



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA — PORTUGAL : anno 24500; semestre 12400.

HESPAHNA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL : anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL : 40000 réis—Avalso, 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

12.º do 15.º anno

16 de Junho de 1902

Numero 348

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 construção. — 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 construções metallicas. — Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia. — Lages de vidro (dalles). — Cimento Gandlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico — MAHONY — Lisboa

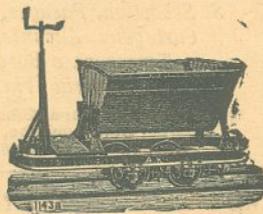
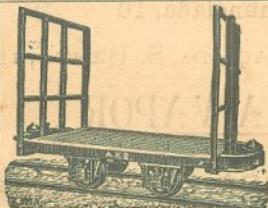
Numero telefonico 586

FABRICA

DE
CAMINHOS DE FERRO
 PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

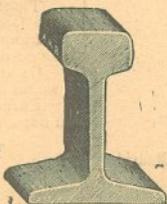
BERLIM — C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.ª

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 1800
19—LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferroello, 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, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, 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

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 HESPAHNA
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

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HIGIENE

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

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTABEIO — Praça de S. Pedro, 61
LISBOA

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

PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

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 (fôrmla 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 azulado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e efficaz, 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)

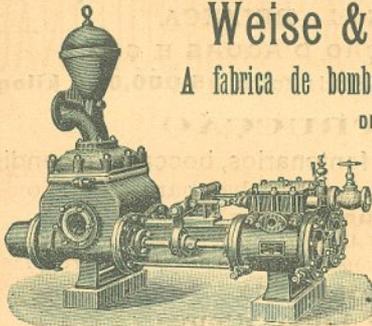
A fabrica de bombas mais importante e de maior produção na Allemanha

DIRECCÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX

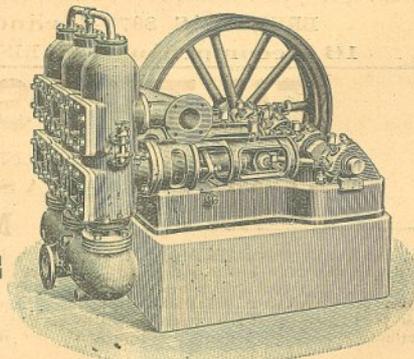
Para alimentação de caldeiras e outros usos

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

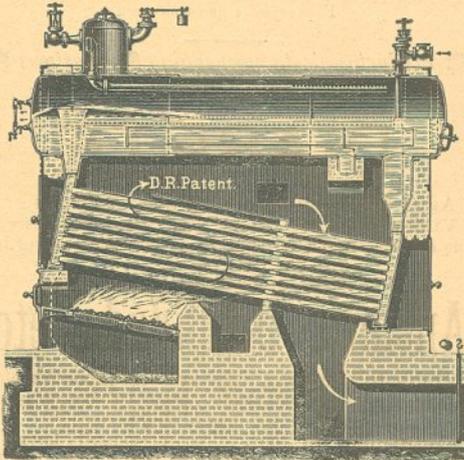


BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

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, substituiveis e por isso a maior segurança no funcionamento.

FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & COMP.^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 alcatrão

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, 897 - Grand Prix - METALLURGIA

16 Recompensas - PARIS, 800 - 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 p^ala hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada.**

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

Antiga casa **JOSÉ ALEXANDRE** - 8, Rua Garrett, 12
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
 Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

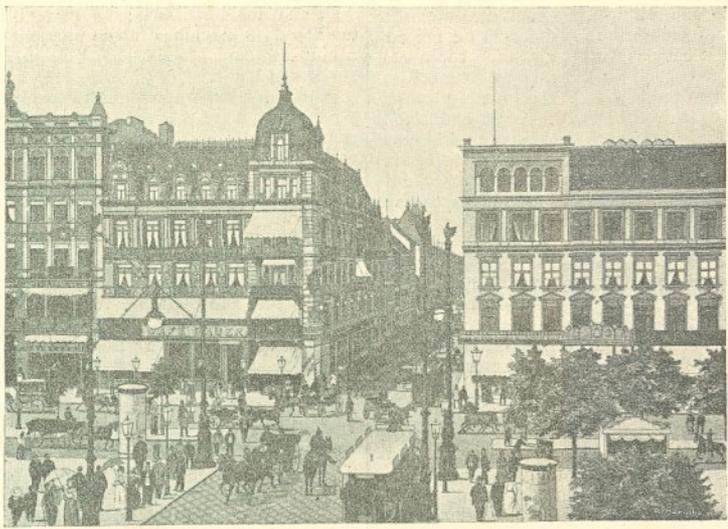
ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**
 SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

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

O ASCENSOR DO CARMO EM LISBOA, por Raul Mesnier de Fonsard .	177
AS EXPROPRIAÇÕES, por O S.	180
PARTE OFFICIAL — Portaria de 28 de maio, Alvará de 24 de maio, Bases para a construção e exploração do caminho de ferro da Beça e Claves á fronteira e termo de contracto provisorio para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança	181 e 182
NOTAS DE VIAGEM — XVII — Berlim	182
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas	

bo'as portuguezas e estrangeiras — Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	183 a 185
COMMERCIO PORTUGUEZ	186
TRACÇÃO ELECTRICA	188
MADRID — CACERES — PORTUGAL	188
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	188
LINHAS PORTUGUEZAS — Vendas Novas — Benguela — Linha americana — Campolide	186
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Allemanha — Estados Unidos	186 e 187
COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Relatorio do conselho de administração	187
AVISOS DE SERVIÇO	188
ARREMATACOES	188
AGENDA DO VIAJANTE	190
HORARIO EM 16 DE JUNHO DE 1902	191
VAPORES A SAHIL DO PORTO DE LISBOA	192



Berlim—Friedrichstrasse e Unter der Linden—Vide Notas de Viagem, pag. 182

O Ascensor do Carmo em Lisboa

COMEÇARAM, na tarde do dia 11, prolongando-se em toda a noite do mesmo dia, e terminando na tarde do dia 12, as experiencias definitivas do trabalho das machinas, e do movimento das *cabines*, necessarias para considerar completa e satisfactoria a execução e montagem d'estes machinismos, elementos primordiais e indispensaveis do bom funcionamento futuro do ascensor.

Deram excellente resultado, e raras vezes acontece, em organização tão importante como a ensaiada, que

de prompto e sem retoques, ou indispensaveis afinações, o movimento se inicié franco e seguro, sem hesitações nem resistencias fóra das que, normalmente, é legitimo encontrar em apparelhos cujas asperidades ainda não foram desfeitas, pelo periodo de serviço logicamente exigido no vencimento de atritos, inherentes a todo o systema que enceta a sua carreira.

O programma de experiencias abrangia separadamente o ensaio das machinas e o das *cabines*, passando-se em seguida á ligacão d'estas duas partes, e ao seu funcionamento conjugado.

Suppomos o leitor orientado ácerca da disposicão dos motores e das *cabines*, pela leitura dos numeros anteriores da *Gazeta*, onde descrevemos o respectivo systema, sendo-lhes pois facil acompanhar-nos na exposi-

ção, que passamos a fazer, das experiencias que se executaram.

As *cabines*, em esqueleto, quer dizer, sem o revestimento ainda das suas paredes ornamentadas, de madeira, e mais accessorios de commodidade, reduzidas á sua mais simples expressão, para bem se poder analysar tudo quanto se refira ao comportamento dos órgãos mechanicos, estavam suspensas ás extremidades do cabo de supporte, cabo que, como já dissemos, só pode romper a 115.000 k.⁰⁸ (cento e quinze mil kilos) de tracção, o que bem garante a insignificante tracção de 6.000, que, em serviço activo, elle é chamado, o maximo, a supportar, desligadas das cadeias Galle de tracção que lhes devem communicar o movimento das machinas, estando por conseguinte as *cabines* independentes d'estas.

Como no programma das experiencias estava naturalmente indicado o numero da subida e descida das *cabines*, era elementarmente racional, que se verificasse, pelo methodo mais simples, se os órgãos de suspensão e de segurança, na apparencia solidos, bem construidos, e saídos das mãos de constructores conscienciosos, na realidade garantiam o promettido por estes predicados, socegando de todo o animo, na continuação dos ensaios, com a convicção no bom exito das seguranças chamadas a entrar em jogo, nos numeros seguintes do programma das experiencias, caso a execução de qualquer d'estes numeros, se bem que de todo improvavel, viesse a periclitar.

Ora as *cabines* estão munidas dos seguintes meios de segurança: um cabo com uma resistencia de 115.000 k.⁰⁸ á ruptura; 2 cadeias Galle, entrando conjuntamente em acção, recebendo o movimento da machina, e cujo destino, não tendo sido precisamente para garantir a suspensão das *cabines*, accrescenta comtudo a sua força á do cabo, representando ainda uma resistencia á ruptura de 24.000 k.⁰⁸, havendo pois disponivel uma força de 140.000 k.⁰⁸ para garantir uma tracção de 6.000, (bastaria, é claro, este estado de segurança para dispensar qualquer outro, visto nenhuma construcção, hoje consentida pela mais inverosimil prudencia, chegar ao ponto de exigir um coefficiente de segurança superior a 20, como no nosso caso acontece); tem mais um freio automatico para a hypothese (irrisoria) da fractura do cabo e cadeias Galle; e por fim um freio manual calculado com tal potencia que pode suspender uma *cabine*, isolada da sua conjugada, e com o maximo carregamento, em qualquer ponto do seu trajecto.

A maneira como o cabo de segurança está ligado á *cabine* obedece ao principio de ser a sua desligação a mais difficil possivel, posto que não impossivel; a sua fractura, essa é que foi, naturalmente, pela resistencia que se lhe deu, o mais approximada do impossivel; nestas condições, para simular a fractura do cabo, e examinar o exercicio dos órgãos que lhe deve ser consequencia, operouse da seguinte fórma: travou-se a *cabine* da estação superior, fazendo-a repousar sobre vigas de fer. o atravessadas e apoiadas nas *carlingas* da estação superior da torre, correspondente a esta *cabine*; applicando um apparelho differencial á *cabine inferior* (que se experimentava), tendo previamente, por meio de vigas apoiadas sobre *carlingas* da torre, determinado ponto de suspensão solido para o apparelho, suspendeu-se a *cabine*, amarrando-lhe o apparelho em ponto differente do ponto de suspensão do cabo; d'esta maneira a tensão do cabo affrouxou e os mecanismos automaticos entraram em jogo, applicando-se nos pontos determinados; alliviando o apparelho, a *cabine* ficou suspensa sobre os órgãos automaticos, completamente independente do cabo de suspensão; nesta experiencia claro está que o freio manual estava aberto; restava

agora experimentar este freio, o que se fez facilmente, desligando o mechanismo automatico dos seus pontos de applicação, pela acção do apparelho differencial; d'esta maneira, ficando sempre o cabo frouxo, a *cabine* ficou suspensa sobre o apparelho; travou-se então a *cabine* com o freio manual, e affrouxou-se o apparelho differencial, deixando o freio automatico afastado, para não exercer acção; a *cabine* ficou travada, e resistiu mesmo á tracção em sentido contrario, d'um macaco de bastante força que lhe foi applicado.

Repetidas estas experiencias algumas vezes, e sempre satisfactoriamente, examinadas todas as peças que trabalharam antes, durante e depois dos ensaios, verificando-se que, tanto nos elementos da *cabine* como nos das *cremalheiras* das torres, tudo se encontrava sem o menor inconveniente, ficou assente que nenhuma duvida se oppunha a que se procedesse aos ensaios de movimento, podendo esta *cabine* admitir, com garantia, os empregados destinados ás respectivas manobras.

Semelhante analyse feita á outra *cabine* conduziu aos mesmos resultados.

Deixando então as *cabines* preparadas para o respectivo andamento, e ainda desligadas das machinas, procedeu-se ao ensaio d'estas ultimas.

São duas as machinas; de dois *cylindros* cada uma, e quadrante de Stephenson, para inversão de marcha. Cada uma, deve trabalhar independentemente da outra, ou simultaneamente, se uma exigencia excessiva de força fór necessaria; os manipulos dos quadrantes das duas machinas, estão pois em posição de serem conjunctamente manobrados pelo machinista, sem deixar o seu lugar.

A transmissão do movimento da machina, para o veio do guincho onde passam as cadeias de movimento das *cabines*, faz-se por meio de cadeias Galle cujas respectivas rodas reduzem a velocidade da machina á do guincho, na proporção requerida para que a velocidade normal das *cabines* seja de 0,^m5 por segundo.

Esta transmissão feita pelas cadeias Galle, e para velocidades regulares, tem a vantagem de effectuar um movimento muito suave e silencioso, ao contrario do que aconteceria com a redução por meio de engrenagens rectas: isto bem entendido, no caso da installação estar bem feita.

Começando só com uma machina, primeiramente desligada do guincho, abriu-se-lhe o vapor, depois de previamente preparada, e experimentou-se o seu trabalho, ora num sentido ora noutro, parando, avançando, invertendo a marcha do motor, obedecendo este docilmente e com promptidão aos órgãos da manobra: todas as peças executando os seus movimentos com facilidade, sem ruido, nas melhores condições exigíveis.

Engatando-se em seguida a machina ao veio do guincho, pela cadeia Galle de transmissão, registou-se o excellent funcionamento d'esta transmissão, sem ruido, ás maiores velocidades da machina, mantendo-se muito bem a sua tensão por intermédio do apparelho regulador de tensão, sendo ainda totalmente satisfactorio o funcionamento observado.

A machina ensaiada foi a que se encontra á direita do observador voltado para a rua Au'ea.

Reduzida ao descanso esta machina, e desligada do guincho effectuaram-se as mesmas experiencias com a segunda que se comportou tão bem como a primeira. Ligaram-se então as duas machinas ao veio do guincho, e fazendo as trabalhar conjunctamente deram o melhor resultado.

Certos agora do bom trabalho das machinas, de per si, convencidos de que, pela sua parte, não haveria difficuldade no movimento do ascensor, certos tambem da

efficacia do systema de segurança restava ensaiar o movimento dos *cabines*, de per si, isoladas dos seus motores.

Estas experiencias foram as mais custosas e de maior importancia, pois tinha-se de lutar com maiores atritos provenientes das rodas dentadas nas cremalheiras das torres, e dos restantes machinismos das *cabines*; dos roletes guiadores, do grande tambor de passagem do cabo, da rijeza d'este cabo, formando se nas duas *cabines*, e havendo mais a lutar contra o peso da parte do cabo pendente do lado da *cabine* d'esta estação inferior.

Accrescia ser já noute, as *cabines* terem apenas um pavimento provisório de madeira e sem resguardos lateraes. Chamado todo o pessoal disponível, tomando todas as precauções necessarias, munido-se os operadores de lanternas que o melhor possível illuminavam as operações, deu-se principio ás experiencias.

A primeira, como se esperava e não podia deixar de ser, foi trabalhosa; deu se movimento ao tambor, primeiro por meio d'um apparelho differencial, e apesar de todo o pessoal ajudar com o seu peso a tendencia da *cabine* superior á descida, vagarosamente esta se movia; muniu se então uma parte do pessoal com pancas, e fazendo por to de apoio nos dentes das cremalheiras, alçapremando o piso da *cabine*, esta começou a ceder e a breve trecho desliza lentamente, dispensando já o apparelho, para continuar o seu movimento, o qual, a partir do meio, já não necessitou de auxilio algum, regulando-se a velocidade só com o freio manual que trouxe a *cabine* ao extremo da sua carreira com a maior facilidade e satisfacção de todos os operadores.

Emquanto uma parte do pessoal trabalhava no auxilio do descenso da *cabine*, o outro occupava-se em lubrificar as cremalheiras, rodas dentadas e guiadores para facilitar uma seguinte viagem das *cabines*.

Voltando pois o pessoal todo novamente para a estação superior, lembrou se, e bem, de aproveitar algumas vigas de ferro, que se encontravam proximas, para formar ajudas de peso; collocadas estas, estando o freio manual apertado, tomou logar na *cabine* o pessoal, e desapertado o freio manual, as *cabines* puzeram-se logo em marcha, governando se o andamento com o freio manual, imprimindo um andamento vagaroso, parando, seguindo do novo, accelerando e retardando arbitrariamente e á ordem do improvisado guarda freio, a marcha das *cabines* até o extremo da carreira.

Marchou novamente uma parte do pessoal á estação superior, dando a volta pela rua Nova do Carmo, e Jardim do Carmo, até entrar na *cabine* da estação superior, tendo ficado na *cabine* inferior 3 homens e parte do ferro que fôra transportado como contrapeso; d'esta vez foi o peso do pessoal sufficiente para pôr em movimento as *cabines*, effectuando-se esta viagem ainda com todo o exito, removendo-se os atritos, trabalhando se com o maior zelo, boa vontade e dedicacção.

Perto das cinco horas da manhã dava se um momento de descanso aos homens, e depois d'uma chavena de café que um providencial estabelecimento madrugador lhes proporcionou dilatando na abundancia o que faltava na qualidade, e dando-lhes uma momentanea illusão de restauração de forças, voltaram todos ás manobras, executando se ainda varias viagens com progressão de facilidade, cessando o trabalho pelas 8 horas da manhã depois de certificados de que nada já obstava a que se ligassem as machinas ao guincho, este as *cabines*, e dando-se vapor aos motores, se ex-

perimentasse o systema completo tal como seria posto ao serviço definitivo publico.

O trabalho da collocação das cadeias levou uma parte do dia 12, e terminado proximo das 4 horas da tarde, deu se andamento ás definitivas experiencias que coroaram dignamente as já executadas.

Numa d'estas effectuou se casualmente uma experiencia digna de superior menção; e foi a seguinte: ao signal do machinista os guardas-freio devem destravar as suas *cabines*. Ora aconteceu que o guarda-freio da *cabine* inferior não destravou a sua, e o machinista, dando o signal, observou com espanto que as machinas não arrancavam, abrindo toda a introdução ao vapor, e as duas machinas em acção.

Ainda estranhou que ellas não arrancassem, e as *cabines* se não movessem. Era o freio manual da *cabine* inferior que estava apertado, e cuja potencia equilibrava a força total das duas machinas, representando o *dobro* do trabalho maximo das *cabines*.

Esta experiencia involuntaria, mas que tencionavamos tambem, a seu tempo, proposadamente executar, serve de contraprova, para avaliar o grau de segurança que offerecem os freios manuaes.

Com o auxilio das machinas fizeram-se algumas viagens completas, tendo em quasi todas tomado logar, no estrado das *cabines*, passageiros adventicios, bem demonstrando em que grau se deve capitular o hypothetico receio, que é costume attribuir a um publico, que não conta tradicionalmente este defeito entre os que se lhe possam assacar.

Nestas alturas nada mais restava a experimentar, e muito legitimamente, mesmo para os espiritos os mais exigentes, o systema devia considerar-se ao abrigo de toda a critica, e em estado de poder entregar-se ao serviço publico com a consciencia tranquilla, convictos de que estavam satisfeitos os quesitos indispensaveis d'uma segura construcção, para garantir a individual segurança dos passageiros, tanto quanto, pelo menos, essa garantia existe, nos innumerados e diferentes productos da actividade humana, aos quaes, sem receio, se entrega hoje a existencia da humanidade civilizada.

Muito se deve, para o lisonjeiro resultado das experiencias que se conseguiram, á pericia com que foi executada a montagem, confiada ao habil montador Manuel José Gil. Este distincto artista, que já contava na sua folha de serviços, varios trabalhos de difficil execução, não desmereceu dos seus creditos, na actual montagem do systema mechanico do ascensor do Carmo; sendo-nos grato manifestar-lhe aqui a nossa satisfacção, pelo bem que se desempenhou da tarefa que lhe tinha sido incumbida.

Resta só obter nova consagração das instancias officiaes, com a execução das manobras que superiormente forem exigidas. Parece-nos que a repetição das mesmas descriptas bastará perante as auctoridades technicas do paiz, para se julgarem satisfeitas, sem recorrer a exigencias extremas que a espiritos sensatos e cultos repugnam, phantasiando hypotheses barbaras de acontecimentos irrealizaveis, bastando lembrar os artigos de prescripções, que a commissão organizadora da exposição de Paris em 1900, estabeleceu para as considerações de segurança dos ascensores, destinados a receber a visita de milhões de passageiros; resavam assim:

Art. 8.—*E'preuves de résistance*.—Les épreuves de résistance se feront sous une charge représentant, à raison de 70 kilogrammes par voyageur, le double de la charge nominale.

Cette charge sera laissée en permanence aussi longtemps que l'Administration le jugera utile.

Art. 9.—*E'preuves de marche*.—Les essais de marche se feront sous la charge nominale, et l'on fera fonctionner les ascenseurs sous cette charge à la plus grande vitesse et d'une façon continue aussi longtemps que l'Administration le jugera utile.

Foi com estas simples, sufficientes e sensatas condições, que as eminentes auctoridades technicas francezas, em assumpto de tanta monta como era o dos ascensores da exposição, se julgaram satisfeitos na responsabilidade que assumiam perante o mundo inteiro.

RAUL MESNIER DE PONSARD.

As expropriações

É sabido que a camara municipal de Lisboa, proseguindo no seu grandioso plano de melhoramentos com que vem mudando simultaneamente o aspecto da capital, o seu systema de communicações e até a sua hygiene, obteve um decreto, que é hoje lei, autorizando a abertura de novas avenidas e um emprestimo de 400 contos para a execução d'essas obras.

Começou então a camara as suas negociações para entrar na posse dos terrenos que ficam constituindo as novas ruas ou as faixas de 50^m de largura destinadas a construcções; começaram tambem neste ponto as grossas difficuldades.

Todos os proprietarios querem ser beneficiados pelas largas avenidas, pelas espaçosas praças, pelas rasgadas ruas; todos aceitam sem reluctancia a lei das zonas que lhes tira não só o terreno em que devem abrir-se os arruamentos, mas uma faixa para edificações ao longo d'esses arruamentos.

Raro é porém o proprietario que deixe de exigir quantias sommas e preços muito superiores ao valor real dos terrenos que devem alienar-se-lhes.

Quem tenha uma vez intervindo em questões de expropriação, sabe que está nos costumes, e até se deduz da lei, haver a maior complacencia com os proprietarios, a quem se paga mais do que é justo rigorosamente, como para os indemnizados pela violencia da expropriação forçada. A lei manda attender ás depreciações que soffrem os predios retalhados, divididos, devasados por uma estrada ou rua quando eram fechados por muro ou constituam recreio, desafogo e dependencia de predios urbanos. Acautelaram-se devidamente os interesses dos donos dos predios e até se preveniu aquelle sentimento de affecto pela terra e pelas arvores, tão natural e tão vulgar em quem amanha o torrão, em quem o adquire pouco a pouco, o transforma e o planta.

Por isso, para qualquer estrada ou obra publica, ou ella corte vinhas cobertas de pampanos, pinhaes e bastios, montados e charnecas, varzeas ou prados de rega e lima, pousios estereis ou campos feracissimos, é certo que as expropriações por utilidade publica não mettem já terror aos proprietarios, pois está no conhecimento de todos que ha compensação não só justa, mas generosa, dos prejuizos causados.

Apenas nalguma expropriação das vias ferreas por empreiteiro geral se tem dado violencias, sophismações e verdadeiras extorsões com os pequenos proprietarios que não sabem fazer-se ouvir e que não teem meios para mover uma dispendiosa questão judicial.

E' esta a regra geral, portanto. Em Lisboa, porém, teem-se feito coisas espantosas a respeito de expropriações.

Os valores dados aos terrenos, a jazigos de argila que teem ou podem ter, á faixa propria para construcções; as sommas attribuidas ás indemnizações são taes e tão avultadas, que não ha proprietario que não deva

suspirar pela boa hora em que á camara municipal convenha exproprial-o.

As cousas passam-se assim:

E' convidado o proprietario para uma expropriação amigavel. Chega e pede uma quantia que regula pelo triplo do valor real. A camara reage, a repartição technica que calculou as cousas pelo seu valor sobresalta-se e o proprietario sae. Reflecte depois, e chega a descer até o duplo do seu valor. A camara acha ainda exagerado e intenta-se expropriação judicial para bem dos advogados e procuradores.

Nomeiam-se peritos que, em harmonia com a lei, attendendo a todas as circunstancias que podem contribuir para valorizar os predios, e tendo de responder aos quesitos artificialmente feitos pelo advogado do expropriado, arbitram valores sempre superiores ao custo do predio e ao capital que corresponde ao rendimento que o predio dá e, portanto, superiores ao seu valor effectivo.

A camara agrava, pedindo nova victoria, que accentua mais ainda os laudos da primeira.

O juiz profere a sua sentença, inclinando-se para o laudo médio, mas accrescentando-o.

Recorre-se para o tribunal da Relação que arbitra uma quantia muito superior.

E de tudo isto resulta que, além das despesas judiciaes que são muitas, a camara vem a pagar a propriedade pelo quadruplo do seu valor, arrependendo-se tardiamente de não ter feito a expropriação amigavel.

Esta é a historia de quasi todas as expropriações importantes feitas pelo municipio em virtude da lei das zonas.

Os proprietarios recebem de golpe uma fortuna, e recebem ainda mais 25 % sobre o excesso de valor dos talhões de terreno para construcções que a camara vende depois das ruas feitas.

Queremos, porventura, inferir do que deixamos dito que a camara deve contractar amigavelmente sempre, que os peritos não são idoneos ou correctos, que os juizes não são austeros e sabedores? Nada d'isso.

As corporações municipales não podem proceder como os simples particulares. Teem de estar sempre em guarda contra a maledicencia que envenena as melhores intenções, e por isso muitas vezes lhes é mais comodo optar pelo systema das expropriações judiciaes, pagando o que o juiz manda, para que não possa dizer-se que beneficiou amigos, ou fez negocios em que lucraram pessoalmente alguns dos seus membros.

Juizes e peritos procedem em conformidade da lei, ou dos usos e praxes estabelecidas.

Onde está então o mal?

Primeiramente, em não se arcar com a responsabilidade de se fazer boa administração, sem se pensar no que possa dizer-se ou inventar-se.

Em segundo lugar, na imperfeição da lei.

A legislação para as expropriações de terrenos dentro d'uma cidade populosa não pôde ser a mesma que serve para a expropriação de charnecas e terrenos em logares deshabitados.

E' certo que uma horta dentro de Lisboa tem um valor diverso do que teria a uma distancia grande da capital. Em qualquer terreno ha, independentemente do seu valor cultural, o valor da posição e o valor latente pela utilização que possa receber para diversos fins.

Mas a lei que regule isto tudo e não deixe ao arbitrio dos peritos e juizes proceder consoante imaginem!

Que se tome por base o rendimento inscripto na matriz predial, accrescido de uma percentagem a fixar, segundo certas regras.

Que se decreta que um terreno que, na posse dos seus proprietários, não tem tido applicações senão a usos agricolas, no acto da expropriação só possa considerarse terreno de cultura.

Isto obrigaria, pe o menos, a augmentar o rendimento collectavel, e portanto a contibuição que o estado e a c. b.

Mas em compensação, que acabe o iniquo systema da camara, ao projectar qualquer rua lançando umalhas vermelhas na planta da cidade, impedir todas as obras que os proprietarios queir m fazer e não estejam em conformidade com esse projecto.

Uma de duas: ou a camara vae realizar os seus pl-nos e expropria, ou não vae, e o terreno é do seu dono que ali deve fazer o que muito bem lhe aprouver.

Só assim seremos justos e só assim poderá o municipio executar os seus bem elaborados planos.

A continuar-se como vamos, qualquer verba, por grande que seja, mal chega para as expropriações; e os sacrificios do municipio não são para beneficio do publico, mas e un camente, para premios da taluda numa lotaria dos proprietarios particulares. Repetirse-ha o que se tem dado em expropriações celebres nas novas avenidas e irá porventura succeder agora que dos 400 contos do emprestimo autorizado talvez não fiquem mais de 5 para a construção das ruas, o que impede a execução d'uma obra magnifica, d'uma arteria importante, que ligaria os arrabaldes mais populosos ao coração da cidade, que daria accesso comodo e rapido a um formoso parque, que iria des-accumular a capital e que havia de traduzir-se por uma influencia apreciavel na salubridade publica.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento do engenheiro subalterno de 1.ª classe, Luiz de Albuquerque de Orey, pedindo para ser exonerado do logar de chefe do serviço de tracção e officinas da direcção dos caminhos de Ferro do Minho e Douro, para o qual havia sido interinamente nomeado por portaria de 14 de novembro de 1898 para o exercer cumulativamente com identico logar na direcção do Sul e Sueste: ha por bem, conformando-se com a informação do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, conceder-lhe a exoneração pedida.

Outrosim determina o mesmo augusto Senhor que o referido engenheiro seja louvado pelos relevantes serviços prestados naquella commissão, que desempenhou com o maior zelo e competencia.

Paço, em 28 de maio de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Secretaria Geral

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber aos nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Art. 1.º Do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, existente nos termos da lei de 14 de julho de 1899, poderá ser retirada annualmente a parte necessaria para occorrer aos encargos da construcção e exploração dos caminhos de ferro de Mirandella a Bragança e da Regua, por Villa Real e Chaves, á fronteira, contrahidos sob a fórma de garantia de jure, nos termos da presente lei.

Art. 2.º E' approved e confirmado, na parte que depende de sancção legislativa, o contracto de 19 de abril do corrente anno, que vae junto á presente lei e d'ella faz parte celebrado entre o Governo e João Lopes da Cruz, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

§ unico. Fica o governo autorizado a prescrever as regras que devam ser seguidas nos processos arbitraes a que se refere o artigo 73.º do mesmo contracto.

Art. 3.º E' autorizado o governo;

1.º A aceitar a desistencia requerida por Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da concessão do caminho de ferro da Regua por Chaves e Villa Real á fronteira, que lhe foi feita nos termos da carta de lei de 7 de julho de 1898, por alvará de 10 de outubro de 1901, e a restituir aos mesmos concessionarios o deposito de 10:000:000 réis, feito nos termos da clausula 34.ª do mesmo alvará, sem direito o indemnização alguma por despesas de qualquer natureza que haja feito;

2.º A adjudicar em hasta publica e precedendo concurso aberto na conformidade das bases annexas, que fazem parte integrante d'esta lei, a construcção e exploração do referido caminho de ferro.

§ unico. O concurso a que se refere o n.º 2.º d'este artigo abrir-se-ha dentro do prazo de sessenta dias, contado da data da publicação da presente lei.

Art. 4.º As importancias das garantias de juro, sahidas do fundo especial de caminhos de ferro do Estado, que em virtude do augmento da receita liquida das linhas a que se refere o artigo 1.º da presente lei, forem reembolsadas pelas empresas concessionarias, reverterão a favor do mesmo fundo especial, como restituição do adiantamento feito.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução da presente lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contem.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario de estado dos negocios do reino, e os ministros e secretarios de estado dos negocios ecclesiasticos e de justica, da fazenda e interino dos estrangeiros, e das obras publicas, commercio e industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, aos 24 de maio de 1902.—EL REI, com rubrica e guarda—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Fernando Mattoso Santos—Manuel Francisco de Vargas.

Bases da autorização concedida ao Governo para a adjudicação da construcção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira.

1.º—A concessão para a construcção e exploração será feita pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data da assignatura do respectivo contracto.

2.º—O prazo do concurso será de noventa dias.

3.º—Os licitantes serão obrigados ao deposito prévio de réis 5:000:000, que será elevado a 10:000:000 réis pelo licitante ao qual for adjudicada a concessão.

4.º As clausulas e condições da concessão serão as do contracto provisório de 19 de abril do corrente anno, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, modificadas em harmonia com as prescrições das presentes bases.

5.º—A linha será dividida nas seguintes secções.

1.ª Da estação da Regua, na linha do Douro, a Villa Real;

2.ª De Villa Real a Villa Pouca de Aguiar;

3.ª De Villa Pouca de Aguiar a Vidago;

4.ª De Vidago a Chaves;

5.ª De Chaves á fronteira.

a) Os prazos para apresentação dos projectos, serão a contar da data do contracto:

Seis mezes para a 1.ª secção;

Um anno para a 2.ª e 3.ª secções;

Dezoito mezes para a 4.ª secção.

O prazo relativo á 5.ª secção será de seis mezes, contados da data da communicação, ao concessionario, do ponto de passagem na fronteira, escolhido por accordo entre os governos portuguez e hespanhol.

b) Os trabalhos de construcção de cada secção deverão comecar no prazo de noventa dias, a contar da data da publicação, no *Diario do Governo*, da portaria que approvar o respectivo projecto, devendo estar concluidos no fim de tres annos os da 1.ª e 2.ª secções, e de quatro os da 3.ª e 4.ª secções, a contar das mesmas datas.

c) A construcção da 5.ª secção poderá ser adiada até que em Hespanha se proceda á construcção da linha que deve ligar-se com este caminho de ferro.

Servirão de base aos estudos as directrices seguidas nos projectos de 1888 e de 1897.

O Governo poderá autorizar que em troços de excepcional difficuldade de construcção o raio minimo das curvas desça a 100 metros e o limite maximo das pendentes se eleve a 25 millimetros.

6.º O Governo garante á empresa adjudicataria o comple-

mento do rendimento liquido annual até 4 1/2 por cento em relação ao custo kilometrico da linha. estipulado no contracto, com exclusão do material circulante.

7.ª - A licitação versará sobre a quantia em que é computado para os efeitos da garantia o custo kilometrico da linha, que não poderá exceder o de 26:000\$000 réis, tomado para base de licitação.

8.ª - A linha será dividida, para os efeitos da liquidação provisoria da garantia do juro, em laços de extensão não inferior a 20 kilometros na 1.ª secção e a 10 nas seguintes, que poderão ser successivamente abertos á exploração a partir da Regua, mediante previa approvação do Governo.

Paço, aos 24 de maio de 1902. — Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro — Arthur Alberto de Campos Henriques — Fernando Mattoso dos Santos — Manuel Francisco de Vargas.

Termo de contracto provisorio feito entre o governo e João Lopes da Cruz para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Aos 19 dias do mez de abril de 1902, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, e gabinete do Ministro, onde vim eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Magestade, Secretario Geral do mesmo Ministerio, ahí se achavam presentes, de uma parte o Ill.º e Ex.º Sr. Conselheiro Manuel Francisco de Vargas, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo, e de outra parte o Sr. João Lopes da Cruz, de Mirandella, segundo outorgante, o qual provou, por documento authenticico, que fica archivado na Secretaria Geral d'este Ministerio, ter feito o deposito de garantia de 8:000\$000 réis na Caixa Geral dos Depositos, exigido no artigo 10.º do programma do concurso para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, approved por portaria de 14 de novembro de 1901, e modificado pela portaria de 24 de março de 1902, assistindo tambem a este acto o Ill.º e Ex.º Sr. D. João do Alarcão Velasques Sarmiento Osorio, ajudante do Procurador Geral da Coroa e Fazenda; e por elle Ex.º Sr. D. João da minha presença e na das testemunhas ao deante declaradas, que, tendo o Governo de Sua Magestade resolvido aceitar, por ser a mais favoravel, a proposta do segundo outorgante, João Lopes da Cruz, apresentada ao concurso publico que se realizou no dia 15 de abril corrente para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, a que se refere o annuncio publicado no *Diario do Governo* n.º 67, de 26 de março de 1902, tinha o Governo deliberado adjudicar, provisoriamente, ao segundo outorgante, João Lopes da Cruz, a construção e exploração do referido caminho de ferro, nos termos da sua proposta, e consequentemente reduzir a mesma adjudicação feita por despacho de 16 de abril corrente ao presente contracto, que é considerado provisorio e fica dependente da approvação do poder legislativo.

Pelo segundo outorgante foi dito que acceptava este contracto, com a natureza de provisorio nos termos que ficam indicados, para todos os efeitos e responsabilidades legais; declarando ambos os outorgantes que se obrigavam, cada um na parte que lhe pertença, a cumprir fielmente as condições d'este contracto provisorio, que são as seguintes:

Artigo 1.º A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no prazo estipulados nestas condições:

1.ª A construção de um caminho de ferro que, partindo de Mirandella, em continuação da linha de Foz Tua a Mirandella, e passando por Macedo de Cavalleiros, termine em Bragança, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevisas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

(Continúa).

NOTAS DE VIAGEM

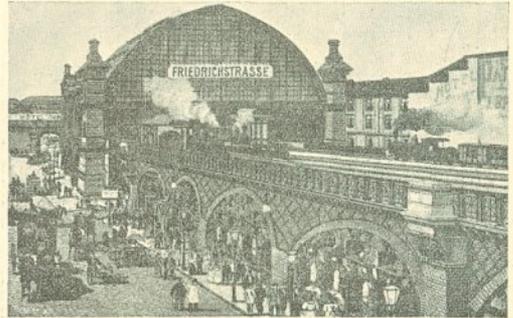
XVII

Berlim

Nada tem que ver estes artigos com a descripção da grandiosa capital da Alemanha de que, apenas para apresentar um dos seus bellos aspectos de movimento

das ruas e sumptuosidade de alguns edificios, mesmo os particulares, damos a gravura do seu centro mais caracteristico, o cruzamento da Friedrichstrasse com o Passeio das Tílias, — Unter der Linden — o ponto central da maior actividade berlinense, o coração da cidade, onde se reúne boa parte dos fastuosos palacios, ministerios, muzeus, academia, universidade, arsenal, etc., terminando, de um lado, no imponente palacio real, e do outro no enorme Thiergarten, delicioso parque que é uma das grandes bellezas de Berlim.

Outra gravura que publicamos é a da estação do Metropolitano em Friedrichstrasse, a mais central da cidade e por isso a mais frequentada.



Estação do metropolitano de Berlim

Nesta gravura se deixa ver um pouco, da enormidade desta estação e das condições em que é edificada, sobre arcos, superior ás vias publicas.

Uma especialidade de Berlim é que, ás vellas do que parece natural e succede em toda a parte, as estações da linha urbana são enormes, emquanto que as das grandes linhas não se tornam notaveis pela sua vastidão.

E' que estando estas gares ligadas, com excepção de duas, á grande arteria do Metropolitano, recebem d'elle ou lhe entregam os passageiros, sem necessidade de grandes installações como estações terminaes das grandes linhas.

A linha do Metropolitano descreve um grande circulo pelos arredores da cidade, sendo cortada ao centro por uma transversal. E' esta que constitue propriamente a linha urbana, porque o grande circulo vae pela periferia da cidade a certa distancia do centro de movimento.



Com esta transversal formam-se duas secções uma para o norte outra para o sul, onde circulam continuamente comboios nos dois sentidos emquanto que na

cintura geral circulam outros. D'isto resulta que em cada minuto passa na linha circular um comboio em cada sentido e na linha central quatro para as quatro direcções.

E' um serviço intensissimo, como se vê, mas muito perfeito.

Os comboios andam pouco aceleradamente e param nas estações apenas um minuto, tempo indispensavel para o grande movimento de entrada e sahida.

A venda dos bilhetes faz se, menos nas bilheteiras do que nas caixas automaticas onde se mette o dinheiro numa abertura e sae o bilhete; tão perfeito que, quando o preço d'este é inferior ao dinheiro que se introduziu, dando-se segundo puxão á argola vem a demasia depois do bilhete.

D'isto resulta que alguns garotos descobriram meio de viajar mais barato, utilizando as sobras dos apressados. Ha bilhetes de 15 pfenigs, e os passageiros que teem pressa, não levando troco lançam 20 pfenigs, dão um só puxão á argola, tomam o bilhete e correm para o comboio sem esperar demasia.

Então o rapazito lança no apparelho uma moeda de 10 pfenigs e sae-lhe um bilhete de 15.

As estações são 31 em toda a rêd'.

A viagem total custa 30 pfenigs em 2.^a e 20 em 3.^a. Não ha 1.^a classe.

Com a vazião das estações a entrada e sahida fazem se por portas e escadas completamente oppostas, de fórma que por maior affluencia que haja nunca se encontram os passageiros chegados com os que vão partir.

A parte central do Metropolitano é toda superior á cidade passando em pontes sobre as ruas; por debaixo d'estas pontes foi aproveitado o vão para grandes mostradores, illuminados durante a noite luxuosamente, onde se expõem artigos de commercio.

A viação urbana em Berlim é feita, além dos trens de praça, por tremvias electricos e de tracção animal, e por omnibus.

Os trens de praça são todos provistos do taxametro contador de marcha, que é tudo quanto ha de commo para o passageiro. Não ha que ajustar nem que perguntar quanto se deve, nem que consultar tabella.

O apparelho vaie marcando e quando se quer acabar o serviço não ha mais que ver o mostrador e pagar o que elle indica. Já em Lisboa um governador civil quiz introduzir esse bello melhoramento, mas não o conseguiu, porque os cocheiros, por cá, são eleitores e não sabemos se os cavallos tambem teem influencia politica...

Os tremvias electricos trabalham por fio aereo nos pontos afastados e por accumuladores no centro da cidade. O publico, porém, não gosta d'estes ultimos porque lhes encontra mau odor e prefere os vehiculos de tracção animal que, em vista da cidade ser plana, andam tão depressa como os electricos.

Que estes, tambem, fóra das ruas centraes andam com grande velocidade; não tanta, ind'assim, como em Lisboa porque só vão até o regulador 5.

A companhia dos tremvias estava, no anno passado, tratando de substituiu a tracção para subterranea dentro da cidade, concedendo-lhe a camara, como compensação das grandes despesas que isso lhe causava, novas linhas, para os pontos excentricos, por fio aereo.

Em todo o caso não ha tremvias nas ruas principaes como Friedrichstrasse e Passeio das Tílias. Ahi servem os omnibus os quaes visto não haver subidas, as ruas terem o pavimento de madeira, beton ou asphalto, perfeitamente liso, e alguns d'estes vehiculos terem rodados de borracha, offerecem uma enorme commodida-

de e transportando mais de 20 pessoas são tirados por um só cavallo.

Custa cada carreira apenas 5 pfenigs, ou uns 12 réis.

Estava-se construindo, na occasião, uma via ferrea aerea electrica, atravessando a cidade em toda a sua largura, a qual constituirá com a transversal do Metropolitano a verdadeira linha urbana de Berlim.

E' a que no desenho supra vaie indicado por traço interrompido.

Na secção *Linhas Estrangeiras* damos hoje noticia da abertura d'esta linha.

Uma linha de passeio, das mais frequentadas é a de Berlim a Postdam.

O serviço é feito por duas linhas, uma a do Metropolitano, outra a directa de Postdam onde ha quatro vias, em duas das quaes circulam os comboios rapidos, rebocados por machinas electricas que fazem o trajecto dos 26 kilometros em 30 minutos. Esta linha é formada por duas unicas secções, ambas rectas.

A estação d'Anhalter que é considerada a mais importante de Berlim é grande, mas não d'essa extraordinaria vastidão que impressiona. Tem quatro linhas separadas por patins, e ao centro um grupo de tres linhas.

Os ascensores de bagagens irrompem do solo nos patins, junto aos fourgons que teem que receber os volumes.

Como se deduz a estação é em 1.^o andar, subindo se por vastas escadas. Ascensor para passageiros não vi que houvesse.

A cobertura é toda envidraçada a toda a largura o que torna o recinto muito claro.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais

Comité de Paris — Convocation des obligataires

M. M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 7 juillet 1902, à 4 heures de relevée, au Grand Hôtel, boulevard des Capucines, à Paris:

Ordre du jour:

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres:

Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie & C.^o.

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank fur Handel & Industrie à Berin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque Liègeoise et de la Caisse Général de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 31 mai 1902. *Le Comité de Paris.*

Dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 30 juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de maio de 1902

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827:808\$639
Prolongamento até Fafe.....	22:408\$497
Materiaes em deposito.....	26:399\$540
Devedores diversos.....	20:559\$063
Efeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	12:073\$733
Gerencia (despesas da sede) de 1902.....	1.143\$630
Conta de juros de 1902.....	722\$723
Dinheiro em deposito.....	10:000\$000
Caixa.....	395\$405
	<hr/>
	935:011\$230
Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Depositos e fianças.....	1:472\$565
Por efeitos depositados e de cauições.....	13:500\$000
Contas em liquidação.....	16:059\$286
Exploração, receita geral de 1902.....	39:230\$910
Dividendos a pagar.....	655\$000
Juros de obrigações a pagar.....	207\$000
Retenções geraes.....	11:909\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:831\$532
	<hr/>
	935:011\$230

Porto, 11 de junho 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 junho de 1902.

Appareceu, na folha official de 5 do corrente, o decreto que autoriza a emissão, pelo Banco Nacional Ultramarino, de dez mil obrigações predias do ultramar, do valor nominal de noventa mil réis cada uma.

Cinco mil destas obrigações serão do tipo de 5^o/₁₀₀, e as restantes cinco mil do tipo de 6^o/₁₀₀, juro pagavel em 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno. As amortizações deverão ser feitas por sorteios semestrais.

Preceitua o decreto que esta emissão só se effectuará á medida de se irem realizando os empréstimos hypothecarios.

O commissario do governo junto ao banco velará pela exacta correspondencia entre o valor dos empréstimos hypothecarios effectuados e as competentes saídas da caixa, não podendo a emissão das obrigações ser levada a effecto, sem a precedencia do registo devido, como dispõe o n.º 6 do artigo 49 do Código Commercial.

Outrosim estabelece que, em nenhuma hypothese, poderá advir responsabilidade para o estado sobre a criação e emissão de taes obrigações.

Estes titulos, uma vez postos em circulação, devem constituir, já pelos recursos do estabelecimento que os emite, já pela garantia especial que lhes fica affecta, um valor de primeira ordem, que virá concorrer ao mercado com o papel congénere da Companhia do Credito Predial. Terão pois os seguros e extra-prudentes mais esta variedade para applicação das suas economias.

E' tomar nota, que vale a pena.

Ora até que finalmente vêmos convocada para o dia 15 de setembro futuro a assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, a fim de se occupar do projecto pendente do contracto entre o governo e o banco, e consequente reforma de estatutos. Temos,

pois, d'esta vez, mais que o prazo disposto pelo estatuto para a formação de uma lista escriptulosa de accionistas. Por este lado é de crer que não haja agora motivo de observações e protestos.

Protestar é que devam os accionistas pelo tempo que se perde em discussões estereis e pelo que ainda se vai perder até o dia da reunião sem resultados praticos apreciaveis. Paciencia, que é bom remedio; e se o governo cair até lá, o que nos não parece uma coisa do outro mundo, respondêmos o contracto e espremos por outro que outros nos trarão.

Lá para sangrar o banco estão todos os partidos de accordo. A questão é de forma.

Nas salas do Atheneu Commercial, franqueadas para o effecto, constituiu-se no dia 2 do corrente, entre um crescido numero de cavalheiros, vinicultores e commerciantes da nossa praça a *Companhia Vinicola do Sul.*

Esta companhia é destinada a adquirir e armazenar vinhos que serão sujeitos a uma preparação e tratamento, por forma a dar-se-lhes typos fixos e definidos que possam concorrer e competir, nos diversos mercados consumidores, com as produções exportadas por outros paizes.

Os trabalhos preparatorios correram na melhor ordem e ficou assente e nomeada uma commissão d'entre os cavalheiros presentes, para apresentar ao governo um memorial das concessões que se julgarem indispensaveis para o estabelecimento da Companhia.

Fazemos os mais calorosos votos para que este empreendimento seja coroado dos mais felizes resultados, e oxalá que o governo lhe não regateie um franco e activo apoio official. Os vinhos ainda são o nosso principal ramo de riqueza; e hoje, mais que nunca, temos obrigação imperiosa de envidar esforços heroicos procurando novos mercados e recuperando, em outros, o credito que processos menos escriptulosos nos fizeram perder.

Esta questão de collocação de vinhos está-nos reclamando tanto mais cuidado, zelo e diligencia, quanto é agora energica e acerba a campanha de propaganda feita pelos paizes productores nos mercados consumidores. Apuremos pois a qualidade e especialidade dos nossos typos genericos, combatamos a todo o transe as falsificações e imitações dolosas que d'elles se fazem tanto, e não queiramos, que é um dos nossos defeitos inveterados, não queiramos, desde logo, ganhos avultados.

Devagar se vai ao longe, e até lá, sejamos escriptulosos, activos e leaes.

Novimento bolsista da quinzena:

Val-res do estado.—Continuou a affluencia de ofertas em inscripções, o que não influí, ainda assim, sensivelmente nas cotações, que oscillaram entre 38,40 e 38,35. Os outros papeis não tiveram grande procura, ficando as obrigações de 4^o/₁₀₀ 1888 a 21,35, as de 4^o/₁₀₀ a 56,00, e as de 4^o/₁₀₀ 1890 a 48,00.

Accções de bancos e companhias.—As do Banco de Portugal mantiveram o seu preço entre 148.800 e 149.000, não faltando compradores. As do Banco Commercial continuam sem vendedores, havendo ordens de compra a 13.000 e 139.200. As do Lisboa & Açores tiveram raras ofertas de venda, sendo o pouco que se effectuou a 127.500. As do Banco Ultramarino ficam, com vendedores, a 118.200.

As accções dos Tabacos affrouxaram para 138.000 e 138.500. As dos Phosphoros foram bastante procuradas, realisando-se as operações entre 74.500 e 75.000.

Obrigações do Credito Predial.—Poucas operações neste papel. As predias de 6^o/₁₀₀ fizeram-se a 94.900 e 95.050, as de 5^o/₁₀₀ a 92.800 e 93.000 e as de 4^o/₁₀₀ a 91.000.

Obrigações da Companhia Real.—Continuou a preferencia de procura para as de 2.^o grau, que se fizeram a 26.800 e 27.000. Das de 1.^o grau raras operações a 80.000.

Empresas Africanas.—As accções da Companhia de Mocambique oscillaram, com menor procura, entre 11.100 e 11.650. As da Zambesia, essas foram mais movimentadas, fluctuando ainda assim os preços entre 4.500 e 4.850.

Os obrigações «Atravez Africa» continuaram com procura, ficando a 90.000.

Nada mais digno de registo especial.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Diaheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 ⁹ / ₁₆	42 ¹ / ₂	Desconto no Banco
» cheque.....	42 ¹ / ₄	42 ¹ / ₈	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	674	675	No mercado.....
» cheque.....	677	679	5 ¹ / ₂ %
Berlin 90 d/v.....	274	276	6 %
» cheque.....	278	279	—
Francfort 90 d/v ..	274 ¹ / ₂	276 ¹ / ₂	Cambio do Brazil.....
» cheque.....	278 ¹ / ₂	279 ¹ / ₂	12
Madrid cheque ...	835	845	Premio da libra... 1\$150
			e
			1\$180

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14		
Lisboa: Inscrições de assent. coupon	37,60	37,50	38,45	38,50	-	38,10	38,40	38,40	38,45	38,35	-	38,40	-	-
» 4 0/0 1888.....	38,56	-	-	38,50	-	-	38,40	-	37,40	-	-	-	-	37,35
Obrig. 4 0/0 1890 assent.....	-	21.300	-	21.350	-	21.450	21.350	21.350	-	21.350	-	21.400	-	-
» 4 0/0 1890 coupon.....	-	-	-	47.000	-	-	-	48.000	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	56.500	-	-	55.800	-	-	-	-	-	-	56.000
» 4 1/2 0/0 coup. int.....	-	53.900	54.000	54.500	-	-	55.000	55.000	54.800	56.000	-	54.900	-	56.000
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.700
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	149.000	148.800	-	149.000	149.000	149.000	-	149.000	-	-	-	149.000
» Commercial.....	-	-	-	-	-	139.200	-	-	-	-	-	-	-	139.200
» N. Ultramarino.....	119.000	119.000	-	-	-	-	118.500	118.200	118.200	118.200	-	-	-	118.200
» Lisboa e Açores.....	127.500	-	-	127.500	-	127.500	-	127.500	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	142.600	142.500	142.800	142.600	-	142.000	142.000	140.500	138.800	138.500	-	-	-	139.700
» Comp. Phosphoros.....	76.500	74.600	74.600	74.700	-	74.800	75.000	74.900	74.900	75.000	-	-	-	75.000
» Real.....	-	18.000	18.000	-	-	-	-	-	18.500	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	94.900	-	-	-	-	-	-	-	-
» 5 0/0.....	-	92.800	92.900	92.700	-	92.800	-	92.900	92.900	93.000	-	-	-	93.000
» Comp. Phosphoros.....	93.400	93.400	93.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau.....	-	-	-	80.000	-	-	80.000	-	-	-	-	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau.....	26.800	27.800	27.100	26.900	-	26.550	26.700	27.000	-	26.900	-	-	-	27.800
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	59.000	-	-	-	-	-	59.500
» Atravez Africa.....	88.900	89.000	89.000	89.100	-	90.000	90.000	90.000	-	-	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	29,50	29,47	30,20	30,23	30,15	30,10	29,90	29,90	29,87	29,87	30,12	-	-	-
Acções Companhia Real... 88	84	85	86	-	-	-	-	82	80	75	84,75	-	-	-
» Madrid Caceres..... 29	32	30	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha... 188	186	185,50	191	491	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza... 275	272	273,50	281,50	284	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes..... 205	-	-	218	218	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau 351	352	355	354	355	354,50	350	-	353,50	358	355	-	-	-	-
» 2.º grau..... 121,50	122,75	122,50	122	120	118	120	-	121	121,25	123,50	-	-	-	-
» C. Beira Alta..... 60	83	87	85	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres..... 90	89	90,50	90	88	90	88	-	89	88,50	-	89	-	-	-
» N. Hesp. (1.º hyp).... 304,50	304	305,50	306,25	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez..... 28,87	29	29,62	29,75	29,62	29,62	29,62	29,62	29,62	29,56	29,50	29,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa... 57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-
Amsterdã: Atravez Africa... 77	77,43	77,56	77,88	78,88	78,88	78	78	78	78,75	78,88	78,88	-	-	-
Bruzelas: Atravez Africa... 76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	-	-	-

Recitas 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	1892	1901
		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
CONTABILIA REAL	21 27 Ma. 693	76.761.000	110.766	693	73.8.6.474	106.502	1.527.867.000	1.478.618.459	49.242.541	-	
	28 3 Jun	78.988.000	113.979	-	77.850.639	112.338	1.606.849.000	1.566.469.098	50.379.902	-	
Nova rede garanti- da.....	21 27 Ma. 380	9.281.000	24.423	380	7.946.526	20.911	204.802.000	202.461.541	1.840.459	-	
	8 3 Jun	10.083.000	26.547	-	9.893.361	26.035	214.390.000	212.354.902	2.035.098	-	
Sul e Sueste.....	23 29 Ab. 494	19.635.820	39.748	488	16.627.850	34.073	362.186.649	305.893.706	56.292.943	-	
Minho e Douro....	9 15 Ab. 353	24.076.193	68.204	353	22.271.424	63.091	341.260.600	326.307.022	14.953.578	-	
	16 22	29.087.935	82.402	-	23.747.749	67.274	370.348.535	350.054.771	20.293.764	-	
Beira Alta.....	30 6 Ma. 253	9.298.353	36.752	253	7.609.920	30.078	116.042.368	110.012.377	6.029.991	-	
	7 13	7.016.418	27.732	-	5.136.336	20.301	123.058.786	115.148.718	7.910.073	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	26 1 Ab. 105	1.689.720	16.092	105	1.648.970	15.704	18.221.989	18.472.257	-	250.268	
	2 8	1.687.026	16.066	-	1.369.103	13.039	19.909.015	19.841.860	67.655	-	
	9 15	1.861.424	17.727	-	1.413.628	13.463	21.770.439	21.254.988	5.154.551	-	
Guimarães.....	30 6 Ma. 34	1.795.035	52.792	34	1.621.800	44.758	26.545.518	25.223.485	1.322.033	-	
	7 13	1.754.380	51.599	-	1.559.550	45.869	28.299.898	26.783.035	1.516.863	-	
Porto á P. e Famacião	1 15 Ab. 64	4.402.433	68.788	64	4.286.572	66.977	31.129.172	26.645.435	4.446.737	-	
	13 19 Ma. 3656 Pt.	2.234.093 Pt.	611.3656 Pt.	-	1.924.125 Pt.	526 Pt.	37.946.707 Pt.	36.295.530 Pt.	1.651.377	-	
Norte de Hespanha..	20 26	1.922.524	525	-	1.841.878	503	39.869.231	38.137.208	1.732.023	-	
	14 20 Ma. 3650	2.101.345	575.3650	-	1.719.754	471	36.911.516	33.994.356	2.917.160	-	
Madrid—Zaragoza— Alicante.....	21 27	1.891.653	518	-	1.806.624	494	38.808.170	35.800.980	3.002.190	-	
	7 13 Ma. 1067	412.805	386.1067	-	340.717	319	7.786.649	6.888.276	898.373	-	
Andaluzes.....	14 20	431.091	404	-	315.839	295	8.217.740	7.204.175	1.013.565	-	
	7 13 Ma. 429	117.420	273.429	-	99.128	231	1.412.180	1.353.217	58.913	-	
Madrid—Caceres....	14 20	131.968	307	-	116.443	271	1.544.099	1.469.660	74.439	-	
	21 27	98.666	229	-	91.398	213	1.642.766	1.561.059	81.707	-	
	21 27	39.198	217.180	-	26.639	147	794.443	601.829	192.614	-	
Zafra a Huelva.....	28 3 Jun	43.332	240	-	34.702	192	837.775	636.531	201.244	-	

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes de pauta de Janeiro a Março

(Valor em mil réis)

Importação para consumo		1902	1901
I—Animaes vivos.....	689.821	609.451	—
II—Materias primas para as artes e industrias.....	6.210.568	6.392.260	—
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.570.395	1.717.049	—
IV—Substancias alimenticias.....	2.263.118	3.742.689	—
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas embarcações e vehiculos	944.721	936.892	—
VI—Manufacturas diversas.....	1.043.136	1.119.844	—
Taras.....	19.104	22.190	—
Total.....	12.740.863	14.540.384	—
Exportação nacional e nacionalizada			
I—Animaes vivos.....	774.933	827.279	—
II—Materias primas para as artes e industrias.....	1.265.929	1.319.224	—
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	274.806	325.016	—
IV—Substancias alimenticias.....	3.819.773	3.566.869	—
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.	26.996	24.296	—
VI—Manufacturas diversas.....	409.034	404.833	—
Total.....	6.571.491	6.467.517	—

TRACÇÃO ELECTRICÁ

A camara autorizou a abertura das linhas de Bemfica, pela Avenida da Liberdade e avenidas Fontes e Aguiar, e do Canpo dos Martyres da Patria, a ligar com a linha que vae pelo Intendente no largo de D. Estephania.

Tambem a camara, reconsiderando sobre uma resolução anterior, autorizou a construcção do desvio no largo das Duas Igrejas, para serviço dos theatros, sob a condição de que a linha fique o mais possivel junto ao passeio.

Madrid-Caceres-Portugal

A *Gaceta de los Caminos de Hierro*, no seu ultimo numero, declara que, tendo procurado informações seguras acerca da noticia que circulara, de negociações entabuladas para se levar a cabo a fusão dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha com a Companhia dos caminhos de ferro do Norte, averiguou que tal noticia era absolutamente destituida de fundamento.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A *Epoca*.—Vimos tarde para falar d'este bello jornal que ha mez e meio se publica em Lisboa e conquistou, logo aos primeiros numeros, os foros de uma publicação de primeira ordem. E' que só agora se desfez o mal entendido das nossas distribuições, e a troca

ficou estabelecida com esta *Gazeta*, que devemos agradecer.

O sr. dr. Zeferino Candido, jornalista já notavel na imprensa brasileira e portugueza, prometeu — e cumpriu — dotar o nosso paiz com um bello periodico, bem dirigido e bem redigido, moderno, atrahente, de larga informação, sem exageros de reportagem de enfastianes minucia, sem necessidade de emprego de pequeninos meios de requintado egoismo noticiarista.

Lê se com gosto, e deve lêr se porque é interessante e superiormente escripto.

O *Dia*.—Este nosso collega, tendo restringido a troca da sua folha a um pequeno numero de jornaes, suspendendo o envio a numerosas publicações e individuos a quem era enviado, distinguui a nossa *Gazeta*, mantendo-lhe a troca. E' honra que não devemos deixar de agradecer ao collega diario.

O *Arauto*.—Reappareceu esta publicação, muito interessante, e primorosamente impressa e illustrada. São seus proprietarios, agora, os srs. Thomaz de Mello e Antonio Baptista, sendo este o director.

O pequeno periodico está fundando typographia sua, o que denota um grau de prosperidade que muito desejamos lhe continue por annos sem fim.

LINHAS PORTUGUEZAS

Vendas Novas.—Trabalha-se com grande actividade na construcção d'esta linha, estando atacadas as obras por quatro diferentes pontos.

O governo já autorizou a construcção provisoria de pontes sobre as vallas de Muge e Azambuja para facilitar o serviço da construcção.

Benguella.—Foi no dia 11 expedida ordem telegraphica para que se continuem os estudos de construcção da 4.^a secção d'esta linha.

O imposto de 10 réis em kilogramma de algodão, cobrado na alfandega de Lisboa, e que, pela lei de 17 d'Agosto de 1899 constitue receita destinada á construcção d'esta linha, produziu no mez de maio réis 2:292.993 e desde janeiro a maio deste anno 13:926.7058 réis, o que representa a média annual de cerca de 34 contos.

Linha americana.—Foi requerida a concessão para construcção e exploração de um caminho de ferro americano de via reduzida sobre o leito das estradas reaes 25, 30, 26 e 3, o qual, partindo de Vianna do Castello, s'ga a Ponte de Lima, e d'aqui a Ponte da Barca até a fronteira de Lindoso.

Campolide.—Nesta estação estabeleceu-se uma junção transversal que liga directamente a estação de Santa Apolonia com a de Alcantara.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Para se attender ás necessidades do accentuado augmento do trafejo nas linhas da Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante, está sendo elaborado o projecto de ampliação das estações de Barcelona, com um orçamento de 30 milhões de pesetas.

Serão creadas quatro grandes estações para mercadorias; construir-se-ha uma estação monumental exclusivamente destinada ao serviço de passageiros; instalar-se-ha uma gare-apeadeiro proximo da Avenida de Gracia, no centro de maior animação da cidade, aproveitando como via de penetração o ramal de Tarragona a Barcelona.

Não vai por deante o projecto de fusão entre as Companhias do caminho de ferro central de Biscaia, de Bilbao a Durango e de Durango a Zumárraga.

Considera-se certa a transformação em electrico do caminho de ferro de Bilbao a Las Arenas, o primeiro do seu genero que se estabeleceu em Hespanha, segundo o typo dos caminhos de ferro electricos das grandes cidades da America do Norte.

Vae construir-se um caminho de ferro economico de Alicante a Alcoy por Ibi e Castalla, com um ramal para o porto de Alicante.

Começaram os trabalhos de explanação e conclusão de um tunnel proximo de Baza, para a nova linha de Baza a Guadix.

Espera-se que comece brevemente a funcionar para serviço publico o caminho de ferro privativo da Companhia de Peñarroya até as minas de San Quintin.

Para a construção de um caminho de ferro de Pineda da Serra a Bilbao, consta que se constituiu uma companhia em que entram por grand parte capitaes inglezes.

Foi concedido a prorrogação por tres annos do prazo para a conclusão de todas as linhas dos caminhos de ferro do Bajo Llobregat.

O Ministro das Obras Publicas formulou um questionario ácerca da situação dos caminhos de ferro hespanhoes, sobre os seguintes pontos:

- a) Dividendos distribuidos pelas Companhias por acções e obrigações.
- b) Producto bruto kilometrico.
- c) Despesas correspondentes á conservação e renovação das linhas, e relativas á tracção por tonelada e kilometro.
- d) Distribuição do pessoal pelos diferentes serviços, indicando o numero de empregados nacionaes e estrangeiros.
- f) Importancia do fundo de premios ao pessoal.

Foi pedido ao Ayuntamiento de Bilbao um subsidio de 500.000 pesetas para a construção de um caminho de ferro de Bilbao a Madrid. Esse subsidio seria dado em quatro prestações: a primeiro quando se effectuasse a compra dos terrenos; a segunda quando fosse inaugurada a linha de Burgos; a terceira quando se completasse a linha até a ribeira de Burgos, e a ultima quando a linha chegasse a Madrid.

Estão muito adelantados os estudos para o caminho de ferro da Sierra, chegando já o traçado ás immediações de Pedrosa. Estuda-se agora a construção de uma ponte sobre o Guadalete.

Uma importante companhia de seguros solicitou das empresas de caminhos de ferro hespanhoes a necessaria auctorização para estabelecer um serviço especial de seguros contra accidentes nos comboios.

Allemanha

De 1882 a 1900, segundo uma estatistica de transportes ferroviarios, a circulação de passageiros nas linhas de Berlim augmentou d'um modo muito consideravel. O numero de passageiros transportados pelo metropolitano e comboios de cintura subiu de 88,8 milhões para 460 milhões.

Ha poucos dias foi inaugurado o serviço de um outro metropolitano, construido e explorado pela famosa Sociedade Siemens & Halske, o qual percorre a parte mais densa e mais commercial da cidade, atravessando o Spree sobre uma ponte de 150 metros metros de comprimento.

A energia electrica que move este novo metropolitano é fornecida por uma fabrica unica que produz uma corrente continua de 750 volts.

No anno findo, os caminhos de ferro prussianos produziram uma receita inferior de 35 milhões á receita de 1900. Tinha-se calculado que deveriam produzir 80 milhões a mais.

Estados Unidos

O relatório que o Comité do caminho de ferro Pan-Americano apresentou á conferencia do Mexico, e que foi agora publicadão, contem dados de muito interesse ácerca das rédes dos caminhos de ferro de todos os estados da America Central e do Sul, e permite o calcular quantos trabalhos será ainda necessario realizar para que todos os estados das duas Americas cheguem a achar-se em communicação.

O relatório indica que para se chegar a um tal resultado faltam ainda 8.730 kilometros de linhas a construir, e que a despesa total d'essa construção devera elevar-se a 174 milhões de dollars.

Os delegados á conferencia do Mexico votaram uma moção convidando os Estados Unidos a tomarem, de harmonia com os representantes das republicas americanas em Washington, as medidas indispensaveis para o estudo completo a fazer dos recursos que offerecem as regiões por onde devera passar o caminho de ferro em projecto, e dos resultados economicos provaveis que haveria para essas regiões pela conclusão da réde ferroviaria.

Para tornar effectivo este alvite importante, vae ser enviada uma commissão de technicos á America do Sul. Neste proposito já foi pedido ao Congresso um credito de 20.000 dollars.

Companhia da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria, reunida em Lisboa, em 28 de maio de 1902.

SENHORES:

Havéis sido convocados para assembléa geral ordinaria, em conformidade dos artigos 43 e 49 dos Estatutos, para ouvirdes a exposição da situação da companhia em 31 de dezembro de 1901 e para apreciar o Balanço e as Contas do exercicio, assim como sobre as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Receitas

As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e impostos elevaram-se a réis	361:677#353
ou seja por kilometro e por anno 1:429#554 réis.	
As de 1900 attingiram réis	372:433#059
Ou uma diminuição de réis	10:755#706

As diferenças occasionadas pelo trafego são as seguintes:

	Mais	Menos
Passageiros	-	9:410#061
Grande velocidade	-	3:382#353
Pequena velocidade	2:731#827	-
Receitas fóra do trafego	695#118	-
	3:426#945	12:792#414

Passageiros — A diminuição nos passageiros explica-se pelo facto de que em 1900, em virtude da Exposição Universal, este ramo de receitas tinha dado um augmento de cerca de 18:000# réis e se em 1901, a diminuição não foi senão de 9:360#000 réis, é graças a um notavel augmento do trafego interior principalmente na 3.ª classe, desenvolvimento, que só por si, se deve ás consideraveis reduções de tarifas estabelecidas por occasião de festas locais e que determinaram um importante movimento de passageiros.

Comparando os resultados de 1901 com os de 1899, nota-se um augmento de 19:643#769 réis.

Os resultados do ultimo exercicio pôdem pois, sob este ponto de vista, ser considerados como satisfactorios.

Grande velocidade. A diminuição deriva principalmente das bagagens, cousa inevitavel, por não haver este anno o grande movimento de passageiros motivado pela Exposição Universal.

Notamos, no entanto, um ligeiro augmento em mercadorias proveniente do trafego internacional que se desenvolve pouco a pouco, ao passo que as tarifas communs postas em vigor no anno de 1900, são mais conhecidas do publico.

Pequena velocidade. — Não ha diferença sensível em nenhuma mercadoria e temos que notar um augmento no trigo de réis 4:868#143 compensado, pouco mais ou menos, pelas diminuições no vinho e nas batatas.

Despesas

As despesas mantiveram-se quasi nos mesmos limites das de 1900.

No total, ha um augmento de cerca de 540#000 réis, mas o exercicio teve de supportar indemnizações de baixa a agentes superiores que pediram para se retirar depois de longos e distinctos serviços.

As diferenças por classe estabelecem-se da seguinte maneira:

	Mais	Menos
Administração	67#338	-
Direcção	382#688	-
Exploração	2:892#155	-
Movimento	127#639	-
Tracção	5:413#677	-
Via	-	8:228#862

O augmento na Tracção provém do preço do carvão que ultrapassou em 1386 réis por tonelada o preço médio pago em 1900. A diminuição na Via divide-se por um certo numero de artigos; as despesas d'este serviço serao um pouco mais elevadas em 1902.

Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas é de réis.....	161:300	489	
ou seja, com relação ao exercicio anterior, uma diminuição de réis....	11:410	741	
O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1900 elevava-se a réis.....	74:952	025	
O saldo das contas de exploração em 1901 foi de réis.....	161:300	489	
O saldo das sommas disponiveis atingiu réis.....	236:252	514	
que foram assim empregados: Os obrigatorios receberam: Em 30 de junho de 1901: uma terceira prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 21, ou seja réis.....	32:701	590	
Em 31 de dezembro de 1901: o saldo de 1,60 fr. sobre o coupon n.º 21 ou seja réis.....	34:881	666	
E uma primeira prestação de 1 franco sobre o coupon n.º 22, ou seja réis.....	21:801	060	56:682
Foi, além disso, destinado: Para imposto de sello e despesas relativas aos pagamentos de coupons Para premio annual attribuido á conta: «Fundo de seguro».....	10:053	882	317
Para despesas de novas installações imputadas á conta de «Primeiro estabelecimento».....	2:842	965	
Para perda de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris: Pagamentos de coupons.....	40:235	536	
Idem de despesas pagas em Paris.....	21:985	435	
	62:220	971	
A deduzir: Juros sobre depositos.....	289	430	
Resta.....	61:981	541	164:580
Ficã disponivel em 31 de dezembro de 1901, réis.....	71:672	081	433

D'esta somma, retirámos, como nos annos anteriores, para reserva de previdencia contra as eventualidades da exploração réis 24:300.000. O restante, 47:372.081 réis, juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permitam distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo.

Conta do primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se a 11.826:360.075 réis, ou um augmento de 2:842.965 réis que se divide como segue: Construcção d'uma nova via nas estações de Figueira e Mortagua réis.....	856	489
Prolongamento do caes coberto e do caes descoberto da estação da Pampilhosa.....	343	175
Construcção de barracas destinadas a habitação de empregados.....	337	999
Conclusão dos escriptorios destinados aos serviços de Tracção e Armazens.....	537	513
Trabalhos de alimentação de machinas.....	510	304
Installação de retrete e lavatorio num fourgon.....	94	923
Idem de signaes e travamento (trabalhos em curso).....	77	113
Fechamento dos caes para mercadorias (trabalhos em curso).....	85	440
Total geral.....	2:842	965

Caixa de reformas—Temos tido muitas vezes occasião de vos elogiar o pessoal da nossa companhia. No exercicio das suas funções ou dos seus empregos, os agentes de todas as classes mostraram-se d'uma dedicação extraordinaria, e desejo de assegurar á nossa companhia a continuação dos seus concursos, e dar ao pessoal uma nota de sollicitude e incitamento justificados, o vosso Conselho de Administração fundou uma Caixa de reformas que, sem impôr á companhia encargos que a sua situação não lhe permitisse, garante no entanto ao pessoal dos diversos serviços uma garantia para os seus dias de velhice. Esta Caixa não começou a funcionar senão desde 1 de janeiro de 1902. Não é senão

no nosso proximo relatório que vos poderemos mostrar os primeiros resultados.

Reclamação da Empresa dos trabalhos de construcção

Novos atrazos de processo se produziram neste assumpto. Julgavamos como vol-o dizia o nosso ultimo Relatório que não seria necessario um novo exame de escripta; no entanto o Procurador Geral da Corã requereu este exame e o Tribunal arbitral ordenou-o. Os peritos anteriormente nomeados começaram immediatamente com o seu trabalho, sendo-lhes expostos todos os documentos de contabilidade e as respostas ás perguntas formuladas, tanto pelo Ministerio Publico como pela Companhia, foram assignadas por unanimidade.

Em vista do relatório dos peritos, o Tribunal arbitral, em sua sessão de 27 de janeiro de 1902 mandou o processo com *vista às partes* e os autos entregues primeiramente ao arbitro de *desempate* passarão em seguida para os quatro outros arbitros, conforme os termos do compromisso.

Para renovação annual teem que sahir os srs. Jorge de Mello, Eduardo Burnay, Vicome de Jessaint e Durangel.

Os Administradores demissionarios são, como sabeis, reeligiveis.

Em cumprimento com o artigo 38.º dos Estatutos tereis que nomear os membros effectivos e supplentes do Conselho Fiscal para o exercicio de 1902.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o Balanço e contas do exercicio de 1901, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Abertura á exploração do apeadeiro de Canellas

Desde 15 de junho de 1902, será aberto á exploração, unicamente para serviço de passageiros pelos comboios tramways indicados no respectivo cartaz, o apeadeiro de Canellas, situado ao kilometro 283,300 da linha do Norte, entre o apeadeiro de Cacia e a estação de Estarreja. Lisboa, 9 de junho de 1902.

Tourada em Badajoz em 24 de Junho

Preços de ida e volta.—Lisboa á Entroncamento, 1.ª classe 4.000, 2.ª classe 2.000; Abrantes, Bemposta e Figueira da Foz, 3.000, 1.500; Castello de Vide e Marvão, 1.500, 1.000; Crato e Portalegre, 1.500, 1.000; Assumar e Santa Eulalia, 720, 520.

Ida pelos comboios ordinarios de 22 e 23; volta, pelos comboios ordinarios de 24 e 25 e pelo comboio especial de regresso que sae de Badajoz no dia 24 ás 9,40 da tarde (hora hespanhola) e chega a Lisboa (Rocio) ás 5,50 da manhã.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 14 de junho de 1902.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção Sul e Sueste Construcção de edificio

Faz-se publico que pelas quatro horas da tarde do dia 25 de junho, na estação de Pias, perante o respectivo director, terá lugar o concurso para a adjudicação da construcção do edificio para habitação do pessoal na estação de Moura.

A base de licitação é de 3:050.000 réis e o deposito provisorio para ser permitido a licitar é de 76.250 réis, effectuado em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado ou em qualquer estação do caminho de ferro do Sul e Este e á ordem do director d'este.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao dito 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, 22, 1.ª, e na secretaria da secção da construcção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 30 de maio de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tarefa n.º 86

Fornecimento de 200.000 travessas de pinho normaes

No dia 30 de junho proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 20 lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em....., obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes..... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas, sendo 4.000 da 1.ª categoria pelo preço de..... réis cada uma; e 6.000 da 2.ª categoria pelo preço de..... réis cada travessa,— (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

NB. Esta companhia não concederá passes aos fornecedores.

Lisboa, 24 de maio de 1902.

Tarefa n.º 87

Fornecimento de 6 lotes de travessas de pinho rectangulares

No dia 30 de junho proximo pela 1 hora da tarde na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento

de 6 lotes de travessas de pinho rectangulares, sendo 3 de 10.000 com as dimensões de $2,80 \times 0,15 \times 0,28$ e outro de 10.000 travessas com as dimensões de $2,80 \times 0,14 \times 0,26$.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou para mais lotes, serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigida segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em..... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes..... lotes de travessas de pinho rectangulares sendo .. de 10.000 travessas com as dimensões de $2,80 \times 0,15 \times ,28$ e de... 10.000 travessas com as dimensões de $2,80 \times 0,14 \times 0,26$ pelo preço de..... réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento» (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

N. B.—A companhia não concederá passes aos fornecedores.

Lisboa, 24 de maio de 1902.

Fornecimento de parafusos e chavetas

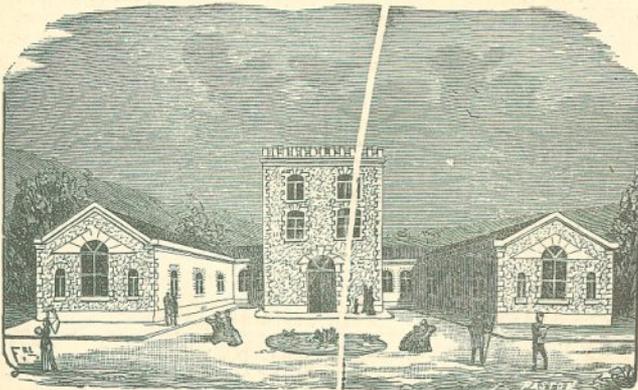
No dia 30 de junho corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de parafusos e chavetas.

As condições e desenho 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 Châteaudun.

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

Lisboa, 4 de junho de 1902.

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 accomodações desde 15200 réis comprehendendo serviço, club, 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 engarrasfadas 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.

VIAGEM. — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros.—A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

De 15 de maio a 30 de setembro os comboios sud-express e expresso-Medina param em Cannas de Senhorim.

Estabelecimento Thermal

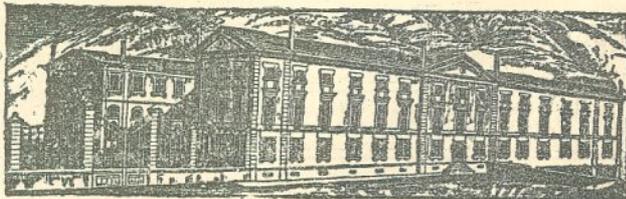
DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes aguas mineiras para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, garganta, etc., etc.

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe; duas salas para doctores 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.

Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia



AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

BAYONNA Hotel do Panier Fleuri. — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante s toda a hcrá. 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 diobéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta Ritio 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.^o ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1.^o clas 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 Goldeira & 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 mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

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

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

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

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

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

NAZARETH Grand 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. Seghera. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

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

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

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôes e flôres artificiaes — F. Delpert, Succesores. — 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. Falla se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Esteller. — Agente internacional de aduanas e tra^oportes.

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

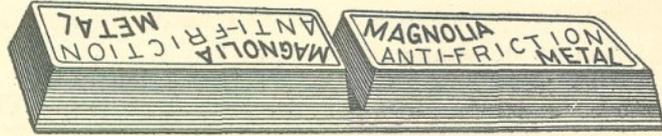
MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica

HERMOSILLA, 12



MADRID



Esta é a representação de um litigote do genuino Metal Magnolia

Pecam-se prospectos.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa a Sacavem				Lisboa a Ovar				Porto a Ovar				MINEIO E DOURO			
C. Sodré	Algés	C. Sodré		Lisboa	Sacavem	Parl.	Lisboa	Ovar	Porto	Parl.	Ovar	Porto	FAMILIÇÃO	Porto		Porto			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
4-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-50 m.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	4-0 m.	5-36 m.	9-59 m.	11-55 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-16 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	
6-35 m.	8-05 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-30 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.	6-10 t.	7-24 t.	8-51 t.	9-33 t.	11-20 t.	12-12 t.	1-10 t.	
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	7-40 m.	8-0 m.	8-54 m.	10-30 m.	8-22 m.	11-1 n.	—	—	—	—	—	
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	9-36 m.	10-41 m.	11-20 m.	12-10 m.	9-22 m.	11-1 n.	—	—	—	—	—	
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	1-40 t.	2-51 t.	3-19 t.	4-19 t.	4-21 m.	5-41 m.	6-44 m.	7-44 m.	8-44 m.	9-44 m.	10-44 m.	
10-15 m.	10-40 m.	10-40 m.	10-40 m.	3-10 t.	3-54 t.	2-40 t.	3-10 t.	2-20 t.	3-10 t.	4-19 t.	5-19 t.	6-19 t.	7-19 t.	8-19 t.	9-19 t.	10-19 t.	11-19 t.	12-19 t.	
11-5 m.	11-25 m.	11-25 m.	11-20 m.	4-32 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	3-20 t.	4-10 t.	5-10 t.	6-10 t.	7-10 t.	8-10 t.	9-10 t.	10-10 t.	11-10 t.	12-10 t.	1-10 t.	
11-45 m.	12-10 t.	12-10 t.	12-0 m.	5-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	4-25 t.	5-45 t.	6-29 t.	7-44 t.	8-29 t.	9-44 t.	10-29 t.	11-44 t.	12-29 t.	1-44 t.	2-29 t.	
12-30 m.	13-55 t.	12-55 t.	12-30 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-39 t.	5-20 t.	6-40 t.	7-40 t.	8-40 t.	9-40 t.	10-40 t.	11-40 t.	12-40 t.	1-40 t.	2-40 t.	3-40 t.	
1-15 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-50 t.	8-0 m.	8-44 m.	7-55 t.	8-39 t.	6-10 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	9-45 m.	10-29 m.	9-24 m.	9-8 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	
3-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	10-55 m.	11-39 m.	10-25 m.	10-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-17 t.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	9-10 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	
5-25 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa	Povea	Lisboa		10-30 m.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	3-10 t.	4-8 t.	1-35 t.	2-29 t.	7-45 m.	8-20 m.	9-05 m.	9-40 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	
6-15 t.	6-55 t.	6-50 t.	6-55 t.	10-55 m.	11-53 m.	11-40 m.	12-29 t.	8-30 m.	9-10 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	
7-35 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		9-30 m.	10-5 m.	11-0 m.	12-5 m.	1-5 m.	2-5 m.	3-5 m.	4-5 m.	5-5 m.	6-5 m.	7-5 m.	
8-45 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	12-17 t.	1-41 n.	7-45 t.	9-8 n.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa	Santarem	Lisboa		12-30 m.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	
				6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-42 t.	7-45 m.	8-20 m.	9-05 m.	9-40 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	
				11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	8-30 m.	9-10 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	
				Lisboa	ENTRONCAMENTO	Lisboa		9-30 m.	10-5 m.	11-0 m.	12-5 m.	1-5 m.	2-5 m.	3-5 m.	4-5 m.	5-5 m.	6-5 m.	7-5 m.	
				4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	
				Lisboa	Pampilhoas	Lisboa		11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	
				1-10 t.	1-10 t.	7-50 t.	12-34 n.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	
				Lisboa	Porto	Lisboa		4-30 t.	5-30 t.	6-30 t.	7-30 t.	8-30 t.	9-30 t.	10-30 t.	11-30 t.	12-30 t.	1-30 t.	2-30 t.	
				7-0 m.	8-0 m.	4-34 m.	3-35 t.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	
				8-50 m.	11-0 m.	11-29 m.	1-19 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	
				11-0 m.	11-25 n.	3-57 t.	10-53 n.	7-45 m.	8-40 m.	9-40 m.	10-40 m.	11-40 m.	12-40 m.	1-40 m.	2-40 m.	3-40 m.	4-40 m.	5-40 m.	
				6-45 t.	11-35 m.	8-19 p.	5-50 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	
				7-30 t.	9-30 m.	7-20 m.	—	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	
				Lisboa	Badajoz	Lisboa		11-0 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	
				8-50 m.	8-20 m.	5-25 m.	3-35 t.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	
				11-0 m.	7-30 t.	6-50 t.	5-8 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	
				Lisboa	V. Alcant.	Lisboa		8-50 m.	9-50 m.	10-50 m.	11-50 m.	12-50 m.	1-50 m.	2-50 m.	3-50 m.	4-50 m.	5-50 m.	6-50 m.	
				6-50 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-35 t.	11-0 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	
				7-30 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	
				Lisboa	Guarda	Lisboa		11-0 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	
				8-50 m.	2-20 m.	12-30 m.	3-35 t.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	
				11-0 m.	7-30 t.	9-55 m.	5-8 m.	11-0 m.	12-10 m.	1-10 m.	2-10 m.	3-10 m.	4-10 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-10 m.	8-10 m.	9-10 m.	
				Lisboa	T. Vedras	Figueira		12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	
				1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	
				Lisboa	Figueira	Lisboa		7-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	
				7-0 m.	5-10 t.	5-30 m.	12-0 t.	6-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-0 t.	7-0 m.	8-10 m.	9-10 m.	10-10 m.	11-10 m.	12-10 m.	1-10 m.	
				—	—	8-51 n.	8-35 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	5-30 m.	6-30 m.	
				Coimbra	Figueira	Coimbra		6-0 m.	7-46 m.	6-5 m.	7-46 m.	8-46 m.	9-46 m.	10-46 m.	11-46 m.	12-46 m.	1-46 m.	2-46 m.	
				12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	12-0 t.	12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	12-0 t.	12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	12-0 t.	12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	
				—	—	9-25 n.	11-5 m.	12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	12-0 t.	12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	12-0 t.	12-45 t.	2-30 t.	10-30 m.	
				Aveiro	Porto	Aveiro		3-55 m.	6-28 m.	7-15 m.	9-49 m.	10-30 m.	11-30 m.	12-30 m.	1-30 m.	2-30 m.	3-30 m.	4-30 m.	
				10-15 t.	12-59 t.	6-29 t.	9-9 n.	10-15 t.	12-59 t.	6-29 t.	9-9 n.	10-15 t.	12-59 t.	6-29 t.	9-9 n.	10-15 t.	12-59 t.	6-29 t.	

INSTRUMENTOS DE ENGENHERIA

Compra-se um nivel d'oculo e um theodolito, em bom estado, Propostas a esta Redacção.

a) D retcos ou rapidos — b) Lisboa Cae
los Soldados — c) Porto Campanha — d)
Per. Alf. los — e) Domingos e sant. — f)
Diaz uteis — g) Sab. — h) 2.^{as} 5.^{as} e sab.
i) 2.^{as} e 4.^{as} — j) Dom. e 4.^{as} — k) Dom. e
5.^{as} — l) Sô aos doming. — m) Sô aos sab.
n) 3.^{as} e 6.^{as} — o) 2.^{as} — p) 1.^{as} e 3.^{as} dom.
cada m. — q) 2.^{as} e 6.^{as} — r) 2.^{as} —
s) Pelo Norte — t) 2.^{as}, 4.^{as} e sab. — z)
6.^{as} feiras — y) 4.^{as} feiras — s) 5.^{as} feiras.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 23 de Junho sahirá o paquete **Clyde** para

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

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 { No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingлезes, 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 Agosto ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Kurfürst**. Sahirá a 26 de junho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sahirá a 20 de junho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcellona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a 26 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **La Plata**. Sahirá a 18 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 19 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 30 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 21 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Colonia**. Sahirá a 27 de junho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



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



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Gregory**. Sahirá a 24 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 27 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Manaus e Maranhão, vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 24 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 12 de julho. Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 23 de junho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco e Cabedello, vapor inglez **Explorer**. Sahirá a 25 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 20 de junho. 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)

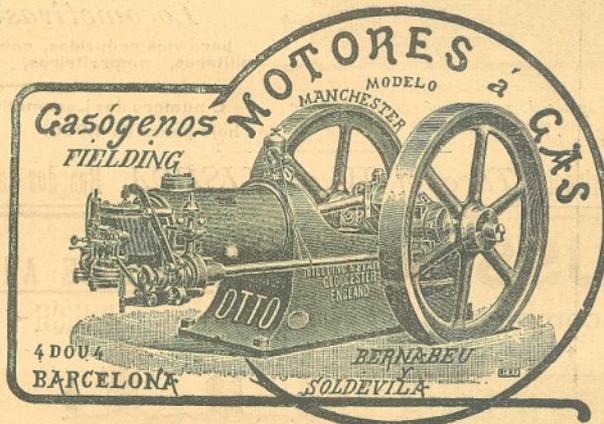
Machinas e Caldeiras
DE VAPOR
(Especialidade para minas)

Motores de benzina
e Acetileno

O unico que funciona
com regularidade e eco-
nomia.
Patenteado em Hespa-
nha e estrangeiro.

Motores electricos,
dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

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 HESPANHA e PORTUGAL

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

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

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 MOAGEM

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, Alcobça, Alentejo, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrasada 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, Golegã, Gouvã, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor o. Novo, Oeiras, Olhão, Oliveiras, Ovar, Penafiel, Porto, Povoas de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, 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

LOCOMOTIVAS

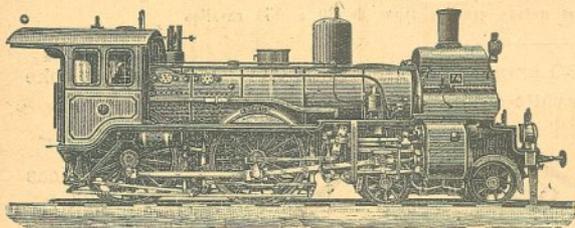
De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

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.



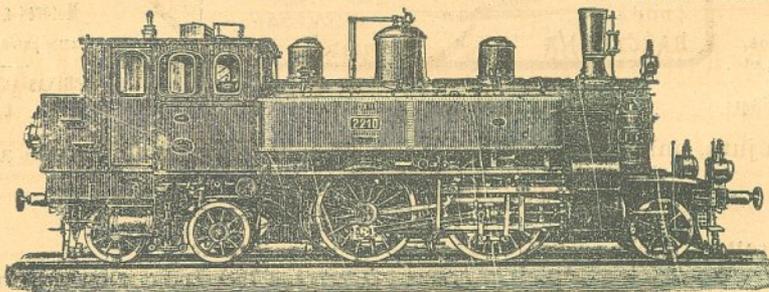
Locomotiva para comboios rapidos, de 2 eixos motores conjugados e avant-train movel com 4 rodas, com sobre-aquecedor do vapor, para os caminhos de ferro do Estado da Prussia.

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 principaes e secundarias, tremvias, construcções de edificios, minas e industrias.

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

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

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 raio, 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.ª

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Séde Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayenceux, 60, Herstal

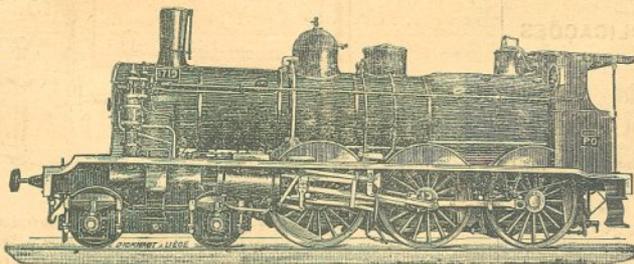
LIÈGE (BELGICA)

CONSTRUCÇÃO 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 tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a installação e construção de linhas de caminhos de ferro.

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

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



Installações electricas, motores especificos para illuminação, 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 refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.

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

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

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

J. LINO

Esta casa é a única 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 aperfeçoados 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 marselha. Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo
para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas
e depositos galvanizados para agua. Portas feitas, janellas e toda a obra
de carpintaria. Pregaria de arame de todas as dimensões. Azulejos, bacias, lavatorios e 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, HESPAHNA, FRANÇA E BELGICA

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

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

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES
Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

Lista das companhias da peninsula
que teem adoptado este freio:

PORTUGAL — Companhia Real — Minho e Douro — Sul e Sueste — Beira Alta.
HESPAHNA — Norte — Madrid, Zaragoza y Alicante — Andaluces — Tarragona, Barcelona y Francia — Madrid-
Caceres-Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bil-
bao — 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 — Barcelonaa San Gervasio — Aviles a Las Salinas — Valencia a
Grao; etc.

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

