

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

ASSEGNATURA - PORTUGAL: 20100 2 \$5000; semestre 1 \$100.

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

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

Telephone, 27 End. tel.:CAMIFERRO

2.º do 15.º anno

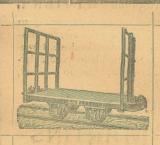
16 de Janeiro de 1902

Numero 338

C. MAHONY & AMARAL

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

Metaes em bruto e em obra. —Vigamentos de ferro em T I II e todos os mais para construcção. — Chapas galvanizadas, lisas e onduladas. — Tubos e arame de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro. —Locomotivas, carruagens. wagons, tenders etc., etc. —Vias portateis. —Rails d'aço de diversos perfis e pesos. — Chapas tubolares para caldeiras. — Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-Chargs, unicos agentes de Edoux & C.* de Paris. — Motores, caldeiras, machinas. — Ferramentas, etc., etc. — Apparelhos para a industria e agricultura. —Pontes e todas as construcções metallicas. — Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia. — Vidraça, lages de vidro (dalles). — Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores. — Incandescencia — deposito de todos os artigos, vendas por atacado — Fabrica de sabão. — Fabrica de licores. — Adresse telegraphico — MAHONY-Lisboa — Numero telephonico 586



FABRICA

DE

CAMINHOS DE FERRO

PORTATEIS E FIXOS

MOVIDAS POR

VAPOR, ELETRICIDADE, ETC



ARTHUR KOPPEL

BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.IA

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA



Agentes para as Colonias

Roberto Pegado

Rua dos Capellistas, 77 a 81

A 40

LISBOA

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

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

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

Companhia Oldenburg-Portugueza OU

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

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

Em Lisboa: Ernst George, Succ. - RUA DA PATA, 8, 2.º Em Madrid: D. Luis Cepeda — SANTA CATALINA. 8

TINTURARIA

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTS, 120

OFFICINAS A VAPOR

">≍RIBEIRA 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.

successores de José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19 - LARGO DE S. JULIÃO - Lisboa

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

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

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regu'o de antimonio, cóbre, latão; chumbó 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 tralamento das vinhas com percentagem garantida. Sulphostéatite cuprica belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, marca caveira, exclusiva dos annunciantes. Calda instantanea «Eclair» de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes Pulverizadores «Eclair», de Vermorel, para a calda bordeleza. Pulverizadores para applicar a sulphostéatite cu prica. Injectores «Excelsior», de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. Flôr de enxofre de Brandram. Enxofre moído, kitrato de Sodio, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. Superphosphato de cal para cultura de cereaes e vinhas. Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante «Amor», para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

Companhia Portugueza

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

SABONETE

(Alcatrão composto)

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

Pharmicia ESPAGIO — Praça de D. Pedro, 61 LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAS

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

PAPEIS DE MACHINA E DE FORMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES

Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276 LISBOA

Rua Passos Manuel, 49 PORTO

l'indereço telegraphico: Companhia Prado-LISBOA

Fóra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

Unica premiada com os maiores premios nas Exposições a que concorreu

🤗 Productos d'esta companhia efficacissimos 🎇

PARAA

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

PARA A

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

H. SCHALCK, SUCCESSORES

CALCADA DO CASCÃO-LISBOH

PREMIADA EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 37

PORTO

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de la e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas côres e tamanhos.

AGUAS

Abertura do Motel é Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

Estabelecimento fundado em 1814

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

Séde Social: Rua St. Léonard, 1, Liège Officinas

Hayeneux, 69, Herstal

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de fer-ro. Especialidade em locomo-tivas de todos os systemas. Lo-comotivas para grandes libnas, para caminhos de ferro de via para caminhos de ferro de via catrelta e para tremvias. Loco-motivas para o serviço de fa-bricas, e interior de minas. Es-tudo de docomótivas baseado no programa piropas o, Orça-mentos completos para a in-stallação e construção de li-nhas de caminhos de ferro.

minza de caminhos de ferro.

Blachinas motriaces m
vapor, de grande petencia.

Typos de expansão dupla com
ou sem condensação. Machinas
de fôle, machinas de extracção,
cabrestandes a vapor, bombas e
machinas de esgotamento, motores mais fire constituento.

Enstallações electri-eas, matores espetises para ll'umiuação, transmissão de força o de tracção.

LIÉGE (BELGICA)

Installações de offi-

nucões de assucar. Es-pecial dade de metores roten-tes e economicos. Moinhos de

ressão multipla.
Forjas e caldeiroria:
-Peças de forja do todas as imensões. Caldeira: para lo-cimotivas e locomoveis, nune-caos typos de caldeiras fixas. Productos do grande o peque-

numa de exposimento, mo
a estateraria cui torto d'em

a meto fixo, locomotiva.

b meto fixo, locomotiva.

c meto fixo, locomotiva.

c productos de moda jeu confo mejo plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de todas illumantes, condensadores, volantes, etc. Observação. - Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de 1900s de locomotivas já construi das e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.



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

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

FREIOS CONTINUOS automáticos e não automáticos

PARA CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America, do Sul, Colonias etc.

>==<

Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

EYECTOR COMBINADO

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

HESPANHA-Norte-Wadrid, Zaragoza y Alicante-Andaluces-Tarragona, Barcelona y Francia - Hadrid, Caceres y Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla — Algeciras — Linares Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bif 🏚ao - Bilbao-Portugalete -- Economicos de Asturias -- Madrid-Villa del Prado -- La Robla -- Valmaseda -- Lezama Bilhao -- Triano - Luchana Munguia — Las Arenas — Palencia — Puerto Santa Maria — San Lucar — Central de Vizcaya — Grao a Turis; tremvias; Urbano de Santander - Sardinero a Santander - Barcelonaa San Gervasio - Avilés a Las Salinas - Valencia a Grao, etc

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

TELEPHONE N.º 27 End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Rosto e Indice do 14º anno.

SUMMARIO

QUESTOES DE TARIFAS	17
MELHORAMENTOS DE LISBOA	18
PARTE OFFICIAL-Decreto de 24 de dezembro do Ministerio das Obras	
Publicas	19
NOTAS DE VIAGEM - VII - Neuchâtel e o Valle de Montier	20
O METROPOLITANO DE PARIS	21
ENGATES AUTOMATICOS	22
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA	22
PARAGEM RAPIDA DOS COMBOIOS	22
CANAL INTEROCEANICO	22
PARTE FINANCEIRA - Carteira dos accionistas - Boletim da Praça de	
Lisboa, por L. R Cambios, descontos e agios - Maior e menor co-	
tação mensal e annual de fundos portuguezes e títulos de caminhos	
de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras - Cotações nas bol-	
sas portugueza e estrangeiras - Receitas dos caminhos de ferro por-	
tuguezes e hespanhoes	23 a 25
LINHAS PORTUGUEZAS - Estação do Rocio - Poco Barreto a Silves -	
Ramal de Aviz-Minho e Douro - Pampilhosa a Porto	26
LINHAS ESTRANGEIRAS - Hespanha - Franca - Italia Russia - Esta-	-
dos Unidos da America - Inglaterra-Colonias	25 e 26
NOTAS VARIAS	27
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA	
Relatorio do Conselho de Administração	27
ARREMATAÇOES	28
AGENDA DO VIAJANTE	30 e 31
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1902	31
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	32
TAT ONES A SANIA DO CONTO DE LISBOA	02

OUESTÕES DE TARIFAS

M correspondente do nosso estimado collega Commercio do Porto, pessoa evidentemente versada em assumptos de trafego ferroviario, refere-se, de fórma lisongeira, ao artigo que publicámos aqui em 1 de junho do anno findo, sobre unificação de tarifas, e ápreciando, depois das nossas opi-niões, que applaude, varios casos sobre o systema tarifario das nossas linhas ferreas, avança uma ideia que não podemos deixar de combater; tal é a de que a fiscalização das linhas exploradas por companhias fosse commettida ao conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado, incumbindo-lhe o exame de tarifas d'essas linhas.

Não teve o articulista certamente em vista que desde dezembro de 1898 existe creada por um decreto uma commissão de tarifas á qual incumbia justamente a missão a que ambos nos referimos.

Já anteriormente fôra creada, no ministerio das Obras Publicas, uma commissão especialmente encarregada de estudar o meio de adoptar entre nós aquella famigerada tarifa de zonas, posta em vigor nos caminhos de ferro austro-hungaros e cujos phantasiosos resultados no principio chegaram a aquecer alguns cerebros facilmente esquentadicos.

Essa commissão trabalhou e reuniu-se algumas vezes, até que a nossa Gazeta lhe demonstrou com argumentos convincentes, por incontestaveis, a impossibilidade da adopção, no nosso paiz, do preconizado systema do mathematico Baross, que só deu em resultado um enorme prejuizo para as rêdes em que foi adoptado e que em Portugal teria, certamente, os mesmos perniciosos effeitos.

A commissão das zonas, depois d'uma lucida exposição d'um dos seus membros, o sr. engenheiro Almeida Eça, não mais deu signal de si, e prestou nisso um bom serviço ao paiz.

A commissão nomeada em dezembro de 1898 para o exame de tarifas pouco se reuniu e quasi nada trabalhou, contentando-se em examinar os contractos particulares que as companhias submettiam á approvação

Em 1900 já não deu signaes de si. Agora, pela reforma do sr. Vargas de que démos aqui a parte que se refere a caminhos de ferro, reforma que abrange todas as corporações consultivas do ministerio, foi creado um conselho de tarifas exclusivamente composto de pessoal superior das obras publicas e quatro vogaes dos conselhos de commercio e agricultura, sendo apenas ouvidos, para prestar escla-recimentos (o gripho é nosso) os representantes das companhias (que não se diz se serão um ou mais, por cada uma) sempre que (continuamos a griphar) o conselho haja de se occupar de assumptos que lhes digam

A reforma foi, pois, prejudicial ao principio que sempre tivemos em vista. A commissão manqueja de elementos que lhe deviam ser completamente indispensaveis; é hoje, portanto, nada mais que uma commissão official que será muito competente para o estudo de tarifas das linhas do Estado, podendo nessa qualidade estabelecer concorrencias de trafego para as quaes essas linhas não foram construidas nem são exploradas.

Uma duplicação de conselho de administração d'aquella rède, nada mais

Parece-nos, pois, inutil e d'uma inutilidade que póde

originar um embate de competencias prejudicial. Para o exame d'essas tarifas lá está o conselho administrativo, a que não falta competencia; para as tarifas das companhias não são bastantes esclarecimentos dos representantes d'ellas; um pouco mais é necessario; a discussão, o voto; e sendo esses representantes só chamados quando se trata de tarifas que respeitam ás suas linhas, a lei é bastantemente injusta, porque bem vulgar é que uma linha seja prejudicada pelos manejos tarifarios de outra linha extranha.

Os proprios factos que o articulista cita, e o sr. ministro bem conhece, da lucta que até 1898 houve entre as companhias Real e da Beira Alta são exemplo frisante do que avançamos.

Tambem não póde um conselho de administração de uma rêde ferroviaria, embora pertencente ao Estado, embora com intelligencia, competencia e justiceiros principios de sobra, como o que ahi temos, fiscalizar

os actos d'uma companhia particular.

Mas concretizando as nossas observações no que se refere a questões de tarifas, parece-nos que, já que tantas erratas teem vindo no «Diario», seria conveniente modificar o artigo 36.º e seus §§ da lei de 24 d'outubro ultimo, no sentido das observações que deixamos feitas.

Com uma organização do conselho em que entrassem todos os elementos que lhe são indispensaveis poderia conseguir-se uma remodelação geral, completa e perfeita de toda essa enormidade de tarifas das differentes administrações, dando lhes homogeneidade, regra que hoje não teem.

De instituição similar, em França, até representantes da classe operaria fazem parte; e nós que estamos sempre promptos a copiar do estrangeiro não iriamos mal se déssemos maior latitude a esse conselho.

Como está não servirá senão para um dia se parodiar, sobre elle, os versos de Malherbe: «il aura vécu ce que vivent... les ministères.»

MELHORAMENTOS DE LISBOA

I - A viação publica

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

E' natural que quem entra para uma administração, herdando o poder das mãos d'uma gerencia desleixada, não possa, rápida e energicamente, olhar a tudo que

resta por fazer.

Por isso temos deixado em descanço a nova administração municipal lisbonense, e só d'ella nos temos occupado para a louvar no que tem feito de bom, que é pouco, como dissémos, mas ao menos não tem feito o mau, como a sua antecessora, de detestavel memoria. Mas já la vão seis mezes de funcções, e mansamente vamos tratando de lhe lembrar uma parte do que ha a fazer, já que, a continuar-se tão pachorrentamente, longo tempo Lisboa terá que esperar por melhoramentos dos que tanto necessita.

Quem compara a nossa capital com a quasi unanimidade das cidades estrangeiras, mesmo as de provincia que não são capitaes, encontra-lhe, a par da sua belleza e da sua superioridade topographica, grandes defeitos que por toda a parte se teem corrigido, menos

por cá.

Um d'esses está no seu reles systema de calcetamento, outro nos pessimos vehículos que servem para

transporte de passageiros.

Parece a primeira vista que estes assumptos não se compadecem, com a indole d'um jornal dedicado a caminhos de ferro; elles que so respeitam as vias ordinarias urbanas, e ao serviço de viação por motor de sangue. Mas não é assim.

Não só a nossa folha tem na sua bandeira, por lemma, occupar-se de tudo que respeita aos progressos do

paiz, como todos os melhoramentos nas cidades são outros tantos attractivos para os viajantes, e assim redundam em beneficio dos caminhos de ferro.

Se uma cidade se torna attrahente, cheia de conforto, de boa luz, de grandiosos palacios, monumentos,

parques, divertimentos etc., a vinda a ella de forasteiros é muito maior e as vias ferreas que a servem prosperam com isso.

Para esse fim — para attrahir forasteiros — muita coisa se tem feito, sendo uma das principaes a remodelação das leis sanitarias com o diminuição de prescripções quarentenarias, assumpto a que noutro logar nos referimos.

A par d'esse melhoramento moral deviamos attender — é preciso que se attenda — a outros melhoramentos e aformoseamentos da nossa capital, de forma a tornal-a-apreciavel pelos que nella habitam e pelos que eventualmente aqui veem passar uns dias.

Ora Lisboa tem pessimamente calçadas as suas ruas, e isso se torna uma incommodidade que muito a pre-

judica.

Não se comprehende como seja ella a unica cidade das de primeira, ou mesmo de segunda ordem, da Europa onde ainda se consinta o macadam, que no verão produz uma poeirada insupportavel, e no inverno a horrivel lama que todos temos visto nos ultimos dias.

Mas Lisboa tem rampas como poucas d'essas cidades, e aquelle pavimento é preciso para a viação ordi-

naria.

Pois faça a camara estudar, pelos seus engenheiros, que os tem conhecedores do que se faz e se póde fazer, quaes os meios de remediar este inconveniente, e já com esse passo teria começado a prestar um bom serviço aos municipes.

Nas ruas da baixa, porém, ruas por assim dizer planas, não se dá esta exigencia, e por isso não se devia empregar nellas o pavimento de pedras mais ou menos irregulares que produzem um ruido enorme com o rodar dos vehículos, que se deslocam abrindo differenças do nivel que causam grandes solavancos, tornando incommodo andar por ellas de trem.

O pavimento de madeira, beton ou outra materia que apresente uma superficie regular está naturalmente in-

dicado.

E' muito mais caro? Mas se a camara calcular bem quanto lhe custa o actual calcetamento com as continuas reparações, pela sua má qualidade e peior execução, verá que pouco mais gastaria adoptando systema muito mais aperfeiçoado e mais digno d'uma capital.

E essa pequena differença seria paga com enthusiasmo por meio d'um augmento no imposto de viação, por todos os donos dos vehiculos que muito economizariam no gasto dos rodados e até na conservação dos ani-

maes de tiro.

Imagine-se que bello effeito produziriam as ruas Aurea e Augusta, praça de D. Pedro e Avenida com um pavimento regular, de madeira ou asphalto, sobre o qual deslisariam sem esforço os modernos trens de rodas de pneumaticos, que, no estado em que actualmente se encontram as ruas, faz lastima ver aos pulinhos, como pardaes, por sobre pedregulhos de estrada sertaneja.

Esta obra podia ser considerada um annexo das da Avenida, que sem ella poderá ser completada na sua extensão, mas não ficara completa quanto a aformosea-

mento.

Mesmo nas ruas em que, por serem de secundaria importancia, a adopção d'um pavimento de systema moderno, mais custoso, não se torna necessario, o calcetamento devia ser mais cuidado, bastando para isso que a construcção fosse fiscalizada de forma que a má execução do trabalho não produzisse os effeitos que hoje se dão, avariando-se o pavimento logo poucos dias depois de ter sido feito.

E' velho o proloquio que diz que «erros de calce-

teiro e de medicos a terra os tapa.»

Que os srs. camaristas tratem cuidadosamente de | evitar os erros d'estes coveiros de pedra miuda, e o que se despender em fiscalização poupar-se-ha em despesas de conservação.

Isto é quando conservarem, o que até hoje não teem

feito senão... ás suas cadeiras.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição Central

Senhor.—O regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado tem entre nós, como em outros paizes, passado por phases successivas, por vezes num parallelismo tão concordante,

pnases successivas, por vezes num parallelismo tão concordante, que facil é julgar uma organização não só pelos resultados da experiencia propria, mas e ainda pelo estudo da lição alheia.

A carta de lei de 14 de julho de 1899, considerando o problema administrativo em questão, como industrial, resolvendo-o em harmonia com a solução adoptada pela quasi totalidade das companhias exploradoras de rêdes ferro-viarias, e confiando, por isso, a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a um conselho, investido de largas attribuicões. representa um notavel progresso.

nuministração dos caminos de Pero do Estado a un consento, investido de largas atribuições, representa um notavel progresso sobre a fórma por que taes serviços se regulavam anteriormente. Mas dando ao conselho uma autonomia administrativa, quae discricionaria sobre certos assumptos, em completo desequilibrio com as responsabilidades, que nao lhe ficaram cabendo, não relacionou nitidamente essa autonomia de resoluções com a acção governativa sobre quem as responsabilidades impendem.

governativa sobre quem as responsabilidades impendem.
Convém corrigir tal desequilibrio.
Porque sendo ao Ministro, responsavel perante o Parlamento, a quem compete, por intermédio de pessoal sob as suas ordens, dirigir os altos interesses do Estado, não póde, nem deve continuar em aberto uma excepção para os caminhos de ferro, que tão importante papel representam na vida economica da nação. A delegação permanente dos poderes do Ministro num conselho, entidade, de facto e de direito, em certos casos, independente da acção governativa e legalmente irresponsavel, é contraria aos principios fundamentaes da auctoridade e responsabilidades ministeriaes.
E nem bastam, para remediar o mal, o bom senso dos ministros, nem da parte do Conselho a boa vontade, o zêlo, a competencia, nem a dedicação desinteressada pelo serviço. E' uma questão de principios, não de pessoas.

tenera, nenti a dendação de pessoas. Taes são as razões principaes que justificam o projecto de de-creto que tenho a honra de submetter á approvação de Vossa Majestade, cujas disposições se acham aliás ja esboçadas em par-

Majestade, cujas disposições se acham aliás ja esboçadas em parte, na legislação em vigor.

Assim, a formula de uma commissão executiva implicitamente está comprehendida na materia dos artigos 7.º e 8.º do regulamento do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 2 de novembro de 1896.

No presente diploma apenas se lhe definem as attribuições.

Egualmente entra nas disposições geraes, actualmente vigentes, o disposto no artigo 7.º e no § unico do artigo 8.º, este ultimo plenamente justificado ainda pela especialização dos respectivos serviços. vos servicos.

Outras disposições apparecem como deducção logica do pensamento fundamental, expresso nos primeiros artigos e na legisla-

ção actual.

E na impossibilidade de dar exacto cumprimento ao preceituado E na impossibilidade de dar exacto cumprimento ao precettuado de paragraphos 3.º e 4.º da base 1.º, que faz parte integrante da lei de 14 de julho de 1800, e no decreto de 23 de dezembro do mesmo anno, respeitei todavia no artigo 8.º o principio fundamental, que á sua elaboração presidiu, nao admittindo nos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado pessoal estranho aos quadros do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria. e Industria.

Mantendo, pois, o actual regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, o presente projecto de decreto, que espero merecerá a approvação de Vossa Majestade, visa sómente a melhorál-o no seu funccionamento, distribuindo convenientemente as attribuições e as responsabilidades a quem de direito devem icos sobie.

incumbir.

Paço, 24 de dezembro de 1901. - Manuel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria,

e os Ministros e Secretarios de Estado das mais repartições, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 18.º da carta de lei de 12 de junho de 1901: hei por bem decretar o seguinte

Artigo 1.º A administração dos caminhos de ferro do Estado Artigo 1.º A administração dos caminhos de ferro do Estado continua a ser dirigida, sob a auctoridade immediata do Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria, pelo Conselho de, adminsitração dos caminhos de ferro do Estado, em conformidade do disposto na carta de lei de 14 de julho de 1899, com as alterações e modificações constantes do presente decreto.

Art. 2.º Aexecução das respectivas decisões ministeriaes e das deliberações do Conselho de administração dos caminhos de ferro de Ferado, bem como a expedição e resolução dos negocios.

ro de Estado, bem como a expedição e resolução dos negocios correntes, é confiada a uma Commissão executiva do mesmo con-

correntes, é confiada a uma Commissão executiva do mesmo con-selho, a qual será composta pelo seus tres vogaes technicos. Art. 3.º Os vogaes da Commissão excutiva despacham directa-mente com o Ministro e respondem, perante elle: pela marcha re-gular dos serviços; pela observancia das leis, decretos, regulamen-tos e instrucções que vigorarem; pela unidade administrativa e pela applicação das regras organicas a que estão sujeitos os ser-viços; pelo exacto cumprimento dos deveres e obrigações que incumbem a todo o pessoal dos caminhos de ferro do Estado; e pelo cuidado, regularidade e promptidão com que todos os as-sumptos devem ser tratados.

sumptos devem ser tratados. Art. 4º Todas as deliberações do Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado serão sujeitas á approvação ministerial, e apresentadas a despacho pela Commissão executiva, juntamente com os motivos que as justificam ou provocam, é todos os esclarecimentos necessarios para completa e inteira elu-

todos os esclarecimentos necessarios para compieta e intera eta-cidação dos assumptos respectivos. 5º Incumbe à Commissão e recutiva a inspecção de todas os serviços das direcções dos caminhos de ferro do Estado. Art. 6.º Os serviços centraes, a que se referem os §§ 3.º e 4.º da base 1.º que faz parte integrante da carta de lei de 14 de julho de 1890, e mais legislação em vigor, serão dirigidos, sob as ordens immediatas da commissão executiva, pelo Secretario do Conselho de Administração.

Art. 7.º São applicaveis aos quadros dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado as disposições do artigo 9.º do Regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado, approvado por decreto de 16 de novembro

de 1899. Art. 8.º A primeira nomeação para os logares dos quadros dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado só poderá recahir em empregados effectivos ou addidos dos quadros do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e In-

du tria.

§ unico. O logar de chefe de contabilidade geral poderá ser prenchido pela tórma indicada no § 15.º da base 1.º que faz parte integrante da carta de lei de 14 de julho de 1899.

Art. 9.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino e os Ministros e Secretarios de Estado das demais repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 24 de dezembro de 1901. — REI. — Ernesto Rodoipho Hintze Ribeiro — Arthur cAlberto de Campos Henriques — Fernando Mattoso Santos — Luiz cAugusto Pimentel Pinto — Antonio Teixeira de Sousa — Manuel Francisco de Vargas

Caminho de ferro Transsiberiano

O caminho de ferro oriental asiatico, de que já largamente nos occupámos nos n.ºs 330 e 331, é uma das empresas mais estupendas dos modernos tempos que apesar de todas as duvidas e temores se conseguiu realizar e cujos resultados de vastissimo alcance influirão poderosamente em todo o mundo civilizado.

Pela primeira vez na historia do mundo, a Russia e o Extremo Oriente encontram-se enlaçados por vinculos de ferro, e a Siberia, que era uma especie de dependencia mais ou menos fóra das zonas civilizadas, está por este facto completamente assimilada aos dominios do Tzar, e na expectativa de um incalculavel e assombroso movimento commercial e social.

O projecto do grande caminho de ferro foi suggerido pela primeira vez em 1857, mas a despesa orçamentada era de tal ordem, que o governo se acobardou na presença de tão formidavel idéa.

No dia 24 de maio de 1891, o actual Tzar, que então era apenas herdeiro da corôa imperial, inaugurava solemnemente os trabalhos d'essa formidavel construcção; mas as condições em que esses trabalhos come cavam eram tão pouco favoraveis, que todos os entendidos prognosticavam serem precisos pelo menos vinte annos antes que se achassem collocados os rails da

grande via ferrea.

A principio, com effeito, tudo se passou lentamente, tendo sido dividida a construcção em sete secções comecadas simultaneamente; mas logo que o actual ministro da fazenda sr. Witte tomou posse dos negocios da sua pasta, a construcção entrou numa phase de rapidez tal, que o secção desde Tshelabinsk até Krivoshtshekovo foi aberta ao trafego regular em 27 de outubro de 1896. No anno seguinte a ponte sobre o rio Obi medindo quatrocentos metros de extensão achava-se concluida. À secção do centro da Siberia, 1830 kilometros, estava prompta em agosto de 1896, e tres annos depois a grande ponte sobre o Jenisei demonstrava soberbamente a habilidade technica e o trabalho rapido dos engenheiros russos. A secção entre Khabarovsk e Stretensk apresentava difficuldades muito superiores a tudo quanto até ahi se realizara nas outras secções. O projecto que se tinha feito sahiu errado, a região que a linha tinha forçosamente de atravessar era muito montanhosa e eriçada de obstaculos, de modo que o custo d'essa parte da linha promettia tornar-se arruinador.

Depois de muita discussão e detalhados estudos resol

veu-se então cortar por Mandchuria.

Esta região encontrava-se em territorio da China, mas tão proximo da fronteira russa que facilmente se

podia defender sem a annexação.

O conde Lovanoff approvou calorosamente o projecto e se tivesse vivido, muito provavel seria que não se chegasse a conhecer absolutamente nada do convenio russo-chino; mas o seu successor, conde Muravieff, desejoso de notoriedade, alterou o plano e, de accordo com o ministro da guerra, optou pela construcção de uma linha muito mais ao sul, e muito mais para o interior do territorio china, devendo passar sobre o Bodonay. Antes porém de começarem as obras, fez-se uma nova modificação do projecto, escolhendo-se Porto Arthur para ponto terminus da linha.

As condições do convenio realizado pelo Banco russochino são conhecidas: decorridos 80 annos, a linha passa a ser propriedade do governo da China que terá o direito de adquiril-o 44 annos antes, se assim o desejar. Até lá fica sob a administração russa, e defendido por soldados russos, implicando d'esta maneira a anne-

xação de toda a provincia da Mandchuria.

Só o tempo poderá dizer se este grande caminho de ferro corresponderá ás boas esperanças que sobre elle se fundaram. Debaixo do ponto de vista economico não resta duvida que jámais o governo do Tzar em-prehendeu uma obra de resultados mais brilhantemente proveitosos. A Siberia, que até ha poucos annos era um encargo monumental para o Imperio, uma vasta propriedade que forçosamente teria de permanecer inculta e abandonada, abre-se assim ás grandes culturas e põe-se em communicação com o este da Europa. As riquezas mineraes e agricolas da Mandchuria e de uma parte da China serão levadas á Siberia e toda a vida economica do Imperio passará por uma mudança tão radical quanto benefica.

Entre outras vantagens a Siberia será rapidamente colonizada por trabalhadores, emigrados das provincias europeas da Russia, onde a vida se lhes torna já diffi-

cil e até penosa.

Todas as industrias que até agora eram desconhecidas desde Kassin até a costa do Pacifico receberão um novo estimulo. A exploração das riquezas mineiras hão de attrahir os capitaes estrangeiros, impulsionando formidavelmente a industria. O ouro, a prata, o cobre, o estanho, a hulha, tudo se encontra ainda nas entranhas d'essa terra extranha, tal como o estava quando o fero mastodonte arrastava a sua fórma gigantesca pelas margens do Lena. Não só esses thesouros se acham por assim dizer ainda intactos, mas, ainda as quantidades de productos mineiros que a terra da Siberia escondem deixam suppor a existencia de um incalculavel thesouro.

Outra vantagem que resultará da construcção do caminho de ferro é uma distribuição mais equitativa dos cereaes, o que contribuirá para diminuir o numero e a intensidade de fomes periodicas que reduzem povoações inteiras á ultima miseria, ao mesmo tempo que outras se acham abarrotadas de trigo em virtude da extraordinaria abundancia que d'elle ha, e da impossibilidade de encontrar quem o compre pela falta

de meios de transporte.

Quanto aos lucros immediatos do governo, são elles numerosos e consideraveis. O rendimento calculado das tres linhas, entre transportes de mercadorias e passageiros, é de 5 milhões de rublos por anno. A suppressão dos serviços de correios pagos pelo estado e do transporte dos criminosos para Sahkalien calcula-se em 3 milhões de rublos approximadamente.

E a contribuição annual de 15 milhões de rublos que até agora teem sido pagos á China pelo transporte do chá, atravez dos dominios do Filho do Ceu, ficará d'ora ávante nas algibeiras dos commerciantes russos.

Debaixo do ponto de vista estrategico, o caminho de ferro siberiano tem ainda uma significação immensa e manifesta. Elle offerece uma excellente protecção para as fronteiras russas com a China, devendo servir de base militar para as operações contra o Japão, admittindo-se que uma tal necessidade se apresente. A China será o ponto sobre o qual se fixem os olhares dos futuros estadistas da Russia.

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

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

NOTAS DE VIAGEM

VII

Neuchâtel e o Valle de Montier

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

Neuchâtel é uma d'essas.

Póde, na sua estação do caminho de ferro, haver um vac vem enorme de forasteiros que chegam e partem, pódem os carros electricos cruzar animadamente as suas ruas, e os vapores do lago regorgitar de passageiros: a vida calma da cidade não se altera; chega a haver socego nas ruas; pela noite, ás 10 horas, tudo dorme; nem theatros, senão um que raras vezes funcciona, nem grandes cafés, nem os afamados concertos, nem ruido.

Uma bella avenida de 700 metros de extensão e bastante larga, ao lado d'um jardim bem ensombrado por arvoredo, um pequeno porto sobre o lago e um extenso caes, um lindo edificio de correios e telegraphos e no alto o velho castello, muito merecedor d'uma visita. Monumentos apenas o da Republica e o de David Purry, um benemerito que deixou á cidade quatro e meio milhões de francos (uns 900 contos) para seu embellezamento.

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

E d'ahi talvez não...

Hoteis importantes como em toda a Suissa. Eu, porém, estive no Faucon, que não é dos de 1.ª ordem, mas que é muitissimo bom e com excellente serviço, por preços moderados.

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

Uma linha de tremvias electricos communica a estação do caminho de ferro com a cidade baixa, para o sul até *Colombier*, a 8 kilometros, e para o norte até St. Blaise, extremo do lago, a 4 kilometros.

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

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

A linha para Basiléa parte para o norte, pela beira do lago e, atravessando a pequena porção de terra que separa este do lago de Biel, segue a margem d'este lago até a cidade que lhe dá o nome, vendo-se sempre á esquerda a bella cordilheira dos Alpes Bearnezes.

Biel é uma outra cidade, secundaria para o excursionista, posto constitua um centro de bellas diversões nos arredores, mas principal pela sua industria de relojoaria de que tem até um curso especial na sua escola polytechnica.

Sahindo de Biel, a via ferrea atravessa um pequeno tunnel e começa a subida da montanha pelo valle de Sure, unica passagem que a engenharia encontrou para contornar e vencer a elevação do Montoz que nalguns pontos ascende a cerca de 1.400 metros.

E' extraordinariamente interessante este percurso, cortado por 4 tunneis, e começando por uma pittoresca ponte sobre uma profunda garganta do rio, que depois ainda é atravessado pela linha, em varios pontos.

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

Neste percurso todo, se vê perfeitamente ora a linha por onde iremos, ora a parte que deixámos. O espectaculo do apertado desfiladeiro é emocionante.

Em breve entramos no tunnel de *Chenevière*, de 1.373 metros, depois do qual a linha attinge a maior altura.

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

Não faltam tunneis, galerias, trincheiras de grande altura, taludes de gigantescas dimensões sustentando

rochas entre as quaes se aperta a linha.

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

Logo depois sentimos a approximação de uma grande cidade. As estradas ladeadas de habitações pittorescas, e percorridas por vehículos de todas as qualidades, especialmente as pequenas bicycletas que são meio de

transporte correntio em toda a Suissa.

A estação central de Basiléa é grandiosa, e numa situação excellente, abrindo-se-lhe ás portas uma larga praça seguida d'uma avenida arborizada por onde circulam continuamente os carros electricos.

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

Estes são com motores da casa Siemens & Halske, e travão de alavanca, como os de Neuchâtel acima

descriptos.

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

Não se conforma o espaço que resta com o que ha que dizer sobre a Basiléa, nome pelo qual em portuguez se designa a cidade a que os suissos allemães chamam Basel e os franceses Bâle. E' mesmo por este que mais conhecida é, mas nós não lhe chamaremos

assim por causa dos bons linguistas.

O Metropolitano de Paris

A popularidade do caminho de ferro metropolitano de Paris é assumpto posto de parte, por causa da imaginaria atmosphera venenosa nos seus subterraneos.

Na porta Maillot os passageiros estavam, ha pouco, tão apertados que só com a maior difficuldade elles se podiam desembaraçar e chegar ás portas de sahida das

carruagens.

Uma multidão enorme estacionava na plataforma esperando entrar, e parecia tempo perdido a necessidade de uns sahirem primeiro que outros. A ultima foi uma operação bastante complicada e os comboios não podiam esperar — dando-se o signal de partida antes que tudo estivesse prompto. Ha evidentemente ainda grande difficuldade em regular o trafego, e é para admirar que não se dêem mais desastres. A companhia não se deve mostrar embaraçada com estas e outras

cousas emquanto o seu pessoal não estiver bem habilitado. Por exemplo, tres passageiros tinham sido citados para comparecer perante os tribunaes de Paris: um por fumar, outro por entrar sem bilhete, e o ter-ceiro por se recusar a esperar e ter o seu bilhete furado. Para honra dos tribunaes é preciso que se diga que todos estes delinquentes foram absolvidos.

Engates automaticos

O congresso dos representantes dos caminhos de ferro russos organiza um concurso para a elaboração dos melhores projectos d'um apparelho de engate automatico de vagons, com tres premios de 5.000, 3.000 e 1.000 rublos.

Eis as condições do concurso:

São admittidos a tomar parte no concurso tanto russos como estrangeiros.

O prazo maximo para a apresentação dos projectos

termina em 15 de abril de 1903.

As declarações serão apresentadas ou dirigidas pelo correio ao congresso dos representantes dos caminhos de ferro russos em S. Petersburgo, Nevsky, 30, em sob-scripto lacrado, com a inscripção: «Concurso para a elaboração do projecto d'um apparelho de engate automatico de va ons.»

Dentro do sobscripto deve ser posto um outro, tambem lacrado, contendo o nome, sobrenomes e nome de familia ou a razão social do inventor e as indicações sobre a divisa, que tambem deve figurar no proprio

projecto.

Caminho de ferro de Bengnella

Organizados os projectos relativos ás primeiras duas secções d'este caminho de ferro, comprehendido entre a bahia do Lobito e o Monte Sahoa, numa extensão de 60 kilometros, approximadamente, brevemente será aberto concurso para a empreitada, que representa já um valor importante, e com a qual não succederá o mesmo que succedeu com a primeira, que não teve con-

Iniciado o caminho de ferro de Benguella, o commercio começará a contar com mais este elemento e irá accommodando a sua orientação ás vantagens que d'elle hão de derivar. Bastará que a parte entre Benguella e Catumbella esteja concluida, o que deve rea-lizar-se poucos mezes depois da adjudicação da empreitada, para que o commercio d'aquella região conte com um auxiliar valioso, e que portanto se facilitem e augmentem as transacções.

Emquanto se procede á construcção das duas pri-meiras secções, ir-se-hão adeantando os estudos para além do Monte Sahoa, e não haverá nunca interrupção de trabalhos, podendo estes augmentar-se mesmo, conforme o permittirem os fundos especiaes consigna-

dos pela lei para este melhoramento. Na alfandega de Lisboa, durante o anno findo, foi arrecadada a quantia de 30:1937455 réis, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço consumido pelas fabricas, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1809, con-stitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguella.

No mez de dezembro findo o rendimento d'este imposto foi de 3:571 \$260 réis.

Paragem rapida dos comboios

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

Os effeitos d'este invento demonstram-se com o facto da quantidade de agua contida nas loco notivas, com a pressão de 7 a 12 atmospheras e ainda até 15, ser de a 6 metros cubicos, devendo a energia armazenada nella por effeito do calor ser necessariamente muito

grande.

Suppondo, pois, que se adaptam um ou mais injectores dirigidos para deante na parte inferior da caldeira, a communicação d'esta com aquelles está ordinariamente fechada; mas abre-se instantaneamente logo que o machinista o julgue necessario, verificando-se a sahida da agua fervente com a velocidade que corresponde á dilatação do fluido da pressão inicial á atmospherica, ou seja com uma violencia grandissima, transformando se uma grande parte d'ella em vapor.

A enorme força de reacção que d'este modo se desenvolve em sentido contrario á marcha do comboio faz com que este páre num curtissimo lapso de tempo.

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

Canal interoceanico

Segundo a mensagem do presidente da republica dos Estados Unidos da America, Roosevelt, e o relatorio da commissão in umbida de estudar e comparar os tracados propostos, é preferivel o traçado de Nicaragua; calcula-se o custo da construcção em 189.864 062 dol-

O custo pelo Panamá seria de 141.233.358 dollars, mas havia a addicionar 109.041 para obter a concessão. Os trabalhos já executados são avaliados em 40 milhões de dollars.

O projecto de Nicaragua exige a construcção de eclusas, mas tem uma provisão de agua inexgotavel no

Pódem crear se portos artificiaes nas extremidades do canal com facilidade.

No de Panama ha portos, mas eram necessario despesas consideraveis do lado do Atlantico.

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

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

As despesas de conservação seriam no de Panamá inferiores ás do Nicaragua em 1.350.000 dollars. O tempo gasto neste canal á navegação de navios

com grande calado seria de 36 horas, emquanto que no de Panamá seria apenas de 12 horas.

Apesar d'isso o caminho pela Nicaragua é em geral preferivel ao commercio, a não ser para os navios que venham da costa occidental da America do Sul; é tambem melhor para os navios á vela por causa dos ventos dominantes; está em condições hygienicas preferiveis.

Ponderados todos os prós e contras, a commissão optou pelo traçado do Nicaragua.

A commissão do Senado adoptou o projecto Mogan. Terá de se obter da republica de Nicaragua e da da Costa Rica a concessão do direito de construir este

A republica de Nicaragua cedeu já aos Estados Unidos 100.000 jardas quadradas de terreno na ilha de Omolope no lago de Nicaragua para o estabelecimento d'um sanatorio destinado aos operarios que trabalham na construcção do canal.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de dezembro de 1901 Activo

Capital empregado:	
Construcção até Guimarães	827:808#639
Prolongamento até Fafe	22:127#077
Materiaes em deposito	23:931#723
Devedores diversos	26:353#469
Exploração. Despesas geraes de 1901	28:896#743
Gerencia (despesas da séde) de 1901	2:789#606
Conta de juros de 1901	27:899#060
Dividendo de 1901	17:844#000

Dinheiro em deposito..... Caixa..... 2:356#561 1.002:608#263 Passivo Capital: Accões 300:000,500

Obrigações	537:030#000
Accionistas, seus creditos	115#500
Depositos e fianças	2:906#844
Contas em liquidação	9:850#398
Exploração, receita geral de 1901	103:184#682
Dividendos a pagar	9:617#000
Juros de obrigações a pagar	14:040#370
Retenções geraes	11:939#437
Fundo de amortização	2:970#000
Fundo de reserva	8:000#000
Lucros e perdas	2.954#032
	C-DW-C2

Porto, 13 de janeiro de 1902.-Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1901.

Lisboa, 15 de janeiro de 1901.

A assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, que se reuniu em 3 do corrente mez, elegeu, d'entre os seus membros, uma commissão que apreciasse, não só as bases do projectado contracto entre o governo e o banco, como tambem definisse quaes as alterações a fazer na lei organica por que este ultimo se regula. Todavia, surgiu um accionista a protestar contra a legitimidade da reunião, porquanto não fôra observada a exigencia que estipula o prazo de tres mezes para o registo das acções cujos proprietarios devem constituir a assembléa.

Sem embargo d'este protesto, havia já a commissão eleita iniciado os seus trabalhos, em que proseguia adeantada, quando, pelo tribunal do commercio, — para quem o accionista protestante recorrera—foi intimado o conselho geral do banco a responder ás allegações do protesto. Apressou-se o conselho a apresentar a sua contestação, que o tribunal julgou procedente, indo, diz-se, apellar a parte contraria. Mas a commissão eleita é que entendeu dever suspender os seus trabalhos, até a solução, pelos tribunaes, da pendencia suscitada.

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

verno e do paiz.

Sem querermos por fórma alguma intrometter-nos em ques-

tões juridicas, para que nos falta a competencia profissional, mas valendo-nos simplesmente do raciocinio e de alguma pratica que valendo-nos simplesmente do raciocinio e de alguma pratica que temos de assumptos financeiros e mercantis, não encontramos nos estatutos do banco artigo algum com que se possa invalidar a legitimidade da assemblea reunida em 3 do corrente. Observam, não ha duvida, os estatutos o prazo acima referida de/3 mezes para o registo de acções, e por certo que essa reinião foi composta de todos os accionistas de cinco e mais contos de reis composta de todos os acciónistas de cinco e mais contos de réis nominaes, que tenham suas acções, ou averbadas ou depositadas no banco, com aquelle prazo de antecedencia ao dia da sessão. A faculdade do deposito não é periodica, é permanente em todas as sociedades que teem acções ao portador; e nem de outra maneira nos parece que se poderia organizar uma lista de accionistas para o caso que nos occupa, ou para outro identido, muito mais quando haja urgencia de se convocar uma reunião. Verdade é que, pela lei do banco, a assembléa geral extraordinaria só póde reunir-se — para alteração de estatutos, augmento de capital e liquidação do estabelecimento. — Mas dá-se exartamente a circumstancia de que a acetação de contracto em

ctamente a circumstancia de que a acceitação do contracto, em projecto, com o estádo, implica, em mais de um ponto la alteração dos estatutos, como, por exemplo, quanto respeita á conta corrente, á partilha de lucros com o estado e á reserva de metal.

Mas fiquemos hoje por aqui, aguardando a solução, que Deus traga rapida, d'estas controversias. E, respeitando as opiniões de todos, seja-nos licito lamentar que se esteja perdendo um tempo precioso, sem a certeza de um resultado pratico e util. ...

Diz-se que o senhor ministro da fazenda conta apresentar, brevemente, no parlamento, a sua proposta de lei a que já aqui opportunamente alludimos, — substituindo a actual modea de bronze por identicos typos em nickel, recolhendo os actuaes cunhos de 50 e 100 réis d'este metal, e restaurando o antigo tostão

nhos de 50 e 100 reis d'este metal, e restaurando o anugo tostau de prata.

Não repisamos agora sobre a necessidade, cada vez mais instante, d'esta medida, agradavel decerto a todos, pelas abundantes falsificações em estanho e cobre que por ahi circulam. Se governos teem consciencia, deve ser uma questão de consciencia para o governo o recolher toda a moeda de 50 e 100 reis falsa que por ahi enxamea; tanta responsabilidade cabe ao estado em uma emissão com todos os requintes e predicados para ser, desde lacos felificada como foi.

logo, falsificada como foi...
O povo é que não póde nem deve aguentar com essa sangria

Passemos agora á resenha do movimento bolsista na quinzena

Valores do Estado - Foram, d'esta vez, muito regularmente

Valores do Estado — Foram, d'esta vez, muito regularmente procurados, sobretudo as inscripções que se firmam hoje a 39,15. As obrigações de 4 % 1888 tambem tiveram bastantes pretendentes, techando a 20\$\times500\text{As de 1888 4 \frac{1}{2}\gamma_0\text{0}} conservaram as suas cotações de 57\$\times500\text{co coupon e 58}\times000\text{assentamento. As de 1890 4 \frac{1}{6}\text{ foram as menos pretendidas. Ficam a 40}\times500. Acções de bancos e companhías. — Tambem foram bastante

procuradas, o que lhes influiu nas cotações. Assim as do Banco de Portugal cotam-se hoje a 148#000; as do Banco Commercial a 135#000; as do Lisboa e Açores a 127#400 e as do Ultramarino a 125 \$5000.

As da Companhia dos Tabacos continuam a 135#500 coupon,

As da Companhia dos Tabacos continuam a 135\$500 coupon, e as dos Phosphoros tiveram procura que as fez subir a 78\$000.

Obrigações do Credito Predial. — Poucas operações se effectuaram neste papel, ficando as prediaes de 6 % assentamento a 95\$300 e as de 5 % a 92\$50.

Empresas africanas. — Muita procura e animação. As obrigações Atravez África cotam-se a 83\$000. As acções das Companhias de Moçambique e da Zambezia vão recuperando o perdido: as primeiras ficam a 11\$200 e as segundas a 4\$400.

Emfim, o anno promucia-se com bons auspicios e oxalá que as posteriores operações possam em vulto e valor justificar esta

as posteriores operações possam em vulto e valor justificar esta

Cambios, descontos e agios

	Dinhe	oiro	Pap	el		Harry A
Londres go d/v "" cheque. Paris go d/v " cheque. Berlim go d/v " cheque. " cheque. " cheque. Madrid cheque.	39 712 718 292 295 292 295	1/4 7/8	714 720 294 296 294		Desconto no Banco de Portugal No mercado Agio Buenos Ay- res Cambio do Brazil. Premio da libra	12 3/8

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1901, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

			3						Part I				U	
Bolsas	TITULOS	Jan	eiro	Feve	reiro	Ma	rço	Ah	ril	Maio		Jui	nho	
Boisas	HIULOS	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	
Lisboa .	Inscripções de assentamento	39,75	37,15		37,30	39,95	37,30	38,60			37,50	38,90		
	de coupon Obrigações 4 % 1888	37,70 18 600	37,09 18.000	38,60 18 700		38,50 19 000	37.50 18 000		38,15 18,990	38.80 20 000	38,55 19 700	38,82 19 600	37,50 19.000	
	" 4 % 1890 assent	46 700	46.500	47 000	46.500	-	_	46 500	46 500	47.000	46 200	-	-	
Se signification	4 % 1890 coupon	46 500	46 000	47 000		47.000	46.700		46 800 53 200	47 100 54 000	46 800 53 600	46.800 54.500	46 800 53 700	
a dian	" 4 1/2 0/0 assent * 4 1/2 0/0 coup. int	54 600 54,700	54.000 53.100	55 000 55,200	54 500 53 900	54.800 54.700	54 000 54 000			53 900	53.000	54.500	54 000	
The same	» Tabacos, coupon	126.200	125.400				130 000	128 000	128,000	-	-	-	- 1	
	Acções Banco de Portugal		141.060	144.650	143.500		140 500		141 700		143 000		144 000	
	» Commercial » Nal Ultramarino	128.000 126.300		195 900	120,500	130 500 125 500			131 000 123 000			133.000 127,500		
Will to the	Lishoa & Açores.	123,000				123.750			123 0 0				122 000	
	» Tabacos, coupon	126.500	115.000	126 600	122 000	127 500	122 000		124.200				131 400	
	» Companhia Phosphoros.	87 700	79.800	81.000 17.600				77 500	75 100	76.800 18.400	75.800 17.500	75 800 17.000	74.200	
	» Companhia Real Obrigações prediaes 6 %	17.500 93.700	17 300 93.500	94.000	17.500 93.700	18 000 95,150	94 500	18.000 74.800	17 300 93 500	95.150	94.100	95.100	90.800	
	» 5 %	92 500	90 500	90 8 10	90 000	92.500	90 600	92 060	91.000	92 400	91 500	92.500	90.900	
	» C.ª Phosphoros	91.800	88 700	91.000	89 000	91 000	90,600	91 500	90 600	92 100	91,900	92.200	92 000	
	» C.* Real 3 % (1.ºg.) .	80 000 21.700	77.000 20.900	80.500 21.000	79 500 20,800	82 000 21.650	81.500 21.100	84.000 23.000	82.500 21.100	84.800 24.800	84.000 21.850	84.300 21.800	83.500	
	" " 3 % (2.° g.) " Nacional	48 000	48,000	50 000	49,200	21.000	-	51 000	51 000	53 100	51.500	51.800	51.800	
	» Atravez d'Africa	78.000	75 600	80.000	70 (00	81 400	79 800	83.000	80 700	83 000	82 500	93 700	83.000	
Paris	3 % portuguez	25,20	23,55	25,22 71	23,75	26,10	24,70 68	25,90	24,60 67,25	25,77 71	25,27 67,50	26,20 66,75	25,60 65	
	Acções Companhia Real Madrid-Caceres	70.50 35.75	68 33	35	65 32	72,50 40,25	38	39,75	37	37	35	34	. 30	
	Norte de Hespanha	184	173	195	175,50	207	200	202	195	200	193	192	178	
	 Madrid Zaragoza 	274	260	278	262	293	281	289	276	284	273,50	272	252	
and the same	» Andaluzes Obrigações C.* Real (1.º grau)	278 317	260 300	284 317,50	260 309	295 325	284 316	289 325	274 319	278,50 330	267 324	260 540	238 328	
	» » (2.º grau)	86,75	81	88	78	87	81,50	83,75	81	88	83,50	86	80	
	» » Beira Alta	70	75,50	80	77	79,50	77,50	78	75,75	77,50	76	76	75	
	» Madrid-Caceres	88	81,50	87,25	87	90	87 302	89,50 307	85 297	86 299	83 292	84 295	81 271	
Londres	Norte-Hesp. (1.* hyp.)	305 24,37	294 23,50	304 24,93	298,50 23,75	304,50 25,87	24.75	25,50	24 56	25.75	25.12	25,87	25.25	
Londres	Obrigações Atravez d'Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57.25	
Amsterd	30 H 30	62,75	59,88	68	60,06	64,12	61	62,50	61,25	62,62	61,75		62	
Bruxel.	n n n	62,50	60	62,50	59,50	64	62	63	62,50	63,25	62	63,60	63,25	
	CONTRACTOR OF THE PROPERTY OF	THE RESERVE OF THE PARTY OF THE	NATIONAL DESIGNATION OF THE PARTY OF THE PAR	THE OWNER WHEN	THE REAL PROPERTY.	Charles and the same of the sa			ALCOHOLD TO SERVICE		THE REAL PROPERTY.	1	Charles of the Control of the Contro	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

														-
			- Physic			JA	NEI	RO						
BOLSAS	2	3	4	6	7	8	. 9	10	11	13	14	15		_
i.l.on: Inscripções de assent.	7 72 6	38,82	38.90	200	38,90	39	39	39,05	39,05	39,15	39,20	39,26	-	-
» coupon	38,80		-	-	38,90	39	39	39,05	39,05	39,10	39,20	39,26	-	-
Obrig. 4 % 1888	-	20.100	20 200		20 250	20.350	20.500	20.500	20,500	20.500	-	20.500	-	-
# 4 % 1890 assent	-	-	-			-	-	-	-	-	-	-		-
. 40/0 1890 coupon	49 000	-	-	-	49.500	-	49 500		-	-	-	49 300	-	-
» 4 1/2 0 assent	57 000	-	-	-	-	58.000	-	58.000	58.000	-	-	58.000		-
• 4 1/2 0/0 coup. int	57.000	57,000	-	-	57.000	57.300	-	-	-	57.500	-	59.500	-	-
* 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	- 4	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	_	-	-	-	-	-		-ye	122.000		-	-	-
Accoes B. de Portugal	-	147.200	147.800	-	-	148,000	148.000	148.000			147.500		-	-
· · Commercial	134 500	-	-	-	-	-	135.000		-		135 500		-	-
. N. Ultramarino	-	124.100	-	-	-	-	125.000	125.000	-	125.000	125.000	124 800	-	-
» Lisboa & Acores	126,500	126 500	-	-	2-01	127 000			126.000			126.600	-	-
· Tabacos coupon	-	-	135,000	-	135.500	135 500	135.500	135 500	135 500	135.500	134 500	135 800	-	-
. Comp. Phosphoros.	75,000	76.000	76.800	-	76 800	78 500	-	78 000	77.000	-	-	96.900	-	-
» Real	-		-	-	-	-	16.000	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %	_		_	-	95.000	-	95 300	-	-	-	95.000	95.000	-	-
» 5 °/ ₀	-		92,500	-	92.500	-	92.500	92 500	92.650	92 650	92 500	92 800	T	-
Comp. Phosphoros.	-	90,000	_	_	90.100	-	-	-	90,600	90.800	90.500	90.800	-	-
. C.* Real 3 % 1 ° grau		-	_	_	-	-	81 500	-	_	81.600	81.500	-	-	-
» » 3°/0 2.º grau		21 200	21 400	_	-	_	21,700	-	21.750	21.850	21 800	21.700	_	-
. C. Nacional		-	_	_	53,500	_	-	-		_	-	-	_	_
» Atravez Africa	81,000	81.300	81.500	_	82.000	82,400	83,000	83 000	83.000	-	83 600	83.500	_	-
Paris: 3 % portuguez			27,60	26,90		27,10		27	27,12	27.12	27,03	-	_	-
Accoes Comp. Real	67	69	69	_	69,50			69		68 25		-	_	-
Madrid Caceres	39,50		32	37	36	33	34	-	35,75	35	-	-	-	_
Norte de Hespanha.			206	200	203	200	195	201	_	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza	287	296	294	287	290	285	283	288	_	-	_	-	-	-
» Andaluzes	218	228		_	220	218	_	215		-	_	-	_	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	341	342	342,50	-	_	334	200	_	_	339,75	339,50	-	-	_
» » » 2.º grau.		90	90	91	91	91	91	91	90,25		90,75	_	-	_
» C. Beira Alta		75		74,25	74	74,50	72,50		_	_	_	-	_	_
» Madrid Caceres	87	88			89	88,75		88	-	-	88	-	_	-
» N. Hesp. (1.* hyp.)	299	302	304	302	304,75	302,50		302	_	_	-	_	_	-
condres: 3% portuguez	26,37		26,50			26,50	26.62	26,62	26,62	26,68	26,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa			57,25			57,25			57,25		57,25	_	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	68,75		68,56		68,51	68,56			69,75	69,75		_	_	_
Bruxellas: Atravez Africa		70,50				69.50	69	69	69	69	69	-	_	

Ī	Ju	lho	Ag	osto	Sete	mbro	Out	ubro	Nove	mbro	Deze	embro		Dura	nte o anno	Solitor.
-	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Maior Menor		Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
111111111111111111111111111111111111111	39,10 39,05 119,850 119,850 147,800 146,000 28,500 28,500 26,500 25,200 17,000 14,800 10,500 32,500 10,500 32,500 34,100	37,20 36,50 19,500 -47,600 54,300 128,500 128,500 121,600 121,600 121,600 121,600 121,600 121,600 121,000 133,000 74,400 91,400 91,000 90,000 91,800 20,200 52,000 81,000 25,87 64 30	38,80 38,85 20,100 57,500 57,500 57,000 147,500 132,500 123,500 125,500 17,000 94,650 91,750 92,000 82,600 20,300 53,800 82,000 26,15 62 31	38,50 38,74 19,800 48,000 55,000 55,700 145,700 120,000 123,200 128,600 76,800 94,000 90,800 81,400 20,000 52,500 81,400 81,400 95,45 60 80,50	39,40 39,50 20,500 59,000 59,000 58,500 125,500 125,500 123,500 123,500 78,800 94,600 92,200 91,800 83,500 20,300 26,30 65,30,60	38,75 38,75 20,000 51,500 57,500 125,500 147,000 132,500 124,000 130,200 77,200 15,500 94,000 91,500 80,200 20,150 81,800 26 61 28	90 \$00 50 800 51,000 58,500 57,700 125,000 149,500 134,500 126 500 126 000 132 000 79,100 93,200 93,200 92,500 93,200 92,500 93,200 92,00 20,300 54,000 26,20 62,25 80	39,55 39,45 20,100 50 500 57,200 57,200 124,000 124,000 125,000 129,000 77,700 94,500 92,100 92,500 20,100 53,000 81,900 25,75 60 25	40,10 40 21.000 57.500 57.500 57.500 125.000 151.500 125.500 127.500 134.800 79.600 15.500 92.600 83.000 20.900 54.000 24,757 62,50 24,75	38,65 38,75 20 250 49 500 56 000 125,000 125,000 123,500 126 000 129,000 72 200 15 500 94,600 92,500 82,000 20,500 20,500 25,77 60,50 22	40 40 20.500 58 000 57.000 122.100 124.200 124.200 126.500 136.200 77.000 92.400 83.500 21.900 22.900 84.000 28.02 71	38,76 38,76 20,400 57,000 56,700 122,100 124,000 125,000 134,007 134,009 15,500 96,500 91,000 20,950 52,200 80,500 27,17 62 29	Novembro Outubro Setembro Outubro Setembro Outubro Abril Novembro Dezembro Dezembro Marco Dezembro Marco Dezembro Marco Dezembro Marco Marco Dezembro Marco Marco Marco Dezembro Marco	40,11 40,21 21,000 50,800 52,000 59,000 130,600 131,500 127,800 127,50	Janeiro Maio Janeiro Abril Maio Fevereiro Janeiro Juneiro Janeiro Juneiro Janeiro Janeiro Agosto Revereiro Janeiro Joneiro Jo	37,15 37,09 18,000 46,200 46,200 46,000 53,200 53,200 122,000 125,550 120,000 118,500 115,500 90,800 90,000 88,700 77,000 20,000 48,000 70,000 23,55 60
2 2 3	91 268 280 355 88 76 86 86 86 57,25 63,25 63,60	177 249 230 320 77 74,50 80 280 25 57,25 62 61,10	186 254 237 335 81,50 78 86 300,50 25,87 57,25 65 63,12	176 245 221 324 77 75,50 82,50 280,50 25,37 57,25 63 62,30	180° 251 232,50 335 85,25 79,75 86 298 25,81 57,25 65,06 64,12	159 221 190 331 80,50 77 80,50 280 25,50 57,25 64,50 63,12	167,50 232 199 335 81,50 78 82 289,50 25,75 57,25 65,43 65,25	152 220 185 328 78,50 75,95 75 25,50 57,25 64,25 63,50	165 226 192 340 85 76 78 279,50 27,62 57,25 66,50 65,75	157 217 180 329,75 79 71 277,75 25,50 57,25 65,12 65,25	199,50 275 232 347 93 78,50 95 298 27,87 57.25 69,62 65,75	171 241 189,50 340 84 74,50 79 284 26,75 57,25 66,25	» »	207 293 295 347 93 80 95 307 27,87 57,25 69,62 65,75	Outubro Novembro Julho Novembro Outubro Junho Janeiro	152 217 180 300 77 71 75 271 23,50 57,25 59,88 59,50

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linbas	Periodo de ex-		1902-901		1	1901-900)	Totaes desd	e 1 de janeiro	Differença	a favor de
	ploração	Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902-901	1901 900	1902-901	1901.900
	de a 2431 Dez	693	Réis 81.032 000	Réis	1 000	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
não garantida	1 7 Jan.	29	77.730.000			76.296.787	110.096	77.730.000	4.109 195.496 76 296.787	168.454 504 1.433.213	
Nova rêde garanti-		380	14.913.000	39.244	380	13 445 735	35 383	600.361.000	555,040 615	45.320.385	-
Nova rêde garanti- da	1 7 Jan.	2	10.530.000			11.042.213				-	512.21
	12 18 Nov	488	20.187.470			21.405.920	43 864	983.423.351	890.989,833	92,433 518	-
	1925 *	10	22.384.360	45 869		19.877,530		1.005.807.711	910.867.363	94 940.348	
	26 2 Dez 511 Nov	353	21 809 610 25.830,295	44 691 73.173		18.823.575	38 572		929 690 938	97 926.383	-
inho e Douro	12 18 »	»	23 716 632	67.185	333 n	24.400 514 25.904.799		1.125 977.382 1.149.694.014	1.110.811.772	41.070.409 38.882.242	-
		-	_	22-170	_	-	- 10.004	-	- 1.110.011.112	00.002.242	
	26 2 Dez	253	10.054.555	39.741	253	9.216.361	36.428	348.328.829	356 605.572	-	8,276.74
eira Alta	3 9 » 10 16 »	10	6 464 109	25 549	20	7.070.189	27.945	354 792.938	863 675.761	-	8 882 82
	10 16 » 29 4 Nov	105	6.648.159 1.922.273	26.277 18.307	105	7.332.459 1.996.564	28.982 19.014	361.441.097	371.008.220	455.050	9.567.12
		20	1.862.703	17.740	100	1.916 828	18 255	73.843.957 75.706.660	73.365.998 75.282.857	477.959 423 803	-
e Vizeu	12 18 »	D	1.749.429	16.661	20	1.709 973	16.285	77.456.089	76.992.830	463,259	
	3 9 Dez	34	1.653.345	48.627	34	1 568 485	46.131	89.207.249	91.367 082	_	2.159.83
uimarães	10 17 »	10	1.618.415	47.600	20	1.613.335	47.451	90.825.664	92.980.417	-	2.154.75
orto á P. e Famalicão	130 Nov	64	9.601.334	150,020	64	9 553 784	140 977	226 871.927	220 951.200	5,920,727	
	16 22 Dez 3		2.405.269		3656 Pr				s. 103.769.110 P	s. 1.569 188	,
orte de Hespanha	2331 »	v	2.499.166	683	10	2.725 778	745	107.837.464	106.494.888	1.342.576	
		-		-	-		-	-	-	-	-
auriu — Zaragoza — L	17 23 Dez 3	600	1.873.903 2.160.151	513 8 591		1.905.978 1.882.355	522 515	92.608.346	91.096.091	1.512.255	-
Alicante		_	2.160.151	991	10	1.002.000	919	94.768 497	92.978.447	1.790.050	mail Total
	10 16 Dez 1	067	363.053	3421	067	361 683	338	18 875.254	19 001.198		125.944
ndaluzes	1723 »	20	356.508	334	.0	387.460	363	19 231.762	19.388.658		156 896
	723 Dez	429			-		-		-	=	-
adrid - Caceres	125 Dez	423	102 161	238	429	90.627	211	4.301.184	3.925.097	376.087	N - 1
Caccies	1111	-	_	-	_		- 1	100			Circle To Da
1		180	32.435	180	180	39.467	219	1.773.282	1.746.168	27.114	17000-0
fra a Huelva 2	431 "	10	52,222	290	D	49,478	274	1.825,504	1.795.641	29.862	

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação do Rocio. - Vão ser postos nesta estação novos relogios de grandes dimensões, tanto para o lado da gare como nos vestibulos superior e inferior.

O da gare terá tres mostradores de 1m,20; os dos vestibulos são angulares, de mostradores de egual dia-

São todos da casa Garnier, de Paris.

Poço Barreto a Silves .- Pelo conselho de administração dos caminhos de ferro foi superiormente pedida a nomeação da commissão technica que o sr. Ministro das Obras Publicas tem de mandar examinar o lanço do caminho de ferro de Poço Barreto a Silves.

Ramal de Aviz. - Promovida pelo sr. Alfredo Barreto Guerra Paes, realizou-se em Aviz uma importante reunião de commerciantes, industriaes e proprietarios, em que se tratou de estudar os meios mais rapidos e efficazes para se conseguir a construcção de uma linha de caminho de ferro ligando as do Sul e Sueste, de modo a servir as povoações d'aquelle concelho.

Foi nomeada uma commissão composta dos srs. Pedro d'Almeida d'Eça, Augusto Feliciano de Mesquita, Manuel Lopes Varella, Antonio Paes Junior, conego Freire de Andrade, Joaquim Augusto Risques, Jeronymo Lopes Coelho, José Diogo Paes, Joaquim Lobato Junior, José Francisco da Costa e Alfredo da Guerra Paes, para dar seguimento ás idéas apresentadas naquella reunião.

Minho e Douro - Foi nomeado chefe do movimento

d'estes caminhos de ferro o sr. Arthur Bual.

Pampilhosa a Porto,-Vae ser substituida a linha actual por carris de 40 kilogrammas por metro corrente neste percurso, completando-se assim toda a linha Lisboa-Porto com carris d'este peso.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

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

No plano geral de caminhos de ferro secundarios vae ser in-cluida uma linha que, partindo de Utrillas, e atravessando Alco-risa, Calanda e Alcañiz, termine em Caspe.

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

O Marquez de Santa Anna está negociando com o ayunta-miento de Yecla o prolongamento do caminho de ferro de Yecla a Alcoy até Jumilla.

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

A força utilizavel seria de 60.000 cavallos.

Foi constituida em Londres uma sociedade anonyma ferro-viaria Vasco-Castelhana, com um capital de 60 milhões de pese-tas, que se proprõe construir uma rêde de caminhos de ferro en-tre Burgos, Logrofio, Vitoria, Bilbao, Santander e La Robla, afim de explorar o carvão e o ferro que abundam naquella região.

Franca

Os caminhos de ferro do Estado francez e a companhia de navegação a vapor do Pacifico organizaram um serviço directo em 127 linhas de caminhos de ferro americanos arrecadou-se nos

entre Paris e Valparaiso com escalas intermediarias pelo porto de La Pallice-Rochelle.

Todas as quinzenas, um comboio directo especial, fazendo o trajecto em nove horas e levando carruagens de todas as classes, percorrerá o trajecto entre Paris Montparnasse e La Pallice-Ro-

chelle em correspondencia com os vapores.

A partida de Paris-Montparnasse é às 10 horas e 40 minutos da noute para chegar a La Pallice Rochelle ás 7 horas e 42 minutos da manhã seguinte. São postos, por pedido, á disposição dos passageiros toilettes-camas para o trajecto entre Paris e La Pallice-Rochelle.

Quando teremos nós tambem ligado o serviço transatlantico com o internacional, e mesmo o do norte do paiz, por via fer-

Ha tanto que se trabalha nisso e até agora ainda não se con-seguiu a solução do problema.

Italia

A sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterraneo substituiu nas suas linhas ferreas de Milão a Gallarate, Porto Ceresio, Laveno e Arona, ou um percurso de 13o kilometros, a tra-

cção a vapor pela electrica.

A companhia Thomson-Houston do Mediterraneo fez todos os A compannia i nomson-Houston do Mediterraneo lez todos os estudos de combinação com a companhia do caminho de ferro e fornece o material necessario para a transformação. A companhia exploradora foi obrigada a recorrer a este processo, em virtude da intensidade do trafego e tambem pela proximidade de quedas d'agua permittindo estabelecer fontes hydro-electricas producirlos a congrain processiria que estabelecer.

Produzindo a energia necessaria, em substituição da hulha.

O primeiro troço d'esta via, o de Milão, Callarate, Porto Ceresio, foi inaugurado ha pouco e os outros dois sel-o-hão no pro-

resio, for inaugurado de provincia de la carros sómente, dos quaes um é automotor. Cada carro póde transportar 165 passageiros, á velocidade de 80 kilometros por hora.

O celebre auctor dramatico Antonio Traversi faz propaganda em Milão, para a realização nesta cidade de uma exposição inter-nacional em 1904.

Milão, diz, é chamada a cidade dos estabelecimentos; deixe-se mostrar que é tambem uma cidade de arte.
Além d'isso, uma exposição em Milão, para celebrar a inauguração do tunnel do Simplão, era tanto uma necessidade, como uma divida á cidade.

Por um convenio entre o governo italiano e a companhia de caminhos de ferro de Mediterraneo foi esta encarregada da construcção das linhas de accesso ao tunnel do Simplão pela somma de 45,775.000 liras.

As linhas a construir são duas: uma de Arona por Feriolo a

Donnodossola com 56 kim.; outra de Santhia e Borgomanero a Arona com 65 kim. Ambas são de via dupla e devem estar ter-

minadas em 1904.

O caminho de ferro Nicolau construido ha 51 annos é a linha mais importante da rêde russa. Mede 609 verstes. E' de dupla

Custou 64.664.751 rublos e foi avaliada em 80.096.324 quando em 1868 passou para a «Grande sociedade dos caminhos de ferro

Em 1894, quando o estado operou o resgate, o seu valor subiu a 217.000 rublos por verste. Tinha em 1852 162 locomotores; em 1900 522. Transportava 780.000 passageiros e 10.252.000 puds de mercadorias; em 1900 estes numeros subiram a 4.252.000 passageiros e 377.098.000 puds de mercadorias.

O producto liquido passou de 1.651.000 rublos a 16.169.000 em 1898.

Estados Unidos da America

A linha ferrea aerea de Nova York, pertencente desde 1894 **á** companhia *Manhaltan Railway*, media em 30 de junho 58.149 m. sendo nas arterias principaes 50 kim.

O material de tracção era o seguinte: 334 locomotoras, 1.122 carruagens de passageiros e 29 de serviço.

O percurso do comboio foi de 16.141.493 kim. no anno que

findou em 30 de junho. Transportou em 183.360.849 passageiros, ou mais 395.995 do

que no anno anterior.

O producto do trafego elevou-se a 47.754.418 francos; a despesa subiu a 31.627.960 fr.

Segundo uma estatistica da Financial Chronicle de Nova York,

primeiros mezes de 1900 uma receita bruta de 970.926.355 dol-lars, isto é, mais 90.914.458 dollars do que em egual periodo do

À receita liquida passou de 275.500.894 dollars a 317.437.979, o que dá um augmento de 41.937.085 dollars.

Inglaterra-colonias

Já chega a locomotora a Uganda, término da linha de Uganda a Victoria Nyanza. Esta linha méde 582 milhas e deve constituir a grande arteria

do Este africano. Até aqui a linha estava aberta ao trafego até a estação de Ndima a 468 milhas de Mombaça.

NOTAS VARIAS

Canal de Suez - No 1.º semestre de 1901 percorreram este canal maritimo 1.866 navios que deram de receita 49.680.000 francos.

Em egual periodo do anno de 1900 os navios tinham sido 1.674 e as as receitas 43.020.000 francos.

Accentua-se a marcha ascendente do rendimento. Grande progresso electrico. - De maravilha em maravilha.

Todas as revistas se occupam das experiencias de H. de Ariel Orling realizadas em Hucnighamchire, sobre a transmissão da energia electrica sem conductores.

Não bastava já a telegraphia sem fios, agora pretende-se dirigir e fazer evolucionar um torpedo, sem communicações.

Carvões americanos-Com o desenvolvimento da navegação e a persistencia dos americanos que querem vender na Europa os seus carvões muito se vae conse-

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

Os vagons-leitos. - Está-se tratando da reorganização d'esta companhia em novas bases financeiras e administrativas. As reservas existentes e os lucros correntes destinam-se a amortização immediata. O capital reduz se de 50 a 35 milhões, isto é, haverá uma reducção de 150 fr. por acção.

Procede se a consolidação da divida fluctuante, emittindo-se 60.000 acções privilegiadas a 250 fr. tendo direito ao dividendo das acções ordinarias e mais a um

juro accumulado de 5 p. c.

Estatistica internacional. —Instituiu-se em Buda-Pest por iniciativa de von Wendrich uma commissão para promover o estebelecimento de um Instituto internacional de estatistica ferro-viaria.

E' composto de Ives Guyot, presidente, Wendrich, Arturo Hadles (Estados Unidos), Blenk, director da estatistica na Prussia, Moron Neymark (França), Perozzo (Italia), de Warga (Hungria), Craigie (Inglaterra).

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

1.ª Estarem ha 5 annos, pelo menos, nessa classe;

2.ª Não receberem premios por outro motivo;

3.ª Não ter tido augmento de ordenado desde o ultimo mez de janeiro e não o indo ter no janeiro se-

4.ª Não ter incorrido em castigo superior ao de

admoestação.

Ascensão em automovel.-Mr. Eurico Mangini continúa a praticar ascensões mais ou menos laboriosas em automovel.

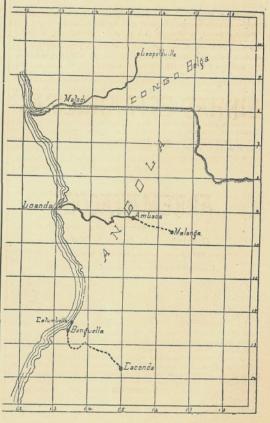
Ha pouco com um carro Piat de 8 cavallos e do peso de 1.200 kig. fez a subida do monte Figogna por uma má estrada com numerosas voltas e com rampas de 30 p. c.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Fechando o parenthesis, congratulamo nos pelo augmento havido no movimento de todos os generos transportados, com excepção d'aquelles dois que enfermam do mal já apontado, e felizmente curavel, pois a esse augmento se deve o ser apenas de réis 17:161#410 a diminuição da receita, com relação ao anno anterior. Representa aquella somma apenas um prejuizo de cerca de 6 %, que é quasi inapreciavel, dadas as circumstancias especiaes de Angola.



Ainda como elemento de prova do que avançamos, dir vos he-mos que a arroba de café se vendia em Loando, isto é, com a despesa do transporte do caminho de ferro já accrescido, a 1 \$600 réis!

A nossa fé no augmento do trafego continua inabalavel e elle, repetimol-o, far-se-ha notar desde que esteja construida a ponte e calçados pelo indigena os caminhos que conduzem ao terminus e ás estações intermédias.

E não somos nós os unicos a vêl-o; vêem-o, como nós, os que vivem do commercio e começam a mudar os seus estabelecimen-

tos do Dondo para o Lucalla.

Faça-se o prolongamento e vêr-se-ha que não temos sido maus prophetas nem visionarios; vêr-se-ha vir pela nossa linha a borracha a Loanda, sem que deixe de ir a Benguella, pois que a nossa via ferrea não contende com a d'esta.

Ha para ambas e para mais, com a differença de que a nossa se impõe, por ser a unica barreira a oppôr á concorrencia, ou antes á invasão do Congo Belga. Para o provar não se tornam ne-cessarios argumentos; basta lançar os olhos para o mappa de Angola, de que damos com o presente relatorio um ligeiro esboço, para se vêr. de prompto que, lançados parallelamente á do Congo a nossa e a de Benguella, a nossa corre entre aquella e esta a uma distancia de 5 gráos da do Congo e de 5 da de Benguella. Sabe-mos que não tem esta por fim coutrariar a expansão da linha do Congo Belga; mas sabemos, e sabem todos, que essa expansão é hoje o perigo immediato para o commercio da nossa colonia; por

construcção da de Benguella. Quer isto dizer que condemnamos a construcção do caminho de ferro de Benguella? Por fórma alguma! Desejamol a ardentemente, como a de todas quantas possam pôr em communicação a nossa fronteira-mar com os diversos pontos das nossas frontei-

isso, nos parece mais urgente o prolongamento da nossa do que a

ras-terra.

Portugal, con relação ás suas colonias banhadas pelo mar e tendo poa vizinhos no hinterland nações poderosas, está na situação do proprietario cujos bens, por um feliz acaso, teem ¡ or limite em toda a extensão de uma das suas faces uma ampla es-trada, para a qual só atravez d'esses bens podem ter accesso os vizinhos que por todas as outras faces lh'os confinam : ou dá ser vidão a esses vizinhos ou não ha vedações que lhe defendam os bens, com a differença que, entre particulares, ainda á força se póde oppôr o direito, embora as despesas judiciaes e os cuidados annullem todo o beneficio resultante dos bens, ao passo que entre

annuem todo o benencio resultante dos bens, ao passo que entre nações o direito é letra morta e só vale a força.

Venham, pois, quantos caminhos de ferro possam pôr as nossas fronteiras em communicação com o mar e que por esses caminhos de ferro passem todos os nossos vizinhos, pagando-nos o tributo de passagem, representado pela tonelagem paga ás nossas linhas, e affirmando assim que é indiscutivelmente nosso cada kilometro, por cujo percurso nos tenham pago a tarifa estabelecida.

No dia em que cada um dos terminus d'esses nossos caminhos de ferro attingisse a fronteira, a linha que ligasse todos esses terminus seria o limite reconhecido, indiscutivel e inatacavel

do que é nosso.

Venha, pois, o caminho de ferro de Benguella, todos os que as forças do thesouro permittirem, mas sejamos praticos: sem deixar de começar esses, não deixemos ficar em meio o que só pede que o deixem transpôr o Lucalla, para ir disputar ao Congo Bel-ga o commercio, que este lhe está arrebatando.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

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

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de janeiro de 1902, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção do fornecimento de 2.500 chapas de ferro ondulado e zincado.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos cami-nhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de réis

121 \$500.

121,000.
O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço hade realisar-se na thesouraria da direcção em que fôr feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (largo de S. Roque n° 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde pódem ser examinados, nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 27 de dezembro de 1901.

Fornecimento de peças de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de janeiro proximo, pelas 11 horas da manhã, perante a direcção dos ca-minhos de ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder a concurso publico para a adjudicação á mesma direcção do fornecimento de 50.000 kilos de peças de ferro fundido.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar

que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos ca-minhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia d**e**

85 \$500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da direcção em que fôr feito o deposi-to provisorio e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direçção do Sul e Sueste (largo de S. Roque n.º 22), ou na do Minho e Douro (Porto), onde pódem ser examinados, nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 31 de dezembro de 1901.

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 21 do cor-rente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Cami-nhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso

nhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de procuer a concurso publico para adjudicação à mesma direcção do fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de réis

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos e amostra estão patentes na secretaria da direcção do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde pódem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 3 de janeiro de 1902.

Fornecimento de escapulas

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 23 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção de fornecimento de 100.000

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de

55\$300 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudidação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o depo-sito provisorio, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde pódem ser exami-

nados nos dias uteis, desde as onze horás da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 4 de janeiro de 1902.

Fornecimento de ferros diversos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 31 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção do fornecimento de ferros em U, cantoneiras, barras, chapas e varões.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos ca-minhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de

62 \$500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para per-fazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este re-forço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão pa-tentes na secretaria da direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22), ou na do Minho e Douro (Porto), onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as

quatro da tarde.

Lisboa, 9 de janeiro de 1902.

Fornecimento de molas

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 24 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concur-so para adjudicação do fornecimento de 250 molas espiraes para

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 11 \$000.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento for fei-ta, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem neces ta, reforçara o seu deposito provisorio ate a percentagem neces-saria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudica-ção. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que teve logar o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será depois transferido para a Caixa Geral de Depositos.

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

Lisboa, 11 de janeiro de 1902.

Fornecimento e montagem de taboleiro

Faz-se publico que, pelas doze horas da manhã do dia 3 de fevereiro proximo, na secretaria da direcção dos Caminhos de ferro do sul e sueste, rua Larga de S. Roque n.º 22, 1.º andar, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a arrematação do fornecimento e montagem de um taboleiro de ferro para um vão de 10 metros, e via de 1,7,3 de largura entre eixos dos carris, ao kilometro 1,800 do prolongamento do caminho de ferro de Pias a Moura.

O programma e condições para esta empreitada, esteo paten-tes todos os dias uteis na referida secretaria, das dez horas da

manhã ás quatro da tarde.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 45\$000, o qual será posteriormente elevado, pelo adjudicatario, ao definitivo de 5 por cento do valor por que fôr adjudicada a empreitada.

Estes depositos serão feitos na thesouraria da direcção á or-

dem do respectivo director.

A base da licitação é de 1:700#000 réis.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fe-chada ao director dos mencionados caminhos de ferro, acompa-nhadas do recibo do deposito provisorio e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

Lisboa, 12 de janeiro de 1902.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de artigos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 23 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanha, se ha de pro-ceder ao concurso publico para o fornecimento de artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 57,5000 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 fôr 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 cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituidos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, e o caderno de encargos pode-

rão ser examinados no servico dos armazens geraes, e nas secre-tarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em Cam-panhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres

As amostras estarão patentes no serviço dos armazens geraes, nos dias e nas horas acima indicadas.

Porto, 3 de janeiro de 1902.

Fornecimento de pregos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 21 do corrente mez, 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 5,350 kilos de prégos de arame e de ferro, 900 milheiros de carda ingleza de ferro e zinco, 200 trados e 500 pás de aço.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effe-

ctuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 21#000 réis, 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 for adjudicado o fornecimento reforcará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudiçação; este reforço será feito o cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito pro-visorio. Os depositos provisorios serão restituidos a todos os con-correntes logo que haja sido feita a adjudicação. As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão

ser examinados no serviço dos armazens geraes e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manha ás tres da tarde.

Porto, 8 de janeiro de 1902,

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Lavagem e engommagem de roupas de carruagens e dormitorios do pessoal, durante o periodo de 10 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902.

No dia 30 de janeiro de 1902, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas propostas para a lavagem e engomma-gem de roupa das carruagens e dormitorios do pessoal do Servi-ço de Material e Tracção durante o periodo de 10 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902.

As condições relativas a esta tarefa estão patentes na reparti-ção central do Serviço de Material e Tracção, estação de Lisboa Santa Apolonia) todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã

até as 4 horas da tarde.

As propostas serão endereçadas á Direcção Geral da Compa-nhia na estação de Santa Apolonia, com a indicação no sobrescri-pto «Proposta para lavagem e engommagem» e redigidas segun-

do a formula seguinte

«Eu abaixo assignado, residente em. . obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a lavar e engommar a roupa das carruagens e dormitorios do Serviço de Material e Tracção, pelos preços indicados na relação junta a esta proposta, na conformidade das condições patentes, durante o prazo d'este concurso, das quaes tomei pleno conhecimento.»

Data e assignatura (por extenso e bem visivel.) Lisboa, 1 de janeiro de 1902.

Fornecimento de brochas e pinceis

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

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central

As conaições estao patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manha ás 4 da tarde.

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

Lisboa, 5 de janeiro de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR —

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

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

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

BAYONNA Hotel du Panier Fleuri. — O mais antigo da cia toda a hora. Omnibus na estação.

BERLIM <u>motel Central.</u> — De 1.º ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse. 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

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

BRAGA-BOÑ JESUS de Rievador — Grande Motel de Rievador — Grande Rievador —

BUUA-PESI Grand Hotel Hungaria. — No caes do Danubio. De 1.º classe, esplendido panorama. Todos os confortos modernos, como luz electrica, ascensor, venda de bilhetes do caminho de ferro. Preços commodos. — Director, Ch-Burger.

CALDAS DA RAINHA Grande Motel Linbonenne. — Stabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA motel Nuncs. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 18600 réis a 28000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

ESTORIL Motel de Paris — Casa de 1.º ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léor Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ Grande Motel Lisbonense.—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.º ordem. Diaria 1,\$200 a 2\$5000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Motel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1." ordre. — Proprietario, Victor

LISBUA motel Duraud — Rua das Flôres, 71-1" class Engcidade – Gabinete de leitura.

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

LISBUA modelfo meck,—Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

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

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

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

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

MADRID Cesar Fereat.—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

MUN1'ESIORIL Grand Hotel d'Italie.— De 1.º ordem, construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice.

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

NAZARE I H Grande Motel Club.—As melhores commoditudro, de 1#000 a 1#000 réis; em setembro, desde 1#000 réis; en succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

NEUHAUSEN quedas do Rheno-Hotel Bellevue.—O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos. NEUCHATEL notel du Paucon. — Proximo do Lago e do Correio. Bellas e confortaveis accommodações. Grande restaurante a preço fixo e à la carte, a toda a hora. Luz electrica. — Proprietario, Glukher Gaberel.

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

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

PORTO Motel Continental.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, pregos moderados. Frente do correio (heatros); muito central — Propr. I opez Munhós.

PORTO João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 13 4.

PORTO A La VIIIe de Parla. — 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

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

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

SANIAREM Grande Hotel Duarte. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias.—Bom serviço de cozinha.—Aceio e modicidade de preços.—Proprietario.—Joaquim Pereira Duarte. SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez. francez, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos,

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

TOULOUSE Hotel Meuble des Arcades. — Antigo Hotel des Etats Unis. Arcades du Capitole, 9 Situação no verdadeiro centro da cidade. Excellentes accommodações. — Proprietario, Lagarde.

TRIESTE Hotel de la VIIIe. — Casa de 1.º ordem, no caes do Adriatico. Todo o conforto; bellas habitações com es plendida vista. — Proprietario, Jean Caramelli.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estelles. — Agente internacional de aduanas y trasportes.

VENEZA Grand Hotel Victoria. — Palacio Morin ao centro da cidade, proximo da praça de S. Marcos. Excellente serviço e commodidades. Alojamento 2,50 a 4 liras; almoço 2,50, jantar 4. Luz electrica, ascensor.

VIENNA Hotel Royal. — Praça de St. Stephanio (Stephanplatz) no centro da cidade. Casa italiana de 1.º ordem. Luz electrica, ascensor, banhos, grandes salões, telephone. — Proprietario, J. Riedi.

ZURICH Hotel Züreherhof.—Em frente do lago, no Corsotheater, proximo da Tonhalle do Grande Theatro e do caes dos vapores. Banhos, ascensor, luz electrica. — Proprietario. Adolf Erpf.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de janeiro de 1902

COMPANY	TA DEAT				0102 6111 10 4	e fattetto de 1902
COMPANH	IA REAL	Lisboa Sacave	m Lisboa	Ovar	Porto Ovar	MINHO E DOURO
C. Sodré Ale	gés C. Sodré	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg		- INDO E DOUNG
Part. Cheg.	Part. Cheg.		8 45 m 9-29 m	1. t 4.19 m (= 5 45		PORTO FAMALICÃO PORTO
5-45 m. 6-10 m.	6- 0 m. 6-20 m	9 15 m. 9-59 m. 1	0.10 m. 10-54 m	6-58 t. 8-41		
6-35 m. 6-55 m.	6-30 m. 6-55 m	1 vo.vo m. 11- 4 m. 1	1-25 m 12- 9 t.		13	
7-15 m. 7-40 m.	7-30 m. 7-50 m	11.20 m. 12. 4 t. 1	2-30 t. 1-17 t.	Espinho P	orto Espinbo	9-50 m. 11-17 m. 4-51 m. c 6-8 m.
8-45 m. 9- 5 m.	8- 0 m. 8-25 m	1.00 t. 2-17 t.	3-10 t. 3-54 t.	7-42 m. c 8-38	m. c 6-20 m. 7-11	
9-35 m. 9-55 m.	9-30 m. 9-55 m		0 n. 9 44 n 5 n. 11-49 n	8-24 m. 9-29 11-4 m. 12- 9	m. e 7- 5 m. 7-56	III.
10-15 m. 10-40 m.		11-1-1				m. Porto Braga Porto
11- 5 m. 11-25 m.	11- 0 m. 11-25 m.		Lisboa -30 m. 8 29 m.		t. 12.14 t. 1-16 t t. 2-56 t 3-56 t	
11-45 m. 12-10 t. 12-35 t. 12-55 t.	12-0 m. 12-20 t. 12-30 t. 12-55 t.		55 t. 2-54 t.	Market Committee of the	NAME OF TAXABLE PARTY.	8-15 m 11-12 m. f7-54 m. 9-48 m.
1-15 t. 1-40 t.	12-30 t. 12-55 t. 1-30 t. 1-50 t.		30 t. 5-29 t.	SUL I	SUESTE	11-20 m. 1-47 t. 12-19 t. 2-45 t.
2- 5 t. 2-25 t.	2- 0 t. 2-25 t.		35 t. 7-34 t.	110000		1 3-50 t. 5-45 t. 4-28 t. 7- 8 t.
2-45 t. 3-10 t.	3- 0 t. 3-20 t.	Lisboa V. Franc		/ 6-25 m. 7- 0	RREIRO LISBOA	5.45 t 8.35 n 7- 5 t 10.40 h
3-35 t. 3-55 t.	3-30 t. 3-55 t.		5-30 m. 6-55 m.	7-45 m. 8-20		
4-15 t. 4-40 t.	4-30 t. 4-50 t.	12-30 n. 1-55 n. 7	-45 t. 9-8 n.			10110 110110
5- 5 t. 5-25 t.	5- 0 t. 5-25 t.	Lisboa b Santarem	Lisboa b	12-30 t. 1-5		
5-45 t. 6-10 t.	6- 0 t. 6-20 t.	6-0 m. 8-6 m. 7	-28 m. 9-25 m.	2-30 t. 3 5 t	t. 2-40 t. 3-15 t	
6-35 t. 6-55 t. 7-15 t. 7-40 t.	6-30 t. 6-55 t.	11 25 m 1-21 t. 11	-40 m. 1-42 t.	4-30 t. 5- 5 t	t. 4-10 t. 4-45 t	NINE BRAGA NINE
7-15 t. 7-40 t. 8-45 n. 9-10 n.	7-30 t. 7-55 t. 8- 0 n. 8-25 n.	LISBOA & ENTRONCAME	NTO LISBOA 6	Lisboa S	etubal Lisboa	6-30 m. 7-5 m. 9-45 m. 10-20 m.
9 35 n. 9-55 n.	9-30 n. 9-55 n.		-55 n. 9-57 n.			Porto Valenca Porto
10-15 n. 10-40 n.	11- 0 n. 11-25 n.	Lisboa Pampilhos	a Lishon	7-45 m. 9-40 12-30 t. 2-5		
		8-45 m. 12-56 t. j 7	-50 t. 12-29 n.	4-30 t. 6-12		
C. SODRE P. AR		Lishna Posto	Lisboa		m 5-20 t. 6-45 t.	
8- 5 m. 8-38 m.	8-50 m. 1 9-22 m.		25 m. (3 32 t.	Viene e		5-45 t. 11-28 n. 1-38 t. 7-3 n.
C. Sodré Caso			16 5 37 t.		tremoz Lisboa	Vianna Valença Vianna
6-15 m. 7-20 m.	6-15 m. 7-21 m.	a 4-30 t. 11-40 p. 12-3		α 7-45 m. 3-45 t.	. l 4-20 m. a 9-40 n	0. 8. 0m 9.55m 6. 0+ 9. 5n
7-45 m. 8-50 m.	7-45 m. 8 40 m.	111-95	d 9-15 m	2-30 t. g 7-45 t		
g 9-10 m. 9-47 m. 9-15 m 10 20 m.	z 8-25 m. 9- 2 m·			4-30 t. 11-15 n	. 12- 0 п. 6-30 п	Porto Penafiel Porto
	9-15 m. 10-20 m. 3 9-55 m. 10-32 m.			Lisboa	Faro Lisboa	10-56 m. 12-11 t. 4-48 m. c 6-42 m.
10-45 m. 11-50 m	10-45 m. 11-50 m.	b 8-55 m.) and land	Lisboa	a 2-30 t g 12-0	n. / 6-5 t. 6-30 m	8-20 n 10- 9 n. 5-49 t. 7-33 t.
	11-25 m. 12- 2 t.	11- 0 m. 8-20 n. 5-21	5 m. 3-32 t.		m. 1 11 50 n. a 9-40 n	
a 1-40 t. 2-17 t.	12-15 t. 1-20 t.	7-45 + 1 0 = 0			the sale of the sa	Porto Regoa Porto 4-20 m.) 10-56 m. 4-0 m.) 8-45 m
1-45 t. 2-50 t.	1-45 t. 2-50 t.	9-30 n. 6-37 m. 6-50	. эош.	to the second se	Eldnen	2- 0 t. 6-31 t. 8-26 m. 1-19 t.
	2 25 t. 3- 2 t.	Lisboa V. Alcant		7-45 m. 5- 0 t. 4-30 t. 2-10 n.		5 00 + 10 00 m 4 0 + 11 05 m
3-15 t. 4-20 t.	3-15 t. 4-20 t.	b 8-55 m)				
	1 3-55 t. 4-32 t.	11. 0 m. 6- 0 t. 8-1	15 m. 3-32 t.	Casa Branca E	vora Casa Branca	Porto Barca d'Alva Porto
4.45 t. 5.50 t. a 6-10 t. 6-47 t.	4-45 t. 5-50 t. 5-25 t. 6- 2 t.	7 45 4 5	0 t. 5-8 m.	2.50 t. 3-40 t.	7- 0 t. 7-47 t.	7-20 m. 3- 9 t. 11-10 m. 6-55 t.
a 6-10 t. 6-47 t. 6 6-15 t. 7 20 t.	5-25 t. 6- 2 t. 6-15 t. 7-20 t.	9-30 n. 7 3 m. 6-	от. 5- от.			Day Day Hills Day
	6-55 t. 7-32 t.	Lisboa Guarda			aro Casa Branca	Regoa Baroa d'Alva Regoa
7-45 t. 8-50 n.		6 8-55 m 1	Lisboa	6-30 m. 7- 0 t.	6-30 m. 7-30 t.	6- 0 m. 10-12 m. 4- 0 t. 8-18 n.
9-15 n. 10-20 n.	9-15 n. 10-20 n.	11 0 m. 12-29 n. 1 5	0 n. b 3 32 t.	TUNES POCO E	BARRETO TUNES	
a 10-40 n. 11-17 n. a	9-55 n. 10-32 n.	7-45 t. 1 3.6	0 t. 5-8 m.	3-55 n. 4-21 n		GUIMARÃES
10-45 n. 11-50 n.	10-45 n. 11-50 n.	9-30 n. 9-50 m		8-10 m. 8-41 m		TROFA GUIMARÃES TROFA
	11 25 n 12- 2 n.	LISBOA T. VEDRAS	LISROA	FARO POCO R		7-35 m. 9-15 m. 5-15 m. 6-50 m
LISBOA QUELI		12-15 t. 3-25 t.			ARRETO FARO	0.50 41.00 8.5
9-40 m. 10-11 m. 11-40 m. 12 11 t.	10-30 m. 11-0 m. 12-30 t. 12-59 t.	Lisboa Figueira	Lisboa .	-20 s. 0-33 t-	- 6-20 m. 8-33 m	e 1-50 t. 3 27 t. 11-45 m. 1-20 t.
1-40 t. 2-11 t.	2-30 t. 3-0 t.	7- 0 m. 2-47 t. 1-5	5 m 5-40 t.	BETRA	ALTA	f 5 4 m. 6-15 t. 3-55 t. 5-24 t,
3-40 t. 4-11 t.	4-30 t. 5- 0 t.	8 55 m. u 6-21 t. u 8-4	5 m. 5 332 t. 5 37 t.			7-22 t. 9-0 n
5-40 t. 6-11 t.		11- 0 m.	b 5-37 t.	Figueira Pa	mp. Figueira	
7-35 t. 8- 6 n.	8-30 n. 9- 0 n.	6-30 t. u 9-24 n. 3-2 6-30 t. 5- 0 m- u 6-2	5 t. 11-23 n.	5-30 m. 7- 5 m.		
Lisboa Cintr	a Lisboa	7 45 +)	The second secon	4- 0 t. 5-40 t	6 35 t. 8-15 n.	a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Caes
6-25 m 7 29 m.	5-10 m 6-10 m	9.30 n 6- 2 m. 8-	0 n. 9-15 m.	Bown W. C.		dos Soldados - c) Porto-Campanha - d)
7-20 m. 8-27 m.	6-32 m. 7-50 m		0.1		ormoso Pamp.	Por Alfarellos - e) Domingos e sant - f)
8-50 m. 9-55 m.	7-45 m 8-44 m.		Coimbra	8-15 m. 3-9 t.	10-25 m. 5-25 t.	Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2. as
10-40 m. 11-46 m. 12-40 t. 1-46 t.	9- 5 m 10- 5 m.		15 m. 12-25 t.	1.20 t. 6-53 t.	j 2 37 t. 7-0 t.	
12-40 t. 1-46 t. 2-40 t. 3-46 t.	11- 0 m. 11-59 m. 1- 0 t. 1-59 t.		25 m. 12-25 t.	PAMP- MANG	UALDE PAMP.	5. as e sab i) 2. as e 5. as j) Dom, e 4. as
		TORRES FIGUEIRA	TORRES		4 15 m. 7-15 m.	-k) Dom. e 5.43-1) Só aos Domingos-
4-40 t. 5-43 t.	3- 0 t. 4- 0 t. 5- 0 t. 6- 0 t.		- 1 -	7- 0 t. 10-20 n.	5-56 t. 9- 0 n.	m) Ao Barreiro - n) 3.as e 6.as - r) 2.as
4-40 t. 5-43 t. 6-40 t. 7-46 t. 8-40 n. 9-46 n.	5- 0 t. 6- 0 t.	11-44 m. 6-21 t.	Aveire			
4-40 t. 5-43 t. 6-40 t. 7-46 t. 8-40 n. 9-46 n. 10-40 n. 11-46 n.	5- 0 t. 6- 0 t. 7- 0 t. 8- 0 n. 9- 0 n. 10- 0 n.	11-44 m. 6-21 t. Aveiro Porto 3 45 m. c 6-17 m. 8-5	Aveire	Mangualde Guar	rda Mangualde	4.as e 6.2s — t) 2.as feiras—u) Pelo Norte —
4-40 t. 5-43 t. 6-40 t. 7-46 t. 8-40 n. 9-46 n. 10-40 n. 11-46 n.	5- 0 t. 6- 0 t. 7- 0 t. 8- 0 n. 9- 0 n. 10- 0 n.	11-44 m. 6-21 t.	8 m 111.86 m	Mangualde Guar	rda Mangualde	4.as e 6.2s — t) 2.as feiras—u) Pelo Norte —



STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de Janeiro sahirá o paquete Thames para

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

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

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV-Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Fevereiro ás o horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.— Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5. Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (pelo canal de Suez), va-por allemão Kouig. Sahirá a 24 de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental (pelo Cabo da Boa Esperança), vapor allemão Kronprinz. Sahi á a & de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão neiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Ju-lião, 100, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez a 17 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.°



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez Sahirá a 23 de janeiro. Agentes, Henry Bur-nay & C., Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Lordeus, vapor francez La Plata. Sa-Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez Atlantique. Sahirá a 27 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlando.



Havre e Liverpool, vapor inglez Jerome.
Sahirá a 20 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.*, Rua do Alecrim, 10, 1 °



Inglaterra (Southampton), vap. inglez Da-nube. Sahirá a 23 de janei-ro. Agentes, James Rawes & C.*, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



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



Lourenço Marques é Beira, vapor fran-Sahirá a 31 de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portu-guez Funchal. Sahirá a 20 de janeiro. Agente, Germano S Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Obidense. Salura a 19 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C., Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Manaus e Ceará, vapor allemão Pa-tagonia. Sahirá a 27 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C., Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará e Manaus, vapor italiano Colombo. Sahirá a de fevereiro.

Agentes, Orey, Antunes & C.*, Praça dos Re-



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão Guahy-ba. Sahirá a 22 de janeiro. Agntes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-tos, vapor francez Con-cordia. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19. 1.º



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabedello), vap. inglez Ellectricitus. Sahira a & & de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.*, Rua do Alecrim 10, 1.*



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-rá a 4 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayportos do Pacífico, vapor inglez Orellana. Sahirá a 220 de janeiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel la, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez Ambaca. Sahirá a 21 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação. Rua da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janero, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez Lake Megantic. Sahirá a 12 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.*, Caes do Sodré, 64, 1°.



M. HERRMANN

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

Apparelhos de precisão

LUZ ELECTRICA

Resultados garantidos

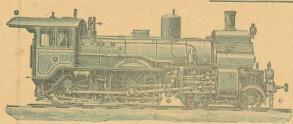
Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

M. Herrmann

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

6 E 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 E 8 LISBOA

A. BORSIG, BERLIM-TEGEL



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

LOCOMOTIVAS

De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

PRODUCÇÃO ANNUAL APROX, 200 LOCOMOTIVAS

Locomotivas-Tenders

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

O numero das Locomotivas construidas até hoje passa de 4.900.

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

C" G" DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA—LIEGE—BELGICA ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'ACUAS E CAZ

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; Ansterdam, 1883;
Antuerpia, 1885; Crakova, 1887; Barcelona, 1889; Berlm, 1889; Amsterdam, 1890;
Antuerpa, 1894; Bucharest, 1894; Bruxellas, 1897, Grand prx.

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

PRIX MONTYON

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

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

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



EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

LISBOA-Rua Nova da Trindade, 48, 1.º

PUBLICIDADE PERMANENTE

DE FERRO EM PORTUGA

-SUL E SUESTE - BEIRA ALTA - COMPANHIA NACIONAL E EM HESPANHA

Madrid-Caceres-Portugal—Oeste de Hespanha—Salamanca ás Fronteiras—Zafra a Huelva Medina del Campo a Zamora—Orense a Vigo

PRIVILEGIO EXCLUSIVO POR CONTRACTOS COM AS DIRECÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

Os annuncios nas estações são vistos diariamente por 30:000 pessoas

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

AFFIXAÇÃO DE CARTAZES AVULSO EM TODAS AS CIDADES E VILLAS DO PAIZ

NOS CAMINHOS DE FERRO — Quadros de conta do annunciante

ANNUNCIOS DIVERSOS

até 25 decimetros quad. 1 #000 rs. 1#500 » 26 a 50 2 ₩000 » por anno e por 51 a 100 2\$500 n annuncio 101 a 200 3,50000 × 201 a 300 4.000 » 301 a 400

Grandes quadros de 36 metros quadrados e mais, na estação de Lisboa Rocio, ajuste especial sobre a base de 2000 réis o metro quadrado, por anno.

Nas affixações de mais de 100 annuncios faz-se reducção de preço

Nas affixações de menos de 20 annuncios, os que tenham que ser collocados nas estações de Lisbia pagam pelo duplo

CARTAZES EM OUADROS DA EMPRESA

De publicações litterarias, reclamos de espectaculos publicos, e semelhantes; sendo 50, pelo menos 1 cu 2 folhas de dimensão ordinaria de cartaz.,..... 150 réis por mez

» » » 50 » , » » Cada folha a mais »

CARTAZES AVULSO NAS CIDADES E VILLAS DO PAIZ

Simples affixação sem responsabilidade de conservação

Uma folha d'impressão formato vulgar (65×15 centimetros)...... 60 réis Minimo por cida-» mais..... 40 » de ou villa 250 réis Cada »

CONDIÇÕES GERAES

1.ª O imposto de sêllo é de conta da Empresa, excepto nos annuncios em Lisboa e Porto, nos de espectaculos e nos cartazes avulso.

2.ª O pagamento é sempre adeantado. 3.ª A Empresa encarrega-se, de conta dos annunciantes, da impressão typographica cu lythographica dos cartazes, ou da pintura de quadros, bem como da sua preparação, emmolduramento, envernizamento, etc.

4.ª A Empresa não assume responsabilidade pelos casos de força maior que interrompam a publidade dos annuncios.

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184:0008000 RÉIS

ESCRIPTORIOS

13, Largo do Corpo Santo Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas segnintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre Almada, Ancilo, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Ramhu, Carrazed i d'Anciñes, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão i Santal. Cuba, Elvas, Ericeira Espadanedo de Sinfiles, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Gollegà, Gouvês, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemór-o-Novo, Ocira, Olhão, Olivas, Ovar, Penafiel, Porto, Povon de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardin, Setubal, Subral de Mont'Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

H. Parry 2 som

OFFICINAS DE MACHINAS
CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

+ LISBOA-

ESTALEIRO NO GINJAL

M. Gonsalves

CIRURGIÃO DENTISTA

CONSULTORIO - R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA - LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS

Capital social rs. 2.400:000 \$000 effectivos

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

Equateur-Atlantique Union-Maritime

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

Directores em Lisbon LIMA MAYER & F.ºs

50, 1.º-RUA DA PRATA-50, 1.º

M. H. Lummeizheim & C.ª

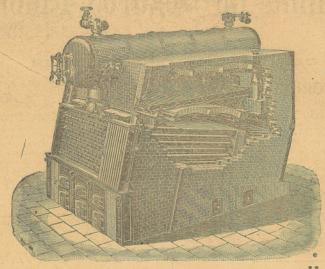


WONDELGEM-LEZ-GAND BELGICA Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações. Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas

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

CALDEIRA STEINMULLER

Referencias sobre 26 annos de duração de funccionamento



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

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

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

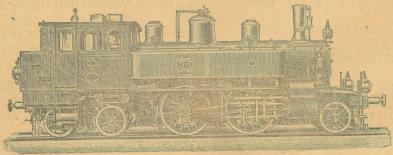
L. & C. Steinmüller, Gummersbach (Provincia rhenana).

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

KRAUSS & C.1A, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH -- ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

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

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