



Gom 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.

HESPAÑA: 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

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

Telephone, 27
 End. tel.:CAMIFERRO

10.º do 15.º anno

16 de Maio de 1902

Numero 346

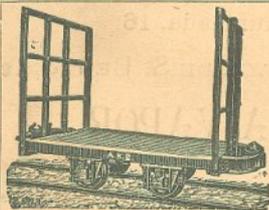
C. MAHONY & AMARAL

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

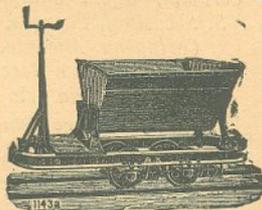
Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I U L e todos os mais para construcção.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, wagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails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

Endereço telegraphico—MAHONY—Lisboa

Numero telefonico 586



FABRICA
 DE
CAMINHOS DE FERRO
 PORTATEIS E FIXOS



MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.

ARTHUR KOPPEL

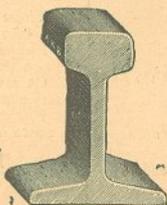
BERLIM—C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.^{IA}

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA



Agentes para as Colonias

Roberto Pegado

Rua dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1860

19—LARGO DE S. JULIÃO—Lisboa

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

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

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimónio, cobre, laão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafas, garrafas e muitos outros artigos.

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

Tem 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, alcatráo e borax, sublimado corrosivo, e do

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatráo 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 alcatráo, sem as resinas negras, que sujam e não tem 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 S. Pedro, 61
LISBOA

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

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

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

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPAÑHA
PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

ou

Companhia Oldenburg-Portugueza

ou

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

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

Pretes directos entre Hamburgo, Badajoz, Caceres,
Valencia d'Alcantara

e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George**, Succ.—RUA DA PRATA, 8, 2.^o

Em Madrid: **D. Luis Cepeda**—SANTA CATALINA, 8

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

⇒ RIBEIRA DO PAPEL ⇐

ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER
DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes
inglezes, allemães e outros

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIEDADE DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannala 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

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276
LISBOA

Rua Passos Manuel, 49
PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

Fôra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.^a

Unica premiada com os maiores premios nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fôrma Marlinaud).

Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

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

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

Director tecnico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA
GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—ROCIO 60 a 63 — LISBOA

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

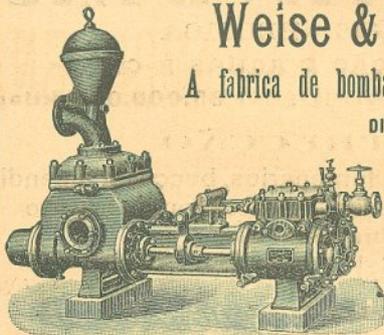
A fabrica de bombas mais importante e de maior produção na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX

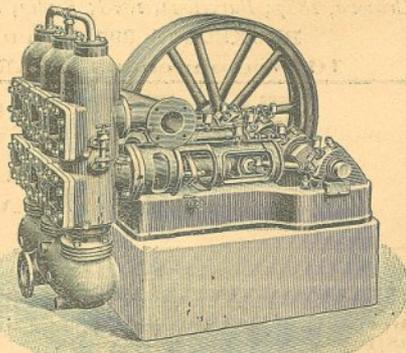
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

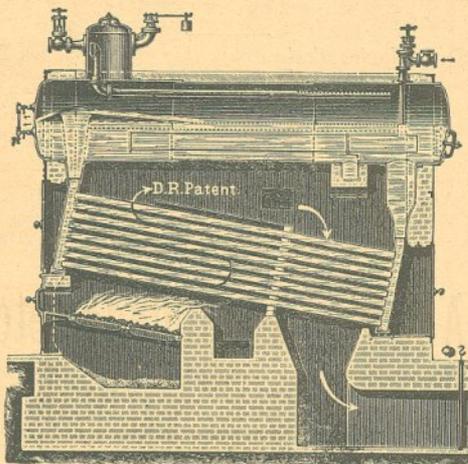


BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX BILBAO

CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO



PRIVILEGIADAS

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

CALDEIRAS DE TODOS OS SYSTEMAS

Sobreaquecedores de vapor

collocados em todas as conductas, substituíveis e por isso a maior segurança no funcionamento.

FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & C^{OP}A

BRUNSCHWEIG - ALLEMANHA

Execução rapida de encomendas.

End. telegr. GASOMETER BRUNS.

C^{IE} G^{LE} DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA - LIÈGE - BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

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

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

Apparehos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 397 - Grand Prix - METALLURGIA

16 Recompensas - PARIS, 300 - 9 Medalhas d'ouro

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS - 1893

PRIX MONTYON

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

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

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

Antiga casa **JOSE ALEXANDRE** - 8, Rua Garrett, 12
LISBOA

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

— Premiação 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 COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Página
O BAIRRO DA EUROPA.....	145
CARTAS DO ESTRANGEIRO — Inglaterra, por W. N. Cornett	146
PARTE OFFICIAL — Portaria de 6 de maio do Ministerio das Obras Publicas	147
EMPREGADOS DAS LINHAS DO ESTADO	147
A LUZ KITSON	148
NOTAS DE VIAGEM — XV — Hannover e Hamburgo.....	149
TELEGRAPHIA SEM FIOS	150
MELHORAMENTOS DE LISBOA — VI — Afixações	151
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bozas portuguezas e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	151 a 153
BRAGANÇA E VILLA REAL	154
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	154
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguella — Sul e Sueste — Inspeção — Penhas	154
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Alemanha — Brazil — Canada — India Inglesa — Cochinchina — Tunisia — Australia	154 a 155
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES	155
AGENDA DO VIAJANTE.....	157
ANNUNCIOS.....	158
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1902.....	159
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	160

O Bairro da Europa

PELA iniciativa feliz d'um grupo de cavalheiros d'esta cidade, vae a capital ser dotada com um beneficio importante, inteiramente digno do nosso applauso.

Temos advogado persistentemente algumas ideias, para o desenvolvimento, progresso, aformoseamento e prosperidade de Lisboa. A indole da nossa publicação leva-nos principalmente para o estudo d'esse factor de tamanha influencia na riqueza d'um grande centro — a sua viação ou as suas communicações de todas as ordens, mas nem por isso deixamos no olvido outros problemas que por igual a interessam, como a salubridade, o regimen do porto, o serviço das quarentenas, etc., e ate a parte esthetica relativa á architectura das suas edificações, á sua situação, ao embelezamento das ruas, largos e jardins.

Os portuguezes viajam pouco. Collocados no occidente da Europa, estamos fóra do movimento que convulsiona e agita os paizes do centro; ficam-nos mais dispendiosas as viagens, somos pouco visitados tambem.

D'ahi vem que não aprendemos na lição d'outras nações que teem tido a arte de formar cidades e bairros encantadores em logares desfavorecidos da natureza, tornando salubres regiões pantanosas e perigosas, amenos e apraziveis sitios desolados e inhospitos.

Lisboa podia ser a *mais bella cidade do mundo*, como dizia o grande escriptor que a julgava feita de marmore: está longe d'isso, porém. Está igualmente longe de ser uma cidade salubre.

E até as novas ruas, tão largas, tão arrojadamente lançadas, vestidas de arvores, percorridas por tremvias electricos, como se tornam banaes pelas fileiras de casas brancas tiradas a cordel, debruçadas sobre o caminho a ver ao soalheiro quem passa, com os multiplices olhos das suas esguias janellas agarradas umas ás outras, e com os seus numerosos andares, como prateleiras de estante ou gavetas de commoda!

Rara é a edificação que destaque nesta monotonia. O estylo, a novidade, o cunho pessoal do architecto ou do bom gosto do proprietario — faz-se consistir apenas na fórma das vergas das janellas e das portas.

Vestem pelo mesmo figurino.

O estylo é o homem, mas a casa é a população.

Até em pontos em que a excellencia da situação impunha uma construcção grandiosa ou nobre, apparecem as bocetas e casas-prateleiras, como na rotunda da Avenida.

Habitações incaracteristicas para a vida de senhoras vizinhas, de quartos sem luz, de pias indecorosas, sem banhos e com mau cheiro na escada.

Raros são os que comprehendem ainda a graça, o conforto, o bem estar da casa moderna, do *home*, independente, separada da rua, no recolhimento egoista de quem está bem comsigo mesmo e quer fazer vida á parte, sem espiar o que vae por casa do vizinho, sem exhibição de meninas casadoiras á janella e gargarejos nocturnos para quartos andares.

Raros os que conhecem a belleza das casas, pequenas ou grandes, com um trecho de jardim ao lado e em frente, onde as crianças saltem e os paes se distraiam e repousem. Todavia, só ellas formam o verdadeiro lar modelo dando a suggestão fecunda da virtuosa vida em familia, fazendo-a desejar e apeteecer, sem promiscuidades tediosas.

E' com a serie de habitações assim construidas que se formam as deliciosas ruas que se vão abrindo nalgumas terras e se constituem esses hygienicos bairros que são verdadeiros sanatorios das velhas cidades em que ha a super-accumulação ou uma perigosissima densidade de população.

Esta super accumulação pagam a carissima as vidas humanas, mesmo nas epochas normaes; mas se sobrevem uma epidemia, os efeitos terriveis da imprevidencia ou desconhecimento das mais singelas noções da hygiene e das regras da engenharia sanitaria avultam e exageram-se duramente.

As crianças, cujo organismo delicado mais propicio é á propagação das doenças, são as que mais contribuem para a mortalidade enorme que se reconhece nas grandes e velhas agglomerações.

Tudo aconselha a descentralização ou a desaccumulação. Os augmentos de facilidade de communicações, a rapidez e a economia dos transportes tornam possivel e aconselham a abandonar os centros, reservados mais especialmente ao trabalho e aos negocios, preferindo os

arrabaldes vizinhos para as habitações, para a vida em familia, onde se criam os filhos e onde descansam os paes.

E' o que se faz em todas as cidades da Europa e da America do Norte, em todas as colonias britannicas; é o que convem fazer em Lisboa.

Com estas ideias arreigadas, natural é que vissemos com prazer e alvoroço o projecto da formação d'um novo bairro situado no mais aprazível dos arrabaldes proximos da Lisboa intra-muros — o Campo Grande.

Esse bairro que virá a ser um anexo do formoso parque, ao occidente da matta, desenvolvendo-se numa planicie lavada de ar, banhada de sol, sem ladeiras e elevações que embarcem o transitio, servido pelos tremvias electricos e pela via ferrea da cintura, está nas melhores condições para a realização do ideal que apeteçemos á cidade de Lisboa.

Harmoniza-se com o vasto plano municipal, que traçou e vae construir ruas ao norte da rotunda Mousinho de Albuquerque, aos lados da Avenida Ressano Garcia, com 60 metros de largura, que desemboca no topo sul do Campo Grande.

E' por alli que tem de fazer-se a viação num breve prazo.

O bairro novo aproveita nas melhores condições os beneficios da matta do Campo Grande.

Está destinado a formar o primeiro escalão para a futura ligação com Telheiras, Luz, Carnide e Bemfica, em que devem assentar-se carris para tremvias electricos de circulação. Formar-se-hia assim um systema circulatorio analogo ao do corpo humano, com a pequena circulação pela Patriarchal, a grande pelo Campo Grande, com o coração no Rocio e os braços de Algés e Poço do Bispo.

Parce que a companhia organizadora do bairro tem em mente abrir ruas espaçosas e arborizadas, construir habitações que se pagam em annuidades, e vender terrenos para edificações sob determinadas condições ou com projectos previamente approvados, para que o mau gosto ou avidez de uns não vá prejudicar todos os outros.

Chamar-se-ha bairro da Europa.

Pretende porventura neste nome dar a intender que terá um aspecto differente dos bairros actuaes de Lisboa. Isso é de bom agouro.

Aproveite-se o que ha de melhor por essas capitaes estrangeiras.

Applaudindo sinceramente a ideia d'este empreendimento, fazemos votos para que o exito completo e rapido corresponda á generosidade e aos esforços da empresa.

CARTAS DO ESTRANGEIRO

Liverpool, 21 de abril de 1902.

Estão já completos os planos do novo systema de caminhos de ferro chamados «tubos» que se propõe estabelecer sob as ruas de Londres.

A nova companhia formada com este proposito chama-se a Underground Electric Railway Company of London e o seu capital é de £ 15.000.000.

Comprehende as antigas empresas, o caminho de ferro District; o Baker Street and Waterloo; o Charing Cross, Euston and Hampstead; o Great Northern and Strand e o Brompton and Picadilly, as quaes, por conseguinte, deixam d'existir como companhias distinctas.

O desejo é de dar a Londres um systema de trans-

porte rapido, subterraneo, que permita ao publico viajar sem interrupção em qualquer direcção d'um extremo de Londres a outro e a um preço uniforme e baixo.

As linhas serão duplas em toda a sua extensão, sendo collocada cada via num tunnel separado forrado de ferro fundido. Cada comboio consistirá em sete carruagens com assentos para quarenta e oito passageiros em cada uma, e terá tres motores, um em cada extremidade e um no centro, de sorte que cada comboio se poderá separar em dois se fôr necessario. Merecerá attenção especial a vibração e ventilação.

Este projecto muito comprehensivo terá o effeito, sem duvida, de pôr fim ás innumeraveis propostas para a construcção de caminhos de ferro subterraneos que aguardam actualmente a approvação do Parlamento ou que estão promptas a ser apresentadas nelle.

Entretanto, foi apresentada nos tribunaes de Londres uma causa que é do maior interesse para os promotores de todos os caminhos de ferro subterraneos de Londres, construídos e por construir; é uma reclamação de compensação por avarias causadas numa casa particular por um caminho de ferro de tubo, que funciona á profundidade d'uns 70 pés por baixo dos alicerces da dita casa. Cairam os alicerces e gretaram-se as paredes da casa, devendo-se isto, segundo a opinião dos peritos, á existencia do tunnel e á vibração motivada pelos comboios.

Foram mandadas dar ao dono da casa umas centenas de libras sterlinas; mas elle appellará sem duvida contra a companhia ferroviaria, levando o caso provavelmente até a camara dos pares, se fôr necessario.

Trata-se de obter para Liverpool maiores facilidades ferroviarias nas suas communicações com Londres. Presentemente só ha tres comboios por dia que fazem o percurso em 4 1/4 horas, contra quatro que tem Manchester.

Ninguem pretenderá que um minimo de 4 1/4 horas é a maior velocidade possivel a que se pôde fazer a viagem de Liverpool a Londres por uma via tão directa como a que tem o London & North Western Railway. Effectivamente, perde-se geralmente um quarto de hora em engatar e desengatar, em Crewe, as carruagens para Manchester. Queixa-se o publico de que os caminhos de ferro fazem os seus negocios como se se tratasse de diligencias em vez de comboios, e isto numa epocha de competencia crescente, quando cada minuto é de importancia, sendo de admirar que os directores d'uma companhia como a London & North Western necessitassem ser lembrados que o tempo é dinheiro, e que a viagem de Liverpool a Londres e de volta a Liverpool é assaz frequente no trabalho diario dos commerciantes e homens profissioaes para precisar que se faça todo o esforço para tornar-a rapida e commoda. Diz-se que comboios rapidos e bilhetes baratos dobrariam o trafego entre Liverpool e Londres.

A falta de exito dos promotores do bill para a construcção d'uma linha electrica de dois carris entre Londres e Brighton tem estimulado os promotores do systema monorail a activar o seu projecto. Não ha duvida que o bill dos primeiros será apresentado de novo na nova sessão do Parlamento, e que haverá uma luta entre os dois systemas. Com o caminho de ferro electrico far-se-ha a travessia em 35 minutos; com o monorail em muito menos; mas, se os dois bills se apresentam em competencia, o do monorail terá pouca probabilidade de exito contra o do caminho de ferro ele

ctrico, sendo este d'um systema já tão provado e bem estabelecido.

Os cyclistas não são pessoas timidas quando se trata da protecção dos seus direitos legais, e graças ás poderosas organizações que elles teem estabelecido, pôdem já impôr a sua vontade com alguma esperanza de exito. O que mais lhes agrada é contender com uma companhia ferroviaria, sendo-lhes indifferente que seja o local os tribunaes ou o parlamento mesmo. Os promotores do *bill* do caminho de ferro electrico North & South Shields, que se propõem construir um caminho de ferro tubular sob o rio Tyne, pedem autorização para cobrar seis pence por bicycleta e um shilling por tricycleta, bem que a distancia seja só uma milha. Os cyclistas locais consideraram prohibitivos estes preços e o resultado foi a apresentação, no parlamento, de dois memoriaes contra o *bill*, um de parte do Touring club de cyclistas, e outro assignado por 2.500 cyclistas de Northumberland e Durham.

W. N. CORNETT.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o requerimento, datado de 1 de maio de 1899, e entrado no mesmo dia na Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, pediu autorização para ampliar o numero de obrigações que está autorizada a emitir em virtude do disposto no artigo 16.º dos seus estatutos, a fim de, com o respectivo producto, fazer face ás despesas da construcção da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, de que a mesma companhia é concessionaria;

Visto o contracto para transferencia da construcção e exploração da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, celebrado em 25 de novembro de 1899 entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelo qual esta garantia áquella determinada receita liquida, e se obrigou, em qualquer hypothese, em que haja interrupção e durante todo o periodo da sua exploração a garantir á Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes uma entrega annual de 455.000 francos, ouro;

Vista a escriptura celebrada entre as referidas companhias em 3 de maio de 1902, pela qual ficou convertido em definitivo o supracitado contracto de 25 de novembro de 1899;

Vista a portaria de 11 de maio de 1900 que concedeu autorização para a referida transferencia;

Visto o despacho ministerial de 11 de maio de 1900, que mandou lavar portaria autorizando a emissão de obrigações pedida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes;

Visto o disposto no artigo 19.º da carta de lei de 3 de abril de 1896 e no artigo 7.º do regulamento de 27 de agosto do mesmo anno;

Visto o disposto no artigo 3.º da carta de lei de 29 de julho de 1899, que isentou das prescripções d'ella as emissões de obrigações requeridas até a data da publicação da mesma lei;

Visto o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda;

Ha por bem o mesmo Augusto Senhor autorizar a referida Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes a emitir, em uma só serie, dezenove mil e quinhentas obrigações do capital de 500 francos cada uma, e juro de 4 1/2 por cento ao anno, amortizaveis ao par, por sorteios annuaes, no prazo de oitenta annos, e com as clausulas seguintes:

1.ª Que nas dezenove mil e quinhentas obrigações de que se trata ficam comprehendidas as dezesseis mil obrigações que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes estava autorizada a emitir nos termos do artigo 16.º dos seus estatutos de 22 de dezembro de 1888;

2.ª Que a emissão das referidas obrigações só poderá realizar-se depois de dar entrada na Repartição do Commercio o docu-

mento comprovativo do registo definitivo a que se refere o n.º 6.º do artigo 49.º do Codigo Commercial;

3.ª Que d'esta emissão ou de qualquer operações financeiras que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes realize, nenhuma responsabilidade, em qualquer situação ou hypothese, virá para o Estado, não tomando o Governo responsabilidade alguma pelas obrigações emitidas pela companhia;

4.ª Que as garantias com que a Companhia assegura o pagamento dos juros e amortização das obrigações em nenhum caso prejudicam nem offendem os direitos que pelas leis e pelas clausulas do alvará de concessão pertencem ao Estado sobre a linha ferrea concedida á companhia, por isso que o Estado, sempre, em todas as hypotheses, é credor privilegiado da companhia no que respeita ás obrigações que lhe foram impostas pelo alvará de concessão;

5.ª Que a auctorização dada pelo Governo para emissão das obrigações em nada modifica as clausulas e condições do mesmo alvará de concessão da linha ferrea e sua interpretação e execução, nem altera por qualquer forma os prazos nelle fixados para o resgate da linha e para a sua reversão para o Estado livre de todos os encargos;

6.ª Que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes fica obrigada a contribuir annualmente para o fundo especial da fiscalização das sociedades anonymas, nos termos do artigo 33.º do respectivo regulamento de 10 de outubro de 1901, com quantia equal áquella em que fôr fixada a retribuição de cada um dos administradores da mesma companhia.

Paço, em 6 de maio de 1902 — Manuel Francisco Vargas.

Empregados das linhas do Estado

Os empregados subalternos dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro representaram á Camara dos Deputados, pedindo que lhes seja applicada a disposição da lei de 14 de julho de 1899 que instituiu o premio de exploração nas linhas ferreas do Estado para recompensa de bons serviços.

Por essa lei, foi instituido um premio a distribuir no fim de cada anno economico, sobre proposta do conselho de administração, pelo pessoal superior dos serviços, comprehendendo o Director, sub-director ou adjuncto, chefes de tracção, de via, obras e movimento e trafego. O premio para cada direcção é até 10 por cento do augmento annual da receita do trafego, liquida de impostos, sobre o da receita do anno anterior, não podendo, porém, ser inferior a 2:500.000 réis.

Pela letra e espirito da lei, vê se que o pessoal subalterno não compartilha do beneficio concedido, embora muito trabalhe e soffra para conseguir o desenvolvimento do trafego e observancia dos regulamentos. Mas uma errada interpretação da lei foi mais longe, e excluiu tambem chefes de secção e de expediente de machinistas e officinas, e inspectores, que o Decreto de 22 de dezembro de 1900 considerou pessoal superior.

Como afirmou o illustre Ministro das Obras Publicas, os empregados dos caminhos de ferro estão modestamente retribuidos; e sendo certo que, além de haver consideravel augmento de receitas, a verba orçada para pagamento ao pessoal administrativo apresenta sempre sobras, desejam os representantes que este pessoal, quer seja nomeado por despacho ministerial, quer pelo conselho de administração, compartilhe do referido premio, o qual poderá ser augmentado com as sobras e receitas fora do trafego, servindo de base para a sua distribuição uma percentagem sobre os ordenados.

Os premios, as recompensas, ainda que a largos intervallos, suavizam os amargores da lida quotidiana, e tornam menos gravoso o tributo do trabalho que todos teem de pagar, como condição ineluctavel da existencia, ao mesmo tempo que dão novos alentos e volvem mais actuaosa a vontade.

A luz Kitson

Por amavel convite do sr. Paterson, o digno representante em Lisboa da companhia ingleza que tem o privilegio d'este invento, assistimos ha dias a uma primeira experiencia de funcionamento que se realizou na esplanada Jansen, com uma lampada, suspensa por um cabo de arame entre duas arvores, trabalho feito no curto espaço de tres horas e que demonstrou logo o bom resultado da invenção.

A luz Kitson, nome do seu inventor, foi o resultado de numerosas experiencias por este feitas até 1896, epocha em que, tendo conseguido levar o seu systema á perfeição, fundou nos Estados Unidos uma companhia com o capital de 30.000 dollars.



A luz fez taes progressos que, tres annos depois, o capital da companhia augmentava consideravelmente e já milhares de operarios estavam empregados na fabricaçãõ de candieiros. Desde então os candieiros Kitson foram introduzidos em todo o mundo, formando-se companhias na Grã-Bretanha, Russia, França e outros paizes.

Durante o anno passado, centenas de candieiros foram installados em varias cidades inglezas, principalmente nas estações de caminhos de ferro, fabricas e lojas. Cerca de 100 candieiros Kitson funcionam nas bem conhecidas fabricas de Armstrong & C.^a em Newcastle e Charles Cammell & C.^a de Sheffield. Nos dois palacios dos czars da Russia ha d'estes candieiros, e a companhia ingleza tem recebido encomendas de milhares d'elles, para os caminhos de ferro da Russia.

Em fabricas muito importantes os candieiros Kitson substituiram os candieiros electricos. Esta luz tem grandes vantagens sobre a d'arco voltaico, não só pela firmeza constante, como por ser muito mais agradável a côr e não descolorir os objectos que illumina.

Um candieiro electrico ao pé d'estes parece uma lua pallida, enquanto o Kitson brilha como um sol. E' muito mais penetrante que a luz electrica e tem a força de penetrar o nevoeiro mais denso.

Uma outra commodidade offerece este systema d'illuminação: a de poder ser collocada sem fios ou canalização, não havendo necessidade de perfurar as ruas, o que representa uma enorme economia.

As gravuras que hoje damos demonstram o modo de installação, simples e pratico, d'este systema. A que vae no alto d'esta pagina é a *Portland place*, em Londres, onde cada candieiro Kitson substitue nume-

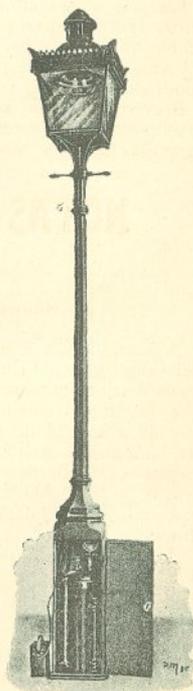
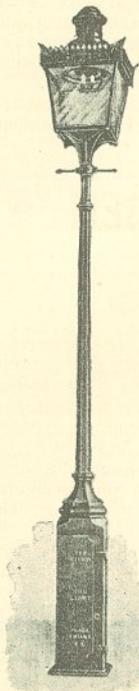
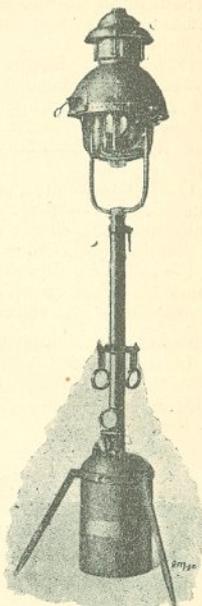
rosas luzes de gaz que se enfileiravam nos passeios lateraes.

Os candieiros para illuminação fixa são da fôrma que indicamos abaixo. A' esquerda o candieiro, tendo fechado o deposito que se occulta na base; á direita o mesmo candieiro aberto na base, mostrando o deposito do petroleo e a bomba compressorã do ar.

Para se obter essa pressãõ basta o esforço d'um homem fazendo funcionar uma pequena bomba durante alguns minutos.

Uma outra fôrma de candieiro é a da nossa 3.^a gravura— a lampada transportavel, que serve para trabalhos do campo, construcções ou reparações nocturnas, e se pôde transferir de um a outro ponto tomando-a pelas duas argolas, assim como, pelo systema de telescopio da sua columna, se pôde elevar até 5 metros do solo.

Numa série de conferencias sobre «Oleos mineraes para illuminações», realizadas pelo professor Vivian Lewes, inspector geral do gaz na cidade de Londres, no Petroleum Institute, n'aquella cidade, em 14 de abril ultimo, disse o illustre conferente que a mais importante resoluçãõ do problema da luz incandescente pelo petroleo foi achada



na bella fôrma de luz dada pelo candieiro Kitson, do qual havia um exemplar na sala em que se realizava a reunião.

O professor Lewes, que é a primeira notabilidade no assumpto, affiançou que com todas as fôrmas d'estes candieiros era perfeitamente facil obter a luz de mil vellas pelo preço d'um penny por hora, preço que deixa muito além os outros systemas de illuminação

O dr. Dvorkovitz, que presidiu a esta reunião, disse que os esforços que empregou o sr. Kitson, e o resultado que elle obteve na introdução do petroleo para a illuminação das ruas, merecia geral approvação.

Fazendo a comparação dos varios processos de illuminação e seu custo, concluiu o distincto chimico que o preço de 1.000 vellas por hora é:

Lampadas electricas

Incandescencia.....	1 sh 2 p
Arco	3,75 »
Gaz de carvão	
Bico de leque.....	1 » 6 »
» Argand	1 »
» de incandescencia ...	2,25 »
» com pressão..	1,75 »
Oleos e espiritos	
Petroleo (de 8 pence por galão)..	7,25 »
» gaz (4 pence por galão)..	6 »
» com incandescencia (8 pence por galão).....	2,28 »
Alcool (10 pence por galão)	2
Candieiro Kitson (8 pence por galão).	1

O galão regula por 4 $\frac{1}{2}$ litros.

Entre nós, onde o petroleo se paga a 95 réis o litro, dando luz para 36 horas, o custo da hora por uma força de mil vellas não excede 12 réis.

Os srs. engenheiros Julio Teixeira e Mendes Guerreiro, que assistiram á experiencia preliminar a que acima nos referimos, ficaram muito agradados do resultado, sendo de esperar que o processo Kitson seja adoptado nas linhas ferreas do Estado.

Brevemente vão ser feitas novas demonstrações mais positivas no exterior da camisaria Leão com duas lampadas de 1.000 a 1.200 vellas.

NOTAS DE VIAGEM

XV

Hannover e Hamburgo

A distancia entre estas duas cidades, 180 kilometros pela via Uelzen-Harburgo, é percorrida por 13 comboios diarios em cada sentido, dos quaes 7 são rapidos que fazem o trajecto em 3 horas e uns 5 minutos, o que dá a velocidade média de 60 kilometros, mas entre Uelzen e Lüneburgo a velocidade eleva-se a 75 kilometros (36 kilometros em 29 minutos) e, não obstante, graças á estabilidade da linha e á boa construcção do material, o movimento é suave, sem solavancos nem grande ruido.

A linha não tem interesse, áparte as cidades de Celle, Uelzen, Lüneburgo e Harburgo, por onde passamos e que são importantes.

Em todas as estações notamos o caracteristico das gares allemãs: a venda de cerveja aos copos, aos canecos, aos diluvios por toda a parte, sofregamente pedida e bebida d'um trago, para que outra nova porção a siga.

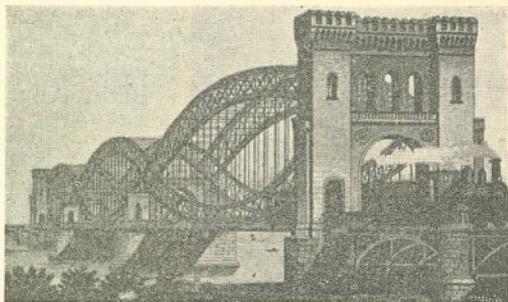
E condimentando a bebida, vão tambem grossas sandwiches, grandes e apetitosos bolos seccos, fatias de carne, etc.

Vê-se que os allemães, especialmente os do norte, se alimentam bem, e é certamente a isto que se deve a bella apparencia de robustez que apresentam.

E' notavel que nestas grandes cidades raro se vê um homem de constituição fraca, macilento, magro. Por toda a parte os habitantes, sejam da classe elevada sejam das mais modestas, são gordos, espadaudos, sádios, vendo-se que respiram saude e força.

E' por isso que o grande general allemão disse em tempo que a superioridade da Allemanha estava no ventre das mulheres.

Ao approximar-se de Hamburgo a linha atravessa o Elbe em varios dos seus canaes em que o viajante vae vendo as docas, importantissimas pelo seu movimento, e acaba por vencer a linda ponte de que damos a gravura.



Chegado á estação chamada de Hannover, o comboio tem pequena paragem, seguindo logo para a do Klosterthor que é, por assim dizer, a estação central.

Ali se sae e se toma trem para o hotel, mas qual é a nossa surpresa ao ver que o comboio, sahindo da estação, nos acompanha, mesmo ao lado do trem, pela mesma rua que seguimos.

Cá, no Portugal velho, considerar-se-hia um escandalo monumental que um comboio tivesse o atrevimento de seguir um pouco ao longo d'uma rua, embora d'isso proviesse, como em Hamburgo, a ligação das duas estações importantes e o beneficio do publico.

Haja em vista a indignação que explodiu quando o fallecido engenheiro Pedro Lopes projectou a linha dos Meridionaes saindo de Santarem e atravessando a ponte.

Até as pedras da calçada se levantaram contra elle, segundo a velha phrase portugueza, e o resultado foi que, humilde, subjugada por tão justa indignação, passou a testa da linha para Sant'Anna, com o que a cidade do santo milagre ha de... lucrar immenso, já se vê.

Para a passagem dos comboios atravez das ruas fecha-se o transito publico por umas cancellas que descem por contrabalanço, genero das que já temos na estação do Barreiro, e nada mais, — simples e practico.

O viajante, por mais apressado que seja, tem que consagrar uns dias a Hamburgo, que é uma cidade enorme, das tres mais importantes da Europa e das mais atrahentes tambem.

A vida é cara, em questão de hotéis, e no viver particular vae hoje regulando pelos preços das outras ci-

dades, desde que Hamburgo, cidade livre, entrou no regimen aduaneiro allemão.

Cidade livre, disse eu, e poucas ha onde esta santa palavra tenha uma consagração mais eloquentel

Com effeito, a liberdade — que não quer dizer licença — respira-se a plenos pulmões, por toda a parte.

O viajante sente se bem porque não o opprime a réde de *défendus* que em França, e um pouco na Suissa, constitue a manifestação das grandes cidades.

O viver d'Hamburgo tem ainda outras originalidades. Cidade livre, na confederação germanica, liga-se inteiramente, a ponto de confundir-se nos seus extremos com Altona, cidade prussiana do ducado de Holstein.

Hamburgo tem o seu senado, os seus governadores, tribunaes, leis e policia especiaes; e quem segue qualquer das ruas que conduzem para além do animado bairro de S. Paulo, não notará que, sem parar o trem ou o carro electrico que o conduz, passou de Hamburgo á Prussia, isto é, deixam de estar sob a protecção da bandeira hamburgueza, um castello de prata em campo vermelho, para se acolher sob a negra aguia prussiana.

D'isto resulta, ás vezes, uma situação comica, original.

Um criminoso que pratica uma falta em terreno prussiano, com uma simples corrida, ao longo da rua, põe-se em governo hamburguez ao abrigo de perseguições da auctoridade prussiana, que só por meio de extradição requerida ás de Hamburgo conseguirá castigar o delinquente.

Para um primeiro passeio de reconhecimento em Hamburgo, nada ha melhor que tomar bilhete para um dos carros Kase, que todos os dias, ás 10 da manhã, partem do caes do Alster e dão a volta a toda a cidade, levando os visitantes ás docas onde elles passam a um bello vapor, no qual percorrem todas as docas ouvindo as minuciosas explicações dos guias, e por ultimo indo, pelo Elbe, até Altona, onde se desembarca e retoma o carro que os leva ao ponto de partida.

Tudo isto, que dá 3 horas e meia de delicioso passeio, custa 4 marcos.

Vae longo este artigo e ainda fica muito que contar sobre Hamburgo, mesmo sem bordejar pelos esclarecimentos que o leitor encontra nos guias de viagem.

Não ha remedio senão adiar a continuação para um outro artigo em que tratarei tambem de Kiel e seu canal.

TELEGRAPHO SEM FIOS

Chega até Portugal o interesse que tem despertado lá fóra o invento italiano da telegraphia sem fios. Neste momento se preparam as experiencias que entre nós vão ser realizadas officilmente, tendo sido destinado para este fim o cruzador *Dom Carlos*, que se corresponderá com Cascaes.

A primeira experiencia da telegraphia sem fios fez-se na Italia em julho de 1894 na Administração Naval de Roma, repetindo se depois em Spezzia sob a propria direcção de Marconi, especialmente convidado pelo seu governo, que logo soube comprehender a alta importancia do novo invento e o futuro que lhe estava reservado.

Foram logo satisfactorios os resultados d'aquellas provas. Alguns vapores da marinha mercante conseguiram estabelecer, por esse meio, communicação com a costa, á distancia de 16 kilometros, com antenas de 22 e 34 metros.

Desde então o governo italiano, graças aos altos esforços dos Ministros da Guerra e da Marinha, continuou em experiencias successivas, obtendo que Marconi permittisse o emprego dos seus apparatus com as alterações que nelles fosse conveniente introduzir, porquanto os primeiros adoptados eram evidentemente defeituosos.

A principio as experiencias officiaes, em que o governo italiano gastou cerca de 100.000 liras com resultados muito interessantes, foram dirigidas pelo electricista em chefe da Marinha e por outro engenheiro, redactor do jornal *L'Electricità*, de Milão.

Foram installados apparatus a bordo de alguns navios de guerra e estabelecidas estações em diferentes pontos da costa, conseguindo-se assim communicar entre aquellas e estas á distancia de 100 kilometros.

Quando aquelles engenheiros se retiraram da Armada, foi confiada a direcção superior das novas experiencias a varios officiaes, entre elles o commandante Pouchain, actualmente chefe de Divisão, e o tenente Solari, que ha pouco propoz á Administração Naval estabelecer este systema de telegraphia entre Pekin e a bahia de San Mun, com o auxilio de varias estações repetidoras de Guarini.

Foram então as provas pouco felizes, tendo sido successivamente feitos outros ensaios, pelo estabelecimento de communicação entre navios inglezes estacionados perto de Malta e navios italianos perto de Sicilia a uma distancia reconhecida de 200 kilometros.

Não resta duvida de que a marinha italiana tem feito grandes progressos na telegraphia sem fios. Ainda ha bem pouco tempo conseguiu estabelecer communicações entre o Monte Argentan e a Maddalena que distam 200 kilometros do mar, circumstancia esta, que basta a demonstrar resultados muito superiores aos que Marconi obteve nas experiencias que fez em França, entre Calvi (Corsega) e Antibes (Provença).

Dentro em pouco ficará estabelecida por este systema a communicação permanente entre Roma e a Sardenha, sendo a estação continental estabelecida no Monte Mario, proximo de Roma, e a da Sardenha em um promontorio da Ilha de Caprera, onde existem os restos de José Garibaldi.

Ao passo que os officiaes italianos se dedicam a numerosos ensaios que lhes tem permittido descobrir varios segredos que explicam perfeitamente alguns dos phenomenos observados pelo que respeita ás suas antenas e suas vantagens na telegraphia, Marconi prosegue por conta propria em aperfeçoar o systema do seu invento e cada dia tem melhores esperanças de que o mesmo hade adoptar se não sómente entre pequenas distancias, mas tambem atravez dos mares e dos oceanos.

Em dezembro de 1901 Marconi dirigiu-se á Terra Nova (E. U. da America) com o fim da ver se conseguia ali receber communicações transmittidas de Inglaterra, havendo, como elle proprio declarou, antes de d'ali sair deixado preparados todos os seus planos para alcançar o resultado desejado. Assim, da estação de Cornwall (Poldhu) a partir d'uma certa data lhe seriam transmittidos determinados signaes todos os dias.

Chegado á Terra Nova, installou o seu campo de experiencias em Signal Hall, á entrada do porto, expedindo em seguida um telegramma pelo cabo ordinario para Poldhu, com ordem de lhe dirigirem communicações pelo seu systema, todos os dias, das 3 as 6 horas da tarde, que correspondem em São João da Terra Nova ás 11,30 da manhã e 2,30 da tarde respectivamente, attendida a differença do meridiano.

No dia designado para começarem as experiencias e

uma vez postos em acção osapparelhos telegraphicos, poucos momentos depois Marconi observou que estes repetiam a intervallos regulares o signal convenconado com a estação de Poldhu,—uma repetição da letra S, que pelo seu codigo corresponde a 3 pontos ou pulsações breves.

Esta letra repetiu se com tal frequencia e tão completamente de accordo com o programma de antemão combinado, que Marconi ficou persuadido de que realmente as communicações procediam de Inglaterra proseguindo no dia seguinte as experiencias com identico resultado.

Em presença de exito tão completo e tão evidente, Marconi telegraphou a noticia do occorrido aos seus collaboradores de Inglaterra, communicando-a igualmente ao governador de Terra Nova, Sir Cavendish Boyle, que por sua vez a transmittiu ao governo inglez.

Melhoramentos de Lisboa

VI

Affixações

A commissão administrativa da camara, que nos lê, sabe que nestes artigos não fazemos mais do que indicar pontos sobre os quaes ella pôde fazer incidir a sua attenção sem aggravar o seu orçamento.

Natural é que, quem recebeu a triste herança d'uma capital absolutamente abandonada de tudo quanto pôde constituir o caracteristico d'uma boa cidade, enfeudada, alem d'isso, as companhias que conseguiram, por variados, ou não variados meios, obter concessões enormes sem encargos de subordinação ao poder municipal, se veja em difficuldades para prover ás mil necessidades de civilização que se deparam a cada momento.

Mas enquanto, por uma politica municipal sábia e prudentemente conduzida, não se consegue fazer entrar no bom caminho os que se suppõem senhores da cidade, vá a camara evitando desmandos que pôde evitar e melhorando o que está na sua alçada effectiva.

Da limpeza da cidade por conta do novo arrematante, não vale falar; outros jornaes teem andado na campanha e ao que parece, é negocio que vae entrando no periodo de regularidade, devagar, mas vae em caminho. Deixemol-o caminhar e só nos occuparemos d'isso se os clamores dos collegas e as providencias da camara não derem resultado definitivo.

Mas outras limpezas ha que fazer.

Já nos referimos ás dos predios no sentido da suas fachadas para a rua.

Ha que attender tambem ao abuso que se está praticando dos papelinhos pegados nas paredes.

A lei do sello teve em parte culpa d'isso, impondo a taxa de 200 réis a cada cartaz, em Lisboa.

Para fugir a tão elevado imposto varios annunciantes inventaram successivamente ir fazendo reclamo por meio de pequenos papelinhos que só pagam 10 réis como annuncio, collados por toda a parte, sujando as frontarias dos estabelecimentos, as paredes dos edificios publicos, os mastros dos fios electricos, tudo que lhes offerece superficie para affixar um quadrado de papel.

De envolta com os commerciantes foram jornaes, livros, bibliothecas, almanachs, etc. seguindo o exemplo e hoje resulta que não ha parede limpa em Lisboa — senão as da nossa redacção d'onde temos o cuidado de mandar lavar todas as manhãs os papeis que lhes colam por alta noite.

Ora existe em Lisboa uma empresa bastante séria a cargo de um velho e intelligente escriptor com quem se pôde tratar, e agora que o sr. ministro da fazenda entendeu sabiamente reduzir o sello do cartaz em Lisboa a 50 réis, occasião é para publicar uma postura pela qual se prohibe essa sujidade de affixações fóra dos locais que a camara poderá designar para affixações, não nos parecendo difficil que, ou por meio de contracto com essa empresa ou por meio de multa, a quem praticasse a contravenção, a camara tirasse d'isso um certo lucro e promovesse o acio da cidade.

Iriamos mais longe.

Nas cidades estrangeiras ha marcos ou biombos especiaes para affixação de cartazes.

Esse systema não é adoptavel entre nós onde as ruas e marcos são de pequena largura, e por demais quasi todas se acham atulhadas com os grossos plintos dos candieiros (que nalgumas cidades são substituidos por lampadas d'arco suspensas em cabos atravessados nas ruas, deixando assim os pavimentos livres) os postes dos carros electricos, alguns da companhia dos telephones, kiosques, etc. Apenas na Avenida, Rocio, Praça do Commercio, Aterro e poucos pontos mais haveria possibilidade para essas installações, o que é muito pouco.

Nota-se tambem que os cartazes de theatros, disseminados pelos cunhaes dos predios, obrigam o publico a passear uma ou mais ruas para encontrar o annuncio do theatre que deseja.

Mas a camara tem numerosos sumidouros em que, muito de proposito para publicidade, adoptou o systema parisienses pondo-lhes 10 vidros foscos que perfectamente servem para esse fim.

Unicamente tem até hoje exigido tão caro por esses locais que ninguem os utiliza.

Ahi está uma boa fonte de receita, conjugando com uma commodidade para o publico, um bom meio de reclamo para as casas de espectaculo e um acio para as paredes; conceder a troco d'uma pequena remuneração, que esses vidros servissem para os cartazes de espectaculos, prohibindo-os de serem affixados noutra parte, tendo ali publicidade diurna por apparencia e nocturna por transparencia, o que as respectivas empresas estimariam.

E os espaços, nos cunhaes, ficariam sob escolha da camara, e d'accordo com a empresa affixadora, para os cartazes do commercio.

E acabava-se com os papelinhos que dão uma apparencia pelintra á cidade.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 30 de abril de 1902

Activo

Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827.808\$639
Prolongamento até Fafe.....	22.347\$267
Materiaes em deposito.....	26.889\$152
Devedores diversos.....	20.567\$83
Exploração, Despesas geraes de 1902.....	9.578\$164
Gerencia (despesas da séde) de 1902.....	957\$125
Conta de juros de 1902.....	722\$723
Dinheiro em deposito.....	5.000\$000
Caixa.....	583\$424

914.454\$277

	Passivo
Capital:	
Accções	300:000\$000
Obrigações	536:310\$000
Accionistas seus creditos	115\$500
Depositos e fianças	1:447\$320
Contas em liquidação	17:045\$395
Exploração, receita geral de 1902	31:172\$818
Dividendos a pagar	630\$000
Juros de obrigações a pagar	274\$500
Retenções geraes	11:939\$437
Fundo de amortização	3:690\$000
Fundo de reserva	10:000\$000
Lucros e perdas	1:829\$307
	914:454\$277

Porto, 9 de maio de 1902. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Veloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio de 1902.

Consummatum est. Votou-se o convenio. Bom ou mau, — mas em todo o caso o melhor que, pela especialidade das nossas circunstancias, se podia esperar, eil-o feito lei. Agora, resta buscar a forma de o cumprir.

Mas qual será essa forma? Mais impostos nestas alturas? Não, não pôde ser por ahí. A materia tributavel já deu o que humanamente podia dar, e as difficuldades da vida de hoje, cada vez mais tensas, não dão margem a qualquer sacrificio ainda, nesta orientação. No estado de protesto surdo em que por ahí vão os espiritos, pôde ser um erro de effeitos gravissimos esticar mais o calabre. Resta a preceituada vida nova, entendendo-se por vida nova a reforma radical dos nossos velhos processos administrativos, ou, como quem diz, a redução, a todo o transe, das despesas á força evolutiva das receitas. Era o que, se as houvessem deixado, corporações illustres implorariam do unico poder que hoje tem prestigio e força. A ideia mirrou á nascença, porque surdira cedo. A postêma tinha de amadurecer primeiro para rebentar depois. Ha de rebentar.

Ainda ha poucos dias o chefe supremo da opposição confessava, em plena camara alta, — que as causas mais contribuintes para a situação em que nos achamos eram os desperdícios provenientes da necessidade de se alimentarem clientellas politicas. — Ah! como a consciencia e as responsabilidades de uma alma devem clamar bem de rijo, para lhe arrancarem, e por mal de nós todos tão tarde, uma confissão d'estas, á face do paiz!

Sim, ella virá, a vida nova, pensa-o o commercio inteiro, imposta pela fatalidade das circunstancias; mas ha-de ser com pleno sacrificio de todos os partidos existentes, a cuja politica e normas administrativas devemos o estado onde viemos cahir. Vida nova com governo forte, livre da pressão dos corrilhos, livre da sarna dos empenhos, e que Deus illumine para nos fortalecer nos verdadeiros principios do trabalho e da liberdade.

Isto é o que o commercio pensa, isto é o que o commercio pede, isto é o que o commercio quer.

Poucos dias antes de se encerrarem as côrtes, o sr. ministro da fazenda apresentou na camara baixa o seu projecto de lei, de que mais de uma vez aqui nos temos occupado, para a remodelação da moeda divisionaria. Segundo o relatório do projecto esta remodelação impõe-se — «pelas queixas geraes contra a falsificação das moedas de bronze e nickel, cujo valor facial, muito superior ao intrinseco, convida a avultados lucros a industria criminosa».

O ministro faz-se, nestas palavras textuaes, echo fiel do clamor publico e da imprensa, tantas vezes occupada do assumpto. A reforma demonstra-se pois urgente e inadiavel, pois que os falsificadores vão proseguindo, como até aqui, medrados e impunes. E' indispensavel pôr, de vez, cobro a este estado de coisas que, sobre representar uma perda importante para o estado, é uma vergonha publica, pelo ouso escarninho dos prevaricadores.

Pois senhores: o projecto apresenta-se á ultima hora, nem governo, nem parlamento se interessam mais por elle, as camaras fecham-se, e a nefanda industria criminosa do relatório do sr. ministro sem carta branca para continuar, até nova ordem, com as suas placidas explorações.

Ora aqui para nós, não está isto a pedir não só vida nova mas gente nova tambem? ...

Pois foi pena, que o projecto era bom e com uma pouca de sollicitude do governo tinha tempo sobejo de passar, tanto mais quanto a sua opportunidade era obvia e do alcance até dos menos illustrados.

A' parte a quebra de toque nas moedas de prata de 200 e 100

réis, — quebra que, dado o valor hoje da prata em barra, só se justifica como um lucro com que se annulla o prejuizo na alteração das moedas de nickel, — a proposta de lei, sobre ter a vantagem de vir como um remedio effizaz a um mal reconhecido, tinha tambem o merecimento de ser um expediente esclarecido e simples, que fazia, mercê de Deus, desapparecer a lei por ventura mais estolida que sobre moeda se tem promulgado em Portugal.

Já aqui, em tempo, demonstrámos, por algarismos e com dados officiaes que as moedas de nickel do valor facial de cem réis não chegam a ter, intrinsicamente, a decima parte d'esse valor. D'aqui se infere o prejuizo que ao thesouro advirá pela refundição d'estes cunhos em outros da mesma liga que veem assumi as funções e o valor das actuaes moedas de bronze. E' este prejuizo que o sr. ministro conta cobrir com os lucros provenientes, como acima dizemos, da remodelação do toque da prata divisionaria; lucros estes computados em 0:340\$000 réis por cada cem contos de moeda emitida neste metal.

Bom será, em todo o caso, que a mão não escorregue ao governo nestas emissões. Lembremo-nos que temos agora cunhada em nickel de 100 e 50 réis, a exaggerada somma de dois mil contos, isto sem contar a emissão falsa que o governo terá forçosamente de recolher. A moeda divisionaria e de trocos limita-se sempre ás necessidades do mercado, toda a superabundante tende a recolher e sahir da circulação. Não vamos enfraquecer ainda mais o systema monetario em que infelizmente vivemos, com emissões copiosas de moeda cada vez mais fraca. O preciso; restrictamente o preciso.

De maneira que, afóra o convenio, de medidas interessantes para o commercio nacional e provenientes da secretaria da fazenda, só vimos o parlamento occupar-se, ainda outra vez, de alterações na lei do sello, ramo fiscal onde os nossos ministros tiram sempre em deixar o seu nome vinculado.

Tenha o commercio paciencia. ...

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado — Não foram de grande importancia as operações realizadas com estes papeis.

As inscrições, que abriram em 1 com 38,20 assentamento e 38,15 coupon, foram ainda assim melhorando de preços, ficando agora a 38,72 assentamento e 38,50 coupon.

Os outros valores tiveram limitado movimento, fraquejando em preços, como as obrigações de 4 1/2 % 1888, que fluctuaram entre 53\$100, 54\$500 assentamento e 53\$400, 53\$500 coupon.

Acções de bancos e companhias: — As do Banco de Portugal, com operações restrictas, mantem-se firmes a 148\$000 réis. Nas do Banco Commercial e de Lisboa & Açores, o movimento foi nullo, tendo falhado vendedores para um e outro papel. As cotações ficam para o primeiro a 138\$500 réis e para o segundo a 126\$000 réis.

Em acções dos Tabacos vendas de pouca importancia entre 144\$000 réis e 144\$600 réis. O mesmo não diremos das dos Phosphoros em que se fizeram regulares operações entre 74\$200 réis e 74\$700 réis. As das Moagens tiveram poucos pretendentes, mantendo-se entre 42\$000 réis e 42\$500 réis.

Obrigações do Credito Predial: — Movimento sensivelmente limitado. As cotações ficam: Prediaes 6 % a 95\$000 réis, 5 % a 92\$500 réis e 4 1/2 % a 91\$000 réis.

Obrigações da Companhia Real: — Offertas para as do 1.º grau, sem correspondente procura; sendo o pouco effectuado a 80\$000 réis. Mais pretendidas foram as do 2.º grau, que se cotaram entre 24\$350 réis e 24\$500 réis.

Empresas africanas: — Em acções da Companhia de Moçambique oscillaram os preços de harmonia com as liquidações respectivas, entre 11\$200 réis e 11\$550 réis. Nas da Zambesia, entre 4\$550 réis e 4\$650 réis a prazo, e 4\$550 réis e 4\$600 réis a dinheiro.

As obrigações «Atravez Africa» tiveram alguma procura, subindo os preços de 87\$500 réis para 89\$000 réis.

Nada mais de importante a notar.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	41 13/16	41 1 1/16	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque.....	41 7/16	41 1/16	5 1/2
Paris 90 d/v.....	684	686	No mercado.....
» cheque....	688	691	6 0/0
Berlim 90 d/v.....	278	279	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	283	284	—
Francfort 90 d/v ..	278 1/2	279 1/2	Cambio do Brazil.....
» cheque.....	283 1/2	284 1/2	12 13/16
Madrid cheque ...	835	845	Premio da libra ...
			1\$280 e 1\$320

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	18	14	15	—
Lisboa: Inscriptões de assent. coupon	38,20	38,15	38,50	38,50	38,52	38,50	-	38,50	38,65	38,58	38,70	38,75	38,75	-
Obrig. 4% 1888	21,400	-	-	-	-	21,500	-	21,500	-	21,500	-	21,600	-	-
» 4% 1890 assent.	-	-	46,000	-	46,100	-	-	-	-	-	-	-	46,800	-
» 4% 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% assent.	54,500	53,500	53,300	-	53,800	-	-	-	-	53,100	-	-	54,500	-
» 4 1/2% coup. int.	54,000	-	53,400	-	53,100	53,000	-	52,900	-	-	53,400	53,500	53,500	-
» 4 1/2% externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	-	148,500	-	-	148,000	148,000	-	148,000	148,000	-	148,000	149,000	148,000	-
» Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	138,500	-	138,600	-	-
» N. Ultramarino	118,000	-	-	118,500	-	-	-	-	120,000	119,500	119,500	-	-	-
» Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126,000	-	126,700	127,500	-
» Tabacos coupon	144,000	144,200	144,200	144,000	-	144,300	-	144,500	145,000	144,600	144,200	144,500	144,300	-
» Comp. Phosphoros.	74,700	74,200	74,500	74,500	74,400	74,300	-	74,500	74,500	74,500	-	74,400	-	-
» Real	-	17,300	-	-	-	-	-	17,000	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	95,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95,000	-
» 5%	-	91,000	-	92,950	-	-	-	-	92,000	-	-	-	93,000	-
» Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	92,700	92,000	-	93,000	-	-	92,500	93,000	-	-
» C. Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80,000	-	80,000	-	-
» » 3% 2.º grau	-	-	24,350	24,350	-	24,400	-	24,500	24,450	-	24,400	-	-	-
» C. Nacional	86,700	86,000	-	86,900	-	87,000	-	87,500	88,000	89,000	89,000	-	-	-
» Atravez Africa	29,400	29,40	29,25	29,07	29,10	29,15	-	29,12	29,15	29,22	29,17	29,05	-	-
Paris: 3% portuguez	72	-	-	-	70,50	70,50	-	72	-	70,50	-	-	-	-
Acções Comp. Real	30,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	-	-	-
» Madrid Caceres	186	190	187	184	185	187,50	-	186	-	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha	276	278	273	272	272	274,50	-	275	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza	212	215	-	-	-	-	-	210	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	348,50	348,50	349	346	349	349	-	345	348	348	348,50	348,50	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	106	105,50	105	106	105	106	-	106	105	106,50	106,50	106	-	-
» 2.º grau	77,50	77	-	-	76,50	76,50	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Beira Alta	90	-	-	-	90	-	-	-	87	85	85	86	-	-
» Madrid Caceres	304	305,50	304,50	305	304,50	304,50	-	303	-	-	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.º hyp.)	-	28,87	28,87	28,62	28,75	28,75	28,75	28,75	28,75	28,87	28,87	28,75	-	-
Londres: 3% portuguez	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-
Obrig. Atravez Africa	74,12	74,12	74,81	74,98	74,38	74,38	74,38	74,43	75,62	77,62	77,62	77	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	75,75	75,75	75,75	75,75	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Recostas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1902				1901				Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Antiga rêde e nova não garantida	23 29 Ab.	693	76 642.000	110 594	693	69 722 215	99 743	1.203.643.000	1.183.976.600	19 666 400	-	-	-
	23 29 Ab.	380	8 633.000	23 650	380	10 788 785	28 391	171.305.000	170.269.400	1 035.600	-	-	-
	12 18 M.º	494	21 588 430	43 701	488	16 339 780	33 489	236.172.470	196 863 081	39 309 389	-	-	-
Sul e Sueste	19 25 »	»	22 826 445	46 207	»	15 501 876	31 766	258 998 915	212 364 956	46 663 959	-	-	-
	26 1 Ab.	»	19 818 234	40 111	»	23 288 225	47 721	278.817 140	235.653 181	43 163 959	-	-	-
	19 25 M.º	353	25 618 089	72 572	353	21 026 973	59 566	269.003 944	259.110 964	9 892 980	-	-	-
Minho e Douro	6 1 Ab.	»	22 201 941	62 895	»	23 133 138	65 532	291 205 885	282 244 102	8 961 783	-	-	-
	26 1 Ab.	253	8 340 459	32 966	253	7 848 443	31 021	81.311 886	78.528 356	2 783 530	-	-	-
	2 8 »	»	7 923 753	31 319	»	7 319 880	28 932	89.235 639	85.848 236	3 387 403	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu	26 4 M.º	105	1 251 906	11 922	105	1 549 664	14 758	12 207 989	12 652 223	-	-	444 234	
	5 11 »	»	1 421 729	13 541	»	1 573 311	14 974	13 629 718	14 225 584	-	-	595 816	
	12 18 »	»	1 384 712	13 187	»	1 249 215	11 897	15 014 430	15 474 749	-	-	460 319	
Guimarães	26 1 Ab.	34	1 707 394	50 217	34	1 574 065	46 296	18 323 424	17 446 390	887 034	-	-	
	2 8 »	»	1 808 270	53 184	»	1 590 050	46 766	20 131 694	19 036 440	1 095 254	-	-	
	9 15 »	»	1 576 885	46 378	»	1 486 905	43 732	21 708 579	20 523 345	1 185 234	-	-	
Porto á P. e Famalicão	16 31 M.º	64	4 812 599	75 196	64	4 148 728	64 823	26 719 739	22 388 863	4 330 876	-	-	
	15 21 Ab.	3656 Ps.	2 076 414	56 736	3656 Ps.	1 869 478	511 Ps.	29 658 277	28 615 580	1 042 697	-	-	
	16 22 Ab.	»	2 131 008	58 365	»	1 958 318	536	28 684 529	26 893 294	1 791 235	-	-	
Madrid—Zaragoza—Alicante	23 29 »	»	1 889 585	517	»	1 670 033	457	30 574 114	28 563 327	2 010 787	-	-	
	9 15 Ab.	1067	408 772	383	1067	375 538	351	5 959 874	5 388 696	571 178	-	-	
	16 22 Ab.	429	81 672	190	429	82 097	191	1 122 402	1 092 134	30 268	-	-	
Madrid—Caceres	23 29 »	»	84 361	196	»	76 434	178	1 206 764	1 168 569	38 195	-	-	
	23 29 Ab.	180	40 101	222	180	23 078	128	641 506	497 522	143 984	-	-	
	30 6 »	»	44 152	245	»	26 187	145	685 657	523 708	161 949	-	-	

Bragança e Villa Real

O Conselho de Estado reunido no dia 14 do corrente sancionou a lei votada pelas Côrtes que autoriza a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança e da Regoa á fronteira, por Villa Real.

Está pois decidida esta contenda (assim se lhe pôde chamar) em prol da irrecusavel justiça que assiste áquelles povos, graças á aprovação da proposta de lei apresentada pelo sr. Conselheiro Vargas, cujo nome deve ficar bem ligado a um tão importante melhoramento. Com razão os povos transmontanos o consideram já um bememerito.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aguarda agora a publicação da lei que concede ao povo brigantino a satisfacção das suas justas reclamações, para aqui a reproduzir na integra na sua parte official, bem como o relatório de que a fez preceder o sr. ministro das obras publicas.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Revista Commercial.—Continua a sua regular publicação esta interessante revista, que tem tido o merecido applauso e acolhimento.

O summario do n.º 3, ultimo, é o seguinte :

Relações commerciaes com as nossas colonias—A emigração(excerpto do *Portugal Economico* do sr. conselheiro Anselmo d'Andrade)—Os governos e a iniciativa particular—Viticultura (da *Vinha Portuguesa*)—Retrato e biographia do sr. conselheiro Malheiro Dias—O cambio hespanhol e a maneira de o melhorar—A industria mineira em Portugal—Café e cacau nas ilhas de S. Thomé e Príncipe—O commercio externo da França e Inglaterra nos dois primeiros mezes do anno—Produção e consumo do café no mundo inteiro—O Japão: commercio e industria—Republica do Uruguay: situação economica e financeira—Assumptos de administração: o empregado publico—Artes e Letras: Outros tempos, outros brios!—Descentralização da Opera—Assumptos navaes—Industria e Agricultura—Miscelanea—Exposição industrial de Düsseldorf em maio de 1902—Secção de informações consulares e commerciaes—Secção official: Tribunal Superior do Contencioso Technico Aduaneiro: vistos e accordãos—Repartição da Propriedade Industrial: registo de marcas, titulos concedidos, patentes de invenção, patentes de introdução de nova industria—Cotacão dos generos coloniaes e dos fundos publicos nas bolsas estrangeiras—Movimento commercial e marítimo—Alfandega. **Diccionario das Seis Línguas.**—Com as serie 23.ª, agora recebida, está a concluir este **Diccionario**. Agora melhor se reconhece a sua utilidade e valor no conhecimento das seis linguas de que trata: *Portuguez, Francez, Inglez, Alemão, Italiano e Hespanhol*. Com a sua consulta poupa-se tempo e dinheiro, pois que sendo o *Diccionario das Seis Linguas* em um só volume, elle corresponde a trinta dictionarios, quantos são os que resultam da combinação das seis linguas, e custa a sexta parte do que custariam os trinta dictionarios, nas condições mais economicas.

É editado pela Empresa do *Occidente* de Lisboa.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella.—Está sendo estudada a terceira secção do caminho de ferro de Benguella, na extensão de 30 kilometros, approximadamente, entre a base do Monte Sahoá e a cumieira do Coruteva. As duas primeiras secções abrangem uma extensão de 60 kilometros entre a Bahia do Lobito e o Monte Sahoá. Para a sua construção se abriu concurso, que se realizou no dia 12 do corrente, ficando deserto. Tendo conhecimento d'este resultado, um grupo colonial do qual se acham á frente as firmas Sousa Lara & C.ª, Bacellar & C.ª e Marques & Freitas, apresentou uma proposta sobre augmento das unidades de preço dos respectivos materiaes. Vae ser estudada.

Este caminho de ferro corresponde a interesses muito importantes do commercio da nossa provincia de Angola, e deve exercer uma influencia decisiva no movimento da exploração agricola e industrial do seu interior.

Quando a sua ampliação se faça no sentido do desenvolvimento da linha de penetração, este caminho de ferro, prolongando a linha Loanda-Ambaca, com a possivel construção do caminho de ferro do extremo-sul, que protegerá e defenderá convenientemente a nossa fronteira, está destinado a transformar o modo de ser economico d'aquella vasta provincia africana.

Ao caminho de ferro do sul corresponderá outro no extremo norte, para contrabalançar a concorrência que ao commercio do interior nos façam as colonias limitrophes.

Sul e Sueste.—Na repartição dos caminhos de ferro do Estado foram abertas propostas para o fornecimento de 100 vagões destinados ao serviço das linhas do Sul e Sueste. Foram concorrentes as fabricas Constructora, de Massarellos e da Fundição, do Porto, que apresentaram uma proposta collectiva, e mais duas casas inglezas, duas belgas e uma alemã.

Inspecção.—Na semana passada foram em inspecção á segunda via ferrea em construção na linha do Norte os engenheiros da fiscalização do governo srs. Cabral Couceiro e Lourenço da Silveira, e João Ferreira de Mesquita, chefe do serviço de via e obras da Companhia Real.

Pontões.—Realizou-se a substituição de alguns pontões na linha ferrea de leste, entre as estações de Villa Franca e Carregado.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Tem-se tornado muito sensível a boa intervenção nos assumptos da companhia dos caminhos de ferro do Sul de Hespanha do seu novo director, que é um distincto engenheiro hespanhol. Terminados dois kilometros de via além de Daifontes, deu-se começo á construção da ponte sobre o rio Cubillas. Foram tambem já enviados ao comité de Paris, afim de serem approvados, os planos para o edificio da estação de entroncamento com a linha de Linares.

Vão bastante adeantadas as negociações para a aquisição do caminho de ferro de Sardinero por uma sociedade franco-belga. Parece que o sistema de tracção passará a ser electrico.

Começaram já, em Teruel, os trabalhos de exploração para o caminho de ferro de Ojos Negros a Sagunto.

O governo hespanhol põe o maximo empenho em que a lei dos

caminhos de ferro auxiliares seja posta em execução imediata-mente depois da aprovação das Cortes.

Neste sentido já foram dadas ordens muito terminantes.

Francia

Vae construir-se um caminho de ferro no departamento dos Vosges, entre Laneuveville-les-Raon e Raon-sur-Plaine. Terá 25 kilometros de extensão e o capital do primeiro estabelecimento não poderá exceder o máximo de 80.000 francos por kilometro.

Por occasião das ultimas eleições legislativas foi concedida uma redução de 50 % sobre o preço dos bilhetes nas linhas do Estado para os eleitores que tiveram de sair das suas terras para poderem exercer os seus direitos políticos.

Durante o primeiro trimestre do corrente anno, o caminho de ferro Metropolitano produziu uma receita bruta de 2.499.806 francos. Em toda a rede circularam durante o mesmo periodo 14 454.905 passageiros.

Foram declaradas de utilidade publica duas novas linhas ferreas: uma do Metropolitano, da Praca do Palais-Royal á Praca do Danube, e outra de Colombiers a Cruzy, por Capestang, Puisserguier e Guarante.

Foi aberto á exploração o novo caminho de ferro de Toucy a Joigny, em toda a sua extensão.

Allemanha

Segundo as estatísticas officias existiam em fins de 1900 cerca de 3.000 kilometros de linhas de tramways na Allemanha, dois terços dos quaes na Prussia: e o restante nos outros Estados confederados.

A propriedade e exploração d'estas linhas pertencem a sociedades particulares, independentes, e as suas receitas elevaram-se, naquelle mesmo anno, a 1.40 milhões de francos.

E' em Dresden que a rede dos tramways é mais densa e em Munich onde tem maior extensão.

Brazil

A ultima mensagem do Presidente Campos Salles ao Congresso, em que se dá conta da situação geral do paiz, recorda as circumstancias em que o Brazil se achava no momento em que o governo lhe foi entregue e regista todos os importantes factos de politica e de administração que desde então até hoje se realizaram.

Entre esses factos são mencionados nos seguintes termos os que respeitam aos caminhos de ferro:

O governo contractou o resgate das estradas de ferro do Recife a S. Francisco, da Bahia a S. Francisco, da Empresa da Beiramar, de Santa Cruz, da Parahyba ao Pilar e Cabedelo, Conde de Eu, Central, da Bahia, Minas e Rio de Santa Maria, da Bocca do Monte ao Uruguay, do Paraná a Coritiba e seu prolongamento e da D. Thereza Christina. Estes dois ultimos contractos dependem ainda da aprovação dos accionistas e crédores das referidas empresas. O resgate das duas primeiras, cuja garantia duraria ainda para cima de 40 annos, foi contractado na base do rendimento liquido ser de 50 p. c. e não 70 p. c. como segundo a consulta do conselho do Estado o governo era obrigado a dar.

Na Empresa da Bahia a S. Francisco a differença assim economizada é de £ 38.000 annualmente.

A operação mereceu a aprovação de abalizados economistas europeus, sendo de notar que, apesar de terem as emissões contractadas dos novos titulos para a rescisão de garantias subido a mais de £ 13.000.000, não produziram baixas nas cotações dos outros titulos, que ao contrario tem subido ultimamente nos mercados europeus.

O governo já tem arrendado algumas d'estas estradas e das condições do arrendamento se depreheende tambem a oportunidade do resgate das estradas estrangeiras que gozavam garantia de juros. Só tres não foram resgatadas.

Canada

Constituiu se em Bruxellas uma companhia com o capital de 1 milhão de francos em 2.000 accções, para a construcção de um caminho de ferro que porá em communicação directa as grandes minas hulheiras United Goldfields of British Columbia com a estação de Franck, do Canadian-Pacific.

India Inglesa

O governo da India Inglesa sancionou o estudo de um caminho de ferro de Gajroula a Chandpur. Esta nova linha fará o entroncamento do caminho de ferro d'Oudh com o de Rohilkhand.

O projecto foi confiado a Companhia Oudh and Rohilkhand Railway.

Cochinchina

Estão sendo abertas duas grandes vias de penetração na Cochinchina, uma para o Annam, outra para o Cambodge. Foi contractado pela colonia, com auctorização do Governo, um emprestimo de 200 milhões, que facilitou a construcção da primeira rede do caminho de ferro, que tem 1.700 kilometros, dos quaes pelo menos 300 estarão abertos á exploração no fim do corrente anno.

Construiram-se tres grandes pontes-caes: uma de 1.700 metros em Hanoi, outra de 400 em Hue e a terceira em Saigon. Correspondendo a todo este movimento dispenderam-se 3.400.000 francos na dragagem das vias navegaveis e fizeram-se importantes melhoramentos nos portos commerciaes, os quaes vão produzindo as suas naturaes consequencias no progressivo augmento do commercio.

Tunisia

O *Jornal Official* já promulgou a lei em virtude do qual o governo tunisiano é auctorizado a realizar um emprestimo de 40 milhões de francos para a construcção das seguintes linhas de caminhos de ferro:

- 1.º Pont-du-Fahs a Kalaat-es-Senam, com ramificação para Kef;
- 2.º Kairouan a Sbibá;
- 3.º Bizerte a Neftas;
- 4.º Sfax á rede de Soussé.

Australia

A Assembléa nacional do Northern Territory da Australia do Sul fez espalhar uma circular com o fim de obter a necessaria subvencção para uma linha de vapores a estabelecer entre Port-Darwin, porto septentrional da Australia e Porto Arthur, com escala por Hong-Kong e Manila.

A circular chama a attenção para o facto de que, graças ás communicações pelos caminhos de ferro sem trabalho entre Porto Arthur e Calais, o caminho mais curto entre a Australia e Londres será através da Siberia.

A projectada linha de vapores começará a ser explorada em 1903. A travessia de Port-Darwin a Porto Arthur durará 8 dias, e a viagem de Porto Arthur até Londres 20 dias.

Acotecendo que, a partir de 1905, Port-Darwin estará ligado por caminho de ferro com a Australia do Sul, espera-se que o novo caminho para Inglaterra será frequentado por grande numero de australianos, contentes de poderem fazer essa viagem em 30 dias.

Avisos de serviço

Banhos da Amieira

Desde 15 de maio de 1902, os comboios em seguida indicados passam a ter 1 minuto de paragem no apeadeiro de Banhos d'Amieira unicamente para serviço de passageiros:

Omnibus n.º 201 que sahe de Lisboa R. para Figueira ás 7 horas da manhã.

Mixto n.º 203 que sahe de Torres Vedras para Alfarellos á 9,44 da manhã.

Mixto n.º 209 que sahe de Lisboa R. para Alfarellos ás 6,30 da tarde.

Mixto n.º 202 que sahe de Alfarellos para Lisboa R. ás 3,10 da manhã.

Omnibus n.º 206 que sahe de Figueira para Lisboa R. ás 3,25 da tarde.

Lisboa, 5 de maio de 1902.

Feira em Sacavem

Por motivo da feira que se realiza em Sacavem no domingo 18 do corrente, o serviço de comboios tramways entre Lisboa-Rocio e Sacavem é augmentado conforme se annuncia nos cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 13 de maio de 1902.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de um batelão

Faz se publico que pelas duas horas da tarde do dia 24 de maio proximo, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º, perante o respectivo director, terá lugar o concurso para a arrematação do forneci-

mento de um batelão para suporte da torre do aparelho «Temperley Transporter».

O programma e condições para esta arrematação estão patentes todos os dias uteis na referida secretaria, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 100.000 réis, o qual será posteriormente elevado, pelo adjudicatario, ao definitivo de 5 por cento do valor por que fôr adjudicada a empreitada.

Estes depositos serão feitos na thesouraria da direcção, á ordem do respectivo director.

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

Lisboa, 26 de abril de 1902.

Prolongamento do Barreiro a Cacilhas

1.º lance

Faz-se publico que no dia 28 de maio, pelas duas horas da tarde, na séde da direcção, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º, perante o respectivo director, se procederá ao concurso para a adjudicação da construcção da nova estação do Barreiro, plataforma de passageiros, caes descoberto, armazem de mercadorias e demolição de uma casa e muro de quintal, situada na estrada do Barreiro á Madeda, que pertenceu a Manuel dos Santos Costa.

A base de licitação é de 4.000.000 réis, e, para ser admittido a licitar, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio de 100.000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que tiver logar o deposito provisorio e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste.

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

O projecto, programma do concurso e cadernos de encargos estão patentes na secretaria da direcção, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º, todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 2 de maio de 1902.

Construcção da estação de Moura

Faz-se publico que, pelas duas horas da tarde do dia 31 de maio, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a adjudicação da construcção da da estação de Moura, retrete e fossa.

A base de licitação é de 6.000.000 réis, e o deposito provisorio para ser permitido a licitar, é de 172.000 réis, effectuado em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado e á ordem do director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

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

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção em Lisboa, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º, e na secretaria da secção de construcção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 3 de maio de 1902.

Construcção de casas de guarda

Faz-se publico que, no dia 5 de junho proximo, pelas onze horas da manhã, na secretaria da secção de construcção em Pias, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a adjudicação da construcção de quatro casas de guarda e uma de guarda e partido para o caminho de ferro de Pias a Moura.

A base de licitação é de 1.750.000 réis, e o deposito provisorio para ser permitido a licitar, é de 43.000 réis, effectuado em qualquer das estações do caminho de ferro do Sul e Sueste e á ordem do director dos mesmos.

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

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos es-

tão patentes na secretaria do serviço de construcção em Lisboa, Largo de S. R que n.º 22, 1.º, e na secretaria da secção da construcção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 6 de maio de 1902.

Fornecimento de chumaços de lâ

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 31 do corrente mez, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro se ha de proceder ao concurso publico para adjudicação do fornecimento de 8.500 chumaços de lâ para caixas de lubrificação.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de 20.000 réis.

O concorrente, a quem for feita a adjudicação, reforçará o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do fornecimento adjudicado. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria em que teve logar o deposito provisorio, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

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

Lisboa, 12 de maio de 1902.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de barra e varão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 19.606 kilogrammas de chapa de ferro, 23.690 kilogrammas de barra e varão de ferro quadrado e redondo e 1.750 kilogrammas de ferro para guarnecimento de carruagens.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 70.000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação: este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 10 de maio de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço dos armazens

Fornecimento de carvão de coque

No dia 26 de maio proximo futuro, 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 360 toneladas de coque para fundição.

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

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

Lisboa, 26 de abril de 1902.

Fornecimento de petroleo

No dia 26 de maio 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 60.000 kilogrammas de petroleo.

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

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

Lisboa, 1 de maio de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

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

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

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.

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

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel Lisbonense.— Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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.ª ordre.— Proprietario, Victor Sasseti.

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

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

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

LISBOA Rodolfo Beck.—Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

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

LOURDES Grand Hotel Royal—De 1.ª ordem e o unico em face a a um minuto da Gruta e da Basilica, gosendo-se o panorama incomparavel das procições. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor.— Proprietario, L. Ross.

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

MADRID Cesar Ferecal.—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.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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 de la Victoire, 56.

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

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

PORTU João Pinto & Irmãos.—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTU à La Ville de Paris.—Grande fabrica de corças e fôres artificiaes—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

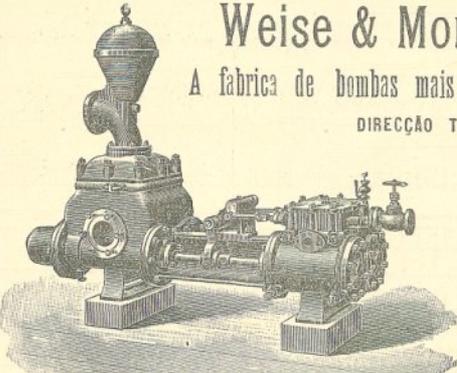
SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

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

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE



BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS A VAPOR DUPLEX
DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS

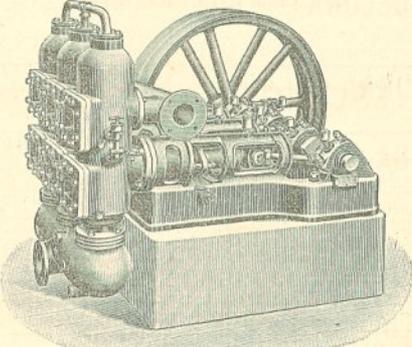
BOMBAS

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

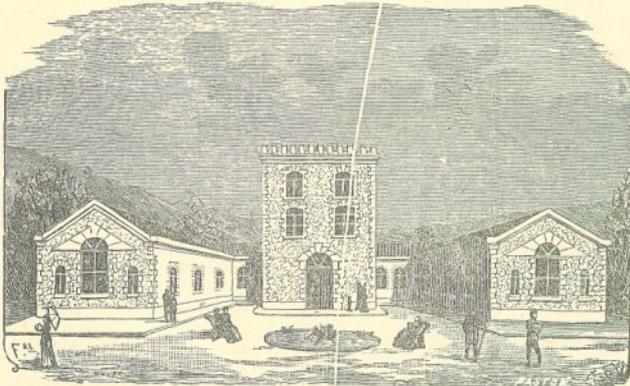
BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE



SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX BILBAO

CALDAS DA FELGUEIRA — CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)



Grande Hotel Club—Abre em 25 de maio.—Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbear.

Magnificas accommodações desde 1\$200 réis comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em Lisboa, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.º, referente ao GRANDE HOTEL.

Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral: **Pharmacia Andrade**, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel está a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

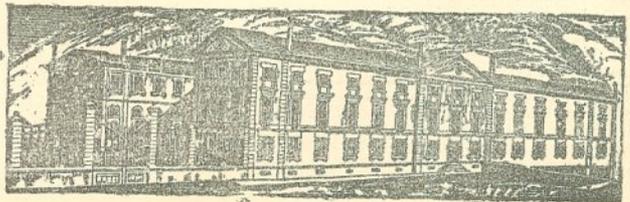
Abertura em 1 maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças

de pelle, rheumatismo,

estomago, garganta, etc., etc.

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.º a 5.º classe; duas salas para douches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.—E' sem duvida o melhor do reino e o mais barato.



MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

HERMOSILLA, 12



ADRID



Pecam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835
CAPITAL 1.184:000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS | 13, Largo do Corpo Santo | LISBOA
Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobça, Alentejo, Almada, Ancio, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrizada d'Ancies, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollég, Gouvê, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mercena, S. Miguel, Montemor o-Novo, Ocoiras, Olhão, Olives, Ovar, Penafiel, Porto, Povon de Lanhoso, S. Satarem, Sernache do Bon Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agraco, Soure, Tereira, S. Thiego do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

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

COMPANHIA REAL				LISBOA				SACAVEM				LISBOA				OVAR				PORTO				OVAR				MINHO E DOURO							
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
C. Sodré	Algôs	C. Sodré																																	
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-39 m.	10-30 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 m.	1-17 t.	1-39 m.	12-4 t.	12-30 m.	1-17 t.	1-39 m.	12-4 t.	12-30 m.	1-17 t.	1-39 m.	12-4 t.	12-30 m.	1-17 t.	1-39 m.	12-4 t.	12-30 m.	1-17 t.	1-39 m.	12-4 t.	12-30 m.	1-17 t.	1-39 m.	12-4 t.	12-30 m.

a) Direções ou rápidos—b) Lisboa Cascaes Soldados—c) Porto—Campanhã—d) Por Alfarelos—e) Domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2.ª, 5.ª e sab.—i) 2.ª, 5.ª e sab.—j) Dom.—k) 2.ª, 5.ª e sab.—l) Só aos Domingos—m) Ao Barreiro—n) 3.ª e 6.ª—o) 2.ª, 5.ª e sab.—p) 2.ª, 5.ª e sab.—q) 2.ª, 5.ª e sab.—r) 2.ª, 5.ª e sab.—s) 2.ª, 5.ª e sab.—t) 2.ª, 5.ª e sab.—u) 2.ª, 5.ª e sab.—v) 2.ª, 5.ª e sab.—w) 2.ª, 5.ª e sab.—x) 2.ª, 5.ª e sab.—y) 2.ª, 5.ª e sab.—z) 2.ª, 5.ª e sab.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 26 de Maio sahirá o paquete **Thames** para

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

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

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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



SAHIRÁ no dia 1 de Junho ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 6 de junho. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sahirá a 23 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Port Vendres, Cette e Marselha, vapor francez **St. Barthélemy**. Sahirá a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **St. Jacques**. Sahirá a 30 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 21 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 19 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Anvers, vapor francez **St. Mathieu**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 30 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Lourenço Marques, e Beira, vapor francez **C. Incoerdia**. Sahirá a 21 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Velas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Marselha e Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remoires, 4, 1.^o



New York (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá a 20 de maio. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



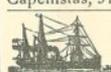
Pará, Manaus e Ceará, vap. allemão **Amanzonas**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 17 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 26 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sibéria**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 26 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a 21 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

MOTORES A GAZ „OTTO”

Geradores de gaz pobre

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO „MANCHESTER” DE E. LEHMANN

Construção ingleza **APERFEIÇOADA** de Fielding & Platt, de Gloucester
Ultimos modelos com patente desde 1 a 1.000 CAVALLOS. — Typo vertical a 4 cylindros,
desde 300 CAVALLOS para cima

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

Garante-se a força effectiva

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

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

Tornos e demais ma-
chinas, ferramen-
tas para officinas de
construção

DE

CARTER & WRIGHT (Halifax)

Machinas e Caldeiras
DE VAPOR
(Especialidade para minas)

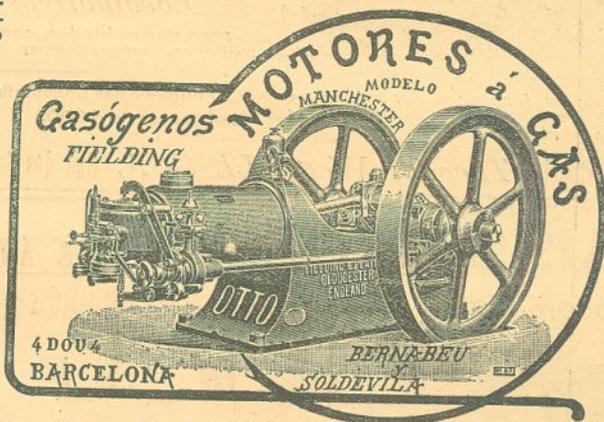
Motores de benzina
e Acetileno

O unico que funciona
com regularidade e eco-
nomia.

Patenteado em Hesp-
anha e estrangeiro.

Motores electricos,
dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas
Hydraulicas
(Systema Tweddell's)

Para minas, contratis-
tas, caminhos de ferro
e officinas de construc-
ção

DE

Fielding Platt

Locomotivas, via,
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor
Petroleo e Benzina

Motores a petroleo
e Azeite patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS
E DE MOAGEN

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

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

Bernabeu & Soldevila, 4, Dou 4, BARCELONA
(HESPAHANHA)

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

CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET

Pedem-se Representantes activos

Telegrammas: { **BERNABEU — BARCELONA**
LEHMANN — MANCHESTER

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000\$000 RÉIS

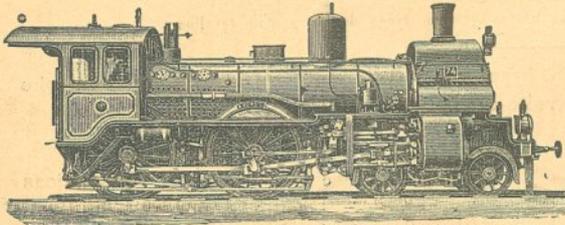
ESCRITORIOS { 13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcoçaba, Alentejo, Almada, Ancão, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carraceda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveiras, Ovar, Penafiel, Porto, Povoia de Lanhoso, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Monte Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

A. BORSIG, BERLIM-TEGEL



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

LOCOMOTIVAS

De todas as construções para vias normaes e reduzidas

PRODUÇÃO ANNUAL APROX. 200 LOCOMOTIVAS

Locomotivas-Tenders

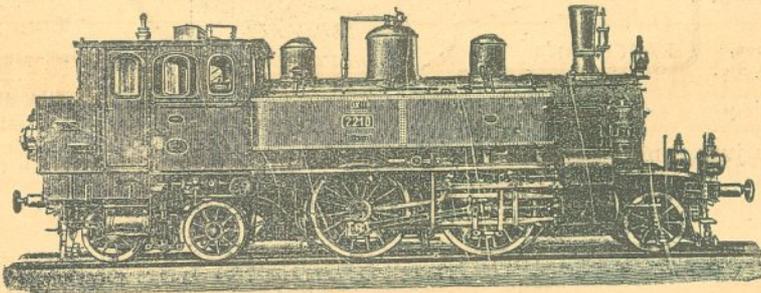
para vias reduzidas, caminhos de ferro militares, empreiteiros, fabricas e minas

O numero das Locomotivas construidas até hoje passa de 4.900.

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

KRAUSS & C.^{IA}, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas MUNICH — ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS

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

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

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

AGUAS CHLORETADAS 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 do estomago, figado, baço, inflammações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, 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.

M. HERRMANN

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 e 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 e 8
LISBOA

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS

Capital social rs. 2.400:000\$000 effectivos

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

50, 1.º — RUA DA PRATA — 50, 1.º

Equateur-Atlantique Union-Maritime

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

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.º

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeneux, 60, Morat

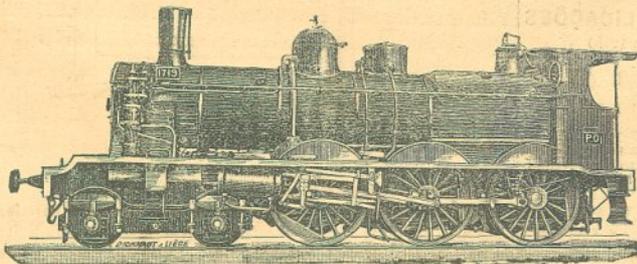
CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de ferro.—Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para trenzas. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programa proposto. Oramentos completos para a installação e construção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores fêlix, locomotivas.

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 tipos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.



Installações electricas, motores especiais para iluminação, transmissão de força e de tracção.

Installações de officinas de construção e reparação.

Motores a gaz de 40 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinacões de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moilhas de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria,

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

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

J. LINO

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

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

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

Telegrammas a **JOTALINO-LISBOA**

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15—PARA PORTUGAL, HESPAÑA, 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

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

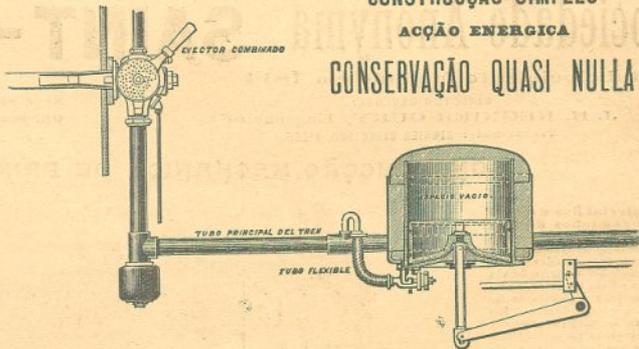
Índias, America do Sul, Colonias, etc.

Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

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

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

Tremvias: Urbano de Santander—Sardinero a Santander—Barcelona a San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grao; etc.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

AÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA