Com a qual são distribuídas todas as tarifas de transporte das linhas terceiras
POR CONTRATOS COM O GOVERNO E AS DIREÇÕES

ASSIGNATURA—PORTUGAL: anos 8500; semestres 1500;
HESSONHA: 1871 pesetas—UNIÃO POSTAL E MÚS 10 rs.—AFRICA E BRASIL: 4500 réis—Arábia, 310 réis

DIREÇÃO—RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA

5º do 16º anno 1 de Março de 1903
Número 365

Telephone, 27

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

ARTHUR KOPPEL
BERLIN C. W.

SUCURSAL EM MADRID
Calle de Atocha, 20

SUCURSAL EM BILBAO
Gran Via, 34

C. MAHONY & AMARAL
ESCRITÓRIO—RUA AUGUSTA, 70, 2.º—Lisboa

Motoses em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T IJL e todos os mais para construções.—Chapa galvanizada, lisas e onduladas.— Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, vagões, tenders etc., etc.—Vias portateis.
—Raia d'água de diversos perfis e pesos.— Chapas tubulares para caldeiras.—Ascensores hidráulicos e elétricos.—Monte-chargés, únicos agentes de Edoux & C.ª, de Paris.—Motors, caldeiras.—Machinas—ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construções metálicas.— Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lâgus de vidro (dálitt).—Cimento Candiót (deposito em Lisboa) únicos importadores.

Endereço telegraphico—MAHONY Lisboa

Número telefónico B86
COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15-PARAGUAI, HESPARIA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURO

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PAA

CAMINHOS DE FERRO E TRENNIS A VAPOIR

Freio de segurança rápida para grandes comboios de passageiros e de mercadorias

SIGNAIS DE ALARME COORDINADOS COM OS FREIOS

260.000 APLICACOES

Ato fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colômbias, etc.

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


TRENNIS: Urbano de Santander - Sardinere a Santander - Barcelona a San Gervasio - Aviles a Las Salinas - Valencia a Giao; etc.

---

Weise & Monski Halle a S. (Alemanha)

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

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA - WEISEN HALESAALE

BOMBAS DE VAPOUR DUPLEX

Todas as construções, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS

BOMBA DE VAPOUR DUPLEX

Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

Móveis por transmissão e elecricidade de duplo, triplo e quadrupla expansão

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Organdos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

SUCCURSAIS E ARMAZENS: - BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica - DUPLEX-BILBAO
A linha da Regua a Chaves e à fronteira

Não podem ficar sem registo e comentário, em publicação desta índole, os factos ultimamente ocorridos e as providências governativas tomadas a respeito da construção da linha do Porto até à fronteira. É grande o seu alcance, não só por determinarem a prompta realização de tão importante melhoramento, como pelas suas consequências futuras em relação a outras linhas.

Deixemos os jornais políticos disputar para a respectiva aglomeração as glórias do empreendimento e famoso história e crítica imparcial.

E' reconhecida há muito a necessidade de uma linha que, partindo da Regoa, suba o Corgo, para servir Villa Real, importante capital de distrito, Villa Pouca de Aguas, ponto de convergência de numerosas estradas e portela obrigada de passagem para o vale do Tamega, as estancias das Pedras Salgadas e de Vidago, tão frequentadas hoje, a fertil vega de Chaves e as extensas e férteis regiões que a dominam, indo finalmente ao lado do Tamega até à fronteira solicitar o tráfego de Verín.

A principal arteria d'aquela região deve ser a linha do Vale do Tamega, que, partindo da Livranção na linha do Douro, sirva Amarante e a região de Bemam e acompanhe o rio até a faz da ribeira de Oura para se ligar nas proximidades de Vidago com a linha anterior, tendo antes entroncado nela pelas alturas de Cavez e linha de Trofa a Guimarães, prolongada por Fafe até ali. A construção da linha do Tamega não dispensa porém a do Corgo, cuja construção se justifica por considerações de ordem política e administrativa, pois serve uma capital de distrito, e pelo tráfego que pode ter. Demais, a linha do Corgo deve ter o seu natural prolongamento para a margem esquerda do Douro por Lama a Villa Franca das Neves.

Na rede ao Norte do Mondego, estudada em 1886, figuravam todas essas linhas, cuja razão de ser foi reconhecida pelo inquieto administrativo de 1896. Propostas pela respectiva comissão técnica, foram finalmente classificadas pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900, em cujo plano figuravam ainda, para servir a região transmontana, o troço de Mirandela a Bragança e a linha do Pocinho a Miranda.

Util providencia foi essa, que, formulando um plano de vição acelerada, de maneira estudado e sujeito ao voto das regiões interessadas, trauma caminho bem definido à ação governamental ou à iniciativa particular, facilitadas ou despertadas pela beneficia lei de 14 de julho de 1899.

Em 1887 foi concedido por alvará a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julia Pereira Cabral a linha da Regoa a Chaves e à fronteira, de 1ªª de largura de via, e sem encargo para o Estado. Cedo reconheceram os concessionários que não podiam dispensar o auxílio do Estado e por isso obtiveram que o alvará fosse substituído por um decreto de concessão provisória, de 1 de abril de 1897, concedendo diversas vantagens de isenções de impostos, o qual ficou dependente de aprovação legislativa. Peculio facilitada assim a construção da linha, tanto mais que o projecto de 1887, sujeito a limite de 150 nas curvas, e por tanto extremamente caro na difícil região que vai da Regoa até o extremo sul do vale de Villa Pouca, era substituindo entre a Regoa e Villa Real pelo projecto de 1897 com curvas de 60 e portanto extraordinariamente mais barato.

Havia todas as probabilidades de obter capitais, quando surge a monstruosa proposta de lei de 12 de julho de 1897 para o arrendamento das linhas do Estado e construção das respectivas linhas complementares com garantia de juro.

Previam-se várias linhas no Minho; em Tras-os-Montes nenhuma, a não ser o último troço da linha de Braga a Chaves, com garantia sobre 35:000:000 réis por kilômetro.

Essa garantia, prometida a uma linha concorrente da Regoa a Chaves que fora concedida sem esse auxílio, matou a iniciativa incipiente.

Debaixo foi sancionada a concessão provisória pela curta de lei de 27 de julho de 1898, que autorizava o governo a tornar definitiva a concessão e a alargar as isenções de impostos.

Nem o governo usou da autorização, nem os concessionários se moveram.
A lei de 14 de julho de 1890, reorganizando a administração das linhas do Estado, criando e dotando o fundo especial para ocorrer aos melhoramentos nesses necessários e à construção das linhas complementares, e concedendo auxílios e facilidades à iniciativa particular, veiu abrir novo período de actividade para a nossa viação accelerada.

A um homem bem-aventurado, a cuja memória devemos tributar homenagem, deve a província do Traz-os-Montes os seus caminhos de ferro. O distinto engenheiro José Ferro Madureira Beça, deputado pelo distrito de Bragança, empenhou-se vivamente pela construção da linha de Mirandela a Bragança, pelo Estado ou por uma empresa, ao abrigo da lei de 14 de julho e suscitou e apresentou ao ministro uma proposta de Moses Zagury em que se pedia a garantia de 4 1/4 %.

Ao tempo geria já a pasta das obras públicas o actual ministro, que tão brilhantemente assinalada deixou a sua passagem pelo poder, pois foi administrador de grande e inteligente iniciativa. Pouco tempo depois da sua entrada para o governo inquiriu a situação em que se achavam as diversas concessões de caminhos de ferro para os regularizar e chamar as situações claras e definidas. Foi assim que fez expedir os alvarás da concessão das linhas da Vala do Vouga, de Guimarães a Fafe, e em 10 de outubro de 1900 a da Regoa a Chaves, cujos concessionários só então fizeram o respectivo depósito, começando-se-lhes a contar os prazos.

As diligências de Madureira Beça encontraram nela decidido apoio.

Mandou pois abrir concurso público para a concessão provisória da linha de Mirandela a Bragança, baseando-se na proposta que recebeu, estipulando a garantia de 4 1/4 % sobre o capital que resultaria da praça e deixando a concessão definitiva dependente de sanção parlamentar.

Realizou-se o concurso, recebendo-se uma única proposta. O representante da primitiva proposta, em vez de tomar parte no concurso, como devia, tentou protestos e esboçou reclamações sem valor, a que o ilustre ministro quis tirar sombra de pretexto, abrindo nova praça com a base da proposta apresentada no concurso anterior e celebrando em seguida o contrato provisório com o adjudicatário e único concorrente José Lopes da Cruz.

Madureira Beça não deu por finda a sua tarefa e diligenciou por todas as formas angorar capitais para a construção. Veio a morte ferir o prematuramente, sem o deixar ver realizado um melhoramento por que tanto propugnara.

A necessidade da apresentação às Camaras do contrato provisório de Mirandela a Bragança deu logo à inclusão na mesma proposta de lei da auctorização para a concessão, mediante concurso, da linha da Regoa a Chaves e à fronteira, com garantia de juro de 4 1/4 % sobre o custo kilometrico de 62.000.000, para a acentuação da desistência dos primitivos concessionários.

Nessa proposta, cujo relatório foi aqui publicado, punham-se em relevo, além das razões de justica distributiva que reclamam imperiosamente a construção das linhas transmontanas, os importantes acrcismos de rendimento na linha do Douro, que vinham compensar a maior parte dos encargos da garantia de juro. Estipulavam-se ainda as condições técnicas da linha da Regoa a Chaves, admitindo-se a possibilidade da redução a 100.000.000 do valor das curvas nos troços de exceptional dificuldade.

Pena foi que esse limite de 100.000.000 mais que sufficiente para as linhas de 1ª, não fosse francamente aceito sem restrições. E' tempo de pensarmos em construir economicamente as linhas secundarias sem luxo dispensavel, e luxo carissimo é o raio de 150 ou regioes alcançadas. Demais, para a linha do Vouga o limite é de 80; no projecto de 1897 do troço da Regoa a Villa Real, louvado pela prudência com que foi estudado, desceu-se ao limite de 60.

A carta de lei de 24 de maio de 1902, votada por largo acordo dos partidos, aprueba o contrato de Mirandela e autorizou a abertura do concurso para a linha da Regoa a Chaves. E concederam-se sem objecções garantias de juro a 173 kilometros de linhas em plena discussão do concurso com os credores! Taes foram, entre muitos outros, os benefíicios fructos da lei de 14 de julho de 1899.

Realizou-se o concurso, recebendo-se quatro propostas, nenhuma das quais estava nas estritas condições legaes. Resolveu por isso o Governo abrir novo concurso sobre a base da lei de mais favorecendo, facendo a adjudicaciao definitiva dependente de sanção legislativa, visto que as bases adoptadas eram diversas das do primeiro concurso. Elevava-se o deposito, descia a 60 o limite de rendo das curvas, elevava-se a 23 kilogr. o peso por metro de carris, exigiam-se velocidades comerciais eiguas ao dos comboios generares da linha do Douro e eliminava-se a base de licitação.

Fixado o prazo do concurso, desde logo prolongado por mais 30 dias a pedido de um dos concorrentes, realizou-se em 16 do corrente. Apereceu uma única proposta, depois de curiosas periquetas que não vêm para aqui relatar e que, segundo consta, frustaram o proposto de um concorrente serio e dispôs de capital. A proposta vinha, talvez propositadamente, eivada de palavras mullies.

Poucos dias antes do concurso houvera renhida peleja parlamentar acerca dos actos do Governo. Não era o ensaio mais proprio.

Em vista do resultado do concurso o sr. ministro das obras publicas resolveu, com aplauso geral, mandar construir a linha por conta do Estado, para o que foi promulgado o decreto de 18 do corrente e quatro portarias prescrevendo as providencias necessarias para se effetuar em ate 31 de marco proximo os necessarios trabalhos preparatorios.

E' tomado para base o projecto de 1897 entre a Regoa e Villa Real, devidamente revisado no que respeita á saída da Regoa, que ainda não estava assente, deven-do-se procurar aumentar os raio das curvas onde for possivel sem agravamento notavel do custo.

Grande alance tem este acto governativo, baseado na alinea 1 do n.º 1 da base 4 da lei de 14 de julho de 1899, que autoriza a proposta que construir as linhas cuja concessio tenha caducado ou venha a caducar. Vae ser dotada a provincia do Traz-os Montes com um melhoramento importantissimo. Ao mesmo tempo abre-se um precedente cujos effeitos são incalculaveis.

A adopçao franca e decidida das curvas de 60 nas linhas de via reduzida define a orientacao racional que deve ser seguida para o dente. São linhas de pequeno tráfego e muitas das que é necessário construir em tempos accidentados. Não se precisa nelas de grandes velocidades. O que importa é proporcionar o instrumento á sua modesta mas util function e aos recursos de que dispomos. Linha de 1ª com curvas de 150 em regioes alcançadas custam carissimo. Linhas com curvas de 60 exigem muito menor dispender e podem
Os pateos de Lisboa

Foi publicado, por ordem do ministerio das obras públicas, o relatório do sr. engenheiro Sarra de Acera, do inquerito a que procedeu relativo aos pateos de Lisboa, com o parecer do conselho de melhoramentos sanitários sobre os resultados desse inquérito.

E' um trabalhado e leitura e exame; um quadro da realista da miséria de uma grande cidade que cuida mais das ruas espectaculosas e das obras magníficas, do que da higiene e da saúde pública, praticando, segundo a expressiva regra popular — por fora cordas de viola, por dentro pão bolorento.

Por fora, avenidas de 60 metros de largura que se abrem antes de se construírem outros mais modestas e mais necessárias, para recreio dos ricos e favoráveis à fortuna, para satisfação de vaidades ou realização de operações financeiras bem combinadas. Por fora, projectos espantosos de parques e bosques, cuja despesa de conservação e polícia bastaria, sendo aplicada d'outra forma, para a salubridade da cidade antiga.

Por fora, alamedas ensaiadas, lises como luvas, e expropriações por centos de contos.

Por dentro, os bairros de Alfama e Mouraria, as vergonhas do Aterro, os périgos da canalização, a incória dos pavimentos das ruas, os pateos imundos em que se permite o suicídio lento de milhões de famílias pobres.

Em 18 freguesias foram visitados 102 pateos ou ilhas, que abrigam 4.294 habitantes. Só 52 destes pateos estão em condições razoáveis.

Ha 223 habitações com 1.225 habitantes em condições manifestamente condemnaíveis por impuriirmas a habitação humana.

Acrescenta ainda o relatório:

Só a muita miséria leva os seus infelizes moradores a abrigarem-se em tais espetaculosas, sem ar puro, sem luz, nem o possível aceno.

Com cubagem de ar superior a 20 metros cúbicos só há 36 pateos.

Algumas desse recintos formam escolas terriíveis de immoralidade, acumulando com isto o estiamento duns desgraçados cuja aparência bem demonstra a sua miséria em todos os sentidos.

Nas freguesias onde se registam mais vítimas da tuberculose — S. Miguel, Santo Estêvão, S. Christovão, S. Lourenço e Soccorro, ali também há mais pateos.

A lei pôde traduzir-se assim. A tuberculose está na razão directa da insalubridade das habitações.

Se notarmos que o trabalho do inquerito não está ainda completo; que se não visitaram as restantes freguesias; que faltam muitos pateos mais; que há um grandissimo número de habitações miseráveis em ruas estreitas, sem ventilação, sem luz, com esgotos deficientes, com reparos pequenos, com uma população excessiva, com os ambientes impregnados de lixos pestilentes; que há milhares de casas, chamadas baratas, de renda a mezes, que não estão em melhores condições de salubridade do que os pateos; pôde prender-se bem como seria útil, como seria altruista, benemerita uma providência municipal que acusasse a este estado de causas deplevelo.

Bastaria para isso a expropriação de alguns quartierios mais apertados entre ruas estreitas.

Bastaria salpicar estes bairros, pobres mas populoso, de edifícios velhos e de pouco valor, com alguns jardins públicos — pequenos squares, que serviriam de termas de ar e de luz, pelas menos dos desinfetantes, como as bocas das tavernas e das minas.

Bastaria abrir algumas araras à frente de esses povoelos cortiços, antros da miséria, da sordidez, do vício e das doenças infecciosas como se abrira um dreno num pantano, sanguindo-o, purificando-o.

Bastaria facilitar a construção de casas operarias como se faz na tanta cidade estrangeira, ou por espírito de beneficência ou por interesse comercial.

Mas os nossos entusiastas-propugnadores da Lisboa nova só pensam no Bois de Boulogne ou de Vincennes que não foram expropriados, no Prater, e no Hyde Park, esquecendo por completo os bairros do principe Alberto em Londres, os da Societé Real de Windsor, os de Jouvrey-Renault, perto de Paris, os de Masure, os de Principe da Prusia em Berlim, os da Societé philanthropica e da Societé das habitações economicas de Paris, os da Societé anonyma dos alojamentos economicos de Lyon, de Rouen, de Marcella, de Nancy, os da Associação metropolitana de Londres, da London County Council, de Penbody Donation Fund, da Societé do renascimento de Napolés das de Nova York, de Dunkerque, de Copenhagen, etc.

Não pensam em fazer então assim.

Comum era isso uma obra de civilização; era uma obra de utilidade geral também, porque até os ricos, os moradores das avenidas, os que nas suas equipagens e nos seus automóveis vão metálar o sangue no ar embalsamado das florestas, morrem e adoecem com as epidemias que medram nos bairros pobres, nos pateos, nas ilhas, nas casas imundas, nas ruas tortuosas e infectas, o verdadeiro meio de cultura, o meio mais propício para o desenvolvimento e para a reprodução de miúdas o medo ao acatos pathogenicos.

A tísica dos pateos chega aos palácios; nem são desinfectantes do bacilo os dourados dos frisos ou as scintillações dos cristais dos lustres.
E' um assumpto que necessita de atenção. Vae uma grande diferença entre a vida do operário rural e a do operário das cidades. No campo, qualquer habitação que abrigue da chuva e do vento serve. A casa da malta, o palheiro, a modesta choupana, são abrigos suficientes do pobre, porque vive no pleno ar lavado e saudável das campinas, das serras, dos pinheiros e montados; porque o sol, o grande microclima, salubrizo tudo com a energia química dos seus raios, porque o ar ventila e vivifica; porque a água é gratuita e abundante.

Nas cidades, a carestia da habitação obriga à acumulação, à promiscuidade, e, dizem os hygienistas, que o homem é um perigo para outro homem. Da acumulação e da promiscuidade resultam males físicos e morais.

Nas cidades, apenas são acessíveis às classes pobres as casas baratas, as habitações dos pateos, as dos becos e vellas, onde filhos e pais se envergem só em respirar.

Nas cidades, há um organismo perfeito para adulte- rar o ar de cada casa; há a assinatura da paz que se prende à canalização dos defeitos, ficando todos solida- rios no grande communismo dos canos.

Na cidade, a água é cara.

Força é que se ataque o problema denodadamente. Quando não se faça por altruismo, faça-se por egoísmo.

Extinguem-se pantanos por causa da malaria, por causa das febre palustres: extinguem-se os pateos por causa da varíola, por causa da tuberculose e de tantas epidemias, por causa da moralidade.

Não seria mais proveitoso isto, do que qualquer ruínosa obra de abastecimento dos arraialados da cidade em contradição flagrante com a tendência da sua ex- pansião ao longo do rio?

A saúde é a formosura do corpo; disse um medico. A salubridade da cidade é a sua melhor formosura.

Lisboa figura nas estatísticas demográficas com per- centagens assustadoras.

Não se modificam os coeficientes de mortalidade sem que se afete a fundo nesta questão.

Pensa-se por ventura nos banhos públicos? Pensa-se acaso nos bairros baratos?

Como diz o povo — por fora, cordas de viola; por dentro, os pateos, os cemitérios, os canos — o pão bo- loreno.

O S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade 1º Rei, a quem foi presente o projecto e orção- mento, com data de 29 de novembro do anno findo, do terceiro lanço do prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, compreendendo entre a Fuzeta e Tavira, e o res- pectivo parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem aprobar o referido projecto, com exceção da ponte de Tavira, da qual devera ser elaborado novo projecto, em que se procure redutor a custo do taloblo; metalar, e bem assim aprobar o orçamento na importância de 187.500.000 reis, del- terminando que se dê imediatamente começo aos trabalhos de construção da parte aprovada do referido lanço.

Paço, em 16 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Var- gas.
comerciais não inferiores às dos comôbas congénere da linha do Douro.
Paço, em 18 de fevereiro de 1903. — Manuel Francisco de Vargas.
Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma com-
missão composta do inspetor geral superumunari, vocal do
Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado,
Conselheiro Augusto de Oliveira Justino Teixeira, do engenheiro che-
fe de 2.ª classe, chefe do serviço de vias e obras da direcção do
Minho e Douro, Basílio Alberto de Sousa Pinto, e do engenheiro
subalterno de 1.ª classe, chefe do serviço de vias e obras da direc-
çã do Sul e Sueste, Augusto Victor da Costa Sequeira, proceda ao
estudo dos tipos de material de via que convenha adoptar na
construção do caminho de ferro da Regua por Villa Real a
Chaves e à fronteira, tendo em atenção as condições técnicas da
linha, adoptadas no projecto da 1.ª secção da Regua a Villa
Real, datado de 18 de junho de 1897.
Paço, em 18 de fevereiro de 1903. — Manuel Francisco de Vargas.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Indústrias Eletrônicas

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma com-
missão composta dos engenheiros Antonio José de Albuquerque
do Amaral Cardoso e Julio Pinto da Costa Portella, primeiro ofi-
cial do quadro telegrapho-postal Luis Campos Pragas, e do se-
gundo oficial do mesmo quadro João Maria da Rocha, proceda às
necessárias experiencias, a fim de conhecer se pode ser aberta a
exploração publica a linha servida por tracção electrica, da Com-
pañhia Carris de ferro do Porto, da Rua de Santa Catharina a
S. Lourenço da Lamafe, na cidade do Porto.
Paço, em 26 de fevereiro de 1903. — Manuel Francisco de Vargas.

Aviz a Coruche

Estamos assistindo a um espectáculo novo no nosso país: um concelho que, compreendendo os seus inte-
resses, e uns influentes locais que, exercendo bem os
seus deveres, trazem com afinco a promover a construc-
çã de uma linha ferroviária que diretamente influi para
os progressos da sua terra.
E é um exemplo bom, no sentido que tanto aqui te-
mos preconizado, dado a muitas outras localidades que
reclamam constantemente melhoramentos, vias ferreas,
pontes, edifícios, sempre à custa do estado ou de em-
presas particulares, desdenhando-as ainda, por vezes,
xegindo-lhes até que esses melhoramentos sejam como
elas, as cidades e as vilas, entendem e não como os que,
tendo o trabalho de estudar e propondo-se ao ar-
rojo de os implantar, teem, pelo menos, o direito de
da fazer a sua modo e de fôrma a serem menos prejudi-
cados.

Que antítesse flagrante entre Guimarães, que, tendo
sua linha ferroviária, para a qual não concorreu, tem re-
petidas vezes insistido por lhe pôr ao lado outra, em
competência; entre Lamego, que espera impaciente mas inacarta que o Estado ou uma companhia lhe vão
construir a sua indispensável ligação com a Regua, il-
mitando a se bella cidade a exigir que esta seja de via
larga; e essa gente de Aviz que se reune em commis-
são para tratar do seu caminho de ferro, que toma o
assunto a peito e acolhe os promotores de tão impor-
tante melhoramento com entusiastas promessas de
bon exito.
A acção da sessão da reunião que se realizou em Aviz
no dia 8 d'este meza, a qual aqui nos referimos, não dei-
xa duvidas sobre o interesse que a comissão e os po-
vos de Aviz tomam por este negocio.
Nessa sessão foi aprovada, e por unanimidade, a segui-
ente proposta do seu presidente, o sr. dr. Augusto
de Mesquita, e outros influentes locais, camaristas, agri-
cultores, industriais e proprietários importantes:

"Propomos se fôrme uma companhia ou sociedade anon-
yma que, por meio de acções, angariem para a
construção e exploração da linha ferrea desta villa a
Coruche, devendo o valor de cada acção não ir além da quanta de vinte
mil, e fim de proporcionar a classas modestas, e outros a co-
locação dos seus pequenos capitais. E como essa companhia tem de
recorrer a subscrição pública para a colocação das acções,
podem os socios fundadores constituir provisoriamente a socie-
da, outorgando a respectiva escritura, e logo que esteja com-
pletamente subscripta a emissão das acções, que nos parece será bem aceita, já pelos habitantes dos concelhos que a linha vem beneficiar, já por algumas casas bancarias do país que se constituir
definitivamente a companhia, na qual os corpos gerentes sejam
formados não só pelos concessionários, mas pelos representantes
do accionistas dos concelhos por onde passa a linha ferro. Pro-
postam mais que os proprietários dos concelhos, cujo terreno te-
nde de ser expirodiado para a construção da linha, cedam gra-
tuamente os terrenos, já porque a construção da linha, valoriz-
ando-lhes os seus terrenos, em muito os vai beneficiar, já para
evitar delongas e dificuldades com a expirodiação dos referidos
terrenos."
Transporte ........................................ 254.450.000
Aguilhas e placas . .................................... 720.000
Material circulante (3 locomotivas
9 carruagens e 44 vagões) ......................... 48.180.000
Total .................................................. 303.850.000

Receita bruta anual
Passageiros ........................................... 1.800.000
Bagagens etc. ....................................... 3.000.000
Mercadorias ......................................... 18.000.000
Total ................................................ 18.480.000

Despesas ............................................. 57.478.250
Líquido ............................................... 127.971.750

O que, para um capital de 500 contos, produziria um lucro líquido de mais de 25 por cento, o que dá larga margem para crer que, mesmo que a prática reduza em grande parte estas previsões a uma proporção mais modesta, o lucro da linha em projecto será suficientemente remunerador.

NOTAS DE VIAGEM

XII
Os Rochos de Naye—Vevey—Lausana

Para aquele espírito explorador das belíssimas naturezas do próprio país que caracteriza o povo suíço, feita foi a descoberta da linha de cremalheira e agora a electrica, pôde dizer-se que já não ha montanhas. A locomotiva sobe por toda a parte, grima até os mais altos picarros como o pequeno cabrito montez, Torneja-os, subindo sempre, para atingir ponto mais elevado, e, como o cabrito não faz, atravessa-as, por fim, em túneis, porque nada se oppõe aquelle avanço do progresso por toda a parte.

E, ainda por esta ordem de ideias, ao mesmo tempo que se construca a linha ferrea, eleva-se o grandioso hotel, palácio moderno onde nunca se viu mais que a cabana de palha do pastor cujos rebanhos olham espatados para aquelles colossos de pedra, ferro e vidro que vieram transformar o bucolismo dos seus campos em centro animado da alta roda. Depois, as pequenas cabrinhas vão-se habituando a ver chegarem aquelles monstros negros, fumantes e silvantes que vazam, a cada momento, sobre as suas pastagens uma multitud de gentes, de maleta numa mão, e Baudeker na outra, e ellas proprias já correm a assistir a chegada, a receber os excursionistas, cumprimentando-os como os seus meutes, como se todas fossem socias das associacões de propagaunda.

Quando, ha tres annos, visitei o ascensor de Glion—o Righi Vau—tois como ali lhe chamavam, — já se falava na construcção da linha de Naye, por sobre aquellas montanhas que, até então, eram só conhecidas dos alpinistas que, de sacco às costas e picareta em punho, se bem por toda a parte. No anno seguinte alguns homens de iniciativa de Montreux e arreadores formaram uma companhia para a construcção da linha, obtiveram a concessão e em dois annos a construcção estava prompta.

Exemplo frisante da actividade suissa!

Da estação superior do funicular, em Glion, parte a linha, que é de cremalheira systema Abt, em toda a sua extensão de 7.640 metros, elevando-se desde 650 metros, altitude de Glion, a 1.975 metros que é a de Naye.

Durante a primeira parte do percurso a linha eleva-se suavemente por entre plantações variadas, mas logo à primeira curva o espectaculo muda. A nossos pés abre-se uma ravina, que ultrapassamos sobre um alto viaducto; na frente allarga-se o vasto panorama do lago Leman, uma vista encantadora, sobretudo quando, indo-se no comboio da tarde, o sol começa, no seu occasa, a pôr tons de ouro naquellas povoações, de variados aspectos, da margem esquerda.

No seguimento do percurso este panorama reaparece nos ora da direita ora da esquerda, sempre phantastico, sempre atrahente.

Em breve nos apparecem, superiores à linha e ao fumo da locomotiva que arqueja impellindo o pequeno trem por aquellas ingremes ladeiras, os dois hotels de Caux, o antigo, já de si uma vastissima construcção, mais no alto do monte ligando ao caminho de ferro por um tremvia; e o moderno, o Hotel Palace, pertencente à companhia dos grandes hotéis, numa instalacção vastissima, num perfeito palacio, de um gosto primoroso, com um terraço enorme de onde a vista se espraiá sobre o lago e o Monte Branco, construcção de uma elegancia extraordinaria como poucas tenho visto.

A linha de Naye tem, como particularidade atrahente, uma successiva variedade de horizontes. Partindo de Caux, deixamos de ver o lago e eis-nos entre pinheiras, para em breve atravessar-nos uma região de selvaticos penhascos, que nos conduz em frente do maciço abrupto do Jaman, entrando-se num tunnel de onde se saca já com um ponto de vista diferente sobre o pequeno lago de aquelle nome, a 1.568 metros d'altura.

Paramos então na estação e enquanto a machina toma agua, alguns passageiros soltam gritos agudos para gozar a repercussão que o eco lhes dá.

Emfim chegamos ao Rochedo de Naye, depois de 1,24m de marcha e sentimo-nos bem, respirando aquelle ar purissimo, confortados com um jantar primoroso, num bello hotel em que todas as commodidades e atenciones nos rodeiam.

O romper do sol em Naye é também um encantador espectaculo que não se deve perder. Depois, ha que ver a curiosa gruta, aberta no anno passado, e que tem a curiosidade unica de ter uma geleira dentro duma das suas cavernas.

Para isso convém, pelo menos, ficar em Naye uma noite, mas se o excursionista puder consagrar aquella elevada posição mais tempo, não precisa dos meus conselhos para prolongar a sua estada, porque em poucos sitios da Suissa, apesar das suas commodidades, o estrangeiro se sente tão bem.

O regresso é tão interessante como a subida; tornamos a ver os mesmos pontos, é certo, mas sob differente aspecto, e se o ózaro de manhã, tendo ido para lá de tarde, as tonificações da vegetação, das montanhas, são diferentes, dando nos a sensação d'um negativo d'uma bela photografia que já tínhamos visto.

Ao lado do Territet, a estação inferior do funicular, temos Montreux, de onde parte a nova linha que vai a Groyerse, e depois Vevey, a cidade, depois de Genebra e Lausanna, mais importante das margens do lago.

D'ali partem os novos caminhos de ferro electricos Veveysens, de que este jornal já se occupou, e devem ser abertos este anno a exploração, o ascensor do monte Pèlerin, o caminho de ferro de Payermont, o tremvia electrico, de fio aero, um dos primitivos da Suissa e a primeira aplicacão d'este systema de tracção que eu vi, há 13 annos.

Centro muito importante de excursões variadas como de grandes industrias, Vevey deu o nome a um genero de charutos conhecido em todo o mundo, e também tem fama universal a farinha Nestlé, ali fabricada. Não pude, como desejava, ver esta fabrica que é muito im-
portante e oferece grande interesse, porque o calor era muito e o tempo faltava-me para seguir a Lausanna.

A chegada a esta cidade dá aos excursionistas que não a visitam há alguns annos a boa impressão dos progressos duma população activa.

Novos edifícios, de construção moderna se erguem nas principais ruas e praças, grandiosos alguns, como a universidade; elegantes outros, como o do coréreo, o tribunal federal.

Tremviarias electricos circulam a cidade e atravessam-a em dois sentidos só. O da circulação passa na estação do funicular do Signal, ponte a que deve subir para dahi gozar um panorama grandioso. Custa 40 centimos a ida e volta, bem custumado.

Está em construção uma linha directa que de Lausanna irá directamente a Moudon, na linha do Valle da Broye, encurta muito, quasi em metade, o percurso actual entre estes dois pontos, mas em quanto ella não faz serviço não ha remedio senão tomar a linha de Payerme, a actual, que nos força a volver atraz para atingir este ultimo ponto a fim de seguir a uma pequena villa de que já aqui se falou — Santa Cruz.

Locomotivas para as linhas do Sul e Sueste

Realizou-se no dia 18 do corrente, o concurso limitado para o fornecimento de quatro locomotivas mixtas compound de 6 rodas conjugadas, bogie à frente e tendo de grande capacidade assente sobre duas bogies, destinadas à Direcção do Sul e Sueste.

As fabricas convidadas apenas declinaram o convite a Schneider do Creusot e a Grafenstaden.

As propostas apresentadas foram as seguintes, por machina e tender:

- Beyer Peacock ................ 105,623 fr.
- Sharp Stewart ................ 104,000
- Nelson Reed .................. 109,040
- Sociedade de Esslingen .......... 85,400
- A. Borsig ........................ 66,785
- Henschel & Sohn ................ 82,115
- Hannoversche Gesellschaft .... 82,350
- Hartmann ........................ 77,400
- Krauss .......................... 94,800
- J. Cockerill .................... 109,800
- Fives Lille — machinas egueas às da Companhia Real ........... 102,000

Segundo nos consta, a proposta preferida foi a da casa Borsig.

No numero seguinte daremos notícia circunstanciada d'este novo typo de machinas adoptado nas linhas do Sul e Sueste.

Attentados contra os combois

Pelo ministerio das Obras Publicas foi enviado ao do Reino um relatorio do distincto engenheiro, sr. Castral Cunha, acompanhando um mapa das ocorrerencas que no ultimo trimestre houve contra os combois, sommando, só nas linhas da companhia real, 43 attentados, alguns dos quaes não são só apedrejamentos, o que já não é pouco, mas tiros (duas vezes) colacoa de pedras e carris sobre a via, e outras proezas semelhantes que não são vulgares nas linhas que atravessam as kablas arabes ou os seteses d'Africa.

Os concelhos mais notaveis neste triste registo de barbaria foram os de Cascaes, Obidos, Caldas, Thumar, Colares, Torres Novas, Montemor-o-Velho, Leiria, Espinho, Ovar, Cartaxo, Soure e Santarem. Quasi todos que a reide da companhia atravessa!

Se a este numero juntarmos os que se referem a reide do Sul e Sueste, a eloquncia dos alarmismos demonstra que é indispensavel que todo o rigor da lei caia sobre os delinquentes, o que não tem succedido até agora, sendo condamnados em leves penas, atenta, na maior parte dos casos, a sua menoridade.

Pois se são menores, são aptos aprendizes de assassinos, e como tais a penitenciaire os espera.

O rife diz que «de pequenino se torce o pepino». E torcel-os bem, com o mesmo dô que elles teem dos indetes passegarios e pessoal dos combois.

O TRANSSIBERIANO

Ampliando a desenvolvida noticia que démos ha pouco sobre este grande caminho de ferro, eis alguns esclarecimentos que extractamos do relatorio do sessao do conselho de administração realizada em 15 de janeiro ultimo.

A linha não está ainda construida em volta do lago Bajkal, o qual continua a ser atravessado em vapor.

Todo o mais percurso está completamente pronto e aberto a exploração na extensão de 5,628 vermes.

O custo total da linha, comprehendo do material circulante, elevava-se até aquella data a 384,604,743 rublos, ou uns 212 mil contos da nossa moeda, ao par, independente de 94,083,660 rublos para melhoramentos dos meios de transportes confluentes ao caminho de ferro.

Um crédito de 36,647,000 rublos foi destinado a colonização da zona do caminho de ferro. Uma outra soma de 413,000 rublos foi despendida em 26 depósitos de machinas e instrumentos agricolas os mais apereiçados, e sementes de boas qualidades para facilitar a sua acquisição aos americanos nas regiões atravessadas pela linha, os quais, desde 1892, se elevaram a 611,494, recebendo todos lotes de terras da Siberia.

O fundo chamado Alexandre III (por ter sido dado pelo monarca) para a fundação de ergeásias e escolas está actualmente em 1,658,643 rublos (913 contos da nossa moeda) havendo até hoje construidas na zona do Transsiberiano 190 ergeásias e 184 escolas.

Caixa de aposentações e socorros dos Caminhos de Ferro do Estado

Foi publicado o relatorio da gerencia d'esta caixa no periodo decorrido desde a sua criação até 30 de junho ultimo, elaborado pelo nosso estimado companheiro de trabalho, o illustre engenheiro Fernando de Sousa.

Este relatorio, redigido com a perfeição que este distincto technico e ao mesmo tempo distincto escritor sabe dar a todos os trabalhos da sua bem aparada penha, historia os trabalhos d'este prestante instituição, dá conta da organização dos seus serviços e apresenta os mappas das receitas e despesas, tudo pormenorizado e claro.

As receitas cobradas atingiram 64 contos, sendo: 17 contos de quotas e jôias do pessoal, 16 contos de bilhetes de gare, assignaturas e cartazes, 3 contos de emprest
mos e lucros do armazém, 18 contos de subsídio votado pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do estado.

A despesa foi em pensões de invalidez, reforma e sobrevivência 14,686,000 réis e mais 21,404,3090 em socorros na doença.

O total das despesas ascende a 18,471,600 réis. O saldo de 35,716,000 réis está colocado em papeis de crédito. Assim se vae capitalizando prudentemente para acudir às proximas reformas.

Por estes números já se pode compreender a importância do papel que representa a caixa, superiormente dirigida pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa.

---

**O desastre da Patriarchal**

Trememos a pena, pela comunicação que nos associou, ao registar a fatalidade que num desastre brutal marcou horrorosamente uma infeliz senhora na plena exuberância da vida. Uma filha do sr. onde de Castello de Paiva ficou morta, esmagilhada, por um carro elétrico.

Confirmam-se, infelizmente, as previsões que aqui foram feitas em artigos do nosso colaborador, o sr. engenheiro Vasconcellos Porto, e da redação, sobre as desgraças que adviriam da falta de regulamento para o trânsito dos carros elétricos.

Estes circulam já há dois anos e meio e tal regulamento ainda não apareceu.

Por isso os desastres são diários, e em contrário do que o sr. director Carlos Krus teve o ... arrojo de afirmar a um reportor do Diário, em parte alguma (a não ser em Madrid) elss são tão frequentes, porque em cidade alguma os carros andam, dentro duma população, com a velocidade que tomam em Lisboa.

D'acordo que a tremenda desgraça d'agora se deu, no maior parte, a impiedade do cocheiro do trem atropelado, mas se o eléctrico fosse com velocidade que permitisse a paragem e dois metros de distância os carros tivessem freios, que não tenc, permitindo a manobra instantânea, o choque dos dois carros não se daria ou não seria tão violento a ponto de voltar o trem.

Urze, portanto, que tais regulamentos apareçam e nelles se estabeleça que, estando um carro parado, o que cruza com elle diminua a marcha, e que os actuaes freios de rotação sejam substituidos todos por freios d'alavanca que travam instantaneamente.

Para terminar transcrevemos o que diz a «Tarde» de 27:

A propósito da catástrofe de hontem, que brutalmente atirou para a morte quem tinha tanto direito para gozar a vida, quasi toda a imprensa, em protesto, levantou justificados clamores contra a cega correria dos carros elétricos, que pelos modos se cuidam, mas rios de uma capital populosa, a percorrer os caminhos de um deserto.

De há muito que as reclamações se levantam, mas sem nemhum seguimento. Erguem-se hoje e cessam amanhã, de maneira que a impunidade apenas tem servido para forterecer o abuso.

Pois é mister que este termine por completo, de vez, de uma vez para sempre, para que um grande melhoramento se não transorne numa desgraça para a cidade de Lisboa.

Lembramos que a «Tarde» é o jornal órgão do ministerio do Reino, por onde corre os assuntos de viação urbana.

E terminamos portanto com a phrase magônica: «Fazê o vosso dever, meus irmãos».

---

**PARTE FINANCEIRA**

**CARTEIRA DOS ACCIONISTAS**

**COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO**

Nos termos dos art 20.º, 30.º e 33.º dos Estatutos, convoco a assembleia geral ordinária para o dia 13 do próximo mez de março, a fim de discutir e votar as conclusões do relatorio da gerencia de 1902 e proceder a eleição dos membros do conselho e do direcção.

A reunião verificar-se-á na sala das sessões do Banco Comercial de Lisboa, pela 1 hora da tarde.

Nunh se comparencendo número suficiente de accionistas, reunir-se-á então definitivamente no dia 28 de março, no mesmo local e hora.

Lisboa, 19 de fevereiro de 1903.

O vice-presidente da assembleia geral, José Adolphe de Melo e Sousa.

---

**BOLETIM DA Praça de Lisboa**

**Lisboa, 28 de fevereiro de 1903.**

Bem nos pareceu, ao escrever a ultima revista, que as propostas de fazenda não eram criança que prometia-se longa vida.

A opoposição que se levantou em todo o país, não holadamente por parte das opostas proposições, que essas não engasam já pessoas alguma porque se sabe que emergem d'essas oposições, que se debatem continuamente, sob todos os pretextos tentando submergir a nau da situação, mas pelas mais importantes decisões, deixa um efeito aterrador se insistisse nesse processo tao-cacho, vulgar, de aumentar receitas a custa de aggravamento de impostos.

Não devemos mais sobre um movimento que não se erguerá menos, por certo, esse produto do sr. Matosso dos Santos que desceu, com a sua obra, das cadeiras do poder. Quem o vai substituir, o sr. Teixeira de Sousa, que se inspira melhor, e em vez de aggravar impostos, se dedicará a adotar providencias tendentes a dero para cobrança dos existentes — tanto seria bastante para aumentar os reditos do tesouro sem necessidade de sobrecarregar o contribuinte que paga, fazendo pagar o que se esquiva per numerosas portas, sobretudo os largos portos que a politica misquinhos libe abre.

* Reuniu a assembleia geral da companhia de seguros Fidelidade, aprovando o relatorio e o dividendo que é de 15%.

* Fechou hoje a inscrição para a nova emissão de 20 contos d'acções da Empresa Ceramica de Lisboa.

A importância subscripia cobriu quasi duas vezes a pedida, vendendo por isso haver rateio a pouco mais de metade.

* Durante a quinzena, e posto que o mercado vivesse desapaquizado, com abundancia de capitais e de papel cambial vindo do Brasil, o movimento bolsista foi pequeno, por causa das ferias do carnaval e pelo normal retrahimento resultante da expectativa de medidas de fazenda sobre a conversão da dívida interna.

As oscilações dos preços dos titulos, tanto de rendimento variável como de fixo, foram pouco importantes, continuando a subida das acções da Companhia Real que já em 27 se venderam a prazo a 280-300 réis.

**Cambios, descontos e agios**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Diásporo</th>
<th>Papel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Londres 90 dv</td>
<td>42 1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>cheque</td>
<td>42 1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>Paris 90 dv</td>
<td>670</td>
</tr>
<tr>
<td>cheque</td>
<td>670</td>
</tr>
<tr>
<td>Berlin 90 dv</td>
<td>575</td>
</tr>
<tr>
<td>cheque</td>
<td>575</td>
</tr>
<tr>
<td>Franfort 90 dv</td>
<td>273 1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>cheque</td>
<td>273 1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid cheque</td>
<td>860</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Desconto no Banco | 11% 3/4 |
| No mercado | 6% |
| Agio Buenos Ayres | 7% 3/4 |
| Cambio do Brasil | 11 1/2 |
| Premio da libra | 13 1/4 |
| 12 1/4 |

---
### Cotações nas Bolsas portuguesas e estrangeiras

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bolsas</th>
<th>Fevereiro</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lisboa:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Inscrições de assent.</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>1º coupon</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>Obrig. 4% 1888.</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>4% 1º assent.</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>4% 2º assent.</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>4% 3º assent.</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabaco</td>
<td>39,90</td>
</tr>
<tr>
<td>Acções B. de Portugal</td>
<td>162,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Commercial.</td>
<td>162,500</td>
</tr>
<tr>
<td>N. Ultramarino.</td>
<td>162,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Lisboa &amp; Açores.</td>
<td>162,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabacos</td>
<td>162,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Comp. Phosphoros.</td>
<td>88,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Real</td>
<td>88,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Obrig. prediais 6%</td>
<td>91,800</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>91,800</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>91,800</td>
</tr>
<tr>
<td>Através Africa.</td>
<td>56,100</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>56,100</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>56,100</td>
</tr>
<tr>
<td>Paris: 3% portuguesa.</td>
<td>32,65</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>32,65</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>32,65</td>
</tr>
<tr>
<td>Acções Companhia Real</td>
<td>116,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Ext.</td>
<td>116,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid Cáceres.</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Norte de Hespanha.</td>
<td>233</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid Zaragoza.</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td>Andaluzias</td>
<td>306</td>
</tr>
<tr>
<td>Obrig. Compr. Real 1º r.</td>
<td>367</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>367</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>367</td>
</tr>
<tr>
<td>Londres: 3% portuguesa.</td>
<td>64,75</td>
</tr>
<tr>
<td>N. Hesp. (1º hps.)</td>
<td>64,75</td>
</tr>
<tr>
<td>Obrig. Através Africa.</td>
<td>57,25</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>57,25</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
<td>57,25</td>
</tr>
<tr>
<td>Bruxelas: Através Africa.</td>
<td>85,98</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linhas</th>
<th>1903-1902</th>
<th>1902-1901</th>
<th>1902-1901</th>
<th>1902-1901</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Antiga rede e novo</td>
<td>70,870,000</td>
<td>102,350,000</td>
<td>102,350,000</td>
<td>102,350,000</td>
</tr>
<tr>
<td>não garantido...</td>
<td>62,150,000</td>
<td>90,110,000</td>
<td>85,120,000</td>
<td>85,120,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Nova rede garanti...</td>
<td>12,621,000</td>
<td>18,210,000</td>
<td>18,210,000</td>
<td>18,210,000</td>
</tr>
<tr>
<td>da...</td>
<td>10,500,000</td>
<td>15,350,000</td>
<td>14,070,000</td>
<td>14,070,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Sol e Sueste</td>
<td>8,34,656,000</td>
<td>62,967,000</td>
<td>62,967,000</td>
<td>62,967,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Minho e Douro</td>
<td>38,615,000</td>
<td>57,460,000</td>
<td>57,460,000</td>
<td>57,460,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Beira Alta</td>
<td>8,000,000</td>
<td>9,208,000</td>
<td>9,208,000</td>
<td>9,208,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Nacional—Mirandella e</td>
<td>1,913,514</td>
<td>18,225,000</td>
<td>18,225,000</td>
<td>18,225,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Viseu...</td>
<td>1,913,514</td>
<td>18,225,000</td>
<td>18,225,000</td>
<td>18,225,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Guimarães</td>
<td>1,761,492</td>
<td>17,090,000</td>
<td>17,090,000</td>
<td>17,090,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Porto P. e Famalicão</td>
<td>1,001,011</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Norte de Hespanha.</td>
<td>1,001,011</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid — Zaragoza</td>
<td>1,960,000</td>
<td>18,312,000</td>
<td>18,312,000</td>
<td>18,312,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Alicante</td>
<td>1,841,000</td>
<td>17,585,000</td>
<td>17,585,000</td>
<td>17,585,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Andaluazaras</td>
<td>1,841,000</td>
<td>17,585,000</td>
<td>17,585,000</td>
<td>17,585,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Madrid — Cáceres</td>
<td>1,001,011</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Zafra a Huelva</td>
<td>1,001,011</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
<td>11,304,000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linhas</th>
<th>1902-901</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rel.</td>
<td>114,160,000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Diferenças a favor do Rel."
TRACÇÃO ELÉCTRICA

A direcção dos caminhos de ferro da Suecia resolvida estudar a substituição do vapor pela electricidade para a tracção de todas as linhas d’aquela paiz.

Fez-se já um ensaio que chamará a atenção dos engenheiros de todo o mundo, na linha de Christiania-Malmö de cerca de 500 quilômetros, dando excelentes resultados.

A Rússia acaba de nos dar um salutar exemplo, digno de ser imitado.

Uma commissão de engenheiros moscovitas recomendou com verdadeiro interesse as seguintes disposições, altamente protectoras das vidas dos operários electricistas:

Todas as oficinas geradoras de electricidade estão obrigadas a ter uma dependência destinada ao tratamento das pessoas que tenham sido alcançadas pelas descargas.

Deverá também o ser provido do necessário para evitar choques eléctricos; bem como possuir, além dos outros objectos, luvas de resguardo, calçado de cautelice, etc.

Todos os semestres será passada uma rigorosa revista a todos estes objectos e aperchados, sujeitando-os a uma experiência com uma corrente triplice da usualmente empregada na fabrica respeitante.

Em cada oficina se afixarão, nos sitios mais visíveis, instruções para os operários no caso de acidente. Ensinar-se-lhes-á, entre outras cousas, o que tem a fazer se o desastre se der fora da oficina central.

Inauguraram-se em 1 de fevereiro os tremvias elétricos da Corunha.

As linhas da Europa em 1902

Segundo o mappa publicado pelo Ministério das Obras Públicas de França a extensão dos caminhos de ferro da Europa em 1 de janeiro de 1902 era a seguinte:

<table>
<thead>
<tr>
<th>PAÍSES</th>
<th>1901</th>
<th>1902</th>
<th>AUMENTO</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Km.</td>
<td>Km.</td>
<td>%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kilómetros</td>
<td>Kilómetros</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alemanha</td>
<td>51.751</td>
<td>52.710</td>
<td>1.96</td>
</tr>
<tr>
<td>Austríia-Turquia</td>
<td>26.883</td>
<td>27.403</td>
<td>620</td>
</tr>
<tr>
<td>Bélgica</td>
<td>6.345</td>
<td>6.476</td>
<td>131</td>
</tr>
<tr>
<td>Dinamarca</td>
<td>3.060</td>
<td>3.080</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>Espanha</td>
<td>13.317</td>
<td>13.510</td>
<td>193</td>
</tr>
<tr>
<td>França</td>
<td>42.827</td>
<td>43.657</td>
<td>830</td>
</tr>
<tr>
<td>Gran-Bretanha e Irlanda</td>
<td>35.186</td>
<td>35.486</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td>Grecia</td>
<td>772</td>
<td>772</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Itália</td>
<td>15.287</td>
<td>15.510</td>
<td>223</td>
</tr>
<tr>
<td>Luxemburgo</td>
<td>466</td>
<td>466</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Noruega</td>
<td>2.055</td>
<td>2.101</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>Países Baixos</td>
<td>2.747</td>
<td>2.790</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Portugal</td>
<td>2.576</td>
<td>2.588</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>România</td>
<td>3.098</td>
<td>3.171</td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>Rússia e Finlândia</td>
<td>48.480</td>
<td>51.409</td>
<td>2.940</td>
</tr>
<tr>
<td>Servia</td>
<td>5.98</td>
<td>6.98</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Suecia</td>
<td>11.390</td>
<td>11.588</td>
<td>298</td>
</tr>
<tr>
<td>Suíça</td>
<td>3.783</td>
<td>3.910</td>
<td>127</td>
</tr>
<tr>
<td>Turquia, Bulgária e Romélia</td>
<td>3.143</td>
<td>3.143</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Malia e Jersey</td>
<td>110</td>
<td>110</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>TOTALS</strong></td>
<td>283.828</td>
<td>290.816</td>
<td>6.988</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Como se vê nos augmentos, foi a Rússia que venceu o record, seguida pela Alemanha, e depois d’esta a França e a Austríia-Hungria.

Na extensão kilometrica em relação a população, a Suecia é a que tem mais linhas ferreiras, possuindo 3.270 quilômetros por milhão de habitantes, seguindo-se o Luxemburgo com 1.940, a Dinamarca com 1.536, a Suíça com 1.180, a França com 1.150, a Bélgica com 970, a Alemanha com 940.

Proportionalmente com a extensão do território é a Bélgica a primeira, tendo 2.200 quilômetros de linhas ferreiras por 1.000 quilômetros quadrados de superfície.

AUTOMOBILISMO

Em Dresden inventou-se agora um trenó automóvel, isto é, uma carruagem sem rodas nem carris destinada a deslizar nos terrenos cobertos de gelo, o qual tem dado excelentes resultados.

Uma das mais importantes carreiras de omnibus automóveis acaba de inaugurar-se na Itália, ligando duas estações de caminhos de ferro, a distância de 117 quilômetros: Orévieto, na linha de Florença a Roma, e Albenga, na linha de Leorne a Roma.

A corrida Paris-Madrid vai realizar-se em breve. O regulamento já está feito e dois automobilistas de nome, os duques de San Marco e de Medina Coeli andam, há dias já, estudando o percurso.

A administração dos caminhos de ferro de interesse local austriacês tem feito experiências sobre o transporte em carros automóveis nas suas linhas de pequeno tráfego, tanto para passageiros como para mercadorias. O novo sistema tem dado ótimos resultados na rede de Wertemberg.

Nas linhas do P. L. M. també se tem estudado este sistema para os pequenos tropeço de pouco movimento, tendo já começado a empregá-lo na pequena linha de Aliais a Port-Ardoise.

Outra ideia similar, sobre o aproveitamento do automóvel nas linhas ferreiras, que vae ganhando terreno em França, é a de estabelecer com elles pequenos serviços entre as estações onde os expressos param e aquelas onde elles passam sem paragem. Assim se suprimem os pesados e demorados comboios mistos que se detêm em todas as estações.

Também por cá, em Portugal, se poderia adoptar, com vantagem, este processo no ramal de Coimbra, no de Alfarelhos à Figueira, no de Beja a Pias e agora no de Portimão.

LINHAS PORTUGUESAS

Barreiro e Caçilhas. — Deu entrada no Conselho de Administração e foi enviado ao Conselho Superior de obras públicas o projecto de 2.ª e 3.ª lances do prolongamento do Barreiro a Caçilhas, elaborado pelo distinto engenheiro o sr. Manuel P. da Costa Sérrio.

Segundo os dizerem é um trabalho notabilíssimo que faz honra ao seu autor.

A respectiva memória justificativa é muito desenvolvida e foi impressa. Abrange investigações matemáticas de valor sobre o calculo da razão das obras de
arte nos esteiros de Coimbra e Seixal e sobre o aproveitamento da força das marés nos mesmos esteiros.

Em artigos sucessivos faremos a análise circunstanciada desse notável projecto.

**Estado da Alfândega do Porto.** — Deu entrada no Conselho de Administração um novo projecto de ampliação da estação da Alfândega. Além da modificação de linhas e da ampliação dos cais existentes, projecta-se uma ponte sobre o patamar da rampa de acesso do rio, com um guindaste a vapor, e uma das rampas que hoje não é utilizada é transformada em cais descoberto de cerca de 700m, submersível apenas pelas cheias eguas até de 1860. Não se compromete assim o estabelecimento do muro do cais, como poderia suceder atumando-se e aterramento até o nível da estação.

O conjunto das obras, de suma utilidade, é orçado em 35 contos. O projecto foi enviado ao Conselho Superior de Obras Públicas.

**Coimbra a Arganil.** — Está resolvido por acordo entre a Companhia Real e a de Coimbra a Arganil que aquela se encarregue da exploração da referida linha, logo que esta esteja construída, trabalhando a que se vai proceder com toda a actividade.

**Benguella.** — Fala-se em que o sr. engenheiro Costa Serrão vai ser contratado para a construção de uma linha, por conta da casa Williams, de Londres. A escolha não pode ser melhor, não só pelo valor do escolhido, como pela sua competência especial em trabalhos de caminhos de ferro africanos.

**Questão de terrenos.** — A Companhia Real, proprietária dos terrenos conquistados ao Tejo em Alcântara, anuncia a venda de uma parcela do que fica em frente da doca de Santo Amaro, contra a que protestou a Companhia Carris de ferro, fundando-se em que tem, desde muito tempo, servidão por esses terrenos entre a sua estação de Santo Amaro e o Tejo. Não nos parece que procedam as razões que a Companhia Carris aluga para impedir a Real de dispôr do que é seu; os tribunais o dirão.

Dois dos argumentos são tão levos que o menor sorpo os desfaz.

Allega a Carris que a Companhia Real se obrigou pelo seu contrato a ceder os terrenos necessários para as servidões do rio, o que não quer dizer que essa servidão se estenda sobre todo o território; e que essa servidão lhe é indispensável para receber o seu material que vem do estuário, quando tantas grãos e estadas de Lisboa que também recebem e exportam pelo rio não tem ligação com este por terreno próprio, servindo-se dos cais públicos.

Em fim o tribunal decidirá.

---

**LINHAS ESTRANGEIRAS**

**Hespanha**

O conselho administrativo da companhia de Orense a Vigo decidiu lançar 1 peseta por cada uma das obrigações primitivas, como dividendo do exercício de 1902, conforme o balanço do mesmo ano.

Já foi inaugurado oficialmente o ramal da linha de La Robla a Valmaseda, ou seja o prolongamento deste último ponto até Luchana.

A râde dos Andalules teve um produto no ano findo de 21.500.000 pesetas, contra 19.905.000 pesetas em 1901. O coeficiente de exploração resulta a 51.9%. As despesas foram de 11.260.000 pesetas.

Os concessionários da patente para tratativas de cimento armado em Hespanha obtiveram do governo e da Companhia do Norte autorização para empregar esse material, a título de experiência, num troço da linha de Santander, em Baeza, onde o perfil é mais acidentado. Até o presente o resultado tem sido bom.

* Já estou em Madrid as locomotivas para o Metropolitano e a abertura do primeiro troço da eferrovia do passado de Atocha e rua de Alfonso XII até a rua O'Donel, será talvez hoje.

Fala-se na fusão das companhias de Santander a Bilbao, Centro de Biscaya, Durango a Zumárraga e Elgoibar a S. Sebastian. Estas quatro linhas (que são todas de via estreita) formariam uma rede já considerável em extensão, servindo toda a costa da Biscaya.

* O ministro das obras públicas está disposto a obrigar as companhias ferroviárias a renovar o material circulante, sendo feita uma escolha de todo o que actualmente se encontra em mau estado, para ser substituído.

Muito terá que fazer neste sentido, porque aquele material acaba-se, em geral, no mais depilável estado.

Especialmente nas linhas do Norte a decadência chegou ao extremo. Havendo um único (1) comboio diário entre Irun e Madrid (porque o correio de a guarnição que leva mais de 24 horas para andar 631.000, o que dá a velocidade comercial de 26,600 kilômetros por hora, igual à dos nossos trens de mercadorias) esse comboio traz pouco material, de forma que os passageiros têm que viajar nos restantes limites do seu lugar sem o allívio de um espaço vazio onde se encontrem.

Não isto não acontece nas veste dos vehículos e na sua sujeira.

**França**

As companhias dos caminhos de ferro franceses puseram recentemente em vigor uma nova tarifa, muito interessante e o que ainda é pouco conhecida.

Segundo essa tarifa, um viajante de 1.° ou 2.° classe que leve na sua bagagem volumes com dinheiro, valores financeiros ou objectos de arte, pode fazer reservar um compartimento, sobretudo para ele e para os dois volumes nas seguintes condições:

1.° Pagamento dum bilhete simples.
2.° Pagamento dum taxa pela tarifa geral, que é calculada sobre dez vezes o peso real do volume.
3.° O mínimo do peso assim obtido não pode ser inferior a 3.000 k. em 1.° classe, e 2.000 k. em 2.°.
4.° Quando o peso real seja superior a 3.000 k. a companhia pode providenciar-se a disponição de passageiro um fourgon, onde este pode seguir viagem, sem pagar o respectivo bilhete.

Foram consideradas definitivas as tarifas que as 7 grandes redes dos caminhos de ferro franceses puseram há dois anos em vigor, a título de experiências, pelas quais se permite aos viajantes (passageiros, cocheiros, automobilistas, etc.) expedir com autência e segurança e por bagagens objectos que servam para uso pessoal.

A maneira como este melhoramento foi acolhido por parte do público, decidiu as diferentes companhias a conservar-as com o título de definitivas.


No ano corrente devem ser acrescentadas 62 km na rede de Est, 50 km. na de Ouest, 155 na de Orleáns, 32 da Pé-L-M, 109 na de Média. Então a rede em construção, além destes, é de 87 km. na de Est, 154 na de Ouest, 376 na de Orleáns, 379 na de Pé-L-M, 209 na de Média, 34 na do Nord, 96 no do Estado. A rede em projecto para realização próxima as construções de 151 km. mais.

**Russia**

No final do ano passado somava a rede russa 54.445 ver- totes e a finlandesa 9.446, ou em total 63.897 ver. totes, isto é 88.178 kilômetros.

Para o ano corrente ficaram em construção 6.228 ver. de novas autorizadas, mas a 2.586 e o que tudo fará um total de 74.975 ver. no fim deste ano.

Goraram os esforços feitos na conferência internacional das grandes companhias ferroviárias, que se reuniu em S. Petersburgo, para se assentar na rodagem dos bilhetes de voz do mundo e na unificação das tarifas.

Pretende-se assim que pelo transbordador se fizessem os serviços rapidos do Extremo Orient e que ligações com as linhas chinesas a velha Europa.

Deve reunir-se em Paris uma nova conferência.
Itália

As conferências começadas em Roma entre a comissão suísa e a comissão italiana para o resgate do Simplício e a exploração pela Suíça do troço italiano de Isola a Domo d'Ossola foram suspensas.

As duas comissões reconheceram a necessidade de pedir a resolução dos respectivos governos os mais amplos poderes. Sabe-se com efeito que o barão Simplício deve passar para a Ossola. O caminho de ferro do Simplício torna-se hoje caminho de ferro do Estado.

No entanto, a comissão da Suíça não se deixa desencorajar, e está decidindo explorar o troço Isola-Domo d'Ossola. O caminho italiano reclama então as garantias sociais e neste ponto de vista da defesa da fronteira italiana.

As conferências que se prevêem serão realizadas entre os delegados suíços e italianos, tendo precedentes para o fim do o determinar estes garantias.

Estados Unidos

De Nova York anunciaram-nos uma vitória alcançada em 30 de janeiro de 1916 pelo Empire State Express, o famoso comboio rápido que faz serviço entre Nova York e Buffalo.

Uma locomotiva de novo tipo, que tem feito diversas experiências, percorreu milhas (1.600,00) em 3h15, o que dá uma velocidade de quase 170 km/hora.

Austrália

O parlamento australiano aprova o projeto do caminho de ferro atravessando todo o continente australiano do Norte ao Sul.

A via a construir medirá pouco mais ou menos 1.068 milhas, sendo o caminho de 500 milhas por jarda.

Esta altura de Adelaide e medindo 582 milhas, em Cape Griz, terminos do troço que parte de Port Darwin e se dirige para o centro da Austrália.

Adelaide e Port Darwin, situados um ao sul e o outro ao norte da Austrália, estariam separados por uma distância de 1.856 milhas, aproximadamente 2.000 kilometros. A nova linha deve estar construída em 8 anos.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Leilão

Em 9 de março próximo futuro e dias seguintes às 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Canidio da Cunha, na estação principal desta Companhia, em Lisboa, os cais dos Estaleiros, e em virtude do art. 118 da disposição comum às tarifas gerais de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas da estes Caminhos, proceder-se-há a venda em público de todas as remessas com data anterior a 9 de janeiro de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avis-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e outras que, pela sua menor importância, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito a Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Cais dos Soldados, todos os dias não santificados, até 7 de março de 1903 inclusivo, das 10 horas da manhã às 3 horas da tarde.

Lisboa, 30 de fevereiro de 1903.

Nº 22601. De Rio Tinto a Mugofolos, 2 pedras em bruto, pesando 2.010 quilos, consignadas a Anthieau Douxere.

Nº 35412. De Esmonz a Monte Real, 2 fardos de fio, pesando 135 quilos, consignados a Manuel Ribeiro.

Nº 53544. De Lisboa a Porto (Campanhal), 1 mala de couro, pesando 24 quilos, consignada a D. Pedro Maria Macedo.

Nº 33653. De Vizeu a Porto (Campanhal), 1 caixa de alveia, pesando 135 quilos, consignada a Santos e Santos.

Nº 32540. De Aveiro a Porto (Campanhal) 24 peles verdes, pesando 20 quilos, consignadas a José Roiz da Silva.

Nº 3636. De Porto (Campanhal) a Lisboa (P), 3 caixas de vínc, pesando 335 quilos, consignadas a Lamplugh e Santos.

Nº 13401. De Porto (Central) a Lisboa (P), 1 caixa de alodíodo em rama, pesando 144 quilos, consignada a Francisco A. Durão.

Nº 35841. De Ovar a Lisboa (P), 2 caixas de vinho, pesando 52 quilos, consignadas a João Sanches Chaves.

Nº 23416. De Vizeu a Lisboa (P), 1 caixa de louça de ferro, pesando 52 quilos, consignada a Nicolas Allegro dos Santos.

Nº 3350. De Grato a Lisboa (P), 1 caixa de 2 grades com fogões, pesando 18 quilos, consignada a Compagnie Oil Colonial.

Nº 33503. Do Emporium a Bantuia, 6 caixas de louça, pesando 348 quilos, consignadas a Bernardino dos Santos.

Nº 43505. De Lisboa (P) a Goiânia, 3 caixas de vinho, pesando 66 quilos, consignadas a João Anselmo da Costa Pinto.

Nº 23884. De África ao Bambuli, 3 sacos de lã, pesando 430 quilos, consignados a Domingos Alexandre.

Nº 32610. De Lisboa (P) a Loulé, 8 barris de drogas ordinárias, pesando 4.125 quilos, consignadas a Reymaldi.

Nº 9526. De Caixas à Girugia, 343 travesseiros, pesando 10.000 quilos, consignadas a J. Reymaud & C.ª.

Nº 9575. De Caixas à Girugia, 668 travesseiros, pesando 30.000 quilos, consignadas a J. Reymaud & C.ª.

Nº 5850. De Caixas à Girugia, 338 travesseiros, pesando 10.000 quilos, consignadas a J. Reymaud & C.ª.

Caminhos de ferro do Estado

Direção do Minho e Douro

Fornecimento de pregas, etc.

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 4 do próximo mês de março, às 1 hora do dia, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se vai proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.104 gomas de pregas de metal, 880 gomas de parafusos de ferro, 344 gomas de pontas de gomas, 7.000 quilogramas de pregos, 500 pés de aço, 600 milhoes de carda íngreme de ferro, 300 milhoes de carda de zinco, 4.000 tachas de cabeça amarela e 200 trastes.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no ofício dedepósito provisorio de 725.000 réis, ou, quando o concurso resida em Lisboa, na do Sul e Suéste. Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespura do dia designado para o concurso.

O concurso a quem for adjudicado o fornecimento refará o depósito provisorio até perfazer a percentagem de 3 por cento da importância total da adjudicação; este refação será feito no ofício da direcção onde houver sido efectuado o depósito provisorio.

Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amistar poderão ser examinados no serviço dos armazens gerais em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Suéste, em todos os dias úteis, das onze horas do manhã às três da tarde.

Porto, 16 de fevereiro de 1903.

Direção do Sul e Suéste

Fornecimento de lona para encoroados

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 14 de março, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos do Ferro do Sul e Suéste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se vai proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 300 metros correntes de lona com a largura de 1.575 para esferas.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das nossas vías ferradas dos Caminhos de Ferro do Estado o depósito provisorio da quantidade de 725.000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisorio com a quantia necessária para perfazer 3 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo que ficará à ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Geral de Depósitos.

O referido concurso deverá efectuar-se na mesma tesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisorio.

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos afixará-se nas secretarias da direcção (Largo de S. Roque, 22) e na dos armazens gerais (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 21 de fevereiro de 1903.
Gazeta dos Caminhos de Ferro

Motores da celebre fabrica americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de Iluminação, gaz pobre e gazolina, com inflamação eléctrica garantida

Ruberoid e produtos P. & B. para substituir os telhados ordinários, para coberturas de edifícios estação, barracas, vagonas, terrenos, chaleiros e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras trigolares, tenques, piscinas e depósitos de água, para tornar as habitações confortáveis e abrigar-se contra a humidez e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. Herrmann
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA

Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedência garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 191,50 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiais do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Besto.

VINHOS ESPUMOSOS

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

Alto Douro Crystal 1.* reserva.................. 1,900

seco........................................ 1,800

e extra-seco.......................... 1,600

Grande vinho espumante Extra-reserva 1,900

Primordial 1,800

Bruto 1,700

Nectar 1,600

Assis Brazil 1,500

Victorias 1,500

Fim de Seculo 1,500

Amarante tinto meio espumante........... 500

Ha também as mesmas qualidades em ½ garrafas. Encontram-se nas principais confeitarias, mercarias, restaurantes e hotéis.

Representante: Leopoldo Wagner

Depósito Filial: Rua do Alecrim, 117
Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

SABONETES MEDICINAES

da Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE

Sousa Martins

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja fórmula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a água, nem as toalhas. Composto apenas com as partes ativas do alcataço, sem as resinas negras, que sujam e não teem acção, e contendo phenolsulfit, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete Sousa Martins satisfaz ao mesmo tempo as exigências da toilette e da medicina, amaciando a pele e conservando-a desinfetada.

Pharmacía Youtube — Praça de S. Pedro, 61
LISBOA
AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d’autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.


CINTRA Hotel Netto. — Servico de primeira ordem, aposentos confortaveis e acordes, almoços e jantares, mesas redondas ou separadas, magnificas vistas da terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

HAMBURGO Augusto Blumenhal. — Commissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Servico directo entre Hamburgo e Hespanha.

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


LISBOA Hotel Burand. — Rua das Flores, 71 — 1st class English family hotel—proximo de teatros e centro da cidade — Gabinete de lectura.

LISBOA C. Mahony & Amiral. — Commissões, consignações, transportes, etc. Vide anúncio na frente da capa.

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 8 000 réis por dia até 15 500. — Reducao de preços para cahires viajantes.


PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 16.


PORTO João Pinto & Tronco. — Despachantes. — Rue Moni- nho da Silveira, 144.

PORTO A. La Ville de Paris. — Grande fabrica de caixas e flâ- res artificiais. — P. Delport, Successores. — Rue Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.ª

SEVILLA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilia—Iluminação electrica — Luxuoso pátio — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D’ALCANTARA Jesus M. Estelles. — de aduanas e transportes.

MARIANO SICHIAR, ENCENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica
Em 2 de março sahirá o paquete Danube para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

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

AGENTES

HORÁRIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1903

COMPANHIA REAL

<table>
<thead>
<tr>
<th>Partida chegada</th>
<th>Partida chegada</th>
<th>Partida chegada</th>
<th>Partida chegada</th>
<th>Partida chegada</th>
<th>Partida chegada</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lisboa</td>
<td>Lisboa</td>
<td>Lisboa</td>
<td>Lisboa</td>
<td>Lisboa</td>
<td>Lisboa</td>
</tr>
<tr>
<td>8.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>8.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>8.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>8.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>8.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>8.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>7.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>7.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>7.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>7.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>7.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>7.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>5.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>4.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>3.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>3.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>3.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>3.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>3.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>3.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.50 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.40 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.30 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.20 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.10 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
<tr>
<td>2.00 m.</td>
<td>8.20 m.</td>
<td>5.20 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
<td>5.25 m.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

 Todos partem em P. Arco a exceção os m.
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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

SAHIRÁ no dia 6 de março às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, Villa Real de Santo António.—Para carga, emcomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Contenau & C.

Vaporens a sahir do porto de Lisboa


Bordeus, vapor francês, La Plata. Sahirá a 10 de março. Massaguetes Marítimes, Societad Torlades, Rua do Ouro, 32.


Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor ingles Liguria. Sahirá a 10 de março. Agente, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.

Dakar, Río de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francês Magellan. Sahirá a 8 de março. Massaguetes Marítimes, Societad Torlades, Rua do Ouro, 32.

Lquitos, vapor ingles, Napo. Sahirá a 5 de março. Agente, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alercim, 10, 1.

Madeira, vapor allemão, Bonn. Sahirá a 3 de março. Agentes, Pereira & Lame, Rua de S. Julião, 100, 2.


MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

J. LINO

Esta casa é a única em Portugal que pode fornecer todos os materiais necessários à construção urbana nas melhores condições de preços e qualidades, não só pelas grandes compras que faz dos artigos estrangeiros mas também por ser productora d'uma grande parte dos materiais, que vende em primeira mão. As fábricas de Carpintaria, de Pregaria, de Telha de Marselha, de Tijolos de todas as qualidades, de Ladrilhos Mosaicos, etc., etc., são bem conhecidas do público e as marcas de J. LINO são sempre preferidas pelos construtores por terem a certeza de que esses materiais são sempre os melhores e mais aproveitados que se encontram no nosso mercado. E grande a lista d'esses materiais, a qual pode ser pedida no escritório; para simplificar se resume aqui:

Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional.
Ladrilhos, mosaicos, nacionais e estrangeiros.
Telhas de marselha, Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas e depósitos galvanizados para água. Portas feitas, janelas e toda a obra de carpintaria. Pregaria de arame de todas as dimensões. Azulejos, bacias, lavatórios e aparelhos para retrete, Ornatos em zinco, em madeira e em carton-pierre. Estatuas, vasos, urnas e balaustrais para plantibambas. Tijolos e placas de escoriola. **Última novidade**

Fornecem-se catálogos e preços – Rua do Cais do Tojo, 35

Telegrammas a JOTALINO – LISBOA

CIE GLE DES CONDUITES D’EAU

SOCIÉTÉ ANONYME—LIEGE—BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D’ÁGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

Contadores d'água e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenários, bocas d'incendio

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

**Apparelhos para elevadores funiculares**

**EXPOSIÇÕES:** Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxelas 1880; Amberes, 1883; Antuérpia, 1885; Bruxelas, 1887; Barcelona, 1888; Berlim, 1889; Amsterdam, 1890; Antuérpia, 1894; Bucharest, 1894.

**BRUXELAS, 1897 – Grand Prix – METALLURGIA**

16 Recompensas – PARIS, 1900 – 9 Medalhas d’ouro

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Corporação de governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.

A Companhia foi criada a pedido da sociedade que o deseja, e está composta de capitalizadas as telecomunicações públicas e particulares, de 25.000 mil reis, divididos em quotas de 500 mil reis.

**VENDA DE TELEFONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.**

A Companhia constrói e vende telefones e material para a construção de linhas, compreendendo a instalação das linhas e os equipamentos técnicos, e tem a vantagem de poder instalar linhas em qualquer parte do país, a pedido do cliente.

**H. PARRY & SON**

Officinas de Máquinas

**CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAIS**

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

Estaleiro no GINJAL
BERNABEU & SOLDEVILA
4 DOU 4 — BARCELONA
CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET

Telegramas: Bernabeu — Barcelona
Lehmann — Manchester

MACHINAS INGLEZAS
UNICOS AGENTES DE
CARTER & WRIGHT, Halifax
Tornos cilíndricos e outras máquinas e ferramentas

E. BEHLMANN, Manchester
Máquinas de fiar, teares, etc para juta, linho, cânhamo, palma, dita ou qualquer outra fibra.

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR
Especialidade para minas
Máquinas agrícolas e para fabricas de farinhas — Locomóveis, etc.

M. FONREAU, Paris
Cabos flexíveis para furar, esmerilar, etc.

Locomotivas,
Material de via
Vagonetes

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

FIELDING & PLATT — Gloucester
MOTORES A GAZ “OTTO” horizontaes, de 1 a 200 cavalos
Verticaes de 4 cilindros, de 300 cavalos para cima
Os mais solidos — Os de melhor construção — Os mais economicos
Inumeras referencias

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

MACHINAS HYDRAULICAS
Systema Tweddell, para oficinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO
O unico que funciona com regularidade e economia

DYNAMOS — ELECTROMETROS — ALTERNADORES, ETC.
KRAUSS & C.ª, SOCIEDADE ANONYMA
MUNICH—ALLEMANHA

Fabrica de Locomotivas

Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESAO E CREMALHEIRA
De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

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

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4800—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1902—4800

WEGMANN & C.ª
CASSEL (ALLEMANHA)
FORNECEM

Vagens para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagens para mercadorias de todas as qualidades

Vagens tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melaço, alcool, etc.

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

Representante para Portugal e Espanha
Adolfo Schell
Calle de Campermor, 12—MADRID
FÉRA do concurso — A maior distinção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTiga CASA ESTACIO & C.ª

Unica premiada com os maiores premios das Exposições a que concorreu

PRODUCTOS D'ESTA COMPAHIA EFFICACISSIMOS

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (Formula Martinuli)
Vinho urano. Com o uso d'este vinho desce rapiamente a quantidade de assinar nas urinas.

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

Vinho de hemoglobina — composto organico azalado ferrugineo, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e eficaz, não constipando o ventre, etc.

Protocolo de ferro — precioso composto ferrugineo, que não produxe a constipação do ventre, auxilia facilmente o trabalho da defecação.

DIRETOR TECNICO — E. ESTACIO

MEMBRO DO JUZAGEM NA EXPOSICAO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDONADO COM O

DIPLOMA DE PRIMEIRO NA EXPOSICAO INDUSTRIAL de 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO — RUCO 60 e 63 — LISBOA

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

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

OFFICINAS A VAPOR

RIBERA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECANICA

TINTAS PARA ESCRIVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes ingleses, allemaes e outros

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1850

19 — LARGO DE S. JULIO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvao para forjas, folhas para ferro, aço, freios, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paula, 37-47

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimonio, cobre, latão, chumbo em barra, em chapa e de muntição; louça de ferro estanhanada e esmaltada; garrafas, garrafins e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre Inglês, especial para o tratamento das vinhas com per centagem garantida. Sulphatéite cuprica belga, para o tratamento das vinhas, bataias e tomateiros, marca caveira, exclusiva dos anunciantes. Calda instantanea «Eclair», de Veromor, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos anunciantes Pulverizados «Eclair», de Veromor, para a calda bordeleza.


LARGO DE S. JULIO. 15 a 17

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo,
Corunha, Gijon, Santander, Bilbao,
S. Sebastián, Pasages, Cadiz, Malaga,
Cartagena, Algeciras, Valencia,
Tarragona e Barcelona, Sevilla

Tintuco e Almeria (Via Cadiz).

Expedições para Gibraltar, Tanger,
Safi, Larache, Rabat,
Casablanca, Mazagoão e Mogador.

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E ESPANHA

PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOSS DA

Companhia Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo,
Corunha, Gijon, Santander, Bilbao,
S. Sebastián, Pasages, Cadiz, Malaga,
Cartagena, Algeciras, Valencia,
Tarragona e Barcelona, Sevilla

Tintuco e Almeria (Via Cadiz).

Expedições para Gibraltar, Tanger,
Safi, Larache, Rabat,
Casablanca, Mazagoão e Mogador.

AGENTES

Em Lisboa: Ernest George Senh. — RUA DA PRATA, 8 2.
Em Madrid: D. Luis Cepeda — CALLE DE CANDARES, 18
Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM ** CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Espanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12 — MADRID

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

LIÈGE (BELGICA)

Estabelecimento fundado em 1814.

DIRETOR GERAL:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEFONES: REGNIER DIRECTOR, LIÈGE

CONSTRUÇÃO MECÂNICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de ferro. - Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Construção para geradores, para ambulantes, para trens, locomotivas para serviço de fábricas, e interior de minas. Fabrico de carros de passageiros e outras composições. Instalações completas para a instalação e construção de linhas de cabos de ferro.

Máquinas movidas a vapor, de grande potencia. Tipos de condensação simples ou múltipla. Construção de estações de vapor, bombas e máquinas de compactação, motores e outros componentes. Fabrico de locomotivas, geradores, etc.

Instalações elétricas, motores especiais para multiplicação, transmissão de forças e de carga, etc.

Instalações de ofícinas de construção e reparo.

Motores a gas do 4 a 2.000 cavalos de força.

Instalações de reforço de locomotivas. — Especialidade de motores potentes e econômicos. Máquinas de pressão múltipla.

Faróis e cabedrais.

Peças de forja de todas as dimensões. Cabedrais para locomotivas e mercadorias, maquinaria de cabedrais, etc. Fabrico de grande e pequena cabedrais em ferro e em couro.

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

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

AGUAS CLHORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O sucesso alegre no consumo destas águas atestam bem a sua eficácia. Usam-se no tratamento da escorpiolose, rachitismo, molestias de pele, ainda a mais rebelde, sifilis, padecimentos do estomago, fígado, baço, inflamações de quase que orgãos, utero, ovário, intestinos, leucorréias, anemia e chororose.

Depósito no escritório da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacy Azevedo, Filhos, Roos; José Feliúdano d'Azevedo, Drogueria, Rua do Príncipe, 37 a 43.
Freios Westinghouse
Para Caminhos de Ferro a Vapor
Para Caminhos de Ferro Electricos
Bombas de acção directa, de aspiração de vapor, de ar, de vacuo e de água, para todas as aplicações
Ar Comprimido
Máquinas ferramentas operadoras para todas as industrias
Société Anonyme Westinghouse
Fabricas no HAVRE e em SEVRAN
DIREÇÃO EM HISPANIA
Calle Atocha, 32, Madrid.

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL
Rua de Cedofeita, 575, Porto.

CASAS NO ESTRANGEIRO
Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh.
Westinghouse Electricidade, Açãoeignatia, Berlin.
Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburg.

Capital total 500,000,000 francos.

Agentes gerais em Portugal.
F. STREET & COMP.
Palacio da Flora da Quinta, LISBOA

Estes carros são muito fáceis de manusear, não deixam cheiro, não tem trepidação, não tem engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possível obter-se qualquer velocidade desde 0 até 60 kilômetros por hora, não fazem barulho e sobrem todas as rampas, mesmo as mais irregulares.
Os automóveis "LOCOMOBILE" são movidos por meio de vapor; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e também a mais apreciada e a mais conhecida. Para se trabalhar com os "LOCOMOBILE" não é preciso educação técnica alguma, pois o manuseio é muito simples.

Os automóveis menores comportam água para 30 l. metros e os maiores para 90 l. metros.

Preços desde 850:000 reis.

FILTROS MALLIÉ
PORCELANA D'AMIANTO
ACADEMIA DAS SCIENCIAS—1893
PRIX MONTYON
Depois das descobertas microbiológicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quais se tem chegado a antevir o mundo inteiro, a necessidade da pureza absoluta das águas potáveis impede-se com força irresistível. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os países, pelas comunidades médicas, que as aguas de beber devem ser filtradas, pois as aguas no aparecimento puras e limpas, contêm sempre materiais perigosos e parasitas e também matérias orgânicas, perniciosas para a saúde.

Ha, portanto, a obrigação impostas pela higiene, de que ninguém deve beber água não ser filtrada.

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