis, passára para a conta de Grandes Reparações D'essa quantia se gastou no anno

findo 6.361 \$\pi 565 réis.

Não foi possivel effectuar no anno de 1901 todos os trabalhos que estavam planeados, porque durante o anno se deram diversas occorrencias imprevistas, como o incendio de um carro da linha da Gloria, etc., que impediram a conclusão d'aquelles trabalhos. Vae po rém a Companhia continual-os no intuito de conseguir uma diminuição de despesa e melhorar ainda mais o serviço da exploração, melhoria que já este anno se fez sentir com benefico resultado para as suas receitas.

E' sob esta orientação que a Direcção propôe para do saldo de Ganhos e Perdas passar uma nova verba

para a conta de Grandes Reparações.

«As circumstancias desafogadas em que nos encontrámos durante o anno-diz a direcção-levaram-nos a annunciar o pagamento antecipado dos juros das obrigações, relativos ao 2.º semestre, mediante o desconto de 5 º/o ao anno, vantagem esta de que poucos srs. obrigacionistas se utilizaram. Tambem pagámos de prompto diversas contas, sendo de réis 1:118#452 a importancia de descontos e differentes juros que credi támos na conta de Ganhos e Perdas.»

Julga a Direcção conveniente realizar a venda dos predios que a Companhia possue e podér dispensar, applicando o producio liquido na amortização de obri

gações.

A receita geral em 1901 foi de 119 338#761 réis. A

despesa foi de 95 914#737 réis.

Do saldo propôe a gerencia que se faça a seguinte applicação.

5 % para Fundo de Reserva	Réis	1:171#201
5 % para Fundo de Reserva 5 % para Deterioração de material	.0	1:171#201
Para amortização relativa ao anno		-
de 1901, 500 réis por acção	» ·	4:600#000
Para dividendo relativo ao anno		
de 1901, 2 % ou sejam 17000		
réis por acção	D	9:200#000
Para a conta Grandes Reparações	D	3:000#000
Para Contas a liquidar	30	2:000#000
Para a Caix i Economica dos em-		
pregados da Companhia	D	50#000
	»	21:192#402
Saldo para conta nova		2:231#622
Total	D	23:424#024

TRACÇÃO ELECTRICA

Sobre a queixa que aqui publicámos sobre o inconveniente dos carros não receberem passageiros quando outro carro para o mesmo destino vem em seguimento, recebemos uma amavel carta de um dos directores da Companhia Carris de Ferro, carta que, por ser de caracter particular, não transcrevemos aqui, em que por Manuel de Oliveira, chefe do districto n.º 44, na

se nos explica que a direcção deu aquella ordem para, quando o carro vem atrazado. ganhar tempo e distanciar-se do que o segue.

Vê-se que a intenção é boa, mas os effeitos é que são prejudiciaes para o publico, e a companhia ha de convencer-se d'isso, pelas continuas reclamações de que todos os jornaes se teem feito echo e os empregados ouvem a todo o momento.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estremoz a Villa Viçosa. - Em sessão da Camara dos Pares, de 25 de fevereiro, passou-se o seguinte entre o sr. Dantas Baracho e o sr. Ministro das Obras Publicas, segundo consta do summario official da mesma sessão:

O Sr. Sebastião Baracho: - Tendo pedido ha dias o comparecimento dos srs. Ministros das Obras Publicas e da Marinha, vae dirigir se em primeiro logar ao primeiro d'estes dois membros do Governo.

Ainda antes de se ter aberto o Parlamento, leu em varios jornaes umas noticias que se referiam ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, com o que muito concorda, e leu mais que havia trabalhos destinados a levar esse prolongamento até Elvas, com o que não póde concordar.

Se o prolongamento vae só até Villa Viçosa nada se lhe offerece dizer a tal respeito; mas se o sr. Ministro das Obras Publicas lhe assegura que esse prolongamento vae até Elvas, algumas considerações terá que

apresentar.

O Sr. MINISTRO DAS OBRAS PUBLICAS (Manuel Francisco de Vargas) (interrompendo): - Diz que mandou simplesmente proceder ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa.

O ORADOR: - O prolongamento além de Villa Vicosa foi muito discutido na commissão superior de

A commissão da outra Camara, em 1899, tambem apreciou o assumpto sob o ponto de vista militar. Houve diversidade de opiniões; mas, elle, orador, sendo dos que mais combateram esse prolongamento, encarando-o sob o ponto de vista estrategico, felicita-se por vêr que a sua opinião conseguiu obter maioria.

Vê com prazer que o sr. Ministro das Obras Publicas nenhuma deliberação tomou a tal respeito, e pedelhe que pondere devidamente o assumpto, e que não consinta por nenhum principio o prolongamento da linha ferrea de Villa Viçosa a Elvas, visto que seria enormemente prejudicial á defesa do paiz.

E' este o parecer da commissão superior de guerra, e de toda a gente que conhece um pouco a sciencia militar, e a de todos os que apreciam os meios defen-

sivos do paiz.

O prolongamento até Elvas seria uma linha de in-

vasão.

Em resposta ás observações do sr. Dantas Baracho, declarou o governo que não tem tomado ainda resolução alguma com respeito ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz até Villa Viçosa. Nem ha lei que o auctorize a isso. O que s. ex.ª fez foi mandar proceder aos estudos necessarios a essa obra, de maneira que, mais tarde, se possa fazer o prolongamento do caminho de ferro na direcção de Elvas ou em qualquer outra direcção.

Um empregado elogiado. - Tendo sido encontradas

madrugada de 16 de janeiro ultimo, tres travessas que por malvadez haviam sido collocadas sobre os carris ao kilometro 115, Norte, este empregado com tal pericia e intelligencia se houve que, seguindo o rasto do criminoso, conseguiu descobril-o, obter d'elle a confissão do crime, e entregal-o preso á auctoridade local.

Pelo bom serviço prestado, com que possivelmente evitou alguma grande catastrophe, foi elogiado em ordem do dia do servico de via e obras da Companhia Real, e gratificado com a quantia de 55000 réis

Apeadeiro de Canellas. - Entre a estação de Estarreja e o apeadeiro de Cacia, na linha ferrea do Norte, vae ser estabelecido um apeadeiro denominado de Canellas, exclusivamente destinado ao serviço de passageiros, com o que prestará excellente serviço aos habitantes de Salreu e logares circumvisinhos.

Quelimane ao Ruo. - Informa um collega que brevemente se procederá á construcção do caminho de

ferro de Quelimane ao Ruo.

Accrescenta que tem todas as razões para assim o crer. E como se trata de um collega que nos merece

todo o credito, aqui reproduzimos a noticia.

Esmoriz a Espinho. - Para a continuação da segunda via ferrea, na linha da Companhia Real, vae ser adquirido um grande terreno entre Esmoriz e Espinho. Brevemente será aberto um apeadeiro n'aquella linha, proximo de Estarreja, para servico de passageiros. Santa Comba Dão a Vizeu — Foi superiormente ap-

provada a liquidação de resto da garantia de juro devido á Companhia Nacional de Caminhos de ferro pela exploração da linha de Santa Comba Dão a Vizeu até 1900-1901.

No nosso numero proximo publicaremos o respectivo

decreto.

Algarve. - Foi nomeada uma commissão especial para dar seguimento ao ramal do caminho de ferro que liga Faro com Villa Real de Santo Antonio, incumbindo-lhe o apreciar qual a directriz que deve ser adopta da, attendendo ao que em tempo representaram alguns habitantes de Faro.

A commissão é presidida pelo sr. conselheiro Luiz Bivar, e composta dos pares e deputados pelo Algarve, e dos srs. Justino Teixeira, Ferreira Netto e Fernando

de Sousa, que servirá de secretario.

A portaria que nomeia esta commissão foi assignada no dia 27 de fevereiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Trabalha-se activamente na fusão das Companhias do caminho de ferro de Bilbao a Durango e de Durango a Zumarraga. Na combinação que parece definitiva, a primeira adquire toda a linha pertencente à segunda, com todo o seu activo, por 3.150 acções de 250 pesetas cada uma, ás quaes deverão pertencer os mesmos direitos e proveitos que teem já as 13.050 acções actualmente em posse dos accionistas do caminho de ferro Central, com a differença apenas de que essas deverão caducar, quando a linha, segundo o estabelecido no decreto de concessão, passe para o poder do Estado.

O capital social da companhia ampliada será o seguinte:

Pesetás 13.050 acções em circulação, valor nominal 3.262.500 787.500 Ou seja um total de 16.200 acções, capital nominal 4.050,000

A concessão feita á companhia da Bilbáo a Durango é perpetua.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante mandou estudar um novo typo de carril que pese 40 kilos por metro, com destino ás seccões da sua extensa rêde em que a intensidade do trafego é mais avultada.

O Ayuntamiento de Burgos resolveu dar um subsidio de 125.000 pesetas, além dos terrenos necessarios para installação da gare e de officinas, á Companhia ingleza que projecta construir o cami-nho de ferro de Aranda a Bilbáo por Burgos.

A companhia concessionaria do caminho de ferro de Aragão pretende inaugurar no dia 15 do corrente a secção de Sagunto a Valencia.

Entre São Sebastião e a Corunha projecta-se o estabelecimento de uma linha de carros electricos. Medirá 65 kilometros de extensão, e será alimentada por uma queda de agua do Tambre, que representa uma corrente de alta tensão.

Volta-se a falar da proxima construcção do caminho de ferro de Bacares a Almeria, cuja concessão foi feita ha muitos annos, e que é de grande vantagem para a exploração das minas que abundam naquella região.

Para a elaboração do projeccto de um caminho de ferro entre Ferrol e São Sebastião, resolveu-se, numa assembléa de interes-sados, abrir uma subscripção de 1.250 acções de 100 pesetas cada

Um grupo de capitalistas da Catalunha entrou em negociações para adquirir a concessão do caminho de ferro de Chinchilla a Vadoclano, que se destina a prestar excellentes serviços a uma rica região que actualmente lucta com a falta de rapidas communicações.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante fez aquisição de novo material destinado aos seus comboios de luxo. No dia em que esse material entrou em circulação houve grande festa, com grande numero de convidados que foram levados em passeio até Aranjuez. Entre estes compareceu o Ministro das Obras selo ate Aranjuez. Entre estes compareceu o Ministro das Obras Publicas. E quando se chegou ao momento do Champagne, um dos Administradores teve a franqueza de declarar que as repetidas queixas do publico e as críticas da imprensa sempre conseguiam alguma cousa das companhias dos caminhos de ferro.

França

Foi apresentado na Camara dos Deputados o relatorio sobre a nova linha do caminho de ferro Metropolitano, entre o Palais Royal e a Praça do Danubio, seguindo pela avenida da Opera, rua Halevy, rua Chabrol, rua Lafayette, passando sob o parque das Buttes-Chaumont e depois pelas ruas Botzaris e General Bru-net, até entrar no quartier da America. Terá de extensão 7 kilometros aproximadamente.

Entre os departamentos do Sena-Inferior e do Eure vae ser estabelecido um caminho de ferro que parte de Vascœnil e vae até Morgny.

Um projecto de lei submettido á Camara dos Deputados abre credito supplementar de 1.751.700 francos destinado aos caminhos de ferro do Estado para o exercicio de 1901. Os motivos justificativos da exigencia d'esta somma são: o augmento progres-sivo das indemnizações do publico e a nova regulamentação das horas de trabalho e descanço dos empregados nos diversos servi-

Acaba de ser organizada a fiscalização da exploração commercial dos caminhos de ferro francezes. Os differentes serviços d'esta fiscalização que anteriormente existiam para cada rêde foram reunidos e confiados a um director unico, incumbindo-lhe d'oravante o exame preparatorio das propostas de tarifas apresentadas pelas companhias dos caminhos de ferro, e bem ass m o estudo das questões economicas que se relacionem com os transportes.

O ministro das Obras Publicas, Mr. Baudin, fez expedir uma circular em que ordena a revisão completa de todas as construcções metallicas de linhas ferreas anteriores á epoca em que não eram conhecidos ainda os processos modernos do fabrico actual, ao mesmo tempo que se trate de fixar as regras para as novas construcções.

Argelia

Realizou-se a inauguração de um novo serviço de comboios de luxo, entre Tunis e Oran, que tambem aproveita a Constantina e Argel, e que está destinado a favorecer immensamente toda aquella região.

Os comboios, organizados pela companhia dos Wagons-Lits,

são semanaes.

Abyssinia

Vae ser apresentada e espera-se a votação de um projecto de lei approvando o convenio entre a colonia de Somalis e a com-panhia dos caminhos de ferro da Abyssinia, para a conclusão do caminho de ferro do Harrar.

Segundo esse convenio, a colonia de Somalis offerece á Com-panhia, com o aval do Estado, uma garantia de juro de 500.000 francos, o que permittirá á companhia contractar um emprestimo de 12 milhões de francos, que necessitará para a conclusão dos

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Ramal de Cascaes

Desde 1 de março de 1902 os preços das passagens em 1.ª e 2.ª Desde 1 de março de 1902 os preços das passagens em 1.º e 2.º classes de Caes do Sodré, Santos e Alcantara-Mar para Belem, Pedrouços e Algés, ou vice-versa, são reduzidas a 60 reis por bilhete simples de 1.º classe, e 50 réis de 2.º, sendo mantidos sem alteração os restantes preços e todas as condições da tarifa L. n.º 3 de grande velocidade, a que o presente aviso se refere. Cessam, desde a mesma data, quaesquer restrições estabelecidas nos horarios em relação aos assignantes de 3.º classe, com excenção dos que tem bilhetes segundo o activo. A de serviçõe se

excepção dos que teem bilhetes segundo o artigo 4º da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade, de 1 de outubro de 1897, podendo aquelles, portanto, utilizar, entre os pontos indicados, quaesquer comboios que levem carruagens de todas as classes.

Lisboa, 27 de fevereiro de 1902.

Frorogação do praso para as estações acceitarem as notas de expedição de pequena velocidade, edição de Março de 1900.

E' prorogado até 30 de abril de 1902, o praso para as estações acceitarem as notas de expedição das remessas de pequena velocidade, edição de março de 1900, que terminava em 28 do corrente, conforme foi annunciado pelo Aviso ao Publico B 1.157 de 15 de janeiro de 1902.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1902.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de escapulas

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 17 de março proximo, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos di-tos caminhos de ferro se ha de proceder a concurso para adju-dicação do fornecimento de 100.000 escapulas de ferro galvani-

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar

que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 55#300 réis

O estado o deposito provisorio da quantia de 55,5300 reis.
O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento fór feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22) e na do Minho e Douro (Porto), onde pódem ser examinados, nos días uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da

tarde

Lisboa, 21 de fevereiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de chapas d'aco macio

No dia 24 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta com

de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta com-panhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas d'aço macio.

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

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.

Leilão

Em 3 de março proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas Em 3 de março proximo futuro e días seguintes as 11 noras da manhã por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de janeiro de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisase, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até i de março de 1902 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 14 de fevereiro de 1902.

Remessa N.º 7.560, da Guarda com destino a Lisboa P, 1 caixa com calçado, 22 k., consignada a Teixeira Rocha & C.º. N.º 30.814, da Regoa a Lisboa P, 2 fardos de tecidos, 55 k., consignados a Antonio Portella & C.º. N.º 38.460, de Guimarães a Lisboa P, 1 barril de vinho, 113 k., consignado a Joaquim Veiga.
N.º 4.913, de Bemfica a Santarem, 1 caixa com livros, 23 k., consignada a Joaquim D. Hirceira Baptista.
N.º 35.496, da Figueira a Ṣantarem, 1 caixa com livros, 23 k., consignado a Antonio Christovam.
N.º 7.577, de Ponte de Sôr a Payalvo, 1 porção de madeira, 1.790 k., consignada a Manuel Carmona.
N.º 11.132, de Sacavem a Braco de Prata, 85 saccos com serradura, 3.710 k., consignados a Víctor Guedes & C.º.
N.º 28.256, de Rio Tinto a Estarreja, 2 caixas com vinho, 120 k., consignadas a Antonio J. d'Oliveira & C.º.
N.º 2.548, de Alcantara M. a Estoril, 2 barricas com cimento, 297 k., consignadas a Manuel Gonçalves Guimarães.
N.º 49.082, de Torres Novas a Lisboa P, 1 caixote com pinceis, 17 k., consignado a Costa & C.º.

N.º 49.082, de Torres Novas a Lisboa P, 1 caixote com pinceis, 17 k., consignado a Costa & C.º.
N.º 6.460, de Gaía a Lisboa P, 10 caixas com vinho, 230 k., consignadas a J. G. Silva Rodrigues.
N.º 35.567, da Figueira a Torres Vedras, 12 barricas com cimento, 1.800 k., consignadas a Alves & Almeida.
N.º 48.108, de Payalvo a Lisboa P, 5 saccos com nozes, 225 k., consignados a Manuel André.
N.º 1.012, de Coimbra a Lisboa P, 1 caixa com tecidos, 52 k., consignada a Annibal de Lima & Irmão.
N.º 1.429, de Pero Negro a Alcantara T, 14 saccos com adubos, 630 k., consignados à Companhia Centro Agricola.
N.º 2.161, de Ramalhal a Alcantara T, 1 vagon fachina, 10.000 k., consignado a Antonio Luiz Guerra.
De Carcavellos a Alcantara T, 3 pedras de cantaria, 1.200 k., consignadas a J. Moreira Rato & Filho.

MOTORES A GAZ "OTTO"

Geradores de gaz pobre

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO "MANCHESTER" DE E. LEHMANN

Construcção ingleza APERFEIÇOADA de Fielding & Platt, de Gloucester
Ultimos modelos com patente desde | á 1.000 CAVALLOS. — Typo vertical a 4 cylindros,
desde 300 CAVALLOS para cima

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

Garante-se a fore effectiva

Innumeras referencias que empreguem os nossos grandes typos de 20 a 250 cavallos

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

Tornos e demais machinas, ferramentas para officinas de construcção

DE CARTER & WRIGHT (Halifax)

Machinas e Caldeiras

DE VAPOR

(Especialidade para minas)

Motores de benzina

e Acetileno
O unico que funcciona
com regularidade e eco-

nomia.

Patenteado em Hespanha e estrangeiro.

Motores electricos, dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas

Gasógenos PIPLDING

4 DOUG BARCELONA SOLDEVILA

Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas

Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contratistas, caminhos de ferro e officinas de construcção

F.elding Platt

Locomotivas, via

vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor Petroleo e Benzina

Motores a petroleo

e Azeite patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS

R DE MOAGEM

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

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

Bernabeu & Soldevila, 4, Dou 4, BARCELONA

(HESPANHA)

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

CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET

Pedem-se Representantes activos

Telegrammas: BERNABEU-BARCELONA LEHMANN-MANCHESTÉR

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIBE DU VOYAGEUR -

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e exros para Vallado e mais pontos.— Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hetel Liabeneuse. — ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 13500 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Motel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Ronao Garcia Vinhas.

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

FIGUEIRA DA FOZ Grande Motel Liabonense.—Bairsituado da cidade. Aposentos e servico de 1.º ordem. Diaria 1\$\pi\$200 a 2\$\pi\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

GUIMARÃES Grande Motel do Toural.—15, Campo do dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José

GRANADA motel Victoria.—Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

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

INNSBRUCK Tirol - Hotel zur Goldenen sonne, - Em frente da gare. Jardim, restaurante e terraçe. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. -Proprietario, Carl Beer.

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.4 ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente Caldeira & Filho —Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico. 450.

LISBUA Rodolfo Reck.—Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc. —Rua dos Douradores, 21.

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

LUURDES Grand Motel Royal —De 1.º ordem e o unico em do-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

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

MADRID CEMAR Ferent.—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

MAFRA Blotel Moretra.—No largo, em frente do convento.— Bellas accommodações desde 1 \$\pi\$000 réis por dia até 1 \$\pi\$500.—Reducção de precos para caixeiros viajantes.

MONI'ESTORIL Grand Hotel d'Italie.— De 1.ª ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice.

NAZARE I H Grande Motel Club.—As melhores commodidades e economia.— Preços: em agosto e outubro, de 1 \$\pmoo00 a 1 \$\pmoo\$200 réis; em setembro, desde \$\pmoo\$200 réis; na succursal, desde \$00 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra. etc. — Rue de la Victoire, 56.

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

PORTO Motel Centinental.—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.º ordem, pregos moderados. Frente do correio. theatros; muito central—Propr. Lopez Munhós.

PORIO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 131.

PORTO A La VIIIe de Parla. — Grande fabrica de corôas e flóres artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

PRAGA Bohemia - Hotel de Saxe. - De 1.ª ordem. Jardim de inverno, ascensor, luz electrica, esplendida casa de jantar. Proximo da gare. Quartos desde 1 florim. — Proprietario, W. Benes.

PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro - Filial: Hotel Luso-Brazileiro, Ca-manna. Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTAREÑ Grande Hotel Duarte. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias — Bom serviço de cozinha. — Aceio e modicidade de preços. — Proprietario. — Joaquim Pereira Duarte.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez. francez. inglez, italiano e allemão. —Proprietarios, Ricca Hermanos,

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

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez.

de aduanas y trasportes.



CHAR, ENGENHEIRO

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA HESPANHA E PORTUGAL

--- MADRID

HERMÓSILLA, 12

Correspondente em Lisboa para Portugal

PEREIRA & LANE Rua de S. Julião, 100, 2.º

LISBOA Peçam-se prospectos.

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

Seguros Fidelidade Companhia de

FUNDADA EM 1835 CAPITAL 1.184:0008000 RÉIS

ESCRIPTORIOS

13, Largo do Corpo Santo Praca do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre
Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja. Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrazeda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco
Castello de Vide, Cêx, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra. Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa). Cuba, Elvas, Ericeira
Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Payal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda
Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemór-o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivase, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agraço, Soure, Terceira. S. Thiago do Cacem, Thomay, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão,
Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

	HORAI	RIO da	partida e chegada d	e to	dos os	comboios er	n 1 de	marco de 1902
COMP	ANHIA RE	AL	Lisboa Sacavem Lisb	-	Ovar	Porto	Ovar	MINHO E DOURO
C. Sodré		. Sodré	Part. Cheg. Part. (Theg.	Part.	Cheg. Part.	Cheg .	
Part. 5-45 m./ 6	Cheg. Part. -10 m. 6- 0 m	Cheg. 6-20 m.	9 15 m 9-59 m. 10 10 m. 10	-29 m. -54 m.	6-58 t.	6 5-45 m. 4-20 t. 8-41 n. 6 5- 0 t.	6-2 t. g6-29 m	PORTO FAMALICÃO PORTO Part. Cheg. Part. Cheg.
	-55 m. 6-30 m -40 m. 7-30 m	6-55 m.	11.90 m 19 4 4 10.00 4	-9 t.	Espinho		ninbo	9.50 m. 11-17 m. 4-51 m c 6 8 m.
8-45 m. 9-	5 m. 8-0 m	. 8-25 m.	1-33 t. 2-17 t. 3-10 t. 3	54 t.	7 42 m.	e 8-38 m e 6 20 m. 9-29 m. e 7- 5 m		8-20 n. 10-6 n. g 6-0 t. 7-33 .
	55 m. 9-30 m 40 m. 10-30 m	9-55 m. 10-50 m.	10-0 n. 10-44 n. 11-5 n 11	-49 n	11-4 m.	12. 9 m. 9-36 m.	10 41 m.	Porto Braga Porto
	25 m 11- 0 m 10 t. 12- 0 m	. 11-25 m.		99 m.	1-42 t. 4-24 t.	2-51 t. 13.14 t. 5-43 t. 2-56 t	1-16 t. 3 56 t.	5 20 m. 9 10 m. 5 45 m. 8 29 n.
12 35 t. 12-	55 t. 12-30 t.	12-55 t.	12 23 t. 1-21 t. 1-55 t. 2	-54 t	-	-	AND DESCRIPTION OF THE PERSON NAMED IN COLUMN 1	8-15 m 11-12 m. f 7-54 m. 9-48 m. 11-20 m. 1-47 t. 12-19 t. 2-45 t.
2-5 t. 2-	40 t. 1-30 t. 25 t. 2-0 t.	1-50 t. 2-25 t.		.29 t.	SI	UL E SUESTE	THE	1 3-50 t. 5 4 · t. 4-28 t. 7- 8 t.
2-45 t. 3- 3-35 t. 3-	10 t. 3- 0 t. 55 t. 3-30 t.	3-20 t. 3-55 t.	5-47 t. 7-11 t. 5-30 m. 6	oa	LISBOA		ISBOA	5-45 t. 8-35 n. 7- 5 t. 10-40 n.
4-15 t. 4-	40 t. 4-30 t.	4-50 t.	12 30 n. 1-55 n 7-45 t. 9	- 8 m.	/ 6-25 m. 7-45 m.	7- 0 m 5-55 m. 8-20 m. 7-50 m.	8 25 m.	Porto Vianna Porto 5-20 m. 10-50 m. 5-45 t. 10-40 n.
5-45 t. 6-	25 t. 5-0 t. 10 t. 6-0 t.	5-25 t. 6-20 t.	6-0 m. 8-6 m. 7-55 t. 9			10- 5 m. 9- 5 m. 12 35 t. 12- 0 t.	9 40 m. 12 25 t.	
6-35 t. 6-	55 t. 6-30 t. 10 t. 7-30 t.	6-55 t.	t1 25 m 1-21 t. 11-40 m. 1	-57 m. 42 t.	2.20 t.	2 50 t. 2. 0 t	2.25 t	NINE BRAGA NINE 6-S0 m. 7-5 m. 9-45 m 10-20 m.
8-45 n. 9-	10 n. 8- 0 n.	7-55 t. 8-25 n.	LISBOA 6 ENTRONCAMENTO LISBO 4-45 t. 9-54 t. 5-0 m. 9-	DAD	4-30 t.	5- 5 t. 4-25 t. Setubal L	5.0 .	The state of the s
	55 n. 9-30 n. 10 n. 11-0 n	9-55 n. 11-25 n.	Lisboa Pampilhosa Lisbo	a	7-45 m. l	9-40 m.] 7 45 m.]	9 40 m	Porto Valença Porto 8 15 m. 1-55 t. 2-39 n. 8-28 m.
C. SOORÉ	P. ARCOS C.	SOORÉ	8-45 m. 12-56 t. j 7-50 t. 12	29 n.	2-20 t. 4-30 t.	4- 5 t. 10 45 m.	12 35 t.	11-20 m. 3-53 t. 10-0 m. 2 45 t.
	8 m. .8-50 m.		b 8-55 m. 0 ss - 1 3	32 t.	4-30 L	6- 6 t. 3-15 t. - m 5-20 t.	5- 0 t. 6-26 t.	5-45 t. 11-28 n. 1-38 t. 7-3 n.
C. Sodré 6-15 m. 7-2	Cascaes C.	Sodré 7-21 m.	4 20 4 111 10	37 t. 8 m.	Lisboa	Extremoz L	Isboa	Vianna Valença Vianna 3-0 m. 9-55 m. 6-0 t. 8-5 n.
7-45 m. 8-5	0 m. 7-45 m	8 40 m.	d 6-20 t. 11-35 m	15 m	7-45 m. 4-30 t.	2-45 t. 5-40 m.		
9-15 m. 10 2	7 m. α 8-25 m 0 m. 9-15 m			16 n. 50 m.	Lisboa		G-30 m.	Porto Penafiel Porto 10-56 m. 12-11 t. 4-48 m. c 6-42 m.
a 10-40 m. 11-1 10-45 m. 11-5	7 m. a 9-55 m. 0 m 10-45 m	10-32 m.	Lisuoa Badajoz Lisbo		4-30 t.l		6 30 t,	8-20 n 10- 9 n. 5-49 t. 7-33 t.
12-15 t. 1-2	0 t. a 11-25 m.	12- 2 t.	11- 0 m. 3-20 n. 5-25 m. 6 5	32 t	Lisboa		sboa	Porto Regoa Porto
	7 t. 12-15 t. 0 t. 1-45 t.	1-20 t. 2-50 t.	7-45 t. 6 37 m. 6-50 t. 5	8 m	7-45 m.	4- 0 t. 4 35 m.	12-35 t.	4-20 m. 10-56 m. 4-0 m. 8-45 m. 2-0 t. 6-31 t. 8-26 m. 1-19 t.
	7 t. a 2 25 t. 0 t. 3-15 t.	3- 2 t.	Lisboa V. Alcant Liebo	19		2-10 n. 9- 0 n.	and the last of th	5-30 t. 10-28 n. 4-0 t 11 25 n.
a 4 40 t. 5-1	7 t. a 3-55 t.	2-02 1	6 8-55 m. 6. 0 . 8.15 m 3.	32 t.		oca Evera Casa B 9-50 m. 10-30 m. 1	11.90 m	Porto Barca d'Alva Porto
4-45 t. 5-50 a 6-10 t. 6-4		5-50 t. 6- 2 t.	7-45 t = 0 6-0 t. 5-	37 t. 8 m.		8-40 L 5-40 L		7-20 m. 3- 9 t. 11-10 m. 6-55 t.
6-15 t. 7 20 a 7-40 t. 8-1	t. 6-15 t.	7-20 t.	1 - 1	-		ca Faro Casa B		Regoa Barca d'Alva Regoa
7-45 t. 8-50	n. 7-45 t.	7-32 t. 8-50 n.	Lisboa Guarda Lisbo	a 12 t.		0- 0 t. 5-30 m.	0-40-4.	- 0 m. 1 '-12 m. 4- 0 t. 8-18 p.
9-15 n. 10-20 a 10-40 n. 11-17		10-20 n. 10-32 n.	7.45 t	37 t.	TUNES 3 55 p. 1	\$1LVES TUNE 4-35 m. 6-10 m./		GUIMARÃES :
10-45 n. 11-50 12-30 n. 1-36	n. 10-45 n.	11-50 n.	9-30 n (9-50 m)			8 20 m. 6 40 t		TROFA GUIMARÃES TROFA
LISBOA		12- 2 n.	LISBOA T. VEDRAS LISROA		FARO	SILVES FAR		7.35 m. 9.15 m. 5.15 m. 6.50 m. 9.50 m. 11.29 m 7.5 m. 8.30 m.
9-40 m. 10-1 11-40 m. 12 1	1 m., 10-30 m.,	11- 0 m.	Lisboa Figueira Lisboa	a	5-40 t. 8	8-15 t. 5-40 m.	8-15 m e	1-50 t. 3 ±7 t. 11-45 m. 1-20 t.
1-40 t. 2-1	1 t. 2.30 t.	3- 0 t.		10 t.	333	EIRA ALTA	- 1	5 4 m. 6.15 t. 3.55 t. 5.24 t. 7.22 t. 9. 0 n.
3-40 t. 4-1 5-40 t. 6-1		5- 0 t. 7- 0 t.	11. 0 m a 6-21 t. a 8-45 m. b 5.8	37 t.	Figueira	Pamp. Figu	eira =	
7-35 t. 8- (3 n. 8-30 n.	9- 0 n.	4-30 t. u 9-24 n. 3-25 t. 11-2 6-30 t. 5-0 m- u 6-25 t. a 11-1	100	5-30 m. 7 4- 0 t. 5	- 5 m. 8-20 m. 40 t 6 35 t.		a) Directos ou rapidos-b) Listra Caes
	m. 5-10 m	6-10 m.	4 7.45 t.	5 m.	Pamp.		8-15 n. de	os Soldados — e) Porto-Campanhã — d)
7-20 m. 8-27 8-50 m 9-53	m. 6-32 m m 7-45 m	7-50 m - 8-44 m.	Coimbra Figueira Coimbra					or A'farellos - e) Domingos e sant f)
10-40 m. 11-46	m. 9-5 m	10- 5 m.		5 m. i			7- 0 t	xcepto aos dom. e sant, -g) Sab, -h) 2.85 25 e sab,i) 2.85 e 5.85 - j) Dom. e 4.55
12-40 t. 1-46 2-40 t. 3:46		11-59 m 1-59 t.	4- 0 t 5-44 t. 9.25 n. 11-		PAMP.		MP-	k) Dom. e 5.88 — l) Só aos Domingos—
4-40 t. 5-43 6-40 t. 7-46	t. 3- 0 t.	4- 0 t. 6- 0 t.	TORRES FIGUEIRA TORRES			8-40 m. 4 15 m. 5 0-20 n. 5-56 t. 5	-15 m. m	Ao Barceiro - n) 3.45 e 6.45 - r) 2.56
8-40 n. 9-46	n. 7-0 t.	8- 0 n.	Aveiro Porto Aveiro		Mangualde	Guarda Mangu	alde 4.	as e 6. 5 — t) 2. 5 feiras—u) Pelo Norte—
2 15 p. 11-46		10- 0 n. 12- 0 n.	3 45 m. c 6-17 m. 8-58 m. 11-3 1-25 t. 4.12 t. 5.55 t. 8-3	5 m	8-55 m. 1	1-50 m.)k 1-10 n.	4- 0 m. v)	2.45, 4.88 e sab.—x) 6.88 feiras—y) 4.85fei-
		NO CONTRACTOR		an la	10-30 п. (T-20 H/(N 2- 2 L/)	o-ro r. lra	s — z _j s. – leiras.



AIL 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 portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

Em Lisboa: — James Rawes & C.* — R. dos Gapellistas, 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

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

cAlberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-mão Belgrano. Sahi á a 1-4 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata,



Bayonna, vap. hespanhol Cantabria. Sahirá a 4 de março. Agentes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeus (directo), vapor francez Atlan-tique. Sahirá a 11 de março Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão Triquary. Sahrá a \$22 de março. Agen-tes. E. George Succ, Rua da Prata, 8, 2.º



Gidade do Cabo, Porto Elisabeth, East London, Natal e Lou-renço Marques (via Las Palmas), vapor allemão Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2°



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor in-glez Oropesa. Sahira a 11 de março. Agentes, E. Pinio Basto, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez Chili. Sahirá a 10 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



Havre e Liverpool, vapor inglez Obiden-se. Sahirá a 3 de março. Agentes, Garland Laidley & C.*, Rua do Ale-



quitos. vapor inglez Bolivar. Sahirá a Agentes, Garland Laidley & C.*, Rua do Ale-



Lourenço Marques e Beira, vap. francez Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez Loanda. Sahirá a 6 de mar-ço. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Jerome. Salúrá a 3 de março. Agentes, Garland Laidley & C*, Rua do Ale-crim, 10, 1.º



Pará, Manaus e Ceará, vapor allemão Val-divis. Sahirá a 25 de março.

Agentes, E. George Succ , Rua da Prata, 8, 2º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap allemão Paranaguá. Sahirá a 1 de março. Agentes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-tevideu e Buenos Aires, va-por inglez Thames. Sahirá a 31 de mar-co. Agentes, James Rawes & C., Rua dos Ca-



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-por inglez Clyde. Sahirá a 3 de março. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Ca-



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Si-Diria. Sahirá a 5 de março. Agentes, E. George Succ , Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez In-ventor, Sahirá a 5 de março. Agentes, Garland Laidley & C., Rua do Alecrim 10, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-por allemão Argenti-na. Sahirá a 19 de março. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Port Said, Suez, Aden, Tanga, Dar es-Sa-Beira, Lourenço Marques e Natal, vapor aliemão Kurfürst. Sahira a 21 de março. Agentes, E George Succ., Rua da Prata. 8, 2.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez Pampa. Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municip·0, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.º Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pi-co, Fayal e Flores, vapor portuguez A cor. Sahirá a 5 de marco.

Agente, Germano S Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-neiro, Montevideu, Buenos Ai-res, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez Liguria. Sahirá a 12 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.a, Caes do Sodré, 64, 1



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos Aires, vapor inglez Magdalena. Sahirá a 17 de março. Agentes, James Rawes & C., Rua

dos Capellistas, 31, 1.º

M. HERRMANN

Barcos movidos pela electricidade

TELEGRAPHIA E TELEPHONES T

CAMPAINHAS ELECTRICAS

IELEGRAPHIA E IELEPHUNES

Apparelhos de precisao

LUZ ELECTRICA

Resultados garantidos

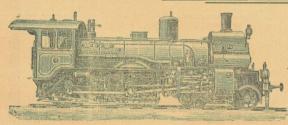
Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

M. Herrmann

TRANSMISSAO DE FORÇA A DISTANCIA

6 E 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 E 8 LISBOA

A. BORSIG, BERLIM-TEGEL



LOCOMOTIVAS

De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

PRODUCÇÃO ANNUAL APROX, 200 LOCOMOTIVAS

Locomotivas-Tenders

para vias reduzidas, caminhos de ferro militares, empreiteiros, fabricas e min as

O numero das Locomotivas co nstruídas até hoje passa de 4.900.

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

Representante para Portugal: Theodor Wege, LISBOA, Rua dos Sapateiros, 97, 1.º

C'E GLE DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA-LIEGE-BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO

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

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

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

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

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

PRIX MONTYON

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

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

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ
Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12

COMPANHIA DO FRI

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

MEDALHAS D'OURO

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

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA GONSEBVAÇÃO QUASI NULLA

FREIOS CONTINUOS

automaticos e não automaticos

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America, do Sul, Colonias etc.

→ Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

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

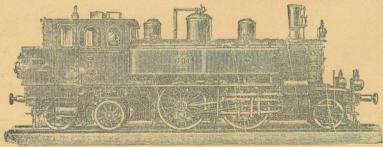
HESPANHA-Norte-Madrid, Zaragoza y Alicante-Andaluces - Tarragona, Barcelona y Francia - Madrid-Caceres Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias — Madrid-Villa del Prado — La Robla-Valmaseda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

Tremvias: Urbano de Santander - Sardinero a Santander - Barcelonaa San Gervasio - Avilés a Las Salinas - Valencia a

KRAUSS & C. A. 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 KEBAUSS

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

Estabelecimentos fundados em 1866-2.000 operarios

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

AGUAS CHLORETADAS

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

SAINT-LEO

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE: J. H. REGNIER OURY, Engenneiro TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Séde Social: Rua St. Léonard, 1, Liège Hayeneux, 69, Herstal

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixe e movel para' caminhos de ferre, - Especialdade en locemtivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhapara caminhos de ferro de viaestreta o para tremias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas - Estudo de locemotivas basead;
no programma nepondo. Orga-

nde de decomotivas basead no programa proposto, Orgamentos completos para a instaliação e construção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a
vapor, de grande potencia.
Typos de expansão dupla com
ou sem condensação. Machinas
de fóle, machinas de extração,
cabrestantes a vapor, bombas e
machinas de extração,
cabrestantes a vapor bombas e
machinas de extração
productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em
e.bre.

Pundição de ferro para todos os producto a de moldaçem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e
machinas de extração
productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e e
e.bre.

Pundição de ferro para todos os producto a de moldaçem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e
machinas que productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em
e.bre.

Pundição de ferro para todos os producto a de moldaçem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e
machinas de cartação,
productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e
e.bre.

Installações electri-cas, motores especiaes para illuminação, transmissão de força e de tracção. Installações de offi-cinas de construção e repa-

Motores a gaz de 42 a Motores a gaz de 42 a 1.000 cavallos de força. Installações de refi-

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

OFFICINAS DE MACHINAS CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

→%—LISBOA—%

ESTALEIRO NO GINJAL

CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO - R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA-L'ARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

Lummerzheim



Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas

e terraços, convindo especialmente para paizes quentes. Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem. Orçamentos, planos e amostras gratis.

MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO J. LINO

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

Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional Ladrilhos, mosaicos, nacionaes e estrangeiros

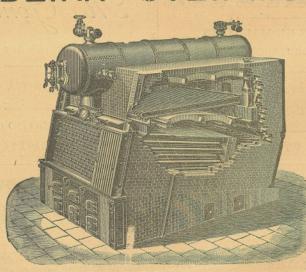
Telha de marselha. Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas e depositos galvanisados para agua. Portas feitas, janellas e toda a obra de carpintaria. Pregaria de arame de todas as dimensões. Azulejos, bacias, lavatorios e apparelhos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

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

Telegrammas a JOTALINO-LISBOA

CALDEIRA STEINMULLER

Referencias sobre 26 annos de duração de funccionamento



Installaações até 33.000 metros quadrados de superficie de aquecimento para differentes firmas

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

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

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

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