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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA—PORTUGAL: anno 2$500; semestre 1$400.
HESPANHA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 4$000 réis—Avulso, 120 réis

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:
ANTUERPIA, 1894—Medalha de Bronze
PORTO, 1897—Medalha de Prata
BRUXELLAS, 1897—Medalha de Prata
LISBOA, 1898—Grande diploma d'honra

DIRECÇÃO— RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA **Telephone, 27**

4.º do 16.º anno **16 de Fevereiro de 1903** **Numero 364**

C. MAHONY & AMARAL

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

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa **Numero telephonico 586**

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

ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal
F. Street & C.ia
156, Rua do Poço dos Negros
LISBOA

Agente para as Colonias
Roberto Pegado
Rua dos Capellistas, 77 a 81
LISBOA

MOTORES *da celebre fabrica americana*

Marinette Iron Works Manufacturing Co.

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

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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

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

MEDALHAS D'OURO
Exposição Universal de Paris, 1878.
» Internacional de Londres, 1885.
» Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS
Automaticos e não automaticos
PARA
CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

Freio de acção rapida para grandes comboios 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.

CONSTRUCÇÃO SIMPLES
ACÇÃO ENERGICA
CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

PORTUGAL—Companhia Real—Minho e Douro—Sul e Sueste—Beira Alta.
HESPANHA—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid-Caceres-Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla-Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias—Madrid-Villa del Prado—La Robla-Valmaseda —Lezama-Bilbao — Trian —Luchana-Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerto de Santa Maria-San Lucar—Central de Vizcaya—Grao a Turis.
Tremvias: Urbano de Santander—Sardinero a Santander—Barcelona a San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grao; etc.

4.º DO 16.º ANNO — LISBOA, 16 DE FEVEREIRO DE 1903 — NUMERO 364

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 honra

ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO — Proprietario-director-editor L. DE MENDONÇA E CÓSTA — REDACTOR J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO — T. do Sacramento ao Carmo, 7 | Redacção e administração 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 LISBOA | TELEPHONE N.º 27

O NOSSO BRINDE

VIDÈ ARTIGO PAGINA 52

ENCADERNAÇÕES DO 15.º ANNO

Temos já promptos as encadernações de 1902. Os srs. assignantes que as desejarem não teem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMARIO

	Paginas
VIAS FERREAS AFRICANAS, por O. S.	49
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett	51
PARTE OFFICIAL — Alvará de 21 de janeiro e decretos de 31 de janeiro e 10 de fevereiro do Ministerio das Obras Publicas	51
O NOSSO BRINDE	52
DE EXTREMOZ A VILLA VIÇOSA	53
O RUBEROIDE (illustrado)	53
NOTAS DE VIAGEM — XI — Ao Gornergrat	54
NO PARLAMENTO	55
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	56 e 57
CONGRESSO MARITIMO	58
EXPOSIÇÃO UNIVERSAL EM ATHENAS	58
LINHAS PORTUGUEZAS	58
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha—França—Bolivia	59
AVISOS DE SERVIÇO	60
ARREMATAÇÕES	60
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA—Parecer do Conselho Fiscal	61
AGENDA DO VIAJANTE	62
HORARIO EM 16 DE FEVEREIRO DE 1903	63
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	64

Vias ferreas africanas

(Ao Ex.mo Sr. ANSELMO VIEIRA)

O continente negro, ha tão poucos annos ainda a mysteriosa terra dos sertões, dos desertos, das densas florestas, está passando por uma transformação radical. Uma transformação mais rapida do que a que actualmente se produz na Asia, á qual o grande francez de morte amargurada, Lesseps, cortou em Suez o cordão umbilical que unia as terras do antigo mundo.

Quem comparar as cartas geographicas publicadas ha vinte annos com as actuaes, encontra modificações profundas, surprehendentes. Surgem cidades, estabelecem-se communicações commerciaes ou orientam-se antigas correntes por determinadas direcções, abrem-se portos, animam-se com navegação a vapor os seus vastos lagos interiores e os seus grandes rios. Desapparecem os mysterios geographicos, recuam os perigos, modifica-se o clima, penetra com o christianismo, a civilização, e a raça branca vae-se fixando, vae-se acclimando.

E tudo isto é devido á fecunda influencia d'este poderoso meio de progresso, d'esta efficaz ferramenta civilizadora — a via ferrea.

As travessias famosas dos peões portuguezes que cortavam a Africa d'uma a outra costa; as suas viagens celebres até a região dos lagos, até as cataractas do Nilo, até a Abyssinia; as viagens de Levingston, Stanley, Serpa Pinto e outros caminheiros ousados, pódem repetir-se agora commodamente. Não virá longe o tempo em que, quer na direcção do meridiano, do Cabo da Boa Esperança a Alexandria, quer na direcção d'alguns parallelos, se atravesse o grande continente sobre as rodas d'aço de confortaveis vagons.

Passemos uma rapida inspecção ás linhas que actualmente ha construidas e ás que se projecta construir.

E' grande já a rêde que tem como particular a circumstancia de apresentar nalgumas regiões malhas apertadas e separadas umas das outras por larguissimos espaços sem ligação ainda. A quem se esquecer de que está vendo nos mappas os signaes convencionaes com que se designam graphicamente as linhas ferreas, afigura-se lêr itinerarios d'exercitos em campanhas militares que estabelecem as suas bases de operações na costa e avançam em um ou mais corpos que bracejam para o interior.

E' que os exercitos civilizadores vão realmente da costa para o centro, das feitorias commerciaes para os logares da producção. E' que a exploração da Africa tem sido até agora mais commercial do que industrial, mesmo que se comprehendam na industria as minas e a agricultura.

Cedo virá o tempo em que, conquistados os salubres planaltos do interior e conhecidas as suas riquezas, as mesmas linhas ferreas que são hoje de penetração venham a ser de verdadeira exploração.

As rêdes parciaes mais anastomosadas da Africa são as do Cabo e as da Argelia.

Nestas, o grande trôço de Oran a Tunis por Argel constitue a base d'operações em que se enxertam os ramos de Oran a Tlemcen, a Ain Sefra e Figuing, já no deserto, os de Philippe-villa e de Bone a Constantina e d'ahi a Biskra e a Uargla no Sahara, além do segundo trôço de Argel a Constantina e de varias linhas isoladas como a de Kairuan a Susse, e de Gafsa a Sfax.

D'este systema de linhas a França vae fazendo sair prolongamentos que levam de Uargla a Aurguid e d'ahi ao rio Niger na sua grande curva para o Norte, ligando assim Philippe-villa no Mediterraneo com Tombuktu pelo rio e com o Senegal, transposta a cumeada que divide as aguas d'estes dois cursos na linha construida da Tubimandia a Kita e a Kayes, seguindo de novo o rio até S. Luis ou a nova via ferrea para Dakar em frente de Cabo Verde.

Na rêde principal, na Africa do Sul, o systema é mais perfeito e completam-se cada dia novas malhas. Sae da cidade do Cabo por Bloemfontein, Kimberley a Gouboulonago a grande linha que se dirige á costa oriental

pela Machôna, e Manica servindo a nossa Beira. Mas deve prolongar-se pela Zambezia e pela região do Nyassa inglez até Aberkorn no lago Tanganica, ou pela Africa oriental allemã até o lago Victoria, para sair ou marginando os pequenos lagos até Uadelei no Nilo, ou pela margem occidental do grande lago ás primeiras quedas do celebre rio.

Ahi se ligará com a linha do Egypto, pela Fashoda, Kartum e Berber ao longo do rio, tomando a corda no arco que forma na Nubia, indo a Norosko e retomando a sua margem até o Cairo onde se bifurca para Alexandria e Ismaila. Realizar-se-ha então o sonho patriotico de Cecil Rhodes.

Essa enorme linha meridiana será a medula espinal de todo o systema nervoso da viação accelerada da Africa.

Ali todas as demais linhas vão dar ou hão de vir dar: directamente com carris de aço, ou indirectamente pela via aquatica.

Basta unir Stanley Falls na direcção do lago Alberto para a ligar com a costa occidental da Africa atravez do Estado livre do Congo, seguindo o seu sinuoso e accidentado rio, e deixando as cataractas para tomar a via ferrea construida de Leopoldovilla a Matadi.

No lago Victoria terá outra ligação com a costa oriental até Mombaça pela linha da Africa oriental ingleza já construida, ou pela projectada e em parte construida na colonia allemã de Koronge e Tanga.

Pelo Tanganica ligar-se ha a Dar-es-Salam por Tabora e Puapua, linhas projectadas na mesma colonia allemã.

Falta-lhe ligar-se por uma pequena linha transversal, com a parallela de Port Elisabeth pelo Orange a Pretoria que é o nó ou cruzamento das vias ferreas do Transvaal e é servida pelo porto de Lourenço Marques e respectivo caminho de ferro.

Falta-lhe tambem fechar o arco de Pietersburgo e Ressano Garcia, e bem assim completar a ligação perto da costa, do Cabo com as duas linhas que saem de Port Elisabeth e de Port Alfred e a de East London, as quaes se fundam numa, a citada linha de Pretoria.

D'este modo ficam asseguradas communicações numerosas para o mar.

Ao sul os portos inglezes do Cabo, Mossel Bay, Port Elisabeth, e Port Alfred; a sueste East London, Durban; a leste os portos portuguezes de Lourenço Marques, Beira e mais tarde os de Quelimane e Porto Amelia quando se reconstruirem as linhas que vão dar ao sul e a leste do lago Nyassa; os portos allemães de Bagamoyo e Perxani, e o porto inglez de Mombaça.

Para oeste são menores as sahidas: só a do Congo com parte fluvial e a de Benguella. Por ventura mais tarde a de Loanda em Angola e a da Bahia das Baleias na colonia allemã do Sudoeste e a do Niger e do Senegal.

Por ventura tambem mais tarde a grande linha meridiana se ligará á transversal, em parte construida, do porto francez de Djibuti ao golfo de Aden a Harar e Adis-Ababa, que é a capital da Abyssinia, pelo reino de Menelik e pela Fashoda, com os ramos de Suakim e Assuan no mar Vermelho.

Para o poente braceja um novo ramal na direcção do parallelo que passa a 17 graos de latitude e que vae inserir-se na grande linha meridiana, bifurcando-se primeiro para o extremo sul do lago Tanganika e para Sitanda na Zambezia. Este enorme ramal é o que se dirige á nossa bahia do Lobito no districto de Benguella, e que tem servido agora de thema á discussão na camara dos senhores deputados, que approvou por grande maioria em voto de confiança ao governo, que havia assumido a responsabilidade de assignar o contracto da sua concessão.

Quando se executarem estas linhas que rapidamente esboçâmos, fica organizado o grande esqueleto ferroviario como uma triangulação geodesica de primeira ordem, que deve depois completar-se pela formação de novas malhas.

Muitos kilometros ha ainda a construir para se organizar este esqueleto. Mas muitos kilometros ha já construidos: para cima de 21.000.

Está em exploração a enorme extensão que vae do Cabo a Gubolovayo e de Alexandria a Keneh. De Gubolovayo ao Tanganika atravessa-se territorio inglez; de Keneh á Uganda segue-se por territorio sujeito á influencia da Inglaterra ou mesmo já na posse d'esta poderosa nação.

De Mombaça ao lago Victoria segue se em vagon por territorio inglez. Não tardará que se realize o sonho de Cecil Rhodes.

O caminho de ferro de Uganda que liga o Lago Victoria com o Oceano Indico e que tem 1.200 kilometros, levou 3 annos apenas a construir!

Por sua parte, embora muito menos activos e emprehendedores, os allemães não descuram as suas vias ferreas. A linha allemã que deve ligar os lagos Tanganika, esse mar interior da epocha jurassica, com 600 kilometros de comprido e 400 de largura, e o lago Victoria, mais largo e menos comprido, mede 1.300 kilometros e está orçada em 66 milhões de marcos.

O Estado independente do Congo prosegue no seu grandioso plano de ligar o rio Congo em Stanleyvilla com o lago Alberto, e o mesmo rio, em Nyangué, com o lago Tanganika. As receitas do trafego da companhia do caminho de ferro do Congo de 1901 a 1902 foram já de 12 milhões de francos.

A França, obedecendo ao seu plano tradicional que tem tres grandes bases de operações para a penetração convergente no coração da Africa — a da Argelia pelo norte, a do Senegal pelo oeste, a do Gabão pelo sul, pretende apoderar-se do Soldão occidental e central, região rica e poderosa que a deve compensar da desolação do Sahara, constituindo lhe o que o engenheiro Duponchel chama as Indias-Negras. O plano porém está longe ainda de realização — a via ferrea transsaharica é de futuro longinquo.

Mas o que está feito é tão surprehendente, que não podemos admirar-nos já dos planos mais phantasticos. O lago Tchad ha-de ser ligado a Tunis, Oran, Dakar e Congo; ha-de unir-se tambem ao Tanganika e ao Nilo.

Foi em 1835 que os inglezes se apoderaram do Cabo. Em 1854 a 1875 os anglo-boers repellem os cafres e zulus, que só em 1879 se anniquilam como tinham sido anniquilados os Achantis em 1874. Em menos de um seculo esta obra colossal, em que contribuem mais ou menos varias nações da Europa que, para chegarem a estender neste continente cerca de 21 000 kilometros de vias ferreas, tiveram de regar com sangue portuguez, inglez, francez, hollandez, e até allemão e belga em Moçambique, no Soldão, na Uganda, no Dahomé, no Usambaroi, no Niger, no Tchad, no Nyanza, na Rhodesia, na Guiné e em tantos pontos mais, as terras africanas.

A construcção da linha do Lobito a Katanga deve contribuir efficazmente para a realização d'este plano grandioso, tanto porque representa já um dos grandes ramos do esqueleto formidavel, como porque estabelece as ligações d'uma e outra costa, como ainda pelo exemplo que fornece.

E sem pretendermos agora fazer allusões politicas a

que sempre fugimos neste jornal, seja nos permittida uma interrogação.

Poderia Portugal, invocando só direitos de soberania, legitimamente impedir que se estabelecesse a linha do parallelo 17, ou relegar para d'aqui a 50 annos a sua construcção de conta propria, isolando Angola na rêde ferroviaria africana?

O bom senso dos leitores responderá por nós.

O. S.

Carta de Inglaterra

Liverpool, 2 de fevereiro de 1903.

Não faltam symptomas de que na actualidade estamos em vesperas d'uma revolução no systema de viação ferroviaria. Actualmente todo o mundo deseja ardentemente a rapidez no viajar e a economia consequente do tempo. Os melhoramentos no transporte nas grandes cidades teem estimulado o desejo do publico de viajar mais rapidamente por grandes distancias.

A acceleração das velocidades motiva maiores riscos, mas o publico tem-se familiarizado com os perigos, e só pede maiores velocidades. Para satisfazer a este desejo, as companhias ferroviarias estão appellando para a sciencia, e neste tempo d'invenções não hão de appellar em vão. As experiencias feitas até agora para attingir maiores velocidades indicam que em ultimo logar será a electricidade a força motriz adoptada nos caminhos de ferro. Quer isto dizer, que a caldeira a vapor, com o seu ruido e fumo, já chega ao seu occaso; e crê-se que o seu substituto será o dynamo. A electricidade será sem duvida a força empregada principalmente; mas fala-se num novo motor a vapor, francez, com combustivel de petroleo, do qual se esperam grandes resultados. O desejo de attingir grandes velocidades motiva geralmente despesas addicionaes consideraveis. Aparte o novo material e os maiores riscos, ha a ter em consideração o desgasto do material movel e da via.

Ainda nas condições actuaes de viação calcula-se que nas linhas do caminho de ferro London & North Western se reduz a pó, em cada dia, quasi meia tonelada d'aço pela percussão dos comboios que passam. O transporte rapido, a uma velocidade segura, motivará provavelmente mais trafego, mas é duvidoso se as receitas addicionaes assim obtidas compensariam o custo addicional por motivo do desgasto.

*

A concessão proposta recentemente pela companhia London & North Western com respeito aos seus bilhetes de ida e volta não tem sido recebida favoravelmente. A proposta foi de tornar válidos por seis mezes todos os bilhetes ordinarios de ida e volta e de *touristes*. Quando um bilhete de ida e volta se emitta a um preço mais baixo do que o duplo do preço do bilhete simples, então sim, póde haver vantagem na extensão do periodo pelo qual é válido, mas se as companhias ferroviarias, como fazem as mais d'ellas, pedem pelos bilhetes de ida e volta em terceira classe duas vezes precisamente o preço do bilhete simples, a vantagem em tomar um bilhete de ida e volta não é evidente. Onde ha duas linhas em competencia tem a inconveniencia de compellir o viajante a voltar pelo mesmo caminho quando as circumstancias poderiam fazer mais conveniente o viajar pelo outro. Se as companhias ferroviarias pudessem emittir bilhetes de ida e volta a um preço inferior ao duplo do preço d'um bilhete simples, isto sim seria uma vantagem e uma concessão que o publico apreciaria.

*

Estão publicados estudos assaz interessantes sobre a «vida» das locomotivas inglezas e americanas.

Diz-se que nas linhas inglezas o periodo médio, entre uma reparação e outra, das machinas, é de dois annos, ao tempo que na America é sómente de anno e quarto ou anno e meio.

A vida média da locomotiva ingleza, dos comboios expressos de passageiros é de vinte e cinco annos, e na America é de dezeseis annos; mas nesse periodo a machina ingleza percorre de 700.000 até 1.000.000 de milhas, emquanto que a americana percorre até 2.000.000 naquelle periodo mais curto. Quanto ás locomotivas dos comboios de mercadorias, a vida média na Inglaterra é de vinte e seis annos, e na America de dezeseis, percorrendo as machinas inglezas de 500.000 até 800.000 milhas, e fazendo as americanas muito maior percurso.

Uma machina d'um comboio local de passageiros na Inglaterra funcciona por vinte e cinco annos e na America por dezoito; e quanto ás machinas de manobras, nos dois paizes, a sua vida regula por vinte e sete e vinte annos respectivamente. Na America não se construem as machinas para durar muito tempo, mas para uma vida d'uns quinze annos, e depois d'obter d'ellas todo o trabalho possivel são arrojadas para o montão de ferros velhos.

*

A electrificação do caminho de ferro por debaixo do rio Mersey, de Liverpool a Birkenhead, é quasi completa e espera-se que os novos comboios estarão funccionando para fins do mez actual. As carruagens teem a forma d'uma carruagem longa de tremvia e são muito commodas. Diz-se que haverá 750 comboios por dia.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição do Commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, attendendo ao que me representou a direcção da Associação de Classe dos Empregados de Caminhos de Ferro Portuguezes, pedindo a minha approvação para os estatutos de uma caixa economica, que ao abrigo do disposto no n.º 5.º do artigo 4.º do decreto de 9 de maio de 1891 resolveu fundar;

Visto o parecer da repartição respectiva:

Hei por bem approvar os estatutos da Caixa Economica dos Empregados de Caminhos de Ferro Portuguezes, annexas á respectiva associação de classe, com séde em Lisboa, os quaes constam de cinco capitulos e vinte e oito artigos, e baixam com este meu alvará assignados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, com a expressa clausula de que esta minha approvação lhe poderá ser retirada quando se desvie dos fins para que foi instituida, não cumpra fielmente os seus estatutos, ou deixe de enviar annualmente á Direcção Geral do Commercio e Industria o relatorio e contas da sua gerencia.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Pagou de direitos de mercê e impostos addicionaes na recebedoria da Receita Eventual de Lisboa a quantia de 17$686 réis, como consta de um conhecimento passado pela mesma recebedoria em 20 d'este mez, sob n.º 1 487.

Pagou de emolumentos e impostos addicionaes na mesma recebedoria a quantia da 5$698 réis, verba n.º 784 da mesma data.

Pagou de imposto do sêllo na mesma recebedoria a quantia de 5$000 réis, verba n.º 63 da referida data.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sêllo das armas reaes.

Dado no Paço, aos 21 de janeiro de 1903. — EL-REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o pedido de auctorização feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta para estabelecer provisoriamente ao kilometro 122,819 da linha da Beira Alta um apeadeiro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 18 de dezembro do anno findo, conceder á referida companhia a auctorização que sollicita.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço em 31 de janeiro de 1903. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1902 (1.º semestre do anno economico de 1902 a 1903): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 5 do corrente mez, approvar a referida liquidação, e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 27:751$873 réis, como liquidação da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1902 a 1903.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 10 de fevereiro de 1903.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1902 (primeiro semestre do anno economico de 1902–1903): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 5 do corrente mez, approvar a referida liquidação e determinar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 15:267$089 réis, importancia liquidada da citada garantia de juro.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 10 de fevereiro de 1903. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de uma variante denominada do Lavre, entre os kilometros 51,649 e 55,410 do projecto do caminho de ferro de Vendas Noves a Sant'Anna, approvado por portaria de 30 de julho de 1900: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 5 do corrente, approvar o referido projecto de variante.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 10 de fevereiro de 1903.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Considerando a necessidade de remover quaesquer obstaculos á rapida construcção do prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio;

Considerando que a Camara Municipal de Olhão e varios cidadãos d'aquelle concelho requereram que a respectiva estação seja construida não no local fixado no projecto approvado por portaria de 22 de novembro de 1902, mas entre as estradas municipaes n.os 9 e 53;

Considerando que outros cidadãos de Olhão requereram a construcção da estação no local primeiro escolhido;

Considerando que o custo da estação será sensivelmente o mesmo em qualquer dos pontos indigitados, não havendo razões technicas de peso que levem a dar a preferencia a uma ou outra solução;

Considerando que em vista das divergencias de opiniões manifestadas importa fixar definitivamente o local da estação em harmonia com as conveniencias locaes e os interesses regionaes:

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta dos Pares do Reino Conselheiro Luiz Frederico de Bivar Gomes da Costa, Joaquim José Coelho de Carvalho, José Gregorio Figueiredo Mascarenhas, e dos deputados Conselheiro Matheus Teixeira de Azevedo, Agostinho Lucio da Silva, Domingos Eusebio da Fonseca, Francisco Roberto de Araujo de Magalhães Barros, Frederico Alexandrino Garcia Ramires e João Carlos Pereira de Vasconcellos, do governador civil do districto de Faro, Conselheiro João José da Silva Ferreira Netto, do inspector geral do corpo de engenharia civil, Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, e dos vogaes da commissão executiva do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, Francisco Perfeito de Magalhães e José Fernando de Sousa, o primeiro dos quaes servirá de presidente e o ultimo de secretario, aprecie as reclamações da Camara Municipal de Olhão e dos seus municipes e proponha relativamente á estação respectiva a solução mais conveniente para os interesses locaes e regionaes.

Paço, em 7 de fevereiro de 1903. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El Rei, conformando se com o parecer da commissão nomeada por portaria de 7 do corrente, para examinar as representações da Camara Municipal de Olhão e dos seus municipes acerca do local em que deve ser construida a respectiva estação do caminho de ferro e propôr a solução mais conveniente para os interesses locaes e regionaes: ha por bem determinar que a referida estação seja construida entre as estradas municipaes n.os 9 e 53, nas devidas condições de commodidade do serviço e de facil accesso.

Paço, em 12 de fevereiro de 1903. — *Manuel Francisco de Vargas.*

O nosso Brinde

Carta official dos caminhos de ferro da Italia

Como de costume nos annos anteriores, procurámos ir completando, por meio dos nossos brindes, a collecção das cartas dos caminhos de ferro de toda a Europa, todas com o caracter official dos differentes paizes, e neste empenho obtivemos, para o anno corrente, por concessão amavel do Ministerio das Obras Publicas de Italia, especialmente feita á nossa *Gazeta*, que o Instituto Cartographico de Roma possa fornecer-nos os exemplares necessarios para os nossos assignantes da **Carta delle Strade Ferrate Italiane** *edição official* feita pela *Inspectoria Geral dos Caminhos de ferro* d'aquelle ministerio.

A dita carta será referida ao *1.º de janeiro de 1903* e portanto perfeitamente em dia, é na escala de 1:1.500.000, méde 1 metro por 75 centimetros, em excellente papel, sendo impressa a seis côres, tendo, além do mappa geral da Italia, quinze pequenas plantas das 12 principaes cidades e 3 bifurcações de vias ferreas, o nome de numerosas cidades e villas, as elevações de terreno e outras muitas indicações uteis que serão bem apreciadas pelos nossos leitores, constituindo a referida carta o melhor elemento de consulta para quem quizer conhecer a importante rêde ferroviaria italiana.

A impressão da edição especial para **Brinde aos srs. assignantes** da nossa *Gazeta* está sendo feita, e dentro do proximo mez esperamos poder annunciar a distribuição.

De Extremoz a Villa Viçosa

Prolongamento da linha de Evora

Vamos dar succinta noticia do projecto d'este troço de caminho de ferro ultimamente estudado pela Direcção do Sul e Sueste e que vae ser em breve construido.

No plano da rêde ao sul do Tejo, decretado em novembro de 1902, de que démos noticia no nosso numero de 1 de dezembro ultimo, figura, com a denominação de linha de Evora, uma linha da Casa Branca a Elvas, passando por Evora, Extremoz, Borba e Villa Viçosa.

Como é sabido, em 1864 foi contractada com a Companhia de Sueste o prolongamento da linha de Evora até o Crato. Mais tarde foi estudada a substituição d'esse prolongamento pelos de Extremoz a Chança ou a Ponte de Sôr e a Elvas.

Os trabalhos da commissão technica de 1898, confirmados pelos pareceres do Conselho superior de obras publicas e pela Commissão superior de guerra, fizeram incluir no plano da rêde a linha de Evora por Arrayolos a Ponte de Sôr e o prolongamento d'Extremoz a Elvas, subordinando-se a sua construcção além de Villa Viçosa á condição de prévia melhoria dos meios de defesa das posições de Elvas.

Esse prolongamento, que seria concorrente para temer da linha de Leste, em época em que o movimento internacional se fazia todo por Badajoz, em nada prejudicaria hoje aquella linha, não sendo pois para admirar que não suscite ao presente a sua construcção as mesmas duvidas e objecções que em 1862, quando o governo, por uma portaria suspensiva do exercicio do direito que lhe conferia o art. 35.º do contracto de concessão da linha de Leste, declarava que não prolongaria a linha de Evora para dentro da faixa privilegiada de 40 kilometros.

Essa portaria foi revogada pelas leis de 23 de maio de 1864, de 25 de janeiro de 1866, de 6 de maio de 1878 e 29 de março de 1883. A sentença arbitral de 7 de agosto de 1880 sobre o troço da Pampilhosa á Figueira estabeleceu a jurisprudencia sobre parallelismo de linhas dentro das faixas marginaes das concessões.

Não sendo manifestamente parallela a linha de Leste á de Casa Branca a Elvas que a ella converge nesse ponto, pois que Lisboa, Entroncamento, Elvas e Casa Branca são os vertices de um vastissimo quadrilatero, e não sendo a ligação em Elvas origem de desvios de trafego dignos de nota, não ha razões de legalidade nem de equidade que se opponham á construcção do seu ultimo troço e muito menos do de Extremoz-Villa Viçosa. Muitos perigos de desvio do trafego da linha do Sul ha na ligação de Vendas Novas a Sant'Anna — todavia o governo assentiu ao seu arrendamento á Companhia Real.

Não admira, pois, que, em vista das circumstancias presentes, essa construcção não levante protestos e opposições, com o que deveras folgamos.

*

Passaremos agora a dar noticia do projecto elaborado.

O traçado sae da actual estação d'Extremoz, procurando terreno em que se desenvolva para vencer a grande differença de nivel existente entre aquelle local e a villa d'Extremoz, junto de cujas muralhas é projectada nova estação. O traçado segue depois parallelo á estrada de Villa Viçosa e a curta distancia d'ella, tendo uma estação em Borba, outra em Villa Viçosa ao sul das povoações e junto d'ellas.

A extensão do troço é de 23.002^{m},26, sendo 17.467^{m},79 em alinhamentos rectos e 5.534^{m},47 em curvas com raios comprehendidos entre 300^{m} e 800^{m}.

A estação d'Extremoz fica a 6.997^{m},73 da origem do traçado, a de Borba a 11.128^{m}64 da de Extremoz, prevendo-se entre ambas a construcção de um apeadeiro. Entre as estações de Borba e Villa Viçosa medeiam 4.875^{m},89. A situação das estações de Borba a Villa Viçosa foi objecto d'estudo de duas variantes que o modificam vantajosamente.

No projecto apresentado a linha tem 5.658^{m},11 em patamar, 9.953^{m},40 em rampa e 7 390^{m},75 em declive.

Logo na origem do traçado encontra-se uma rampa de 16 $^{m}/_{m}$ em 4.982^{m}. Entre Extremoz e Borba ha uma rampa de 18 $^{m}/_{m}$ em 215^{m}, que uma variante subsequente conseguiu reduzir a 16 $^{m}/_{m}$, limite maximo das inclinações.

As terraplenagens representam 214.841^{m3}, sendo 53.490^{m3} em rocha dura e 39.000 em rocha branda.

O cubo das terraplenagens é de 9^{m3},340 por metro de via.

As obras de arte são insignificantes, pois não se corta nenhuma linha de agua digna de menção. Ha apenas 28 aqueductos de vãos comprehendidos entre 0,^{m}60 e 1^{m},5 e um pontão de 3^{m},0 abobadado, o que dá uma insignificante despesa por kilometro.

São 34 as passagens de nivel.

As despesa com casas de guarda é orçada em 5:831$718 réis.

As tres estações são orçadas em 48:433$346 réis, comprehendendo na de Villa Viçosa as installações proprias de um *terminus* provisorio, que o será por largos annos.

A superstructura representa a despesa de 127:977$775 réis.

O custo do troço é orçado em 299:000$000 réis ou 13:000$000 por kilometro, apesar de neste preço figurarem as estações por 2:149$266 réis.

Vê-se pois quão justificada é a construcção de um troço de tão limitado custo e de trafego certo, pois serve os concelhos ricos e populosos de Extremoz, Borba, Villa Viçosa e Alandroal.

E' de suppor que a sua construcção comece brevemente.

O Ruberoide

Vae sendo introduzido nas construcções que ultimamente teem sido feitas em Lisboa um novo material que offerece vantagens especiaes em variados casos e resolve difficuldades que até hoje assoberbavam, por vezes, os engenheiros e architectos.

O Ruberoide é um feltro impregnado de uma determinada materia (que é o segredo do seu inventor) possuindo a grande qualidade de ser um isolador energico, ao mesmo tempo que preenche as funcções de antiseptico e antiputricida.

Já o temos ahi empregado em pequenas construcções e ultimamente foi este material que resolveu a grande difficuldade que havia em isolar da humidade as casas-matas do forte D. Carlos, na Ameixoeira.

Como se sabe, estas construcções são subterraneas e sobre as suas abobadas pesava uma carga de alguns metros de terreno onde a agua se infiltrava, causando a damnificação das abobadas.

Foi este terreno coberto superiormente com uma capa

de ruberoide e desde então as infiltrações estão reduzidas á agua que ainda impregnava a camada de terreno, e acabada ella, terminará a humidade das abobadas e paredes, porque nova humidade não virá atacal-as.

Deve-se notar que o ruberoide não só é impermeavel ás chuvas como resiste ao tempo, apresenta qualidades que o tornam muito apreciado para coberturas de edificios, vagons, barracas e terraços, servindo mesmo para construir piscinas e tanques. As suas applicações são numerosas e o seu consumo extraordinario.

Com a expedição allemã á China foi uma grande quantidade destinada ás barracas e construcções para alojamentos, que deram os melhores resultados. Só de uma vez foi uma remessa de 150 mil metros quadrados.

Para os districtos mineiros do Transvaal foram ultimamente 100 mil metros quadrados.

A sua applicação não apresenta difficuldade nenhuma e como é flexivel, presta-se a ser adaptado a todas as curvas e contornos.

Na exposição de Düsseldorf no anno passado, da qual damos a gravura, todos os pavilhões que na mesma se vêem foram cobertos de ruberoide que pintado de varias côres tinha aspectos verdadeiramente artisticos. Assim o coreto do Cairo era coberto de ruberoide pintado, imitando cobertura de cobre; o pavilhão do Neuestes Nachrichten tinha a côr do ruberoide imitando ardozia.

O pavilhão do champagne, que esta gravura representa, era pintado de verde claro de muito bom effeito; o dos correios e o lazareto eram specimens de construcções muito simples e economicas.

Para se fazer ideia da importante qualidade de conservação do ruberoide basta ler o certificado de Mr. Bouvard, Director da Architectura dos parques e jardins da exposição universal de 1900, que declara que, tendo sido, a titulo de ensaio, cobertos com um tapete de ruberoide os degraus da escada e o pavimento do corredor do primeiro andar do edificio da administração da exposição, esse producto, submettido durante cerca de dois annos a uma grandissima fadiga, por motivo do numeroso publico que frequentava os escriptorios, resistiu perfeitamente ao uso durante todo o tempo.

Tem se tambem empregado este novo e util material por baixo das travessas do caminho de ferro em terrenos onde a madeira era rapidamente destruida pela putrefacção, assim como sobre as fundações de paredes para evitar as infiltrações. Em França, uma galeria subterranea onde as infiltrações eram abundantes tornou-se enxuta cobrindo-a com ruberoide e lançando sobre este o terreno.

Uma outra vantagem do ruberoide é tornar as coberturas muito mais leves do que as de telha ou ardozia. Na Allemanha está sendo empregado, vistas as suas qualidades isoladoras, para o revestimento de paredes de estações de caminhos de ferro, hospitaes, installações de campanha, sanatorios de tuberculosos, etc.

E' aquelle exclusivo da importante fabrica allemã que produz o ruberoide o nosso querido amigo sr. engenheiro Maximiano Herrmann, bem conhecido electricista que tem feito a installação da illuminação electrica na estação do Rocio e nas principaes fabricas do nosso paiz.

NOTAS DE VIAGEM

XI

Ao Görnergrat

Como lhes disse, tomado o almoço no hotel, ha que partir para o Görnergrat, excursão indispensavel para quem quizer sentir a mais empolgante commoção que é dada a um viajante commodista, isto é, dos que não cultivam o alpinismo ao ponto de fazerem longas e perigosas excursões a pé, sobre montanhas de gelo, arriscando os ossos a ficarem num feixe entre as fauces ou no fundo das enormes aberturas que exigem exforços de gymnastica para serem ultrapassadas.

O Görnergrat é o unico ponto da Suissa onde o viajante póde ir commodamente, em caminho de ferro ou a cavallo, achando-se no extremo da excursão completamente rodeado, por todos os lados, de altas montanhas de neve e caudalosos mares gelados correndo a seus pés.

Como disse, ha quem vá pela linha electrica, que leva hora e meia em transito, e quem prefira o cavallo que, com ser menos commodo, offerece á viagem maior interesse, porque se gosa mais o panorama, parte-se e regressa-se quando se quer, detem-se a marcha quando se deseja.

Ora quem póde partir á 1 da tarde tem tempo de ir

até o Görnergrat, onde chega pelas 5 e meia ou 6 e saindo de lá ás 8, que ainda é dia, vem jantar no hotel Riffelberg onde pernoita, e de manhã tem tempo para descer a Zermatt pelo caminho do Findelen que lhe leva umas 3 horas, isto é, saindo do hotel ás 8, está-se ás 11 em Zermatt, a tempo de almoçar e tomar o comboio das 11 e 45 para Viège.

O caminho da montanha é, quanto póde ser, encantador, mas o pincaro do Görnergrat é positivamente phantastico.

O excursionista encontra-se no alto de um monte e tão rodeado de neve que o unico pedaço de terra á vista é a estreita estrada por onde subiu.

Na sua frente, olhe para que lado olhar, vê sempre a brancura das camadas de gelo, só interrompidas pelas saliencias pedregosas em que a neve não consegue agglomerar-se, e irrompendo d'este mar immenso o majestoso Cervino, com a sua face lisa cortada a pique e o seu cume ponteagudo apontando os astros.

A um e outro lado o monte Rosa, os Dois gemeos, o Weisshorn, o Mischabel, tudo pincaros que se elevam a mais de 4.000 metros, e aos seus pés, uma rampa immensa de gelo, em grandes lençóes, em que a natureza conserva traços negros, rectos, que os acompanham em toda a sua extensão, parecendo sulcos de rodas de um carro giganteo que ali passasse.

E' um quadro magnifico, uma tela enormissima do grandioso pintor, natureza, que se desenrola a nossos olhos, que nos enebria, fazendo-nos soltar monosyllabos de admiração, de espanto, de embriaguez de tão pasmoso espectaculo.

Bello! simplesmente bello!

Se o excursionista fôr em tempo de luar, espere que este esteja em todo o seu esplendor, cubra-se bem se receia o frio, que mesmo no verão a temperatura raras vezes sobe a mais de 4°, e venha á explanada do hotel comtemplar, de noite, aquelle sumptuoso espectaculo.

Agradecer-me-ha o conselho, mas só depois.

Na occasião, deante d'aquella maravilha, a alma como que se retrahe, o espirito não tem acção; o embevecimento, a estupefacção dominam-nos.

A' ida, como á volta os panoramas são deliciosos e variados, sobretudo se se subir pelo caminho de Riffelberg e se descer pelo Findelen.

O viajante que puder dispor de, pelo menos, um dia mais, deve aproveitar para ir de Zermatt, a cavallo e por bom caminho, ao Lago Negro.

Em qualquer d'estes pontos se encontram hoteis grandiosos, tendo o de Riffelalp 250 camas, o de Riffelberg 500, do Lago Negro 50, o de Monte Rosa 120 e o de Görnergrat 20 apenas. Este é uma grande cabana de madeira, unico edificio que ha naquelle pincaro, onde se paga caro e o serviço não póde ser bom porque admira ainda que haja serviço regular em tal altura onde tudo tem que vir de enorme distancia. Pela sua pequenez o cheiro da cozinha invade todos os compartimentos, tornando o ambiente nauseabundo. Por isso tambem acho preferivel ficar-se em qualquer dos grandes hoteis, mais abaixo, de onde a vista não é inferior.

Todas estas casas e outras do sul da Suissa pertencem aos irmãos Seiler a cuja tenacidade se deve a existencia de tão razoaveis e por vezes luxuosos abrigos em pontos onde é evidentemente um grande arrojo installar um hotel.

Regressando pelo mesmo caminho a Viège, não se torna o trajecto aborrecido, tão interessante elle é.

De Viège segue-se na curiosa linha do valle do Rhodano, nome perfeitamente cabido porque a via acompanha sem interrupção este rio, atravessando tres vezes as suas aguas por meio d'elegantes pontes.

Aos dois lados altas cadeias de montanhas mostram-nos os seus pincaros nevados; á direita os Alpes bernezes; á esquerda os valaisenses. Para uns e outros são varias estações do trajecto nesta linha pontos de interessantes excursões.

De Martigny e de Vernayaz devem, de futuro, partir duas importantes linhas ferreas, que, pelo collo da Forclaz, ligarão a linha do Rhodano com Chamonix e portanto, utilizando o electrico da companhia do P. L. M. a Le Fayet, seguir-se-ha a Genebra pela Saboia, em competencia com as linhas da margem do lago Leman.

Hoje, e ainda por muito tempo, porque a perfuração do terreno e outras difficuldades que se oppõem á construcção se apresentam sérias, a viagem faz-se em diligencia.

Mas como ainda muito me restava de novo neste bello sul da Suissa, segui para a linha do lago onde, entre outros attractivos, me chamava a linha dos Rochedos de Naye, que, pela descripção technica sabia ser uma das que mais merecem ser visitadas.

Por isso o fui ver e d'elle falará o proximo artigo.

NO PARLAMENTO

Eis o que nesta quinzenaes passou nas camaras sobre viação accelerada.

Na dos Pares o sr. Baracho chamou, em sessão de 3, a attenção do sr. ministro para o estado da estação do Caes do Sodré, ao que este sr. respondeu que

«com effeito ella é uma estação vergonhosa para a capital do paiz; mas d'isso não tem culpa o empreiteiro das obras nem a companhia real, nem o governo. Anda-se ha muito tempo a estudar o local proprio para a estação que deve ser feita não provisoriamente mas definitivamente. Crê que o local agora escolhido é o eixo da rua do Alecrim; mas não estando ainda promptos os trabalhos do porto, nessa parte, a estação não tem podido ser feita.

Se os trabalhos não estão concluidos não é a culpa do empreiteiro das obras do porto de Lisboa, porque os trabalhos estavam paralizados em virtude da questão que se tinha levantado e que deu logar á sentença do tribunal arbitral.

A companhia real tambem não tem culpa de não fazer a sua estação definitiva nem o governo podia obrigal-a a essa construcção.

Todavia entende tambem que este estado não póde continuar e tomará todas as providencias necessarias para no menor espaço de tempo possivel se construir a estação da linha de Cascaes, convertendo numa realidade os desejos do digno par e de toda a gente.

Na electiva, a sessão de 11 foi mais importante no que se refere a caminhos de ferro.

Não só o sr. ministro das obras publicas renovou a iniciativa da sua proposta n.° 20 G de 1891 (que ficou sendo a n.° 6 D do anno corrente), a qual tem por fim fixar as bases em que devem fundar-se as futuras concessões de caminhos de ferro (proposta que publicámos aqui em 16 de maio d'esse anno), como o sr. Alexandre Cabral começou uma larga interpellação sobre o concurso para a construcção da via ferrea de Regua a Chaves e Fronteira.

Não nos cabe no espaço, reduzido mesmo, o discurso do illustre deputado que increpou o sr. ministro, attribuindo-lhe, segundo a sua maneira de ver, differentes atropellos da lei fazendo alterações nas bases do concurso.

O sr. Vargas respondeu justificando-se e explicando os seus actos.

A interpellação foi generalizada, tomando o sr. Rodrigues Nogueira a palavra em opposição ao governo, continuando a sua oração no dia 13.

A discussão continuou nas sessões de 13 e 14 tomando parte n'ella os srs. engenheiro Rodrigues Monteiro, Dr. Egas Moniz, engenheiro Claro da Ricca, conselheiro Affonso Espregueira, ministro das obras publicas, Alexandre Cabral e Tavares Festas, defendendo uns e combatendo outros os actos ministeriaes segundo a sua orientação partidaria.

A requerimento de ambos os partidos militantes fez-se votação nominal que sanccionou a administração do governo no caso debatido, por grande maioria.

SILVES A PORTIMÃO

Realisou-se hoje a inauguração desta linha.

Do nosso director que ali foi representar esta *Gazeta* recebemos o seguinte telegramma:

Portimão, 15, ás 1,24 da tarde.—Comboio aclamadissimo, nas estações e á chegada. Vivas á familia real, ministerio, governador civil, etc. Tocaram sete philarmonicas. Entrada Portimão na Avenida, ponte effeito lindo. Convidados recebidos pela camara municipal pronunciando-se discursos e trocando-se saudações.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONITAS

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de janeiro de 1903

Activo

Capital empregado:	
Construcção até Guimarães	827:970$609
Prolongamento até Fafe	22:835$817
Materiaes em deposito	24:872$668
Effeitos depositados e de caução	13:950$000
Devedores diversos	22:107$218
Exploração. Despesas geraes de 1902	29:826$856
» » » » 1903	2:292$542
Gerencia (despesas da séde) de 1902	3:081$050
» » » » 1903	188$520
Conta de juros de 1902	27:956$098
» » » 1903	325$585
Dividendo de 1902	17:844$000
Dinheiro em deposito	11:616$410
Caixa	712$554
	1.005:579$927

Passivo

Capital:	
Acções	300:000$000
Obrigações	536:310$000
Accionistas seus creditos	115$500
Por effeitos depositados e de caução	13:950$000
Depositos e fianças	1:961$975
Contas em liquidação	3:765$256
Exploração, receita geral de 1902	108:569$022
» » » » 1903	8:650$110
Dividendos a pagar	2:630$000
Juros de obrigações a pagar	2:182$500
Retenções geraes	11:939$437
Fundo de amortização	3:690$000
Fundo de reserva	10:000$000
Lucros e perdas	1:816$127
	1:005:579$927

Porto, 10 de janeiro de 1903—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso.*

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Em harmonia com o disposto no artigo 44.º do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá realizar-se pelas doze horas da manhã do dia 26 do corrente mez, na Rua das Taipas, n.º 70, para os fins designados nos artigos 31.º, 42.º, 49.º e 51.º

Porto, 9 de fevereiro de 1903.—O presidente da assembléa geral, pelo Banco Alliança, *Bernardo Pinto Avides.*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1903.

Em breves horas, segunda feira 16, o sr. ministro da Fazenda apresentará na camara as suas propostas fazendarias e o orçamento do estado.

E' um facto economico este que interessa todo o paiz e desgraçadamente representa sempre uma nuvem de tempestade que ruge no seu horizonte.

As propostas, que d'esta vez se annunciam, são tres, qual d'ellas mais ameaçadora:

Pagamento em ouro de parte dos direitos de importação, e modificações nas taxas da pauta;

Conversão da divida interna;

Romodelação do real d'agua.

Na primeira temos já o aggravamento do imposto e a subida de preço de todos os artigos que importamos.

Diz-se que na reforma da pauta se diminuem as taxas em harmonia com o aggravamento que a nova fórma do pagamento representa, mas está-se a ver que se isso assim fosse, d'uma fórma geral, a economia do projecto seria nulla, e o sr. ministro não iria apresentar uma reforma de tão importante lei simplesmente pelo prurido de reformar, deixando eguaes os resultados.

O aggravamento do direito alfandegario ha de sobrecarregar a mercadoria avulso porque não é o commerciante que soffre da sua caixa esse augmento, mas o publico que o pagará da sua bolsa.

O real d'agua tambem representa um augmento de impostos que só á vista da proposta se verá até onde vae.

A conversão da divida interna irá tirar aos juristas portuguezes parte do magro producto que para muitos é o pão, porque familias ha que teem nas inscripções o seu unico recurso. Ai! d'essas!

*

Se tudo isto impressiona tristemente, vendo-se a nota da divida fluctuante em 30 de novembro que, finalmente, o *Diario do Governo* publicou em 9, não se fica mais animado.

Eleva-se este monstro economico a 61.590 contos, sendo 53.440 no paiz, 3.384 no estrangeiro e 4.266 da indemnização de Berne.

Como complemento, já se sabe que até 31 de dezembro o importe das dividas do thesouro só a tres entidades importantes se eleva a:

A' Companhia dos Tabacos 5.166 contos, não contando a taxa cambial que não será inferior a 1.300 contos, e mais 6.228 contos em moeda do paiz, total 12.694 contos.

A' dos Fosforos 450 contos mais a taxa cambial, uns 115 contos, total 565 contos.

Ao Banco de Portugal 55.708 contos.

Total geral a enorme cifra de cerca de 69 mil contos.

Não se faz politica nestes artigos, bem sabemos que isto é o resultado dos erros accumulados de todos os nossos governantes, mas deve-se confessar que nunca o nosso thesouro chegou a uma situação d'estas!

*

O Banco de Portugal deu só 9 %, lançando aos seus fundos de reserva 372 contos. O Banco do Douro distribuiu 5 1/2 %.

*

As operações da bolsa resentiram-se, no que se refere a titulos do Estado, do estado de espectativa em que a praça se encontra á vista da promettida conversão da divida.

Nos fundos particulares houve tambem pouco movimento e pequenas alterações de preços. As acções da companhia real attingiram em 6 e 7 o preço de 27$000 réis que ha muitos annos não conseguiam e manteem-se na proximidade d'essa cotação que não nos surprehenderá se eleve ainda, se os factos continuarem a explical-a.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v	42 13/16	42 3/4	Desconto no Banco de Portugal	5 1/2 %
» cheque	42 7/16	42 5/16	No mercado	6 %
Paris 90 d/v	671	672	Agio Buenos Ayres	—
» cheque	674	676	Cambio do Brazil	11 3/4
Berlim 90 d/v	272	273	Premio da libra	1$140 e 1$160
» cheque	276	277		
Francfort 90 d/v	272 1/2	273 1/2		
» cheque	276 1/2	277 1/2		
Madrid cheque	840	860		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO 2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14		
Lisboa: Inscripções de assent.	–	–	39,40	39,35	39.30	39,30	39,30	39,30	39,35	39,30	39,20	39	–	–
» coupon	–	–	–	–	39,10	39,11	39,11	39,10	39,10	39,10	39,05	–	–	–
Obrig. 4 % 1888	–	21.000	21.600	21.000	21.000	21 000	–	21.050	21 500	21.100	21.100	21.000	–	–
» 4 % 1890 assent.	–	–	–	–	–	–	49 500	–	–	–	–	–	–	–
» 4 % 1890 coupon	–	49 500	–	–	–	–	49.600	49 600	–	–	–	–	–	–
» 4 1/2 % assent.	–	56.500	56.700	56.700	–	–	56 700	56.500	–	56 000	56.700	–	–	–
» 4 1/2 % coup. int.	–	56 500	56.600	56 500	–	56.500	56.500	–	56.500	56 500	56.500	56 500	–	–
» 4 1/2 % externo	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Tabacos coupon	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Acções B. de Portugal	–	163.000	163 000	163.000	163.000	–	–	–	163.000	162.500	–	162 500	–	–
» » Commercial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» » N. Ultramarino	–	122.000	122.000	122.500	122.800	123.000	123.000	123.000	123.000	122.800	–	–	–	–
» » Lisboa & Açores	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Tabacos coupon	–	149.000	149.800	–	147.500	146.000	145.800	–	145.900	146 300	146.100	–	–	–
» Comp.ª Phosphoros	–	88.000	88.000	88.800	88 500	88 600	88.600	88.700	88 500	88.500	88 500	–	–	–
» » Real	–	26.300	–	26.400	27.000	27 000	27.000	26.800	26 800	26.750	26.750	26.750	–	–
Obrig. prediaes 6 %	–	94.500	–	94 500	94.500	–	–	–	–	–	–	94.500	–	–
» » 5 %	–	91.850	91.800	91.800	–	–	91.600	91.700	–	–	–	–	–	–
» Comp.ª Phosphoros	–	–	92.500	–	–	92 500	–	–	–	92.500	92.200	–	–	–
» C.ª Real 3 % 1.º grau	–	84 300	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» » » 3 % 2.º grau	–	39.600	39.300	39.300	38.900	38.600	38.600	–	–	–	38.250	38.300	–	–
» C.ª Nacional	–	75.000	75.000	75.000	–	75.000	75.100	75.500	76.000	77.000	77.600	78.000	–	–
» « Atravez Africa	–	96.200	–	96 500	–	–	96.000	–	–	–	–	–	–	–
Paris: 3 % portuguez	32,90	32,80	32,60	32,50	32,52	32,70	32,35	32,45	32,65	32,65	32,67	–	–	–
Acções Companhia Real	119	119	117	–	–	–	116,50	–	116,50	116,50	116,50	–	–	–
» Madrid Caceres	43,50	–	–	–	42,50	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Norte de Hespanha	223	224	226	227	226	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Madrid Zaragoza	350	350	353	355	351	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Andaluzes	210	–	–	210	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	–	–	–	369	368	370	–	370	370	368	364,50	–	–	–
» » » 2.º grau	170	171	170,50	169,50	170	169,50	169,50	168	167,50	168	168,75	–	–	–
» C.ª Beira Alta	–	119	119	116,59	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	142	142	–	–	–	–	140	139	136	139,50	140	–	–	–
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	362	361	364	364,50	363	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Londres: 3 % portuguez	65,25	65	65	64,75	64,75	64,50	64,50	64,37	64,75	64,75	64,75	–	–	–
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	–	–	–
Amsterdam: Atravez Africa	86	86	86,19	85,50	85,50	85,50	85,56	85,56	85,56	85,56	85,93	–	–	–
Bruxellas: Atravez Africa	85,50	85,50	85,50	85,50	85	85	85	85	85	85	85	–	–	–

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração de	a	1903-1902 Kil.	Totaes	Kilom.	1902-1901 Kil.	Totaes	Kilom.	Totaes desde 1 de janeiro 1903-1902	1902-1901	Differença a favor de 1902-1903	1902-901
				Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL — Antiga rêde e nova não garantida	15	21 Jan.	693	79.451 000	114.647	693	83.182.836	120 032	238 956.000	249.548 508	–	10 592 508
	22	28 »	»	79.708.000	115.018	»	83.182.836	120.032	318.664 000	332.731.344	–	14.067.344
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
COMPANHIA REAL — Nova rêde garantida	15	21 Jan	380	11.172 000	29 136	380	11.406.164	30.016	32.060 000	34.218.492	–	2 158.492
	22	28 »	»	11.042.000	29.057	»	11.406.164	30.016	43.102.000	45.624 656	–	2 522.656
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sul e Sueste	10	16 Dez	494	20 403.915	41.303	488	22.456.075	46.016	1.190.080.617	1.072 056.906	118.023.711	–
	17	23 »	»	24 905.685	50.416	»	22.188.170	45.467	1.214 986.302	1.094.245 076	120 741.226	–
	24	31 »	»	25 143 655	50.898	»	20 768 070	42 557	1.240.129 957	1 115 013.146	125.116.811	–
Minho e Douro	3	9 »	358	24.958.604	69.716	358	24.248.818	67.734	1.287.628.653	1.225.776.204	61.852.449	–
	10	16 »	»	24.979 559	69.775	»	28 001.523	78 216	1.312.608.212	1.253.777.727	58 740.485	–
	17	23 »	»	35.004.256	97.777	»	27.917.505	77.981	1.347.612.468	1.281.695.232	65.917.236	–
	24	31 »	253	12.656.206	50.024	253	10 204.794	40 335	411 397.210	379 370.934	32 026.276	–
Beira Alta	1	7 Jan.	»	6.144.465	24.286	»	5.534.083	21.873	6 144.465	5.534.083	610.382	–
	8	14 »	»	6.142.266	24.277	»	6.970.639	27.551	12.286.731	12.504.722	–	217.991
Nacional—Mirandella e Vizeu	29	4 Nov	105	2.127.368	20.260	105	1 922 273	18.307	79 242.034	73.843.957	5.398.077	–
	5	11 »	»	1.970 462	18.766	»	1.862.703	17.740	81.212 496	75.706.660	5.505.836	–
	12	18 »	»	1.852.388	17.641	»	1.749 429	16.661	83.064 884	77.456 089	5.608.795	–
	–	– –	34	–	–	34	–	–	–	–	–	–
Guimarães	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Porto á P. e Famalicão	1	15 Dez	64	4 552.339	71.130	64	4.324 923	67.576	128.448 916	120 013 584	8.435 332	–
Norte de Hespanha	15	21 Jan.	3656 Ps.	1.929.237 Ps.	527	3656 Ps	1.893.188 Ps.	517 Ps.	5.479.497 Ps	5.362.996 Ps.	116.501	–
	22	28 »	»	1.935.304	529	»	1.906.470	521	7.414 801	7.269.466	145 335	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid — Zaragoza — Alicante	15	21 Jan	3650	1.833 347	502	3650	1 844 630	505	5.262.291	5 033.210	229.081	–
	22	28 »	»	1.802.701	493	»	1.764 783	483	7.064 993	6.797.994	266 999	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Andaluzes	8	14 Jan.	1067	390.419	365	1067	389.672	365	718.690	726 475	–	7.785
	15	21 »	»	413.159	387	»	390.078	365	1.131.850	1.116 554	15.296	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid—Caceres	22	28 Jan.	429	83 647	194	429	69.679	162	321.938	293 558	28.380	–
	29	4 Fev	»	81.345	189	»	74 165	172	403.283	367.723	35.560	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zafra aHuelva	22	28 Jan.	180	44.362	246	180	37.707	209	164.360	139.566	24.794	–
	29	4 Fev	»	56.575	314	»	39.975	222	220.935	179.541	41.394	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

CONGRESSO MARITIMO

Como dissémos, reuniu em Lisboa nos dias 3 a 6 o congresso maritimo promovido pela Liga Naval, uma associação de recente data, mas que dá grandes provas de vitalidade nos propositos que vae demonstrando de ser grandemente util ao paiz.

Todas as questões submettidas ao exame da assembléa, que era numerosa, foram largamente discutidas, e entre ellas algumas ha que são de primacial valor na administração publica d'um paiz, como o nosso, que tem grandes emporios coloniaes e pela posição do seu territorio continental possue abundante costa maritima e portos de primeira ordem que o põem em facil communicação com o resto do mundo.

Foi um congresso de estudo e affirmação de principios, mais que uma assembléa de discursadores que esperam a hora do passeio recreativo.

As proprias digressões revestiram um caracter de visita de estudo, sendo visitadas as installações do porto de Lisboa, o arsenal da marinha, os depositos de generos coloniaes e o cruzador D. Carlos.

A primeira d'estas visitas deixou boa impressão. Machinas-ferramentas as mais modernas, regularmente installadas em officinas vastas, trabalho methodico e bem dirigido.

Não nos deixou egual impressão o nosso arsenal, infelizmente.

Foi mesmo triste, para nós, ver a pobreza, o desarranjo d'aquellas installações, em accommodações, umas improprias, incompletas outras, desmantelladas bastantes.

A arrumação das arrecadações é boa, posto que não nos impressionasse bem a quantidade de material, que é, em geral, bastante reduzido para um estabelecimento d'este genero. Nas officinas peior foi a nossa impressão.

Casas sem resistencia para supportar o movimento das machinas; modestas barracas dentro das quaes entra o vento pelas janellas sem vidros e a chuva pelos telhados com avarias.

Um martello-pilão, um pobre martello tão fraquinho que seria considerado brinco de criança por qualquer operario das officinas de machinas que temos visto na Inglaterra e na Belgica, é o bastante para fazer tremer paredes, vigamento e até o solo, ameaçando tudo desabar sobre nós. E não estará longe uma desgraça se não o põem em edificio menos enfermo.

No intervallo das machinas, no chão, pelos cantos e ao centro das officinas ha ferros novos e ferros velhos; restos de antigos trabalhos que foram arrumados, materiaes que vão servir ou que talvez não serviram e se inutilizam ali, abandonados, dispersos, confundidos com a sucata.

A mudança do arsenal para o sul do Tejo é um trabalho e uma despesa que se impõem, para que tão importantes officinas do estado sejam installadas como é devido e se possa exercer disciplina que é impossivel em accommodações que nem para provisorias serviam.

A essa total transformação, tão necessaria, oppõe-se a opinião dos que reputam o seu custo em milhares de contos; mas lá mesmo, um distincto engenheiro nos assegurou que nem mil contos seriam necessarios para a installação de um arsenal na outra margem em boas condições.

O congresso, d'esta vez, era nacional; ficou em familia o que se viu; mas no proximo anno será internacional e bom nos parece dizer aqui estas verdades para que não vamos mostrar a extranhos o que só serviria para nos apoucar e demonstrar o nosso descuro nos mais notaveis serviços publicos.

Exposição universal em Athenas

Desde 25 de março até 30 de setembro deve realizar-se em Athenas uma exposição internacional de commercio, industria, agricultura e bellas artes, sob a protecção da princeza real da Grecia e o apoio do governo hellenico e dos mais eminentes personagens.

Deve ser cheia de interesse esta exposição, em que as industrias e as artes do oriente se apresentarão em todo o seu esplendor.

Por esta occasião haverá varias diversões, como jogos olympicos, mais de vinte theatros, concertos e espectaculos especiaes.

A Turquia, a Romania e todos os outros paizes do Levante concorrerão com os seus productos, e do occidente já se sabe que a Italia, a Austria, a Suissa, a Belgica, Hollanda, Inglaterra e a Allemanha reservaram logares neste grande certamen.

De Portugal nada se sabe, mas seria conveniente que ali fossemos com as industrias de vinhos, conservas e outras, para as quaes a Grecia e os Balkans pódem ser uns bons mercados a explorar.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação de Olhão — Acha-se finalmente resolvida uma impertinente questão suscitada por interesses e paixões locaes que puzéra em litigio a situação da estação de Olhão. Fôra esta escolhida a aprazimento geral em 1898 pelo illustre engenheiro de saudosa memoria, Pedro Ignacio Lopes. Ficava a NO da povoação e junto d'ella, em condições de facil ligação com o caes por uma linha de accesso, ligação de secundaria importancia, mas que era bom prever por ser conveniente. Em volta encontram-se os terrenos para onde a villa se póde desenvolver. Foi o projecto approvado sem objecção, até que surgiu ha pouco o alvitre da Camara municipal para a sua construcção ao norte da villa a 500m do local primitivo entre as estradas municipaes 9 e 53, allegando se exigencias estheticas e melhor accesso da povoação.

A direcção do Sul e Sueste informou favoravelmente a pretenção, visto ser egual o custo da estação nas duas hypotheses, equivalentes sob o ponto de vista technico. O conselho de administração pronunciou-se contra.

Houve discussão na Camara dos deputados sobre tão grave assumpto que desencadeou uma tempestade num copo de agua, até que o sr. ministro das obras publicas entregou o juizo do pleito, de interesse local e regional, á mesma commissão de pares e deputados algarvios, e engenheiros que já estudaram a passagem controversa em Faro.

A commisssão reuniu em 11 do corrente sob a presidencia do sr. conselheiro J. Pires de Sousa Gomes, no impedimento do sr. conselheiro Luiz Bivar, e resolveu por 8 votos contra 3 propôr o deferimento da representação da camara, conclusão com a qual se conformou o sr. ministro das obras publicas.

Haja portanto paz, concordia e esthetica... e limpeza na buliçosa, activa a pouco limpa villa de Olhão.

Da Regoa á fronteira. — E' amanhã, 16, que se realiza o concurso para a construcção e exploração d'esta linha.

A proposito diremos que os collegas diarios — os de grande informação — deram erradamente noticia no dia 5 de que este concurso se realizava nesse dia, o que

causou grande sobresalto a muita gente e fez que a nossa redacção fosse visitada por varios interessados que, surprehendidos, nos vinham consultar sobre tão extranho facto.

Socegámos-lhe o espirito mostrando-lhes o aviso no *Diario do Governo*, inteiramente conforme com o que publicámos.

Um dos concorrentes, mr. Paul Grosselin, distincto engenheiro francez, acha-se em Lisboa e honrou com a sua visita a nossa redacção.

Dizem as folhas diarias que o concurso ficará deserto. E' certo que até sabado de tarde nenhuma proposta havia entrado no ministerio, mas tambem é sabido que estas propostas só costumam ser apresentadas á ultima hora.

Horarios do Minho e Douro. — A direcção do Minho e Douro foi encarregada pelo Conselho de Administração de preparar uma remodelação de horarios, estabelecendo os comboios directos ou indirectos para os centros principaes, melhorando as correspondencias com os comboios correios da linha do norte, e tendo em vista muito particularmente o accesso do ramal de Braga.

Foi egualmente mandada estudar a separação parcial ou total dos serviços de passageiros e recovagens em certos comboios e os typos de material de tracção e transportes existentes para se determinar as modificações convenientes e as quantidades que haja necessidade de adquirir em harmonia com as reformas do serviço que foram propostas.

Machinas Compound. — No dia 18 do corrente são abertas, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, propostas para o fornecimento de 4 locomotivas *Compound* e 3 eixos conjugados, *bogie* á frente, e tender sobre dois bogies, destinados aos comboios correios do Algarve.

Foram convidadas 2 fabricas francezas, 1 belga, 3 inglezas e 7 allemãs. Espera-se que quasi todas apresentem propostas.

No proximo numero daremos noticia circumstanciada do novo typo de machinas e das razões que determinaram a sua adopção.

Aviz a Coruche. — Estiveram em Aviz, ha dias, os peticionarios d'esta linha, sendo recebidos com grandes demonstrações de regosijo pelo povo, camara municipal e outras auctoridades.

A ideia da construcção da linha foi muito bem recebida pelos povos dos concelhos interessados, os quaes promettem com enthusiasmo tomar a seu cargo o fornecimento do capital, ceder terrenos e outras vantagens.

Os dois requerentes srs. Mesquita e Cruz requereram tambem o prolongamento da linha, de Aviz a Extremoz.

Evora a Ponte de Sôr. — Foi entregue ao sr. ministro das obras publicas uma representação da camara municipal de Móra pedindo que se proceda á construcção da linha projectada de Evora a Ponte de Sôr, passando por aquella villa.

Pessoal da Companhia Real. — Para a vaga deixada por fallecimento do chefe do serviço de Tracção, o sr. Jean Rocca, foi nomeado na reunião do conselho de 10 do corrente o sr. Paul Gravier, engenheiro da Companhia do P. L. M. em Amiens.

O sr. Gravier é um distincto discipulo da escola polytechnica de Paris.

Nova bascula. — Já está funccionando na estação de Alcantara-Terra a nova bascula de pesar e registar o peso de vagons em andamento, cuja descripção aqui fizemos já, no anno passado.

Guimarães a Braga. — O pedido do sr. John Clarck, para a concessão de um tremvia electrico ligando estas duas cidades, já está no ministerio, devidamente informado. A informação é favoravel ao pedido.

Tracção sobre estradas. — Reuniu no dia 8 a commissão ha tempos nomeada para dar parecer sobre as bases em que devem ser feitas as concessões para o estabelecimento de caminhos de ferro sobre o leito de estradas.

Presidiu o sr. engenheiro João Joaquim de Mattos e trocaram-se diversas ideias, ficando o sr. Espregueira de apresentar o seu relatorio completo numa proxima sessão.

Uma ideia benemerita. — Já aqui nos occupámos, no anno passado, de uma pequena cotização que foi estabelecida entre alguns empregados da Companhia Real para soccorrer duas crianças orfãs de um seu collega. O producto da subscripção que, nascendo no serviço de Fiscalização e Estatistica, tem tido a adhesão de varios collegas d'outros serviços acha-se todo capitalizado em 600$000 réis nominaes de titulos de 3 por cento e 450$000 réis dos de 4 % de 1890, e além d'isso a commissão provê á educação e assistencia medica dos seus protegidos. São dignos de elogio os bondosos subscriptores e especialmente a commissão gerente que se compõe dos srs. Antonio Seabra, José Pedro de Sousa e Luiz Toulson.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O Senado approvou já, finalmente, o plano dos caminhos de ferro secundarios.

O funicular de Tibidabo (Barcelona), a primeira linha d'este systema que se construiu em Hespanha, tem tido um trafego intenso de passageiros. A extensão da linha é de um kilometro e as rampas de 23 a 26 por cento.

Os jornaes hespanhoes deram ha pouco detalhadas descripções do systema de funccionamento d'este ascensor, as quaes nos poupamos a reproduzir porque, neste caso, o que é novidade no paiz vizinho é já bem conhecido entre nós, onde temos ascensores de todos os systemas e pelos processos mais originaes.

*

Vão ser illuminadas por electricidade as carruagens da linha de Bilbao a Portugalete e os tunneis da de Santander a Bilbao.

Nestes serão empregadas lampadas de arco voltaico.

*

A companhia do Norte destinou, no seu orçamento do anno corrente, a importante somma de 10 milhões de pesetas para compra de novo material circulante.

Bem preciso é, porque o que a companhia hoje tem é pouco, mau e em pessimo estado.

França

As linhas ferreas da França, em 1 de janeiro ultimo, tinham a extensão de 48.029 kilometros, dos quaes 39.115 kilometros de interesse geral, 5.482 de interesse local, e 3.432 de tremvias para passageiros e mercadorias. Dos 39 115 são 3.108 explorados pelo Estado.

Segundo a convenção de 1883 as seis grandes companhias construiram mais 10.000 kilometros; d'estes foram construidos já, até 1902, 6.312 kilometros; 2.217 serão abertos em 1903 e cerca de 1.000 kilometros ficarão para mais tarde.

*

A companhia do P L M. vae construir uma nova linha, que terá 58 kilometros, de Nice á fronteira italiana por Sospel, e outra de Charges a Barcelonette, 42 kilometros, as quaes estabelecerão a ligação entre a Proveçae e o Piemonte, ligando, mais directamente do que hoje, Nice a Turim.

Bolivia

No ministerio das obras publicas da Bolivia foram assignadas as escripturas do contracto para a construcção do novo caminho

de ferro, linha do prolongamento da Companhia Central do Norte até Quiáca.

A linha a construir terá 285 kilometros de extensão.

Para a construcção acha-se esta dividida em 5 secções, devendo os trabalhos estar terminados no prazo de dois annos.

Além d'esta linha os concessionarios deverão entregar pelo preço estipulado, de 6 881.610 pesos em ouro, 20 locomotivas, sendo 3 de cremalheira, 20 carruagens de 1.ª, 20 de 2.ª, quatro vagons-camas e 520 vagons.

O pagamento das obras far-se-ha por certificados mensaes, tendo o governo o direito de pagar em effectivos com um desconto de 2 % sobre os preços estabelecidos ou em titulos de 4½ por cento de amortização accumulativa (titulo de rescisão garantida) ao preço da cotação na bolsa de Londres.

Ainda não foi determinada a data da inauguração das obras, esperando-se porém que seja nos primeiros mezes d'este anno.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Expedições de grande velocidade para as linhas de Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha

Tendo sido estabelecida, pelo novo horario da linha hespanhola, correspondencia directa, para serviço de expedições em grande velocidade, com o comboio n.º 101 d'esta Companhia, que parte da estação de Lisboa (Rocio) ás 7-30 da tarde, previne-se o publico de que, seguindo as remessas por este comboio, chegam ás principaes estações de destino ás seguintes horas:

Valencia de Alcantara... .	7-3	da manhã,	hora	portugueza
S. Vicente.....	9-2 »	»	»	hespanhola
Arroyo.....	11-55 »	»	»	»
Navalmoral.....	6-55 »	tarde	»	»
Talavera.....	10 30 »	»	»	»
Madrid.....	6-10 »	manhã	»	»
Caceres.	12-49 »	tarde	»	»
Plasencia.....	4-47 »	»	»	»
Bejar.....	6-56 »	»	»	»

As remessas de peixe fresco devem ser expedidas na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) até as 6 horas da tarde, o mais tardar.

Lisboa. 3 de fevereiro de 1903.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de terreno junto á doca de Santo Amaro em Alcantara

Base de licitação 8$000 réis por metro quadrado

No dia 2 de março proximo, pela uma hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva da Companhia Real, serão abertas propostas para a venda d'uma parcella de terreno situado em frente da doca de Santo Amaro em Alcantara, com a superficie de 769,^{m2}45, conforme a planta patente na Repartição Central do Serviço de Via e Obras, em Santa Apolonia.

As propostas serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para a compra d'uma parcella de terreno situado em frente da doca de Santo Amaro em Alcantara, com a superficie de 769,^{m2}45», e redigida segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em..... proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a parcella de terreno situado em frente da doca de Santo Amaro, em Alcantara com a superficie de 769,^{m2}45, pela quantia de (por extenso), na conformidade da planta patente na Repartição Central do Serviço de Via e Obras de que tomei conhecimento.

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

N. B. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes reserva-se o direito de dar ou não seguimento ás propostas que receber. Lisboa, 4 de fevereiro de 1903.

Fornecimento de ferro e aço macio

No dia 9 de março 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 ferro e aço macio diverso para pontes etc.

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

Lisboa, 6 de fevereiro de 1903.

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas: — O relatorio do vosso conselho de administração, e as contas relativas ao anno findo em 30 de junho proximo passado, que nos foram apresentadas, e que por nós foram examinadas com a maior attenção e cuidado, veem provar mais uma vez a excellencia da nossa empresa, e o superior criterio com que tem sido administrada

Realmente, basta lançar os olhos para as paginas d'esse relatorio, e para as contas que o acompanham, para se vêr, com a maxima clareza, que as previsões que em tempo se fizeram sobre o bom resultado d'este notavel emprehendimento vão no melhor caminho de realização, como o mostra o desenvolvimento que se está notando no transporte de mercadorias, que se dizia não affluiriam á nossa linha, e entre as quaes se conta em primeiro logar a borracha. E' de prevêr que, transposto o Lucalla pelo nosso caminho de ferro, esse trafego augmentará consideravel e rapidamente, mórmente quando fôr um facto o prolongamento até Malange.

Sobre este assumpto do prolongamento, vereis que o vosso conselho de administração está estabelecendo um contracto com o governo, tendo por base a rescisão do antigo contracto de março de 1897.

Perde com este novo contracto a vossa Companhia as vantagens que lhe adviriam da exploração do prolongamento da sua linha, ficando reduzida á da linha actual, augmentada no seu rendimento apenas com o trafego que o prolongamento lhe traga.

A vossa Companhia podia talvez oppôr-se á rescisão do contracto de 1897, fiada em que a arbitragem pedida lhe fosse favoravel, e contando com o desenvolvimento progressivo do augmento das tarifas, o que lhe permittiria a construcção do prolongamento; mas vendo que qualquer d'esses factos é demorado, e não querendo pôr obstaculos ao desenvolvimento da provincia de Angola, visto que o governo resolve construir de sua conta, sacrifica os seus interesses mais uma vez aos do paiz.

É assim que pensa o vosso conselho de administração, o que nós sinceramente applaudimos; e, muito embora, dentro dos limites do contracto, a Companhia tivesse o direito de exigir a sua manutenção, cede esse direito em beneficio do bem commum, e deixa que o governo realize immediatamente o que ella, bem contra sua vontade, só mais tarde poderia realizar.

O saldo da conta de «Lucros e Perdas» é levado, como no exercicio anterior, á conta de «Lucros suspensos», esperando a regularização da situação da Companhia para com o governo, quer pela arbitragem pedida, quer por outro qualquer meio, que defina a actual situação.

Acompanhamos o vosso conselho de administração nos sentimentos de saudade pela perda de tres dos seus membros, os ex.^{mos} srs. Joaquim Moreira Marques, João Evangelista da Silva Mattos e Manuel Vieira de Andrade: e, terminando o nosso parecer, propomos:

1.º que consigneis mais uma vez que o vosso conselho de administração é digno dos maiores elogios e dos mais sinceros agradecimentos, pela fórma por que tem pugnado pelos interesses da Companhia;

2.º que procedaes á eleição dos successores dos tres fallecidos membros do mesmo conselho;

3.º que approveis o relatorio que vos é apresentado, e as contas claras e minuciosas que o acompanham.

Porto, 31 de outubro de 1902.

O conselho fiscal — *Isidoro Marques Rodrigues, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa, Guilherme Gama, Domingos Candido d'Almeida Ribeiro.*

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814 LIÉGE (BELGICA

DIRECTOR GERENTE:
J. H. REGNIER OURY, Engenhero
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

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

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de ferro.—Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a installação e construcção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Typos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fóle, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.

Installações electricas, motores especiaes para illuminação, transmissão de força e de tracção.

Installações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 45 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.—Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numerosos typos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

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

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

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

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

RUY DA TRINDADE

INGÉNIEUR-CONSEIL - U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negocios technicos e industriaes na Belgica ou no estrangeiro
CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO—44, Rue d'Arenberg, BRUXELLES

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

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

CINTRA **Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1$500 réis a 2$000 réis.** — Proprietario, João Nunes.

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

GUIMARÃES **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.

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

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

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.er ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

MADRID **Cesar Fereal.**—Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

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

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.**— Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, **preços moderados.** Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

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

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

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Representante exclusivo para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12

MADRID

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

Peçam-se prospectos.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de março sahirá o paquete **Danube** para

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

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

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
5-30 m	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6- 5 m.	6-22 m.	6-38 m.
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7- 3 m.
6-35 m	6 50 m.	7- 5 m.	7-24 m.
7- 0 m.	7-15 m.	7 32 m.	7-48 m.
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8- 8 m.
7-45 m.	8- 3 m.	8-17 m.	8-33 m.
8- 5 m.	8-20 m	8-35 m.	8-45 m.
8-30 m.	8 45 m.	9- 2 m.	9-18 m.
8-50 m.	9- 5 m	9-22 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-33 m.	9 47 m.	10- 3 m.
9-35 m	9-50 m	10- 5 m.	10-24 m.
10- 0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11- 8 m
10-45 m.	11- 3 m	11-17 m	11-33 m.
11- 5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-45 m.	12- 2 t.	12 18 t.
11-50 m.	12- 5 t.	12-22 t.	12 38 t.
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1- 3 t.
12 35 t.	12-50 t.	1- 5 t.	1-24 t.
1- 0 t.	1-15 t	1-32 t	1-48 t.
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2- 8 t.
1 45 t.	2- 3 t.	2-17 t.	2-33 t.
2- 5 t.	2 20 t	2 35 t.	2-54 t.
2-30 t.	2-45 t.	3- 2 t.	3-18 t.
2-50 t.	3- 5 t.	3 22 t	3-38 t.
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4- 3 t.
3-35 t.	3-50 t.	4- 5 t.	4-24 t.
4- 0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4 35 t.	4-52 t.	5- 8 t.
4-45 t.	5 3 t.	5-17 t.	5 33 t.
5- 5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t
5-30 t.	5 45 t.	6- 2 t.	6-18 t.
5 50 t.	6. 5 t.	6 22 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7- 3 t.
6-35 t.	6-50 t.	7- 5 t.	7-24 t.
7- 0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7 48 t.
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8- 8 n
7 45 t.	8- 3 n.	8-17 n.	8-33 n.
8- 5 n	8-20 n.	8 35 n	8-54 n.
8 30 n.	8-45 n.	9 2 n.	9-18 n.
8-50 n.	9- 5 n.	9-22 n.	9-38 n.
9-15 n	9-33 n	9-47 n.	10- 3 n.
9-35 n.	9-50 n	10- 5 n.	10-24 n
10- 0 n	10-15 a.	10-32 n.	10-48 n.
10-45 n.	11- 3 n	10-52 n.	11- 8 n.
11-30 n.	11-45 n	11-35 n.	11-54 n.
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	
8- 5 m	8-34 m.	8-49 m.	9-18 m.
12-30 n.	1- 3 n		

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m
7-45 m	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9- 2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.
a 10-40 m.	11-17 m	*a* 9-55 m.	10-32 m.
10-45 m	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-20 t.	*a* 11-25 t.	12- 2 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	1-24 t.
1-45 t.	2-50 t.	1 48 t.	2-54 t.
a 3 10 t.	3-47 t.	*a* 2-25 t.	3- 2 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	*a* 3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-48 t	5-54 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	*a* 5-25 t.	6 2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.
a 7-40 t.	8-17 n	*a* 6 55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n	7 48 t.	8-54 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	*a* 9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.	12- 2 n.

Todos param em P. Arcos excepto os *a*.

LISBOA	QUELUZ		LISBOA
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
9-40 m	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.
1 40 t.	2 11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
3-35 t.	4- 5 t.	4-30 t.	5- 3 t.
7-40 t.	8-11 n	8-30 n.	9- 0 n.
9-37 n.	1- 8 n.	10-30 n.	11-10 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.
7-20 m.	8-37 m.	6-52 m.	7 50 m
9- 5 m.	10-10 m	7 45 m	8-44 m
10-40 m.	11 46 m	9- 2 m	9-55 m.
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m	11-59 m
2-40 t.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.
4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.
5-40 t.	6 46 t.	5- 0 t.	6- 3 t.
6-30 t.	7 40 t.	6- 0 t.	7- 0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.
10-35 n	11-40 n.	9 0 n.	10- 0 n.
12-20 n	1-32 n.	11- 0 n.	12- 0 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa
7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.
9 0 m.	9 44 m.	7-44 m.	8-29 m
10 20 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.
11-20 m	12- 4 t.	10-10 m.	10-54 m
12 20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.
1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.
g 2- 0 t.	2 44 t.	1-49 t.	2-34 t.
3-10 t.	3-54 t.	*g* 2-40 t.	*a* 3-10 t.
g 3-42 t.	4-26 t.	3 10 t.	3-56 t.
4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.
5-50 t.	6-34 t.	6- 0 t.	6-44 t.
7- 0 t.	7-44 t	6-45 t.	7-29 t.
8- 0 n.	8-44 n.	*g* 7-55 t.	8-39 n.
9-45 n.	10-29 n	8 24 n.	9- 8 n.
10 55 n.	11 39 n	9-25 n.	10 10 n
12-17 n.	1- 1 n.	11- 5 n.	11-49 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa
6-35 m.	7-38 m.	7- m.	7 59 m
10- 5 m.	11- 3 m.	7-59 m.	8 56 m
3 10 t	4- 8 t.	11-15 m	12-13 t.
10-55 n.	11 53 n.	4-30 t.	5-29 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6 48 m
12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9- 8 n.

Lisboa *b*	Santarem	Lisboa *b*
6- 0 m.	8- 6 m.	11 40 m	1-42 t.
11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.

LISBOA *b*	ENTRONCAMENTO	LISBOA *b*
4-45 t.	9-54 n.	4- 0 m.	9-11 m

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
k 8 45 m.	1-10 t.	6 33 t.	5- 8 m.
—	—	*h* 7-50 t.	12-34 n.

Lisb a	Porto	Lisboa
d 7- 0 m	8- 0 n.	4-34 m.	3-35 t.
b 8-50 m.	11- 0 n.	11-39 m.	*b* 5-39 t.
11- 0 m.			*l* 12-10 m
a 4-30 t	11-25 n.	*a* 3-57 t.	10-53 n.
d 6-45 t.	11-35 m.	8 19 n.	5-50 m.
7-30 t.		—	—
9 30 n.	7-20 m	—	—

Aveiro	Porto	Aveiro
3-55 m.	6-40 m.	7- 4 m	9-49 m.
10-15 m.	1- 0 t.	11-39 m.	2-15 t.
4-47 t.	7-54 t	6 29 t.	9-12 n.

Ovar	Porto	Ovar
t 4- 0 m.	*c* 5 36 m.	10- 6 m.	11 57 m.
7-30 m	9-18 m	*c* 4 10 t.	5-57 m.
2- 5 t.	3-51 t.	4-34 t.	6-40 t.
7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n.

Espinho	Porto	Espinho
7- 4 m.	8-10 m.	5-40 m	6 44 m.
9 50 m	10 56 m.	8 30 m.	9-35 m.
1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.
4 25 t.	5-32 t.	3- 0 t.	4- 4 t.
7-30 n.	9-40 n.	5-34 t.	6-39 t.
11- 5 n.	12-11 n.	9-29 n.	10-34 n.

Lisboa	Badajoz		Lisboa
b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.
11- 0 m.			*b* 5-39 t.
7-30 t.	6-37 m	6-50 t.	5- 8 m.
9 30 n.		—	—

Lisboa	V. Alcant.		Lisboa
b 8-50 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-35 t.
11- 0 m.			*b* 5-39 t.
7-30 t.	7- 3 m.	6- 0 t.	5- 8 m
9-30 n.		—	—

Lisboa	Guarda		Lisboa
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
b 8-50 m.	2-39 n	12- 0 n.	3-35 t.
11- 0 m.			*b* 5-39 t.
7-30 t.	9-55 m	3-50 t.	5- 8 m.
9-30 t.		—	—

LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA
1-20 t	4-45 t.	10- 0 m.	6-45 t.

Lisboa	Figueira	Lisboa
7- 0 m	1-41 t.	5-30 m.	5- 3 t.
6-45 t.	5 0 m.	5-10 t.	12 10 n.
—	—	8 51 n.	8 35 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra
6- 0 m.	7 46 m	*v* 6- 5 m.	7-46 m.
12-45 t.	2-30 t.	8 15 m.	9-57 m
—	—	9-25 n.	11- 5 n.

SUL E SUESTE

LISBOA	BARREIRO	LISBOA
7-45 m	8 20 m.	5-55 m.	6-30 m
9-30 m.	10- 5 m	7-50 m	8-25 m
11-45 m.	12-35 t.	9 5 m.	9-40 m
3- 0 t.	2-55 t.	11-25 t.	12- 0 t
4-30 t.	5- 5 t.	2-30 t.	3- 5 t.
—	—	4-25 t.	5- 0 t.
—	—	—	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
9-30 m.	11-5 m.	10-20 m.	12- 0 t
3- 0 t.	4 42 t.	1- 0 t.	3- 5 t.
4-30 t.	6- 6 t.	3-15 t.	5- 0 t.
—	—	5-20 t	*x* 6-26 t.

P. NOVO	SETUBAL	
1-50 t.	2-15 t.	—	—

Lisboa	Extremoz	Lisboa
7-45 m	2-45 t.	8-15 m	3- 5 t.
4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.	6-30 m

CASA BRANCA	EVORA	CASA BRANCA
3- 0 t.	3-50 t.	5-30 m	6-20 m.
—	—	7-10 t.	8- 0 n.

Lisboa	MOURA	Lisboa
7-45 m.	4-55 t.	6- 0 m	3- 5 t.
4-30 t.	3- 0 m.	8- 0 n	6-30 m

Lisboa	Faro	Lisboa
4-30 t.	5- 0 m	6- 5 t.	6-30 m.

CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA
6-30 m.	8-30 n.	5-50 m	7-10 t.

LISBOA	PORTIMÃO	LISBOA
4-30 t.	5- 8 m	5-40 t.	5-30 m

Faro	PORTIMÃO	Faro
5-50 m.	9-15 m.	4-45 m.	7-55 m
5-15 t.	8-27 t.	5 40 t.	8 30 n.

PORTIMÃO	TUNES	PORTIMÃO
5-55 m.	7-20 m.	3-55 n.	5- 8 m.
5-40 t	6-55 t.	7-50 m.	9-15 m.

BEIRA ALTA

Figueira	Pamp.	Figueira
5-40 m.	7-20 m.	8 20 m	10- 5 m.
4-10 t.	6- 0 t.	6-40 t.	8-20 n.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
8-15 m.	3- 9 t.	10-25 m.	5-35 t.
k 1-20 t.	6 53 t.	*h* 2-37 t.	7-40 t.

PAMP	MANGUALDE		PAMP.
Partida	*Chegada*	*Partida*	*Chegada*
5-15 m.	8-40 m.	4-15 m	7-15 m.
8 15 m	10-46 m.	2 31 t.	5-35 t.
k 1-20 t.	3-37 t.	*h* 5-39 t	7-40 t.
7- 0 t.	10 35 n.	7-20 t.	10-25 n.

Mangualde	Guarda	Mangualde
n 8 55 m	11-50 m	*n* 4-15 t.	7- 5 t.

MINHO E DOURO

PORTO	FAMALICÃO	PORTO
f 10- 0 m.	11-25 m.	5- 0 m	6-26 m.
e 4 47 t.	*t* 6-10 t.	*t* 2- 0 t.	*e* 3-23 t.
9-22 n.	11 1 n.	7-22 t.	8 49 t.

Porto	Braga	Porto
5-55 m.	9 32 m	5 25 m.	8-28 m
8-15 m.	11- 8 m	*f* 7 33 m	9-27 m
11-20 m	1-51 t.	12 19 t.	2-47 t.
f 4-20 t.	6-12 t.	4-28 t.	7- 5 t.
5-45 t.	8-35 n	7- 5 t.	10-40 n

NINE	BRAGA	NINE
6-30 m	7-5 m.	9-48 m.	10-21 m.
5-18 t.	5 47 t.	—	—

Porto	Vianna	Porto
5 55 m	11-30 m.	5-45 t	10-40 n.

Porto	Valença	Porto
8-15 m	1-55 t	2-30 n.	8 28 m
11-20 m	3.53 t.	9-56 m.	2-47 t.
5 45 t.	11-28 n	1 38 t.	7- 5 .

Vianna	Valença	Vianna
8- 0 m	9-55 m	6 30 t.	8-35 n

Porto	Penafiel	Porto
10-57 m	12 41 t.	5- 9 m.	*c* 6 52 m
9 22 n.	11- 9 n.	7- 3 t.	8-49 n.

PORTO	REGOA	PORTO
4-40 m	11-11 m	4 0 m.	8-45 m.
2- 0 t.	6-31 t.	8 26 m	1-19 t.
6- 0 t.	10-41 n.	4 0 t.	11-30 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto
7-20 m	3 9 t.	11- 7 m.	6-50 t.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
6- 0 m	10-53 m	4- 0 t.	8-37 n.

GUIMARÃES

TROFA	GUIMARÃES	TROFA
7-48 m	9-30 m.	5 1[illegible] m.	6-50 m.
9-50 m	11-21 m.	7- 0 m.	9- 0 m.
g 1-53 t.	3 30 t.	10-51 m	1-26 t.
f 5 25 t.	6-50 t.	4- 0 t.	5-35 t.
7-22 t.	8-58 n.	—	--

a) Directos ou rapidos.
b) Lisboa Caes dos Soldados.
c) Porto Campanhã.
d) Por Alfarellos.
e) Pelo Norte.
f) Dias uteis.
g) Domingos e dias santificados.
h) Domingos e quartas-feiras.
i) Segundas e quintas feiras.
j) Segundas-feiras.
k) Segundas e quintas feiras.
l) Segundas, quartas e quintas-feiras.
m) Segundas, quartas e sabbados.
n) Segundas, terças, quintas e sabbados.
o) Segundas, quintas e sabbados.
p) Segundas e sextas-feiras.
q) Quartas-feiras.
r) Quintas-feiras.
s) Sextas-feiras.
t) Sabbados.
u) 1.º e 3.º domingo de cada mez.
v) Dia 23 de cada mez.
x) Barreiro.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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

SAHIRÁ no dia 1 de março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, 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

Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint Simon.** Sahirá a **5** de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy.** Sahirá a **2** de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º

Barcelona, Cette, Marselha e Costa de Marrocos, vapor francez. **Saint Philippe.** Sahirá a **20** de fevereiro. Ag. Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Bordeus, vapor francez, **Cordillère.** Sahirá a **25** de fevereiro Messageries Maritimes. Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor hespanhol, **Alicante.** Sahirá a **18** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez, **Chili.** Sahirá a **23** de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Concordia.** Esperado a **24** de fevereiro. Agente, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1.º

Genova, vapor italiano, **Colombo.** Sahirá a **23** de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª, Praça dos Remolares, 4.

Glascow e Liverpool, vapor hespanhol **Velasques.** Esperado de **22** a **24** de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.ª Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º

Havre e Liverpool, vapor inglez **Jérome** Sahirá a **16** de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Madeira vapor allemão **Aachen** Sahirá a **17** de fevereiro. Agentes Pereira & Lame. Rua de S. Julião 100, 2.º

Madeira, St.ª Maria. S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia) S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal. vapor portuguez **Funchal** Sahirá a **20** de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaut Caes do Sodré, 84, 2.º

Maranhão, Parnahiba e Ceará vapor inglez **Fluminense.** Sahirá a **23** de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R.do Alecrim, 10, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense.** Sahirá a **16** de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira) vapor italiano, **Colombo.** Sahira a **17** de março. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Praça dos Remulares, 4.

Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Clement.** Sahirá a **26** de fevereiro. Aentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideu, e Buenos-Ayres, vapor inglez **Danube.** Sahirá a **2** de março. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Colonia.** Esperado a **18** de fevereiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio. 19, 1.º

Pernambuco. Parahyba do Norte (Cabedello), vapor inglez, **Electrician.** Sahirá a **25** de fevereiro. Agentes Garland Laidley & C.ª. R. do Alecrim, 10, 1.º

S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez, **Loanda** Sahirá a **21** de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º

S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana.** Sahirá a **25** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena** Sahirá a **16** de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.ª Rua dos Capellistas, 31. 1.º

Vigo, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Panamà.** Sahirá a **24** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

SABONETES MEDICINAES
DA
Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE
SOUSA MARTINS
(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTACIO — Praça de D. Pedro, 61
LISBOA

Companhia do Papel do Prado
Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAS
DO
Prado, Mariannaia e Sobreirinho, em Thomar, Penedo e Casal d'Ermio, na Louzã, Valle Maior, em Albergaria-a-Velha

PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA
Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES
PARA
Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITO
LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276
LISBOA

Rua Passos Manuel, 49
PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

H. PARRY & SON
Officinas de Machinas
CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES
34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 — **LISBOA**
Estaleiro no GINJAL

La Union y El Fenix Español
COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDOS
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 transporte de qualquer natureza

Directores em Lisboa
LIMA MAYER & F.os
50, 1.º — RUA DA PRATA — 50, 1.º

AGUAS CLHORETADAS DA AMIEIRA
Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED
(Concessonaria do governo)
60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica e n qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1 000 metros, casas do commercio, 75$000 réis. residencias particulares e medicos, 55$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscripção é annual. Accrescenta-se a taxa de installação de 15$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33$750 réis até 1.500 metros, com tados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento *por cada 500 metros addicionaes.* A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, os mais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

FREIOS WESTINGHOUSE

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAYS

FREIO de manobra directa
FREIO automatico ordinario
FREIO automatico de acção rapida
FREIO "duplo" (automatico e directo combinado)
FREIO de alta pressão para trens de grande velocidade
SIGNAES DE CAMINHOS DE FERRO, SYSTEMA ELECTRO-PNEUMATICO

Société Anonyme Westinghouse

Fabrica no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPANHA
Calle Atocha, 32, Madrid

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL
Rua de Cedofeita, 575, Porto

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric & M'fg Co, Pittsburgh
Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh.
Westinghouse Machine Co., Pittsburgh.
Westinghouse Brake Co., L'td, London.
The British Westinghouse Electric & M'fg. Co., L'td., London,
Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.
Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburgh.

CAPITAL TOTAL: 500.000.000 FRANCOS

Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES

Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM — CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

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