

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTUERPIA, 1894 — Medalha de Bronze PORTO, 1897 — Medalha de Prata BRUXELLAS, 1897 — Medalha de Prata LISBOA, 1898 — Grande diploma d'honra POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

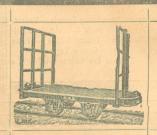
ASSIGNATURA -PORTUGAL: anno 25500; semestre 18400.

HESPANHA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 48000 réis—Avulso, 120 réis
Telephone, 27

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

1 de Março de 1903

Numero 365



FABRICA

5 ° do 16.° anno

DE

CAMINHOS DE FERRO

PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

BERLIM-C. W.



Calle de Atocha, 20

--



SUCCURSAL EM BILBAO

Gran Via, 34

C. MAHONY & AMARAL

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

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

Endereço telegraphico-MAHONY Lisboa

Numero telephonico 586

COMPANHIADO

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

MEDALHAS D'OURC FREIOS CONTINUOS

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

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

Automaticos e não automaticos

SIGNAES DE ALARME CMOBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc. **→**

Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

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

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

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





Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple e quadrupla expansão

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:-BILBAO, GRAN VIA, 34 Direcção telegraphoa - DUPLEX-BILBAO



BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

ENGENHEIAD CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO. Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENT

Proprietario-director-editor
L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

TELEPHONE N.º 27

SUMMARIO

	Pagins
A LINHA DA REGOA A CHAVES E A' FRONTEIRA, por J. F. de Sousa	6
PATEGS DE LISBOA, por O. S	6
PARTE OFFICIAL - Decreto de 18 de fevereiro e portarias de 16, 18,	
19 e 26 de fevereiro do Ministerio das Obras Publicas	6
AVIZ A CORUCHE	6
NOTAS DE VIAGEM - XII - Os Rochedos de Naye	7
LOCOMOTIVAS PARA AS LINHAS DO SUL E SUESTE	7
ATTENTADOS CONTRA OS COMBOIOS,	7
O TRANSSIBERIANO	7
CAIXA DE APOSENTAÇÕES E SOCCORROS DOS CAMINHOS DE	
FERRO DO ESTADO	7
O DESASTRE DA PATRIARCHAL	
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de	
Lisboa — Cambios, descontos e aglos — Cotações nas bolsas portu-	
gueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes	72 e 7
e hespanhoes.	12 0 2
AS LINHAS DA EUROPA EM 1902	
AUTOMOBILISMO	
LINHAS PORTUGUEZAS	7
LINHAS ESTRANGEIRAS	7
ARREMATAÇOES-AGENDA DO VIAJANTE	76 e 7
HORARIO EM 1 DE MARÇO DE 1903	7
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	8

A linha da Regua a Chaves

e á fronteira

Não podem ficar sem registo e commentario, em publicação d'esta indole, os factos ultimamente occorridos e as providencias governativas tomadas ácerca da construcção da linha do Corgo e do seu prolongamento até a fronteira. E' grande o seu alcance, não só por determinarem a prompta realização de tão importante melhoramento, como pelas suas consequencias futuras em relação a outras linhas.

Deixemos os jornáes politicos disputar para a respectiva agremiação as glorias do emprehendimento e façamos historia e critica imparcial.

E' reconhecida ha muito a necessidade de uma linha que, partindo da Regoa, suba o Corgo, para servir Villa Real, importante capital de districto, Villa Pouca de Aguiar, ponto de convergencia de numerosas estradas e portella obrigada de passagem para o valle do Tamega, as estancias das Pedras Salgadas e de Vidago, tão frequentadas já hoje, a fertil veiga de Chaves e as extensas e ferteis regiões que a dominam, indo finalmente ao lado do Tamega até a fronteira sollicitar o trafego de Verim.

A principal arteria d'aquella região deve ser a linha do Valle do Tamega, que, partindo da Livração na linha do Douro, sirva Amarante e a região de Basto e acompanhe o rio até a foz da ribeira de Oura para se ligar nas proximidades de Vidago com a linha anterior, tendo antes entroncado nella pelas alturas de Cavez a linha de Trofa a Guimarães, prolongada por Fate até ali.

A construcção da linha do Tamega não dispensa po-

rém a do Corgo, cuja construcção se justifica por considerações de ordem política e administrativa, pois serve uma capital de districto, e pelo trafego que pode ter. Demais, a linha do Corgo deve ter o seu natural prolongamento para a margem esquerda do Douro por Lamego a Villa Franca das Neves.

Na rêde ao Norte do Mondego, estudada em 1886, figuravam todas essas linhas, cuja razão de ser foi reconhecida pelo inquerito administrativo de 1898. Propostas pela respectiva commissão technica, foram finalmente classificadas pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900, em cujo plano figuravam ainda, para servir a região transmontana, o troço de Mirandella a Bragança e a linha do Pocinho a Miranda.

Util providencia foi essa, que, formulando um plano de viação accelerada methodicamente estudado e sujeito ao voto das regiões interessadas, traçou caminho bem definido á acção governamental ou á iniciativa particular, facilitadas ou despertadas pela benefica lei de 14 de julho de 1839.

Em 1897 foi concedido por alvará a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral a linha da Regoa a Chaves e á fronteira, de 1m de largura de via, e sem encargo para o Estado. Cedo reconheceram os concessionarios que não podiam dispensar o auxilio do Estado e por isso obtiveram que o alvará fosse substituido por um decreto de concessão provisoria, de 1 de de abril de 1897, concedendo diversas vantagens de isenções de impostos, o qual ficou dependente de approvação legislativa. Parecia facilitada assim a construcção da linha, tanto mais que o projecto de 1887, sujeito a limite de 150^m nas curvas, e por tanto extremamente caro na difficil região que vae da Regoa até o extremo sul do valle de Villa Pouca, era substitu:do entre a Regoa e Villa Real pelo projecto de 1897 com curvas de 60^m e portanto extraordinariamente mais barato.

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

Previam-se varias linhas no Minho; em Traz os-Montes nenhuma, a não ser o ultimo troço da linha de Braga a Chaves, com garantia sobre 35:000.000 réis por kilometro.

Essa garantia, promettida a uma linha concorrente da Regoa a Chaves que fôra concedida sem esse auxilio, matou a iniciativa incipiente.

Debalde foi sanccionada a concessão provisoria pela carta de lei de 27 de julho de 1808, que auctorizava o governo a tornar definitiva a concessão e a alargar as isencões de impostos.

Nem o governo usou da auctorização, nem os concessionarios se moveram.

A lei de 14 de julha de 1899, reorganizando a administração das linhas do Estado, creando e dotando o fundo especial para occorrer aos melhoramentos nellas necessarios e á construcção das linhas complementares, e concedendo auxilios e facilidades á iniciativa particular, veiu abrir novo periodo de actividade para a nossa viação accelerada.

A um homem benemerito, a cuja memoria devemos tributar homenagem, deve a provincia de Traz-os-Montes os seus caminhos de ferro. O distincto engenheiro José Ferro Madureira Beça, deputado pelo districto de Bragança, empenhou-se vivamente pela construcção da linha de Mirandella 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 1/2 0/0.

Ao tempo geria já a pasta das obras publicas o actual ministro, que tão brilhantemente assignalada deixa a sua passagem pelo poder, pois foi administrador de larga e intelligente iniciativa. Pouco tempo depois da sua entrada para o governo inquiriu da situação em que se achavam as diversas concessões de caminhos de ferro para os regularizar e chamar a situações claras e definidas. Foi assim que fez expedir os alvarás da con-cessão das linhas do Valle do Vouga, de Guimarães a Fafe, e em 10 de outubro de 1901 a da Regoa a Chaves, cujos concessionarios só então fizeram o respectivo deposito, começando-se-lhes a contar os prazos.

As diligencias de Madureira Beça encontraram nelle

decidido apoio.

Mandou pois abrir concurso publico para a concessão provisoria da linha de Mirandella a Bragança, baseando-se na proposta que recebera, estipulando a garantia de 4 1/2 0/0 sobre o capital que resultaria da praça e deixando a concessão definitiva dependente de sancção

parlamentar.

Realizou-se o concurso, recebendo-se uma unica proposta. O apresentante da primitiva proposta, em vez de tomar parte no concurso, como devia, tentou protestos e esbocou reclamações sem valor, a que o illustre ministro quiz tirar sombra de pretexto, abrindo nova praça com a base da proposta apresentada no concurso anterior e celebrando em seguida o contrato provisorio com o adjudicatario e unico concorrente José Lopes da

Madureira Beca não deu por finda a sua tarefa e diligenciou por todas as fórmas angariar capitaes para a construcção. Veiu a morte feril o prematuramente, sem o deixar ver realizado um melhoramento por que tanto

propugnara,

A necessidade da apresentação ás Camaras do contracto provisorio de Mirandella a Bragança deu logar á inclusão na mesma proposta de lei da auctorização para a concessão, mediante concurso, da linha da Regoa a Chaves e á fronteira, com garantia de juro de 41/2 0/0 sobre o custo kilometrico de 26:000/0000, e para a acceitação da desistencia dos primitivos concessionarios.

Nessa proposta, cujo relatorio foi aqui publicado, punham-se em relevo, alem das razões de justiça destribultiva que reclamam imperiosamente a construcção das linhas transmontanas, os importantes acrescimos de rendimento na linha do Douro, que vinham compensar a maior parte dos encargos da garantia de juro. Estipulavam-se ainda as condições technicas da linha da Regoa a Chaves, admittindo-se a possibilidade da reducção a 100m dos raios de curvas nos troços d'excepcional difficuldade.

Pena foi que esse limite de 100m, mais que sufficien-

sem restricções. E' tempo de pensarmos em construir economicamente as linhas secundarias sem luxo dispensavel, e luxo carissimo é o raio de 150m em regiões alcantiladas. Demais, para a linha do Vouga o limite é de 80m; no projecto de 1897 do troço da Regoa a Villa Real, louvado pela proficiencia com que foi estudado, desceu-se ao limite de com.

A carta de lei de 24 de maio de 1902, votada por louvavel accordo dos partidos, approvou o contrato de Mirandella e autorisou 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 beneficos fructos da lei

de 14 de julho de 1899.

Realizou-se o concurso, recebendo-se quatro propostas, nenhuma das quaes estava nas estrictas condições legaes. Resolveu por isso o Governo abrir novo concurso sobre a base da proposta que julgou mais favoravel, ficando a adjudicação definitiva dependente de sancção legislativa, visto que as bases adoptadas eram diversas das do primeiro concurso. Elevava se o deposito, descia a 60^m o limite de raio das curvas, elevava-se a 23 kilogr. o peso por metro de carris, exigiam-se velocidades commerciaes eguaes ás dos comboios congeneres da linha do Douro e eliminava-se a base de licitação.

Fixado o prazo do concurso, desde logo prolongado por mais 60 dias a pedido de um dos concorrentes, realizou se em 16 do corrente. Appareceu uma unica proposta, depois de curiosas peripecias que não vem para aqui relatar e que, segundo consta, frustaram o proposito de um concorrente serio e dispondo de ca-

pital.

A proposta vinha, talvez propositadamente, eivada de

palpaveis nullidades.

Poucos dias antes do concurso houvera renhida peleja parlamentar acerca dos actos do Governo. Não

era o ensejo mais proprio.

Em vista do resultado do concurso o sr. ministro das obras publicas resolveu, com applauso 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 effectuarem até 31 de março proximo os necessarios trabalhos preparatorios.

E' tomado para base o projecto de 1897 entre a Regoa e Villa Real, devidamente revisto no que respeita á saida da Regoa, que ainda não estava assente, devendo-se procurar augmentar os raios das curvas onde for

possivel sem agravamento notavel do custo.

Grande alcance tem este acto governativo, baseado na alinea e) do n.º 1.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, que auctoriza o Governo a construir as linhas cuia concessão tenha caducado ou venha a caducar. Vae ser dotada a provincia de Traz-os Montes com um melhoramento importantissimo. Ao mesmo tempo abrese um precedente cujos effeitos são incalculaveis.

A adopção franca e decidida das curvas de 60^m nas linhas de via reduzida define a orientação racional que deve ser seguida para o deante. São linhas de pequeno trafego muitas das que é necessario construir em terrenos accidentados. Não se precisa nellas de grandes velocidades. O que importa é proporcionar o instrumento á sua modesta mas util funcção e aos recursos de que dispomos. Linha de 1^m com curvas de 150^m em regiões alcantiladas custam carissimo. Linhas com curte para as linhas de 1^m, não fosse francamente acceito vas de 60^m exigem muito menor dispendio e pódem

com o material articulado e com uma via robusta, com-

portar trafego bastante intenso.

O fundo especial tem recursos avultados e rapidamente crescentes. Por construcção directa ou por concessão com subsidio ou garantia de juro, poder-se-hão construir em poucos annos as principaes linhas complementares das linhas do Estado, merecendo especial menção ao norte as de via reduzida, do Tamega a entroncar na da Regoa a Chaves, a do Pocinho a Miranda e a da Regoa a Villa Franca das Naves. Foram estudadas umas para via larga, outras para via reduzida com curvas de 150m e larga plataforma. A revisão dos projectos, subordinada ao criterio adoptado agora para a linha de Corgo, reduzirá notavelmente o custo da construcção.

Taes são as consequencias da providencia governativa que analysámos, perfeitamente conforme com as conclusões formuladas no ultimo congresso internacional de Caminhos de ferro, celebrado em Paris em 1900. Foi nelle ventilada a forma de se promover o desenvolvimento dos caminhos de ferro economicos. Alvitrou-se a simplificação de todas as formalidades, a supressão de todos os encargos dispensaveis, como vedações, guardas de passagens de nivel, o emprego judicioso de fortes rampas e de curvas de pequeno raio, a reduccão das installações ao minimo imprescindivel e a adopção de normas d'exploração o mais simples e economicas possivel.

A essa orientação obedeceu o decreto de 18 do cor-

Merece pois calorosos applausos tão importante resolução.

27-2-903.

J. FERNANDO DE SOUSA.

Os pateos de Lisbôa

Foi publicado, por ordem do ministerio das obras publicas, o relatorio do sr. engenheiro Sarrea Prado ácerca do inquerito a que procedeu relativo aos pateos de Lisboa, com o parecer do conselho de melhoramentos sanitarios sobre os resultados d'esse inquerito.

E' um trabalho digno de leitura e exame; um quadro realista da miseria d'uma grande cidade que cuida mais das ruas espectaculosas e das obras magnificas, do que da hygiene e da saude publica, praticando, segundo a ex pressiva regra popular - por fóra cordas de viola, por

dentro pão bolorento.

Por fóra, avenidas de 60 metros de largura que se abrem antes de se construirem outras mais modestas e mais necessarias, para recreio dos ricos e favorecidos da fortuna, para satisfacção de vaidades ou realização de operações financeiras bem combinadas. Por fóra projectos espaventosos de parques e bosques, cuja despesa de conservação e policia bastaria, sendo applicadá d'outra forma, para a salubrização da cidade antiga.

Por fóra as alamedas ensaibradas, lisas como luvas,

as expropriações por centos de contos.

Por dentro os bairros de Alfama e Mouraria, as vergonhas do Aterro, os perigos da canalização, a incuria dos pavimentos das ruas, os pateos immundos em que se permitte o suicidio lento de milhares de familias pobres.

Em 18 freguezias foram visitados 102 pateos ou ilhas, que abrigam 4.294 habitantes. Só 32 d'estes pateos es-

tão em condições razoaveis.

Ha 223 habitações com 1.225 habitantes em condições manifestamente condemnaveis por improprias á habitação humana.

Accrescenta ainda o relatorio:

«Só a muita miseria leva os seus infelizes moradores a abrigarem-se em taes espeluncas, sem ar puro, sem luz, sem o possivel aceio.

«Com cubagem de ar superior a 20 metros cubicos

só ha 36 pateos.

«Alguns d'esses recintos formam escolas terriveis de immoralidade», accumulando com isto o «estiolamento d'uns desgraçados cuja apparencia bem demonstra a sua miseria em todos os sentidos.

Nas freguezias onde se registam mais victimas da tuberculose - S. Miguel, Santo Estevão, S. Christovão, S. Lourenço e Soccorro, ahi tambem ha mais pateos.

A lei póde 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 freguezias; que faltam muitos pateos mais; que ha um grandissimo numero de habitações miseraveis em ruas estreitas, sem ventilação, sem luz, com esgotos deficientes, com repartimentos pequenissimos, com uma população excessiva, com os muros impregnados de liquidos pestilentos; que ha milhares de casas, chamadas baratas, de renda a mezes, que não estão em melhores condições de salubridade do que os pateos; póde deprehender-se bem como seria util, como seria altruista, benemerita uma providencia municipal que acudisse a este estado de cousas deploravel.

Bastaria para isso a expropriação d'alguns quarteirões

mais apertados entre ruas estreitas.

Bastaria salpicar estes bairros, pobres mas populosos, de edificios velhos e de pouco valor, com alguns jardins publicos—pequenos squares, que serviriam de to-mas de ar e de luz, o melhor dos desinfectantes, como as boccas das cavernas e das minas.

Bastaria abrir algumas arterias atravez d'esses perigosos cortiços, antros da miseria, da sordidez, do vicio e das doenças infecciosas como se abre um dreno num

pantano, sangrando-o, purificando-o.

Bastaria facilitar a construcção de casas operarias como se faz em tanta cidade estrangeira, ou por espirito de beneficencia ou por interesse commercial.

Mas os nossos enthusiastas 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 Sociedade Real de Windsor, os de Jouffroy Renaut, perto de Paris, os de Mer-lhouse, os do Principe da Prussia em Berlim, os da Sociedade philantropica e da Sociedade das habitações economicas de Paris, os da Sociedade anonyma dos alojamentos economicos de Lyon, de Rouen, de Marselha, de Nancy, os da Associação metropolitana de Londres, da London County Counsil, de Penbody Donation Fund, da Sociedade do resaneamento de Napoles das de Nova York, de Dunkerque, de Copenhague, etc.

Não pensam em fazer outro tanto.

Comtudo era isso uma obra de civilização; era uma obra de utilidade geral tambem, porque até os ricos, os moradores das avenidas, os que nas suas equipagens e nos seus automoveis vão metallizar o sangue no ar embalsamado das florestas, morrem e adoecem com as epidemias que medram nos bairros pobres, nos pateos, nas ilhas, nas casas immundas, nas ruas tortuosas e infectas, o verdadeiro meio de cultura, o meio mais propicio para o desenvolvimento e para a reproducção de myriades de microbios pathogenicos.

A tisica dos pateos chega aos palacios; nem são desinfectantes do bacillo os dourados dos frisos ou as

scintillações dos cristaes dos lustres.

E' um assumpto que necessita de attenção.

Vae uma grande differenca entre a vida do operario rural e a do operario 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 sufficientes do pobre, porque vive no pleno ar lavado e saudavel das campinas, das serras, dos pinhaes e montados; porque o sol, o grande microbicida, salubriza tudo com a energia chimica dos seus raios; porque o ar ventila e vivifica; porque a agua é gratuita e abundante.

Nas cidades, a carestia da habitação obriga á accumulação, á promiscuidade, e, dizem os hygienistas, que o homem é um perigo para outro homem. Da accumulação e da promiscuidade resultam males physicos e

Nas cidades, apenas são accessiveis ás classes pobres as casas baratas, as habitações dos pateos, as dos beccos e viellas, onde filhos e paes se envenenam só em

Nas cidades, ha um organismo perfeito para adulterar o ar de cada casa; ha a assignatura da pia que se prende á canalização dos dejectos, ficando todos solidarios no grande communismo dos canos.

Na cidade a agua é cara.

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

Extinguem-se pantanos por causa da malaria, por causa das febres palustres: extingam-se os pateos por causa da variola, por causa da tuberculose e de tantas epidemias, por causa da moralidade.

Não será mais proveitoso isto, do que qualquer ruinosa obra de aformoseamento dos arrabaldes da cidade em contradicção flagrante com a tendencia da sua ex-

pansão ao longo do rio?

A saude é a formosura do corpo; disse um medico. A salubridade da cidade é a sua melhor formosura. Lisboa figura nas estatisticas demographicas com per-

centagens assustadoras.

Não se modificam os coefficientes de mortalidade sem que se entre a fundo nesta questão.

Pensa-se por ventura nos banhos publicos? Pensa-se

acaso nos bairros baratos?

Como diz o povo - por fóra, cordas de viola; por dentro, os pateos, os cemiterios, os canos - o pão bo-O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, com data de 20 de novembro do anno findo, do terceiro lanço do prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, comprehendido entre a Fuzeta e Tavira, e o respectivo parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem approvar o referido projecto, com excepção da ponte de Tavira, da qual deverá ser elaborado novo projecto, em que se procure reduzir • custo do taboleiro metallico, e bem assim approvar o orçamento na importancia de 187:400\$000 réis, determinando que se de immediatamente começo aos trabalhos de construcção da parte approvada do referido lanço.

Paço, em 16 de fevereiro de 1903.-Manuel Francisco de Var-

Attendendo a que por decreto de 1 de abril de 1897 foi concedida provisoriamente a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio cedida provisoriamente a Alberto da Cunna Leao e Antonio Julio Pereira Cabral, ou á companhia que elles organizassem, a construcção e exploração por noventa e nove annos do caminho de ferro da Regua á fronteira, seguindo por Villa Real, Villa Pouca de Aguiar, proximidades das Pedras Salgadas, Vidago e Chaves; Attendendo a que pela carta de lei de 7 de julho de 1898 foi o Governo auctorizado a tornar definitiva, nos termos da mesma lei,

a concessão provisoria feita pelo citado decreto de 1 de abril de 1897, concedendo-lhes ainda o direito de opção na construcção e exploração de todas as linhas convergentes a pontos situados dentro das zonas lateraes de 30 kilometros, a que se refere a base 48.ª da concessão provisoria :

Attendendo a que, no uso da auctorização referida, foi feita a mencionada concessão por alvará de 10 de outubro de 1901;

Attendendo a que, pela carta de lei de 24 de maio do enno findo, foi auctorizado o Governo a acceitar a desistencia requerida pelos concessionarios e adjudicar em hasta publica, e precedendo concurso, a construcção e exploração do referido caminho de terro, nos termos da mesma lei;

Attendendo a que, aberto o concurso, nos termos do decreto de 2 de agosto de 1001 e no uso da auctorização especial concedida pela citada lei de 24 de maio de 1902, foram apresentadas quatro propostas, que todas pela commissão especial que presidiu ao concurso foram julgadas nullas, nos termos do artigo 7.º do res-

pectivo programma;

Attendendo a que por este motivo foi annullado o concurso por decreto de 15 de novembro ultimo, e que, ficando caducada ipso facto a auctorização especial concedida ao Governo pela carta de lei de 24 de maio ultimo, foi, pelo mesmo decreto, e nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864, mandado abrir novo concurso por prazo não inferior a quinze dias, em condições differentes do anterior;

Attendendo a que, a pedido de um dos concorrentes ao con-curso anterior, foi prorogado em 18 de novembro ultimo o prazo do concurso, o qual se effectuou em 16 do corrente;

Attendendo a que a unica proposta apresentada não foi acceita por não convir aos interesses do Estado:

ta por não convir aos interesses do Estado:
Hei por bem, no uso da auctorização conferida na alinea e) do
n.º 1.º da base 4.º da lei de 14 de julho de 1890, determinar que
se proceda desde já á construcção da linha da Regua á fronteira
por conta do Estado e nos termos da referida lei.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras
Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça
executar. Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—REI.—Manuel Fran-

cisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que pela Di-recção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro se proceda sem perda de tempo ao restabelecimento do traçado da 1.ª secção da linha da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regua e Villa Real, conforme o projecto com data de 18 de junho de 1897, procurando se ao mesmo tempo onde seja possível augmentar os raios das curvas, sem aggravamento importante do custo da linha, devendo os trabalhos de campo e de gabinete estar concluidos até 31 de março proximo.

Paço, em 19 de fevereiro de 1903.-Manuel Francisco de Var-

Sua Majestade El-Rei determina que, para a rapida execução dos trabalhos de campo e gabinete relativos ao projecto da 1.º secção do Caminho de Ferro da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, incumbido por portaria desta data á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a mesma direcção requista con el control de la control d site o pessoal technico e auxiliar que, além dos engenheiros e conductores que nella se acham em serviço, forem necessarios para a elaboração dos referidos trabalhos. Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Var-

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma com-missão composta do engenheiro chefe de 2.º classe José Fernando de Sousa, vogal secretario do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, do engenheiro subalterno de 1.º classe Luís de Albuquerque de Orey, chefe do serviço de tracção da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e do engenheiro subalterno de 2.ª classe, José Victor Duro Sequeira, chefe do serviço de tracção da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, proceda sem perda de tempo ao estudo dos typos do material circulante de tracção e transporte, que mais conve-nha adoptar na linha da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, de modo que nas condições technicas de limites de inclina-ções e de raios de curvas a que foi subordinado o projecto da 1.ª secção da Regua a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897, da mesma linha, o referido material satisfaça a todos os requisitos de segurança e commodidade, e permitta a realização de velocidades

commerciaes não inferiores ás dos comboios congeneres 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 commissão composta do inspector geral supranumerario, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, do engenheiro chefe de 2.º classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Minho e Douro, Basilio Alberto de Sousa Pinto, e do engenheiro subalterno de 1.º classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Sul e Sueste, Augusto Victor da Costa Sequeira, proceda ao estudo dos typos de material de via que convenha adoptar na construcção do caminho de ferro da Regua por Villa Real a Chayes e à fronteira, tendo em attenção ao condições technicas Construcção do caminno de terro da Regua por VIIIa Real a Chaves e á fronteira, tendo em attenção as condições technicas da linha, adoptadas no projecto da 1.º secção da Regua a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897.

Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Var-

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta dos engenheiros Antonio José de Albuquerque do Amaral Cardoso e Julio Pinto da Costa Portella, primeiro official do quadro telegrapho-postal Luis Campos Fragoso, e do segundo official do mesmo quadro João Maria da Rocha, proceda ás necessarias experiencias, a fim de conhecer se póde ser aberta á exploração publica a linha servida por tracção electrica, da Companhia Carris de ferro do Porto, da Rua de Santa Catharina a S. Roque da Lameira, na cidade do Porto.

Paço, em 26 de fevereiro de 1903.— Manuel Francisco de

Vargas.

Aviz a Coruche

Estamos assistindo a um espectaculo novo no nosso paiz: um concelho que, comprehendendo os seus interesses, e uns influentes locaes que, exercendo bem os seus deveres, tratam com afinco de promover a construcção de uma linha ferrea que directamente influe para os progressos da sua terra.

E' um exemplo bom, no sentido que tanto aqui temos preconizado, dado a muitas outras localidades que reclamam constantemente melhoramentos, vias ferreas, pontes, edificios, sempre á custa do estado ou de empresas particulares, desdenhando-as ainda, por vezes, exigindo-lhes até que esses melhoramentos sejam como ellas, as cidades e as villas, entendem e não como os que, tendo o trabalho de estudar e propondo-se ao arrojo de os implantar, teem, pelo menos, o direito de o fazer a seu modo e de fórma a serem menos prejudi-

Que antithese flagrante entre Guimarães, que, tendo a sua linha ferrea, para a qual não concorreu, tem re-petidas vezes insistido por lhe pôr ao lado outra, em competencia; entre Lamego, que espera impaciente mas inactiva que o Estado ou uma companhia lhe vão construir a sua indispensavel ligação com a Regoa, limitando se a bella cidade a exigir que esta seja de via larga; e essa gente de Aviz que se reune em commissão para tratar do seu caminho de ferro, que toma o assumpto a peito e acolhe os promotores de tão importante melhoramento com enthusiasticas promessas de

A acta da sessão da reunião que se realizou em Aviz no dia 8 d'este mez, á qual aqui nos referimos, não deixa duvidas sobre o interesse que a commissão e os povos de Aviz tomam por este negocio.

Nessa sessão foi approvada, e por unanimidade, a seguinte proposta do seu presidente, o sr. dr. Augusto

de Mesquita, e outros influentes locaes, camaristas, agricultores, industriaes e proprietarios importantes:

«Propomos se forme uma companhia ou sociedade anonyma que, por meio de acções, angarie os capitaes necessarios para a construcção e exploração da linha ferrea d'esta villa a Coruche, devendo o valor de cada acção não ir além da quantia de vinte mil réis, a fim de proporcionar ás classes menos abastadas a collocação dos seus pequenos capitaes. E como essa companhia tem recorrer á subscripção publica para a collocação das acções, pódem os socios fundadores constituir provisoriamente a sociedade, outhorgando a respectiva escriptura, e logo que esteja com-pletamente subscripta a emissão das acções, que nos parece será bem acceita, já pelos habitantes dos concelhos que a linha vem beneficiar, já por algumas casas bancarias do paiz: se constitua definitivamente a companhia, na qual os corpos gerentes sejam formados não só pelos concessionarios, mas pelos representantes dos accionistas dos concelhos por onde passa a linha ferrea. Pro-pomos mais que os proprietarios dos concelhos, cujo terreno te-nha de ser expropriado para a construcção da linha, cedam gra-tuitamente os terrenos, já porque a construcção da linha, valori-zando-lhes os seus terrenos, em muito os vae beneficiar, já para evitar delongas e difficuldades com a expropriação dos referidos terrenos».

O sr. dr. Mesquita declarou, auctorizado pelo sr. José Paes de Vasconcellos Abranches, que este senhor, logo que se formasse a companhia para a construcção da linha ferrea, subscrevia com 1:000/0000 réis.

Pela sua parte o sr. dr. Varella declarou que seu pae cederá gratuitamente todo o terreno que lhe pertença por onde a linha passe, e que, como não tivesse co-nhecimento da formação da companhia, nada o auctorizava a declarar neste sentido, sendo todavia possivel que subscreva com algum capital.

Foi mais resolvido que se represente aos poderes publicos para que seja feita a concessão da linha ferrea pedida e se pedisse ás camaras de Móra e Coruche para tambem representarem, representação que deverá ser assignada não só pela camara municipal, mas tambem pelas juntas de parochia e pelos habitantes do concelho que o queiram fazer.

O relatorio que foi presente á assembléa descreve a linha pela seguinte fórma:

«O traçado d'este caminho de ferro, calculado proximamente em 75 kilometros de extensão, deverá partir da Quinta Grande, proximo de Coruche, pela carre-teira que segue ao Couço e Monte do Engal, affastando-se neste ponto para a direita, seguindo a cumiada até Móra, atravessando a Ribeira de Raia acima d'esta villa para a margem norte da mesma, por meio d'uma ponte d'alvenaria, continuando até Cabeção, e final-mente até a villa d'Aviz, terminus da linha.

«Todas estas importantes povoações do Alemtejo que atravessa luctam até hoje com difficuldades de transportes para as suas mercadorias; servindo-se das primitivas carretas alemtejanas, que em certas epochas do anno são insufficientes para a conducção de centenas de toneladas de productos diversos que exportam e im-

«O trajecto para a estação mais proxima de caminho de ferro é até hoje por caminhos irregulares, atravessando caudalosas ribeiras desprovidas de pontes, o que, além de perigoso e bastante moroso, torna o transporte caro, elevando o custo das mercadorias.»

O calculo das despesas de construcção e orçamento de exploração é fixado nas seguintes bases:

Estudos	. 3:750₩000
Expropriações	· 5:000#000
Terraplenagens	. 35:700#000
Obras d'arte	
Carris e accessorios	. 162:750#000
Balastragens	. 30:000#000
Pessoal technico	· 2:250#000
A transportar	- 254:450 # 000

Transporte Agulhas e placas Material circulante (3 locomotivas 9 carruagens e 44 vagons)	254:450#000 720#000 48:180#000
Receita bruta annual	303:350#000
Passageiros Bagagens etc. Mercadorias	1:800#000 3:000#000 180:000#000
Despesa	184:800歩000 57:478歩500
Liquido	127:321#500

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

NOTAS DE VIAGEM

XII

Os Rochedos de Naye-Vevey-Lausana

Para aquelle espirito explorador das bellezas naturaes do proprio paiz que caracteriza o povo suisso, feita que foi a descoberta da linha de cremalheira e agora a electrica, póde dizer-se que já não ha montanhas. A locomotiva sobe por toda a parte, grimpa até os mais altos pincaros como o pequeno cabrito montez, torneja-os, subindo sempre, para attingir ponto mais elevado, e, como o cabrito não faz, atravessa-as, por fim, em tunneis, porque nada se oppõe áquelle avançar

do progresso por toda a parte. E, ainda por esta ordem de ideias, ao mesmo tempo que se construe a linha ferrea, eleva-se o grandioso hotel, palacio moderno onde nunca se viu mais que a cabana de palha do pastor cujos rebanhos olham espantados 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 chegar aquelles monstros negros, fumantes e silvantes que vazam, a cada momento, sobre as suas pastagens uma multidão de gentes, de maleta numa mão, e Bædeker na outra, e ellas proprias já correm a assistir á chegada, a receber os excursionistas, cumprimentando os comos seus mééés, como se todas fossem socias das associações de propaganda.

Quando, ha tres annos, visitei o asoensor de Glion—o Righi Vautois 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 ás costas e picareta em punho, sobem por toda a parte. No anno seguinte alguns homens de iniciativa de Montreux e arredores formaram uma companhia para a construcção da linha, obtiveram a concessão e em dois annos a construcção estava

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 690 metros, altitude de Glion, a 1.975 metros que é a de Naye.

Durante a primeira parte do percurso a linha eleva tem fama universal á farinha Nestlé, ali fabricada. Não puse suavemente por entre plantações variadas, mas logo de, como desejava, ver esta fabrica que é muito im-

á primeira curva o espectaculo muda. A nossos pés abre-se uma ravina, que ultrapassamos sobre um alto viaducto; na frente alarga-se o vasto panorama do lago Leman, uma vista encantadora, sobretudo quando, indo-se no comboio da tarde, o sol começa, no seu occaso, a pôr tons de oiro naquellas povoações, de variados aspectos, da margem esquerda.

No seguimento do percurso este panorama reapparece-nos ora da direita ora da esquerda, sempre phan-

tastico, sempre attrahente.

Em breve nos apparecem, superiores á linha e ao fumo da locomotiva que arqueja impellindo o pequeno trem por aquellas ingremes ladeiras, os dois hoteis 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 á companhia dos grandes hoteis, numa installação vastissima, num perfeito palacio, de um gosto primoroso, com um terraço enorme de onde a vista se espraia sobre o lago e o Monte Branco, construcção de uma elegancia extraordinaria como poucas tenho visto.

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

Paramos então na estação e emquanto a machina toma agua, alguns passageiros soltam gritos agudos para gosar

a repercussão que o echo lhes dá.

Emfim chegamos ao Rochedo de Naye, depois de 1^h 22^m de marcha e sentimo nos bem, respirando aquelle ar purissimo, confortados com um jantar primoroso, num bello hotel em que todas as commodidades e attenções nos rodeiam.

O romper do sol em Naye é tambem 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 d'uma das suas cavernas.

Para isso convém, pelo menos, ficar em Naye uma noite, mas se o excursionista puder consagrar áquella 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 fizermos de manhá, tendo ido para lá de tarde, as tonificações da vegetação, das montanhas, são differentes, dando nos a sensação d'um negativo d'uma bella photographia que já tinhamos visto.

Ao lado do Territet, a estação inferior do funicular, temos Montreux, de onde parte a nova linha que vae a Gruyère, 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 Veveysenses, de que este jornal já se occupou, e devem ser abertos este anno á exploração, o ascensor do monte *Pelevin*, o caminho de ferro de Payerme, o tremvia electrico, de fio aereo, um dos primitivos da Suissa e a primeira applicação d'este systema de traccão que eu vi, ha 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 tambem tem fama universal á farinha Nestlé, ali fabricada. Não pude, como desejava, ver esta fabrica que é muito im-

muito e o tempo faltava-me para seguir a Lausanna.

A chegada a esta cidade dá aos excursionistas que não a visitam ha alguns annos a boa impressão dos

progressos d'uma população activa.

Novos edificios, de construcção moderna se erguem nas principaes ruas e praças, grandiosos alguns, como a universidade; elegantes outros, como o do correio, o tribunal federal.

Tremvias electricos circulam a cidade e atravessam-a em dois sentidos só. O da circulação passa na estação do funicular do Signal, ponto a que se deve subir para d'ahi gosar um panorama grandioso. Custa 40

centimos a ida e volta, bem empregados.

Está em construcção uma linha directa que de Lausanna irá directamente a Moudon, na linha do Valle da Broye, encurtando 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 attingir 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 tender de grande capacidade assente sobre duas bogies, destinadas á Direcção do Sul e Sueste.

Das 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	10	
Nielson Reed	109.040		
Sociedade de Esslingen	85.400	3	
A. Borsig	66.785	D	
Henschel & Sohn	82.115	30	
Hannoversche Gesellschaft	82.350	20	
Hartmann	77.400		
Krauss	94.800		
J. Cockerill	109.800	n	
Fives Lille - machinas eguaes ás			
da Companhia Real	102.000	D	

Segundo nos consta, a proposta preferida foi a da

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

Attentados contra os comboios

Pelo ministerio das Obras Publicas foi enviado ao do Reino um relatorio do distincto engenheiro, sr. Cabral Couceiro, acompanhando um mappa das occorrencias que no ultimo trimestre houve contra os comboios, 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) collocação de pedras e carris sobre a via, e outras proe- de gare, assignaturas e cartazes, 3 contos de empresti-

portante e offerece grande interesse, porque o calor era | zas semelhantes que não são vulgares nas linhas que atravessam as kabilas arabes ou os sertões d'Africa.

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

Se a este numero juntarmos os que se referem á rêde do Sul e Sueste, a eloquencia dos algarismos demonstrará que é indispensavel que todo o rigor da lei caia sobre os delinquentes, o que não tem succedido até agora, sendo condemnados em leves penas, attenta, na maior parte dos casos, a sua menoridade.

Pois se são menores, são aptos aprendizes de assas-

sinos, e como taes a penitenciaria os espera.

O rifão diz que «de pequenino se torce o pepino». E' torcel-os bem, com o mesmo dó que elles teem dos indetesos passageiros e pessoal dos comboios.

O TRANSSIBERIANO

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

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

Todo o mais percurso está completamente prompto e aberto a exploração na extensão de 5.628 verstes.

O custo total da linha, comprehendido o material circulante, elevava-se até aquella data a 384.604.743 rublos, ou uns 212 mil contos da nossa moeda, ao par, independente de 94.032.660 rublos para melhoramentos dos meios de transportes confluentes ao caminho de ferro.

Um crédito de 30.647.000 rublos foi destinado á colonização da zona do caminho de ferro. Uma outra somma de 413.000 rublos foi despendida em 29 depositos de machinas e instrumentos agricolas os mais aperfeiçoados, e sementes de boas qualidades para facilitar a sua acquisição aos immigrantes nas regiões atravessadas pela linha, os quaes, desde 1893, se elevaram a 611.494, recebendo todos lotes de terras da Siberia.

O fundo chamado Alexandre III (por ter sido dado pelo monarcha) para a fundação de egrejas e escolas está actualmente em 1.658.943 rublos (913 contos da nossa moeda) havendo até hoje construidas na zona do

Transsiberiano 190 egrejas e 184 escolas.

Caixa de aposentações e soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado

Foi publicado o relatorio da gerencia d'esta caixa no periodo decorrido desde a sua creação até 3o 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 escriptor sabe dar a todos os trabalhos da sua bem aparada penna, historia os trabalhos d'esta prestante instituição, dá conta da organização dos seus serviços e apresenta os mappas das receitas e despesas, tudo pormenorizado e

As receitas cobradas attingiram 54 contos, sendo: 17 contos de quotas e joias do pessoal, 16 contos de bilhetes

mos e lucros do armazem, 18 contos de subsidio votado pelo conselho de administração dos caminhos de ferro

A despesa foi em pensões de invalidez, reforma e sobrevivencia 14:686#000 réis e mais 21:404#090 em soccorros na doenca.

O total das despesas ascendem a 18:471 \$\pi\$000 réis. O saldo de 35:716#000 réis está collocado em papeis de credito. Assim se vae capitalizando prudentemente para acudir ás proximas reformas.

Por estes numeros já se póde comprehender a importancia do papel que representa a caixa, superiormente dirigida pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa.

O desastre da Patriarchal

Treme-nos a penna, pela commoção que nos assoberba, ao registar a fatalidade que num desastre brutal matou horrorosamente uma infeliz senhora na plena exuberancia da vida. Uma filha do sr. conde de Castello de Paiva ficou morta, esmigalhada, por um carro electrico.

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

Estes circulam já ha dois annos e meio e tal regula-

mento ainda não appareceu.

Por isso os desastres são diarios, e em contrario do que o sr. director Carlos Krus teve o ... arrojo de affirmar a um reporter do «Dia», em parte alguma (a não ser em Madrid) elles são tão frequentes, porque em cidade alguma os carros andam, dentro d'uma povoação, com a velocidade que tomam em Lisboa.

D'accordo que a tremenda desgraça d'agora se deveu, na maior parte, á impericia do cocheiro do trem atropelado, mas se o electrico fosse com velocidade que permittisse a paragem a dois metros de distancia ou os carros tivessem freios, que não teem, permittindo a ma-nobra instantanea, o choque dos dois carros não se daria ou não seria tão violento a ponto de voltar o

Urge, portanto, que taes regulamentos appareçam 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 proposito da catastrophe de hontem, que brutalmente atirou para a morte quem tinha tanto direito para gosar a vida, quasi toda a imprensa, em protesto, levanta justificados clamores contra a cega correria dos carros electricos, que pelos modos se cuidam, nas ruas de uma capital populosa, a percorrer os caminhos de um deserto!

De ha muito que as reclamações se levantam, mas sem nenhum seguimento. Erguem-se hoje e cessam ámanhã, de maneira que a impunidade apenas tem servido para fortalecer o abuso.

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

Lembramos que a «Tarde» é o jornal orgão do ministerio do Reino, por onde correm os assumptos de viação urbana.

È terminamos portanto com a phrase maçonica: «Fazei 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 assembléa geral ordinaria para o dia 13 do proximo mez de março, a fim de discutir e votar as conclusões do relatorio da ge-rencia de 1902 e proceder á eleição dos corpos gerentes. A reunião verificar-se- ha na sala das sessões do Banco Com-

mercial de Lisboa, pela 1 hora da tarde.

Não comparecendo numero sufficiente de accionistas, reunir-se-ha então definitivamente no dia 28 de março, no mesmo local

Lisboa, 10 de fevereiro de 1003.

O vice presidente da assembléa geral, José Adolpho de Mello

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 28 de fevereiro de 1903.

Bem nos pareceu, ao escrever a ultima revista, que as pro-postas de fazenda não eram criança que promettesse longa vida. A opposição que se levantou em todo o paiz, não isolada-mente por parte das opposições políticas, que essas não enganam já pessoa alguma porque se sabe que emergem d'essas ondas de facciosismo que se debatem continuamente, sob todos os pre-textos tentando submergir a nau da situação, mas pelas mais im-portantes collectividades, devia ter um effeito atroador se se in-sistisse nesse processo taçanho, vulgar, de augmentar receitas á

custa de aggravamento de impostos.

custa de aggravamento de impostos.

Não dêmos mais sobre um morto que não se erguerá mais, por certo, esse producto do sr. Mattoso dos Santos que desceu, com a sua obra, das cadeiras do poder. Quem o vae substituir, o sr. Teixeira de Sousa, que se inspire melhor, e em vez de aggravar impostos, se dedique a adoptar providencias tendentesárigorosa cobrança dos existentes — tanto seria bastante para augmentar os reditos do thesouro sem necessidade de sobrecarregar o contribuinte que paga, fazendo pagar o que se esquiva por numerosas portas, sobretudo os largos portões que a politica mes-quinha lhe abre.

Reuniu a assembléa geral da companhia de seguros Fidelidade, approvando o relatorio e o dividendo que é de 15 %.

Fechou hoje a inscripção para a nova emissão de 70 contos d'acções da Empresa Ceramica de Lisboa. A importancia subscripta cobriu quasi duas vezes a pedida, de-

vendo por isso haver rateio a pouco mais de metade.

Durante a quinzena, e posto que o mercado vivesse desafogado, com abundancia de capitaes e de papel cambial vindo do Brazil, o movimento bolsista foi pequeno, por causa das ferias do carna-val e pelo natural retrahimento resultante da espectativa das medidas de fazenda sobre a conversão da divida interna.

As oscillações dos preços dos títulos, tanto de rendimento variavel como de fixo, foram pouco importantes, continuando a subida das acções da Companhia Real que já em 27 se venderam a

prazo a 28#500 réis.

Cambios, descontos e agios

a di series d	Dinheiro	Papel		
Londres go d/v s cheque. Paris go d/v s cheque. Berlim go d/v s cheque. Francfort go d/v cheque. Madrid cheque.	42 1/2 670 673 272 275 272 1/2 275 1/2	42 ⁷ /16 671 675 273 276	Desconto no Banco de Portugal No mercado Agio Buenos Ay- res Cambio do Brazil. Premio da libra	5 1/2 0/0 6 0/0 11 25/32 1 \$\overline{2}\$ 1 \$\overline{2}\$ 1 \$\overline{2}\$ 160

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

			married and	SHILL SAN JAM			FEV	EREIF	OF	100			84 4	
BOLSAS	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28		
sboa: Inscripções de assent.	38,90		39	39	39,15			-	39,20	39,30				
» coupon	38,90				39,05	39,1:	3 -	-	39,10			39,32		1
Obrig. 4 % 1888	-	21.000	-	21.000	-	-	-	-	21.050	-	21.000	21,000	-	1
» 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» 4 % 1890 coupon	-	-	49.400	-	-	-	-	-	-	-	-	49.200	-	
» 4 1/2 0/0 assent	56.500	-	-	56.500		56.300	-	-	56.700		56.700	-	-	1
" 4 1/2 0/0 coup. int	-	56.500	56.100	56.200	-	-	-	-	56.600	-	-	56 500	-	1
» 41/2 9/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	.07.5	1
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal	162 500	-	-	162 500	-	-	-	-	162.000	161.500	161.500	-	-	
» » Commercial	100,000	100,000	400,000	102.000	110,000	110.000	-	-		440,000	-		-	
				122.000	118.000			-	118.100	118.000		117.500	-	
» » Lisboa & Açores.	119.500	119.500		- 47 000	-	119 500		-		-	-	-	7	
» Tabacos coupon					147 500			-	146 600	00.000	-	07 500	-	
» Comp. Phosphoros.			86.000		87.000	87.700		-	88,000	88.000		87.500	-	1
» Real		26.750	26.900	26.900		04.500	-	-	27.300	27.350	27.500	04.500	-	
Obrig. prediaes 6 %	01.000	-	-	94.500		No.		-	01.000	-	01.000	94.500	-	
» 5 %	91.800	-	-	91.800		-	-	-	91.300	-	91.800	91.800	-	
" Comp." Phosphoros.	-	7	-	-	92.200	-	-	-	-	15	7	81.600	F 27	160
» C. Real 3 % 1.0 grau	20 450	99.000	00.700	20,000	20 050	20,000	-	-	00.000	90,000	20 5 000		-	1
» C.* Nacional	38.450 78 000	38.600	38.700	38.800	38.850	38.900	-	-	39.200 77.300	39.300 77.500	39.500	39.750 77.700	10.7	
» « Atravez Africa	96.100	78.000 96.100	00 100	00 100	-	00.000	7	-		96 500	78.000	11.100	-	
* Atravez Africa			96.100	96 100	00 45	96.300	00 45	00.40	96.300		-	-	7	
ris: 3 % portuguez	32,65 116,75	33,45	33	33,90	33,45	32,67	32,45	32,42		32,60	-	-	-	-
» Madrid Caceres	43	116,50	117,50	119	117	118,50	40.50		- 1	119,25	-	-	-	
» Norte de Hespanha	232	230	43,50 231	229	230	40	42,50	42,50	-		-	-	_	
	353	350	350	349	350	-		-	_		- 1		-	
» Andaluzes	208	206	208	207	203	_	-	-	-	-	_	-		
	367	365	366	365	365	365		365	366	369	_			
	169,25		170	170	171	171	172	171	173,50	176,75	-		_	
" C.ª Beira Alta	113	112	140	114	114	111	112	111	110,00	110,10			_	
11 1110	110	140	-	TITE	114	136	136	135	135-		_			
	368		368,50	368,50	369	190	100	777	100	_	-	11 (2)		
idres: 3 % portuguez	64.75	65,25	65,25	65	65	65	64,75	65	65	64,75	-			13
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57.25	57,25	57,25	1	_		
sterdam: Atravez Africa	85	85	85	85	85	85	85	85	85	84,75			_	-
axellas: Atravez Africa	85.93	85,93	85.93	85.62	85.62	85,62	86	86	86	85,68		186	1000	133

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de ex-					1902-190	L	Totaes desd	e 1 de janeiro	Differença a favor de			
Zinnes	ploração	Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1903-1902	1902-1901	1902-1903	1902-901		
ear conting about	de a 29 4 Fev	693	Réis	Réis	693	Réis 70.948.932	Réis	Réis	Réis 403.680.276	Réis	Réis 114 140.276		
Antiga rêde e nova não garantida Nova rêde garantida	511 »	693	70.876.000 62.451.000			61.773.504				_	13.462,780		
al nao garantida		-	madr-	-	-	-	-	-	-	_	-		
Nova rêde garanti-	29 4 Fev 511 »	380	12.291.000 13.503.000		380	9.708.068 8.434.496	25.547 22.196		55.332.724 63.767.220	5.028.780	39.724		
₫ da		-	15.505.000	00.004		0.404.450	22.130	- 00.130,000	05.101.220	- 0.020.100			
61.6	1 7 Jan.	511	21.698,015		488	21.427.960	43.909	21.698.015	21.427.960	270.055	-		
Sul e Sueste	814 »	20	23.426.085	45.843	33	24,247,540	49.687	45.124.100	45.675.500	-	551.400		
	2431 Dez	358	24.475.672	68 367	358	20.105.516	56.160	1.372.088 140	1.301.800.748	70.287 392	_		
Minho e Douro	1 7 Jan.	10	20.570.885	57 460	В	21.624.745	60 404	20 570.885	21.624.745		1.053.860		
	814 »	n	21.350 785	59.639)) OF 0	21.472.000	59.977	41.921 670	43.096.745	450.010	1.175.075		
Beira Alta	1521 » 2228 »	253	6.501.115 6.631.094	25 695 26,209	253	5.826.514 5.858.338	23.029 23.155	18.787.846 25.418.940	18.331.236 24.189.574	456.610 1.229.366			
		_	0.001.004	20.200	_	- 0.000.000		-	-		_		
Nacional-Mirandella	19 25 Nov	105	1.913 514	18.223	105	1.921.775	18.302	84.978.398	79.377.864	5.600.534			
e Vizeu	0 0		1.911.137 1.795.492	18.201 17.099	39	2.149.226 1.672.341	20.468 15.927	86 889.535 88.685.027	81.527.090 83.199.431	5.362.445 5.485 596			
	3 9 » 24 31 »	34	1 662,939	48 909	34	1.473 263	43,331	96 830.398	94.055.912	2.774.486			
Guimarães	1 7 Jan.	20	1.316.820	38.730	D	1.401.410	41.217	1.316.820	1.401.410		84.590		
Porto á P. e Famalicão	814 »	10	1.468.610	43.194	0.4	1.253.110	36.856	2 785.430	2 654 520	130.910	-		
	29 4 Fev	64 8656 P	5 011.111 1.794.631	78.298	64 3656 I	4 360.128 1.679.238	68.127 g. 459	133.460.027 Ps. 9.209.432	124.373.712 8.948.704 P	9.086.315			
Norte de Hespanha	511 »	n a	1.994.921	545	20001	1.767.563	483	11.204.354	10.716.268	488.086	-		
STATE OF THE PARTY		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
madifu — Zaragoza —	29 4 Fev 5	3650	1,960.679 1,852.892	537 8 507	1650	1.827.398 1.837.599	500	9.025 672 10.878,564	8 625 392 10.462.992	400.280 415.572			
Alicante		-	1,052,052	- 301	-	1.001,000	- 500	10.010.004	-	- 1100	S ST		
	22 28 Ján. 1	067	403.590		067	391.609	367	1.585.440	1.508.163	27.277	-		
Andaluzes	29 4 Fev	20	493.924	462	ъ	466.753	437	2.029,365	1.974.916	54.449	-		
Contraction in a	511 Fev	429	88.245	205	429	68.889	160	491.528	436.612	54,916			
Madrid-Caceres	1218 »	10	80.657	188	n	56.667	131	572,184	493 280	78.904	112000		
- 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	5117	100	40.040	- 000	190	99.010	107	- DCO 075	213.359	55.616	-		
Zafra a Huelva	511 Fev 2 18 *	180	48.040 59,532	266 330	180	33,818 36.246	187	268.975 328,506	213.359	78.901	a Draw		
The state of the s	1-1-1	-	50.002	- 1	-1	- 0		-	- 1	- 0.001	-		

TRACÇÃO ELECTRICA

A direcção dos caminhos de ferro da Suecia resolveu estudar a substituição do vapor pela electricidade para a tracção de todas as linhas d'aquelle paiz.

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

A Russia acaba de nos dar um salutar exemplo, di-

gno de ser imitado.

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

Todas as officinas geradoras de electricidade estão obrigadas a ter uma dependencia destinada ao tratamento das pessoas que tenham sido alcançadas pelas

descargas.

Deverá além d'isso ser provida do necessario para evitar choques electricos; bem como possuir, além d'outros objectos, luvas de resguardo, calçado de cautchuc, etc.

Todos os semestres será passada uma rigorosa revista a todos estes objectos e apetrechos, sujeitandoos a uma experiencia com uma corrente triplice da usualmente empregada na fabrica respeitante.

Em cada officina se afixarão, nos sitios mais visiveis, instrucções para os operarios no caso de accidente. Ensinar-se-lhes-ha, entre outras cousas, o que teem a fazer se o desastre se der fóra da officina central.

Inauguraram se em 1 de fevereiro os tremvias electricos da Corunha.

As linhas da Europa em 1902

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

BSTADOS		das linhas t de janeiro e	AUGMENTO EM 1901		
	1901	1903			
	Kilometros	Kilometros	Kms.	*/•	
	F. 2		. 2.	. 5-	
Allemanha	51.391	52.710	1.319	2,57	
Austria-Hungria	36.883 6.345	37.492 6.476	131	1,65 2,06	
Belgica	3.001	3.067	66	2,20	
Dinamarca	13.357	13 516	150	1,19	
Hespanha	42.827		830	1,94	
Gran-Bretanha e Irlanda	35.186		276	0,78	
Grecia	972	972		-,,,	
Italia	15.787	15.810	23	0,15	
Luxemburgo	466		_		
Noruega	2 053		48	2,34	
Paizes Baixos,	2.743		48		
Portugal	2 376	2,388	12	0,51	
Romania	3.008	3.171	73	2,36	
Russia e Finlandia			2.949	6,06	
Servia		578	-	_	
Suecia			268	2,37	
Suissa		3.910	127	3,36	
Turquia, Bulgaria e Romelia		3.142	-	-	
Malta e Jersey			-	-	
TOTAES	283.878	290.816	6.938		

Como se vê nos augmentos, foi a Russia que venceu o record, seguida pela Allemanha, e depois d'esta a

França e a Austria-Hungria.

Na extensão kilometrica em relação á população, a Suecia é a que tem mais linhas ferreas, possuindo 2.270 kilometros por milhão de habitantes, seguindo-se o Luxemburgo com 1.940, a Dinamarca com 1.230, a Suissa com 1.180, a França com 1.130, a Belgica com 970, a Allemanha com 940.

Proporcionalmente com a extensão do territorio é a Belgica a primeira, tendo 2.200 kilometros de linhas ferreas por 1.000 kilometros quadrados de superficie.

AUTOMOBILISMO

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

Uma das mais importantes carreiras de omnibus automoveis acaba de inaugurar-se na Italia, ligando duas estações de caminhos de ferro, á distancia de 117 kilometros: Orvietto, na linha de Florença a Roma, e Albegna, na linha de Leorne a Roma.

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

A administração dos caminhos de ferro de interesse local austriacos tem feito experiencias sobre o transporte em carros automoveis nas suas linhas de pequeno trafego, tanto para passageiros como para mercadorias. O novo systema tem dado optimos resultados na rêde de Wertenberg.

rêde de Wertenberg.

Nas linhas do P. L. M. tambem se tem estudado este systema para os pequenos troços de pouco movimento, tendo já começado a empregal-o na pequena

linha de Alais a Port-Ardoise.

Outra ideia similar, sobre o aproveitamento do automovel nas linhas ferreas, que vae ganhando terreno em França, é a de estabelecer com elles pequenos serviços entre as estações onde os expressos param e aquellas onde elles passam sem paragem. Assim se supprimiam os pesados e demorados comboios mixtos que se deteem em todas as estações.

Tambem por cá, em Portugal, se poderia adoptar, com vantagem, este processo no ramal de Coimbra, no de Alfarellos á Figueira, no de Beja a Pias e agora no

de Portimão.

LINHAS PORTUGUEZAS

Barreiro a Caollhas.—Deu entrada no Conselho de Administração e foi enviado ao Conselho Superior de obras publicas o projecto de 2.º e 3.º lanços do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, elaborado pelo distincto engenheiro o sr. Manuel F. da Costa Serrão.

Segundo nos dizem é um trabalho notabilissimo que

faz honra ao seu auctor.

A respectiva memoria justificativa é muito desenvolvida e foi impressa. Abrange investigações mathematicas de valor sobre o calculo da razão das obras de arte nos esteiros de Coina e Seixal e sobre o aproveitamento da forca das marés nos mesmos esteiros.

Em artigos successivos faremos a analyse circum-

stanciada d'esse notavel projecto.

Estação da Alfandega do Porto. - Deu entrada no Conselho de Administração um novo projecto de ampliação da estação da Alfandega. Além da modificação de linhas e da ampliação dos caes existentes, projecta-se uma ponte sobre o patamar da rampa de accesso do rio, com um guindaste a vapor, e uma das rampas que hoje não é utilizada é transformada em caes descoberto de cerca de 700m,2 submersivel apenas pelas cheias eguaes á de 1860. Não se compromette assim a estabilidade do muro do caes, como poderia succeder alteando-o e aterrando até o nivel da estação.

O conjuncto das obras, de summa utilidade, é orçado

O projecto foi enviado ao Conselho Superior de Obras

Publicas.

Coimbra a Arganil. - Está resolvido por accordo entre a Companhia Real e a de Coimbra a Arganil que aquella se encarregue da exploração da referida linha, logo que esta esteja construida, trabalho a que se vae proceder com toda a actividade.

Benguella. - Fala se em que o sr. engenheiro Costa Serrão vae ser contractado para a construcção d'esta linha, por conta da casa Williams, de Londres.

A escolha não podia ser melhor, não só pelo valor do escolhido, como pela sua competencia especial em

trabalhos de caminhos de ferro africanos.

Questão de terrenos. - A Companhia Real, proprietaria dos terrenos conquistados ao Tejo em Alcantara, annuncia a venda de uma parcella do que fica em frente da doca de Santo Amaro, contra o 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 allega para impedir a Real de dispôr do

que é seu; os tribunaes o dirão.

Dois dos argumentos são tão leves que o menor

sopro os desfaz.

Allega a Carris que a Companhia Real se obrigou pelo seu contracto a ceder os terrenos necessarios para as servidões do rio, o que não quer dizer que essa servidão se estenda sobre todo o terreno; e que essa servidão lhe é indispensavel para receber o seu material que vem do estrangeiro, quando tantas grandes officinas de Lisboa que tambem recebem e exportam pelo rio não teem ligação com este por terreno proprio, servindo-se dos caes publicos.

Emfim o tribunal decidirá.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O conselho administrativo da companhia de Orense a Vigo decidiu dar 5 pesetas por cada uma das obrigações primitivas, como dividendo do exercicio de 1902, conforme o balanço do mesmo anno.

Já foi inaugurado officialmente o ramal da linha de La Robla a Valmaseda, ou seja o prolongamento d'este ultimo ponto até Lu-

A rêde dos Andaluzes teve um producto no anno findo, de 22.150.000 pesetas, contra 19 805.000 pesetas em 1901.

O coefficiente de exploração resulta a 51 %. As despesas foram de 11.296.000 pesetas.

Os concessionarios da patente para travessas de cimento ar-mado em Hespanha obtiveram do governo e da Companhia do Norte auctorização para empregar este material, a titulo de experiencia, num troço da linha de Santander, em Bárcena, onde o perfil é mais accidentado. Até o presente o resultado tem sido

Já estão em Madrid as locomotivas para o Metropolitano e a abertura do primeiro troço, desde a esquina do passeio de Atocha e rua de Affonso XII até a rua O'Donell, será talvez hoje.

Fala-se na fusão das companhias de Santander a Bilbao, Central de Biscaia, Durango a Zumárraga e Elgoibar a S. Sebastião. Estas quatro linhas (que são todas de via estreita) formariam uma rêde já consideravel em extensão, servindo toda a costa da

O ministro das obras publicas está disposto a obrigar as com-panhías ferroviarias a renovar o material circulante, sendo feita uma escolha de todo o que actualmente se encontra em mau estado, para ser substituido.

Muito terá que fazer neste sentido, porque aquelle material

Muito terá que fazer neste sentido, porque aquelle material acha se, em geral, no mais deploravel estado.

Especialmente nas linhas do Norte a decadencia chegou ao extremo. Havendo um unico (!) comboio diario entre Irun e Madrid (porque o correio é um churrião que leva mais de 24 horas para andar 631 kilometros, o que dá a velocidade commercial de 26 kilometros por hora, egual á dos nossos trens de mercadorias) esse comboio traz pouco material, de fórma que os passageiros de a treno cun viviar por extrictos limites do seu logar sem o de 1.ª teem que viajar nos restrictos limites do seu logar sem o allivio de um espaço vazio onde se encostem.

Isto não falando na vetustez dos vehiculos e na sua sujidade.

Franca

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

Segundo esta tarifa, um viajante de 1.º ou 2.º classe que leve sua bagagem volumes com dinheiro, valores financeiros ou objectos d'arte, pode fazer reservar um compartimento, -sómente para elle e para os ditos volumes nas seguintes condições . 1.º Pagamento d'um bilhete simples ;

2.ª Pagamento d'uma taxa pela tarifa geral, que é calculada sobre dez vezes o peso real do volume.

3.ª O minimo do peso assim obtido não póde ser inferior a

3.000 k. em 1.ª classe, e 2.000 k. em 2.ª 4.º Quando o peso real seja superior a 7.000 k. a companhia põe á disposição do passageiro um fourgon, onde este pode se-guir viagem, sem pagar o respectivo bilhete.

Foram consideradas definitivas as tarifas que as 7 grandes rêdes dos caminhos de ferro francezes puzeram ha dois annos em vigor, a titulo de experiencias, pelas quaes se permitte aos viajantes, (touristes, cyclistas, automobilistas, etc.) expedir com antecipação e a titulo de bagagens objectos que sirvam para seu uso pessoal.

A maneira como este melhoramento foi acolhido por parte do publico, decidiu as differentes companhias a conserval-as com o titulo de definitivas.

A extensão actual da rêde franceza é de 33.699 kim., sendo na rêde Paris Lyon-Mediterranée 9 426, Orléans 7:137, Ouest 5:742, Este 4:893, Nord 3:765, Estidi 3:754, Estado francez 2:916. No anno corrente devem abrir á exploração 62 kim. na rêde de Est, 50 kim. na de Ouest, 155 na de Orleans, 32 na de P-L-M.,

109 na do Midi.

Estão e continuam em construcção, além d'estes, 87 kim. na de *Est*, 124 na de *Ouest*, 393 na de *Orleans*, 329 na *P-L-M*, 202 na do *Midi*, 39 na do *Nord*, 96 na do Estado.

Estão em projecto para realização proxima as construcções

de 161 kim. mais.

No final do anno passado sommava a rêde russa 54.413 vers-tes e a finlandeza 9.484, ou em total 63.897 verstes, isto é 68.178 kilometros.

Para o anno corrente ficaram em construcção 6.238 verstes e vae ser auctorizada mais a de 4.838, o que tudo fará um total de 74.975 verstes no fim d'este anno.

Goraram os esforços feitos na conferencia internacional das grandes companhias ferroviarias, que se reuniu em S. Petersburgo, para se assentar na roldagem dos bilhetes da volta do mundo e na unificação das tarifas.

Pretendia-se assim que pelo transsiberico se fizessem os ser-viços rapidos do Extremo Oriente que ligaria com as linhas chinezas a velha Europa.

Deve reunir-se em Paris uma nova conferencia.

Italia

As conferencias começadas em Roma entre a commissão suissa e a commissão italiana para o resgate do Simplão e a exploração pela Suissa do troço italiano de Iselle a Domo d'Ossola foram suspensas.

Ambas as commissões reconheceram a necessidade de pedir aos respectivos governos os mais amplos poderes. Sabe-se com effeito que o Jura-Simplão deve passar para o poder da confederação e que, por consequencia, o caminho de ferro do Simplão tornar-se-ha caminho de ferro do Estado.

Ora segundo as convenções, a companhia do Simplão deve explorar o troço Iselle-Domo d'Ossola; o estado italiano reclama então umas certas garantias, schretudo sob o ponto de vista da defesa da fronteira italiana.

As conferencias, que brevemente serão realizadas entre os delegados suissos e os italianos, terão precisamente por fim o determinar estas garantias.

Estados Unidos

De Nova-York annunciam-nos uma victoria alcançada em 30 de janeiro d'este anno pela Empire State Express, o famoso comboio rapido que faz serviço entre Nova-York e Buffalo.

Uma locomotiva de novo typo, com que tem feito diversas experiencias, percorreu 1 milha (1,609,932) em 32½/5″ o que dá a inacreditavel velocidade de quasi 170 kilom. á hora.

Australia

O parlamento sud-australiano approvou o projecto d'um caminho de ferro atravessando todo o continente australiano do norte ao sul.

A via a construir medirá pouco mais ou menos 1.063 milhas,

Avia a construir medira pouco mais ou menos 1.003 milnas, sendo os carris d'aço com o peso de 60 libras por jarda.

Ella ligará Oodnadatte, terminus da linha, vindo de Adelaide e medindo 688 milhas, em Pine Creek, terminus do troço que parte de Port Darwin e se dirige para o centro da Australia.

Adelaide e Port-Darwin, situados um ao sul e outro ao norte da Australia, estão separadas por uma distancia de 1.896 milhas,

ou approximadamente 2.100 kilometros.

A nova linha deve estar construida em 8 annos.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 9 de marco proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manha, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 9 de janeiro de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retiral as, pagando o seu nao mentionam, de que poderao anna retirar as, paganto o seu debito à Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações, na estução do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 7 de março de 1903 inclusive, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 20 de fevereiro de 1903.

N.º 32.801. Do Rio Tinto a Mogofores, 2 pedras em bruto, pesando 2.910 kilos, consignadas a Anthero Duarte.

N.º 15.412. De Esmoriz a Monte Real, 2 fardos de fio, pesando

135 kilos, consignados a Manuel Ribeiro. N.º 1.424. Da Regoa a Lisboa (P), 1 mala de roupa, pesando 24 kilos, consignada a D. Pedro Maria Macedo.

24 kilos, consignada ă D. Pedro Maria Macedo. N.º 25.063. De Vizeu a Porto (Campanhā), 1 caixa de alvaiade, pesando 135 kilos, consignada a Santos & Santos. N.º 39.703. De Aveiro a Porto (Campanhā) 24 pelles verdes, pesando 78 kilos, consignadas a José Roiz da Silva. N.º 76.513. De Porto (Campanhā) a Lisboa (P), 3 caixas de vinho, pesando 66 kilos, consignadas a Firmino A. Barata. N.º 39.326. De Porto (Central) a Lisboa (P), 1 caixa de algodão em rama, pesando 144 kilos, consignada a Francisco A. Durão. N.º 30.641. De Ovar a Lisboa (P), 2 caixas de vinho, pesando 52 kilos, consignadas a João Soares Chaves.

N.º 25.416. De Vizeu a Lisboa (P), 1 canastra de louça de fer-ro, pesando 55 kilos, consignada a Nicolau Augusto dos Santos. N.º 12.700. De Crato a Lisboa (P), 1 caixa e 2 grades com fo-gões, pesando 18 kilos, consignadas á Companhia Oil Colonial.

7.793. Do Entroncamento a Santarem, 6 canastras de louça, pesando 248 kilos, consignadas a Bernardino dos Santos.

ça, pesando 248 kilos, consignadas a Bernardino dos Santos. N.º 43.855. De Lisboa (P) a Coimbra, 2 caixas de vinho, pesando 62 kilos, consignadas a João Anselmo da Costa Pinto. N.º 2.742. De Alvega a Pombal, 6 saccos de lá suja, pesando 430 kilos, consignados a Domingos Alexandre. N.º 3 4019. De Lisboa (P) a Covilhá, 8 barricas de drogas ordinarias, pesando 4.128 kilos, consignadas a Alexandre Leuzinger. N.º 9 526. De Caxarias a Cintra, 323 travessas, pesando 10.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º N.º 0.555. De Caxarias a Cintra, 608 travessas, pesando 20.000

N° 9,575. De Caxarias a Cintra, 668 travessas, pesando 20.000 kilos; consignadas a J. Reynaud & C.*

N.º 9.584. De Caxarias a Cintra, 414 travessas, pesando 12.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.ª N.º 9.593. De Caxarias a Cintra. 339 travessas, pesando 10.00

kilos, consignadas a J. Reynaud & C.

N.º 9.610. De Caxarias a Cintra, 338 travessas, pesando 10.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º N.º 9.623. De Caxarias a Cintra, 338 travessas, pesando 10.000

kilos, consignadas a J. Reynaud & C.

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de pregaria, etc.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 do proxi-mo mez de março, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.164 grosas de parafusos de metal, 88º grosas de parafusos de ferro, 344 kilogrammas de pontas de Paris, 7.200 kilogrammas de pregos, 500 pás de aço, 600 milheiros de carda ingleza de ferro, 300 milheiros de carda de zinco, 4.000 tachas de cabeça amarella e 200 trados.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 72 moo reis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fór adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no co-fre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituidos a todos os concor-

rentes logo que haja sido feita a adjudicação. As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manha ás tres da tarde.

Porto, 16 de fevereiro de 1903.

Direcção do Sul e Suesto

Fornecimento de lona para encerados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 14 de março, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do forneci-mento de 300 metros correntes de lona com a largura de 1-32 para encerados.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de

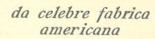
Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 7\$200 réis.
O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para Caixa Geral de Depositos.

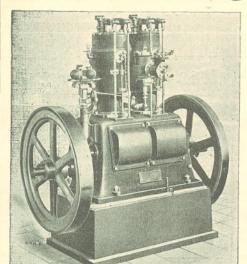
O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria

O reioro indicado devera effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.
O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde pódem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 21 de feyereiro de 1903.

MOTORES





Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de illuminação, gaz pobre e gazolina, com inflammação electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras trigorificas, tenques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



Real Companhia Vinicola

Norte de Portugal
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 2\$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

uto	Douro	Crystal	I." rese	erva		garrafa	15000
39	39	33	secco			10	1 \$ 000
20	30	10	extra	-secco		20	12000
et.	39	Grande	vinho	espumante	Extra-reserv	a »	1 #200
29	10	10	10	20	«Primordial»))	1 #200
20	30	30		.00	«Bruto»	b	1#200
39		10	333		«Nectar»	10	1#400
30	30	.00	33	39	«Assis Brazi	10 10	1#200
D))	10	30		«Victoria»	20	1#200
J)	13	10	10	20	*Fim de Sec	ulo»	1#600

Representante: LEOPOLDO WAGNER

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

SABONETES MEDICINAES

Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTAGIO — Praça de S. Fedro, 61

IAJANTE GENDA DO

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEIIR

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. – Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1,5500 réis a 2,5000 réis. – Proprietario, João Nunes.

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.0r ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

MADRID CESAR Vereal.—Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

MAFRA Motel Moreira. —No largo, em frente do convento.— Bellas accommodações desde 1#000 réis por dia até 1 \$500. - Reducção de preços para caixeiros viajantes

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1 \$5000 a 1\$5200 réis; em setembro, desde 1\$5200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTO Grande Motel de Porte.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—
Salles de lcture et de réception. Bains. Journaux.

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

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousi-nho da Silveira, 134,

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

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

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

ENGENHEIRO

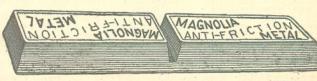
Representante exclusivo para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



MADRID

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta é a representação de um lingote do genuino MetalloMagnotia

Peçam-se prospectos



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de março sahirá o paquete Danube para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.* — R. dos Capellistas, 31, 1.° No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Inglezes, 23, 1.°

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

ao	MPANH	IA REA	AL	LISBOX		LUZ	LISBOA	Lisboa	Bad	ajoz	Lisboa	PAMP.	MANG	UALDE	PAMP.
C. So	dré Alg	én C	Sodré	Partida 9-40 m	Chegada 10-11 m.	Partide	. Chegada		8-20 n.	5-25 m	3-35 t. 5 5-39 t.	Partida		Partida	Chegada
Partide				11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.	7-30 t.	6-37 m	6-50 t.	5-8 m.	5-15 m. 8-15 m.	8-40 m. 10-46 m.		7-15 m. 5-35 t.
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m	9 95 4	2 11 t. 4- 5 t.	2-30 t. 4-30 t.	3- 0 t. 5- 3 t.	9-30 n.		-	_	k 1-20 t.	8-87 t.		7-40 t.
5-50 m.	6- 5 m. 6-33 m.	6-22 m.	6-38 m	7.40 4	8-11 n	8-30 n.		b 8-50 m.)	A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	loant.	Lisboa 3-35 t.	7-0 t.	10 35 n.	7-20 t.	10-25 n.
6-15 m. 6-35 m.	6-50 m.	6-47 m. 7- 5 m.	7-24 m	9-37 n.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.	11- 0 m.	6- 0 t.	8-15 m.	b 5 39 t.	Mangua			ualde
7-0 m.	7-15 m.	7 32 m.	7-48 m.	Lisbos			Lisboa	7-30 t.	7- 3 m.	6-0 t.	5-8 m.	n 8-55 m.	11-50 m	n 4-15 t.	7- 5 t.
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m		7-29 m. 8-27 m.			9-30 n.			-	70	CINTERO E	DOURO	
7-45 m. 8- 5 m.	8- 3 m. 8-20 m	8-17 m, 8-85 m.	8-33 m. 8-45 m.		10-10 m	7-45 m	8-44 m	Lisboa	777700000000000000000000000000000000000	arda	Lisboa	-	HINDO E	DOORO	
8-30 m.	8 45 m.	9- 2 m.	9-18 m	10-40 m.	11-46 m	9-2 m	9-55 m.	Partida	Chegada	Partida			FAMAL		PORTO
8-50 m,	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	12-40 t. 2-40 t.	1-46 t. 3-46 t.	11-0 m. 1-0 t.	11-59 m. 1-59 t.	b 8-50 m.l	2-39 n.	12. 0 n.	3-35 t. 5 5-39 t.	f 10- 0 m.	11-25 m.	5- 0 m.	
9-15 m.	9-33 m. 9-50 m.	9-47 m, 10-5 m,	10- 3 m. 10-24 m.	4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.	7-30 t.		8-50 t.	5-8 m.	e 4-47 t. 9-22 n.	t 6-10 t.	7-22 t.	8 49 t.
9-85 m, 10- 0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m	5-40 t.	6 46 t.	5- 0 t.	6-3t.	9-30 t.	9-55 m	_ "	_	-			
10-20 m.	10-35 m.	10.52 m.	11-8 m	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	7-0 t.	LISBOA	T. VE	DRAS F	IGUEIRA	Porto 5-55 m.	9-32 m.	5-25 m.	Porto 8-28 m
10-45 m.	11-3 m	11-17 m	11-33 m.	8-40 n. 10-35 n.	9-46 n. 11-40 n.	7-0 t. 9-0 n.	8- 0 n. 10- 0 n.	1-20 t.		10- 0 m.		8-15 m.		f 7-33 m.	9-27 m
11-5 m, 11-30 m.	11-20 m. 11-45 m	11.35 m. 12- 2 t.	11-54 m. 12-18 t.	12-20 n	1-22 n.	11- 0 n.	12- 0 n.	Lisboa 7- 0 m	1-41 t.	6lra 5-30 m.	Lisboa 5-3 t.	11-20 m.	1-51 t.	12.19 t.	2-47 t.
11-50 m.	12- 5 t.	12-22 t.	12-38 t.	Lisboa	Saoa	v em	laboa	6-45 t.	5. 0 m.	5-10 t.	12.10 n.	f 4-20 t. 5-45 t.	6-12 t.	4-28 t.	7- 5 t.
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	10-	-	8-51 n.	8 35 m.	-	8-35 n.	7- 5 t.	10-40 n
12-35 t.	12-50 t. 1-15 t.	1-5t. 1-32t.	1-24 t	9 0 m. 10 20 m.	9-44 m. 11- 4 m.	7-44 m. 8-30 m.	8-29 m 9-14 m.	Colmbr	a Figu		olmbra	6-SO m	BRA	GA .	NINE
1-0 t. 1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	1-48 t. 2-8 t.	11-20 m.	12- 4 t.	10-10 m.	10-54 m.	6- 0 m.	7-46 m	v 6- 5 m.	7-46 m.	5-18 t.	7-5 m.	9-48 m.	10-21 m.
1-45 t.	2- 3 t.	2-17 t.	2-33 t.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-45 t.	2-30 t.	8 15 m. 9-25 n.	9-57 m. 11- 5 n.	Porto			
2- 5 t.	2.20 t	2-35 t.	2-54 t.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.			-	-	5.55 m	11-30 m.		Porto 10 40, n.
2-30 t.	2-45 t. 3- 5 t.	3- 2 t. 3-22 t.	3-18 t.	g 2- 0 t. 3-10 t.	2 44 t. 3-54 t.	1-49 t. g 2-40 t.	2-34 t. a 3-10 t.	8	UL E	BUESTE		Porte	-	-	-
2-50 t. 3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	3-38 t. 4- 3 t.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	LISBOA	BARR	FIRO I	ISBOA	8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	Porto 8-28 m
3-35 t.	8-50 t.	4. 5 t.	4-24 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	7-45 m.l	8-20 m.	5-55 m.		11-20 m	3.53 t.	9-56 m.	2-47 t.
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	5-50 t. 7- 0 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	9-30 m.	10-5 m	7-50 m	8-25 m	5 45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-5 .
4-20 t.	4 35 t. 5 3 t.	4-52 t. 5-17 t.	5-8 t. 5-33 t.	8- 0 n.	7-44 t. 8-44 n.	6-45 t. g 7-55 t.	7-29 t. 8-39 n.	11-45 m.	12-35 t.	9. 5 m.	9-40 m·	Vianne	Vale	ios VI	anna
4-45 t. 5- 5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	9-45 n.	10-29 n.	8 24 n.	9-8 n.	3- 0 t. 4-30 t.	2-55 t. 5-5 t.	11-25 t. 2-30 t.	12. 0 t. 3. 5 t.	8-0 m	9-55 m	6-30 t.	8-35 n°
5-30 t.	5-45 t.	6- 2 t.	6-18 t.	10 55 n.	11 39 n.	9-25 n.	10-10 n.	4.50 1.	0.04	4-25 t.	5- 0 t.	Porte	Penal	iel P	Porto
5 50 t.	6. 5 t.	6-22 t.	6-38 t.	12-17 n.	1- 1 n.	11- 5 n.	11-49 n.	-	-	_	-	10-57 m	12 41 t.	5- 9 m. c	6 52 m
6-15 t. 6-35 t.	6-38 t. 6-50 t.	6-47 t. 7- 5 t-	7- 3 t. 7-24 t.	6-35 m.	7-38 m.	7- m.l	7.59 m	Lisboa	Sou	that	Lisbon	9.22 n.	11- 9 n.	7- 8 t.	8-49 n.
7- 0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	10- 5 m.	11- 3 m.	7-59 m.	8-56 m	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	PORTO 4-40 m	11-11 m	0A P	PORTO
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	3-10 t.	4-8 t.	11-15 m	12-13 t.	9-30 m.	11-5 m.	10-20 m.	12- 0 t.	2- 0 t.	11-11 m 6-31 t.	8-26 m	8-45 m. 1-19 t.
7 45 t.	8-3 n.	8-17 n.	8-33 n.	10-55 n.	11 53 n.	4-30 t.	5-29 t.	3- 0 t. 4-30 t.	4 42 t. 6- 6 t.	1- 0 t. 3-15 t.	3- 5 t. 5- 0 t.	6-0 t.	10-41 n.		11.30 n.
8-5 n. 8-30 n.	8-20 n. 8-45 n.	8-35 n. 9 2 n.	8-54 n. 9-18 n.	Lisbon	V. Fra		isboa	4-30 t.	0- 0 t-	5-20 t.		Porto	Barca		Porto
8-50 n.	9- 5 n.	9-22 n.	9-38 n.	5-50 t. 12-35 n.	7-14 t. 1-59 n.	5-25 m. 7-45 t.	6.48 m. 9-8 n.	P. NOVO	SETU		0 00 11	7-20 m		11- 7 m.	6-50 t.
9-15 n.	9.33 n.	9-47 n.	10- 3 n.	Lisbon		-	-	1-50 t.	2-15 t.	-	-	6-0 m	Baroa d		8-37 n.
9-35 n. 10- 0 n.	9-50 n. 10-15 a.	10- 5 n. 10-32 n.	10-24 n. 10-48 n.	6- 0 m.		11 40 m.	1-42 t.	Lisboa	Extre	moz	Lisbo	0.0 ml	10-00 m.l	d- 0 t. [0-31 H.
10-45 n.	11- 3 n.	10-52 n.	11- 8 n.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	7-45 m	2-45 t.	8-15 m	3- 5 t.		GUIMA	BÃES	
11-30 n.	11-45 n.	11-35 n.	11-54 n.	LISBOA b	ENTRONC		ISBOA b	4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.	6-30 m			-	-
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.	4-45 t.	9-54 n.	4- 0 m.	9-11 m.	CASA BR			BRANCA	TROFA 7-48 m	9-30 m.	BAES T	ROFA
C. SODR	È P. ARCI	os c. s	ODRÉ	k 8-45 m.	Pampil 1-10 t.	6-33 t.	Jaboa 5- 8 m.	3- 0 t.	3-50 t.	5-30 m. 7-10 t.	6-20 m. 8-0 n.	9-50 m.	11-21 m.	7- 0 m.	6-50 m. 9-0 m.
8-5 m	8-34 m.	8-49 m.	9-18 m.	~ 0.40 m.	1-10 1.	4 7-50 t.	12-34 n.	Lisbon	MOL		Lisbon	g 1-53 t.	3-30 t.	10-51 m	1-26 t.
12-80 n.	1- 3 n.			Lisb A	Por		Isboa	7-45 m.	4-55 t.	6- 0 m.	3- 5 t.	f 5 25 t. 7-22 t.	6-50 t. 8-58 n.	4-0 t.	5-35 t.
C. Sodre	6 Casoae	8 C. S		d 7- 0 m.	8- 0 n. j	4-34 m.	3-35 t.	4-30 t.	3- 0 m.	8- 0 n.	6-80 m.	The second second	-		
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m	b 8-50 m.)	11- 0 n.	11-39 m.	b 5-39 t.	Lisboa	Fa		Lisboa	h) Lieban	Caes dos	los.	
7-45 m. a 9-10 m.	8-50 m. 9-47 m.	7-48 m. 8-25 m.	8-45 m. 9- 2 m.	a 4-30 t.	11-25 n.	11-39 m. 2 3-57 t.	10-55 n.	4-30 t.	5- 0 m	6-5 t.	6-30 m.	c) Porto (Caes dos : Campanhã,	soldados.	
a 9-10 m. 9-15 m.	10-20 m.	9-18 m	10-24 m.	d 6-45 t. 1	11-35 m.	8 19 n.	5-50 m.	6-30 m.	S-30 n.	5-50 m.	BRANCA 7-10 t.	d) Por Al	farellos.		
a 10-40 m.	11-17 m. a	9-55 m.	10-32 m.	7-80 t.)	7	-	-	LISBOA	PORTI		LISBOA	e) Pelo No	orte.		
10-45 m.	11-50 m.		11-54 m.	9-30 n.	re Port	-		4-30 t.	5-8 m	5-40 t.	5-30 m.			santificados	
12-15 t. a 1-40 t.	1-20 t. a	12-18 t.	12- 2 t. 1-24 t.	3-55 m.	6-40 m.	7- 4 m.	9-49 m.	Fare	PORTI	MÃO	Faro	h) Domin	gos e quari	tas-foiras.	
1-45 t.	2-50 t.	1 48 t.	2-54 t.	10-15 m.	1- 0 t.	11-39 m.	2 15 t.	5-50 m.	9-15 m.	4-45 m.	7-55 m	i) Segund	as e quints	s-feiras.	
a 3 10 t.	3-47 t. o	2-25 t.	3- 2 t.	4-47 t.	, 7-54 t.	6 29 t.	9-12 n.	5-15 t.	8-27 t.	5 40 t.	8 30 n.	j) Segund	as-feiras. las e quint		
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t. 3-55 t.	4-24 t. 4-32 t.	OVAL	Por		Ovar	5-55 m.	7-20 m	S-55 n.	MAO 5-8 m.	l) Segund	as, quarta	s e quintas.	tofree
a 4-40 t.	5-17 t. 6 5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.	7-30 m.		10- 6 m. 4-10 t.	11 57 m. 5-57 m.	5-40 t.	6-55 t.	7-50 m.	9-15 m	m) Segun	das, quarta	s e sabbade	08.
a 6-10 t.	6-47 t. 0	5-25 t-	6 2 t.	2-5 t.	8-51 t.	4-34 t.	6-40 t.	-				n) Segund	as, terças,	quintas e s	abbados.
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.	7-30 t.	9.22 n.	12-30 n.	2-16 n.		BEIRA	ALTA			as, quintas las e sextas	e sabbado	a.
a 7-40 t.	8-17 n a 8-50 n,	7-48 t.	7-32 t* 8-54 n.	Espinho	Por	to Ea	pinho	Figueira	a Pan	D. FI	ueira	q) Quartas	s-feiras.	- tolles,	
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	7- 4 m. 9-50 m	8-10 m. 10 56 m.	5-40 m 8 30 m.	6-44 m. 9-35 m.	5-40 m.	7-20 m.	8 20 m	10- 5 m.	r) Quintas	-feiras.		
a10-40 n.	11-17 n. a	9-55 n.	10-32 n.	1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.	4-10 t.	6- 0 t.	6-40 t.	8-20 n.	a) Sextas-i			
10-45 n. 12-25 n.	11-50 n. 1-15 n.	10-48 n. 11-25 n.	11-54 n. 12- 2 n.	4 25 t.	5-32 t.	8- 0 t.	4- 4 t.	Pamp.	V. For		Pamp.	ti) 1.0 e 3.0	domingo	de cada me	S.
	ram em P. A			7-30 n. 11- 5 n.	9-40 n. 12-11 n.	5-84 t. 9-29 n.	6-39 t. 10-84 B.	8-15 m.	3- 9 t. 6 53 t.	10-25 m.	5-35 t. 7-40 t.	v) Dia 23 d	le cada me	E.	
rouse par	tool em 2. 2	macos exce	F-0 08 (8+)	ar a mil	m.]	- wo m.]	amos dalv	2-20 1.	0 00 \$1 1	N-01 #-]	4-E0 F	z) Barrei	10.		

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

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo) vapor allemão Konig. Sahirá a 5 de março. Agente E. George Successores, Rua da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental (via Suez) vapor allemão Kanzler. Sahirá a 20 de março. Agente E. George Successores, Rua da Prata, 8, 2.º



Bordeus, vapor francez, La Plata. Messageries Maritimes. Sociedade Torlades



Cabedello, Maceió, S. Francisco, Dester-ro e Rio Grande do Sul, vapor allemão Desterro. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fan-



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



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vopor francez Magellan. Sahirá a D de março. Massageries Maritimes. Sociedade Torlandes, Rua do Ouro, 32.



quitos, vapor inglez, Napo. Sahirá a 4 Agentes, Garland Laidley & C.a, Rua do



Madeira vapor allemão, Bonn. Sahirá a B de março. Agentes, Pereira & Lame, Rua de S. Ju-



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda. Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez, Ambaca. Sahirá a 6 de março. Empresa Nacional de Navegação. R. da Prata. 8. 1.0

de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão Ma-ceio. Sahirá a 13 de março. Agentes, Henry Burnay & C. Rua dos Fan-

queiros, 10, 1.º



Para e Manaus, vapor allemão, Hunga-ria. Sahirá a 2 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º Rua dos Γanqueiros, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez Cametonse. Sahirá a 4 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Maranhense. Sahirá a 9 de mar-

Agentes, Garland Laidley & C.*, Rua do Ale-



Pará e Manaus, vapor allemão Guahyba. Sahirá a 12 de março.

Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fan-



Pará e Manaus (via Madeira) vapor italiano, Colombo. Sahirá a 17 de março. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Praça dos Remu-



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Cyril. Sahirá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C. . R. do Ale.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideu, e Buenos-Ayres, vapor inglez Danube. Sahirá a &

Agentes, James Rawes & C.a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez Orion. Sahirá a 12 de março. Agentes, Garland Laidley & C.* Rua do Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, 5 de março. Agente, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S. Cruz), S. Jorge, (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez Açor. Sahirá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-neiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez Victoria. Sahirá a 11 de março.

Agentes, E. Pinto Basto & C.* Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-neiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez Clydo. Sahirá a 16 de março. Agentes, James Rawes & C.ª Rua dos

MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO J. LINO

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

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

Fornecem-se catalogos e precos – Rua do Caes do Tojo. 35 Telegrammas a JOTALINO-LISBOA

YLE DS CONDUINES D'RAII

SOCIEDADE ANONYMA-LIÉGE-BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ Producção annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão 35.000.000 kilog. OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO

> Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, boccas d'incendio

Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885; Craiova, 1887; Barcelona, 1888; Berlin, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894 BRUXELLAS, 1897 - Grand Prix - METALLURGIA

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

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED (Concessonaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fora da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Ociras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1,000 metros, consas do commercio, 755000 réis residencias particulares en emcilcos, 555000 reis.

A distancia è contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscripção é anunal, Accrescenta-se a taxa de installação de 158000 reis, que é paga por una só vez. As tarifas para residencias paraleulares acham-se reduzidas, para toda a rea dentro da nova circumvallação, a 33\$F50 reis até 1,500 metros, com tados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 me.ros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade/desde que hajam subscriptores sufficientes.

VENDA DE TELEPHONÉS E LINHAS PARTICULARES, ETC.

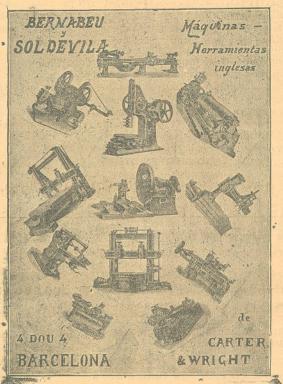
A Companhía construe e vende telephones e material para a colocação de linhas, campainhas electricas, pára-ralos, despertadores contra ladrões e incendios, os mais apparelhos electricos que se venden cu se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

Officinas de Machinas CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 - LISBOA Estaleiro no GINJAL

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOT 4-BARCELONA
CASA EM MANCHESTER-CHATAM STREET



Telegrammas Berraben—Barcelona Lehmann—Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CHRTER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindros e outras machinas e ferramentas

E. BEHMANN, Manchester

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

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

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

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para furar, esmerilar, etc.

Locomotivas, Material de via Vagonetes

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

FIELDING & PLATT—Gloncester

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

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro

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

MACHINAS HYDRAULICAS

Systema Tweddell, para officinas, minas e empreiteiros

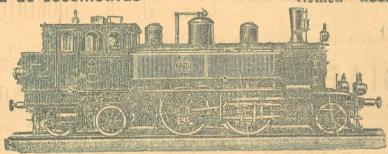
O unico que funcciona com regularidade e economia

DYNAMOS-ELECTROMETROS-ALTERNADORES, ETC.

KRAUSS & C.1A. SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH - ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA

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

Estabelecimentos fundados em 1866-2.000 operarios

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

EGNARINI



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM



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

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

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

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



Representante para Portugal e Hespanha Adolfo Schell

Calle de Campoamor, 12-MADRID



Fóra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

Antiga Casa Estacio & C."

Unica premiada com os maiores premios nas

Exposições a que concorreu

PARA A

DIABETE

Agua arse nical lithiada (fórmula Martin: u.l.) Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce ra pida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

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

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

Director technico - E. ESTACIO

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

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO-ROCIO 60 a 63 - LISBOA

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

--> RIBERA DO PAPEL ---

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de la, etc., sem serem desmanchados. Os artigos de la, limpos por este processo, não estão sujeitos

a serem depois atacados pela traça. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros

J. B. FERNANDES & C.A

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19-LARGO DE S. JULIÃO - Lisboa

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

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

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

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

SERVIGO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAT, E HESPANHA
PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

Companhia Oldenburg-Portugueza

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

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

AGENTES

Em Lisboa: Ernst George SIGG. — RUA DA PRATA, 8 2.º Em Madrid: D. Luis Cepeda — CALLE DE CANIRARES, 18

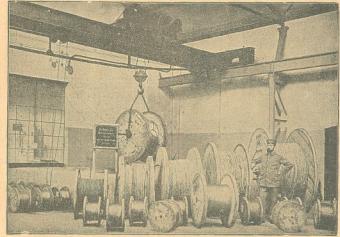
Fabrica de cabos electricos Rheydt COMPANHIA POR ACCÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas 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 Hespanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12 — MADRID

DIRECTOR GERENTE: J. H. REGNIER OURY, Engenhero

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

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

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixe e movel para caminhos de fer-re.—Especialidade em locomo-tivas de todos os systemas. Lo-comotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estraita e nara tremvia. Locopa a caminhos de ferro de via estrelta e para tremvias. Loco-metivas para o serviço de fa-bricas, e interior de minas. Es-tudo de locomotivas baseado no programma proposio. Orça-mentos completos para a in-stallação e construçado de li-nhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia.
Typos de expansão dupla com
ou sem condensação. Machinas
de fóle, machinas de extração,
ca-restantes a vapor, bombas o
machinas de esgotamento, motures maio fivas locamentias.

Installações electricas, motores especiaes para illuminação, transmissão de

installações de offi-cinas de construcção e repa-

matores a gaz de 43 a 1,000 cavallos de força.
Installações de refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Mothos de pressão multipla.

pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.

Peças de forja de todas az dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numeroace types de caldeiras fixas.

Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em

Buada de tros. Becomples.

60 re.

Puda (jai) de ferer para todos os productos de moldagem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para lecomotivas e machinas a vapor de todas se dimensos, condensadores, volantes, etc.

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

Abertura do Hotel e Estabelecimento balacar em 15 de maio

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

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

Freios

Westinghouse

Caminhos de Ferro a Vapor Caminhos de Ferro Electricos

Bombas de acção directa, de aspiração de vapor, de ar, de vacuo e de agua, para todas as applicações

Ar Comprimido

Machinas ferramentas operadoras para todas as industrias

Anonyme Westinghouse Société

Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPANHA Calle Atocha, 32, Madrid. REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL Rua de Cedofeita, 575, Porto.

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric and Manufacturing Co., Pittsburgh. Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh. Westinghouse Machine Co., Pittsburgh. Westinghouse Brake Co., Limited, London.

The British Westinghouse Electric and Manufacturing Co., Limited, London. Westinghouse Electricitats Actiengesellschaft, Berlin. Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburgh.

Capital total 500,000,000 francos.

Locomobile

Agentes geraes em Portugal,

F. STREET & COMP.

Palacio da Flor da Murta, LISBOA



Estes carros são muito faceis de manipular, não deitam cheiro, não teem trepidação, não teem engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possível obter-se qualquer andamento desde O até 60 kilon etros por hora, não fazem barulho e sobem todas as ram-

pas, mesmo as mais ingremes.
Os automoveis "LOCOMOBILE" são movidos por meio de vapor; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e tambem a mais aperfeiçoada e a mais conhecida. Para se trabalhar com os "LOC OMOBILE" não é preciso

educação technica alguma, pois o machinismo é muito simples.

Os automoveis menores comportem agua para 30 k lemetros e os maiores para 90 k lometros

Precos desde 8508000 reis

PORCELLANA D'AMIANTO ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

MONTYON

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

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

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