



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA—PORTUGAL: anno 26500; semestre 13400.

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTUERPIA, 1894—Medalha de Bronze
PORTO, 1897—Medalha de Prata
BRUXELAS, 1897—Medalha de Prata
LISBOA, 1898—Grande diploma d'honneur

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

Telephone, 27
End. tel.: CAMIFERRO

16.º do 15.º anno

16 de Agosto de 1902

Numero 352

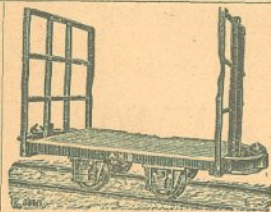
C. MAHONY & AMARAL

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

En d ereço telegraphico—MHONY—Lisboa

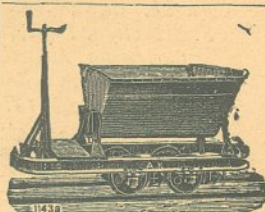
Numero telephonico 586



FABRICA
DE
CAMINHOS DE FERRO
PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

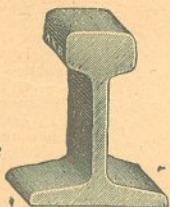
BERLIM—C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.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 ferro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

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

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regu'lo de antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munición; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafas, garrafas e muitos outros artigos.

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

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 HESPAHIA
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.

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

AGENTES

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

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

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

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia **ESTAGIO**—Praça de S. 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 ESCRIVER

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, Marianna e Sobrelinho, 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.
Unica premiada com os maiores premios nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

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

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

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

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

Director 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

WEGMANN & C.^o

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM:



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

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

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

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



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle de Camposor, 12—MADRID



Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÈGE (BELGICA)

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

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège
Officinas: Hayencux, 60, Herstal

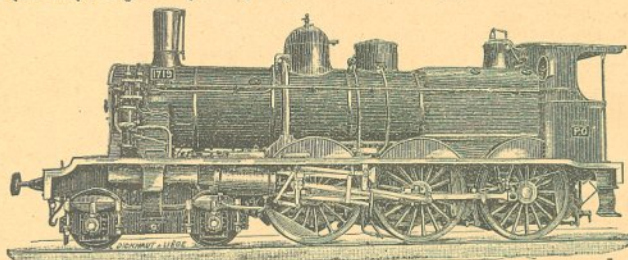
CONSTRUÇÃO MECÂNICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e móvel para caminhos de ferro.— Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tr. mvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Organismos completos para a instalação e construção de linhas de caminhos de ferro.

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

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

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



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

Instalações de officinas de construção e reparação.

Motores a gaz de 45 a 1.000 cavallos de força.

Instalações de refinações de assucar.— Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de pressão multiplica.

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

Machinas a vapor de todas as dimensões.

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinie e Quatro de Julho, 36 — LISBOA

Estaleiro no GINJAL

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, boccas d'incendios

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

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, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

16 Recompensas — PARIS, 1900 — 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 sumidades 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 saúde.

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

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12
LISBOA

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÈGE (BELGICA)

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

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège
Officinas: Hayeneux, 69, Herstal

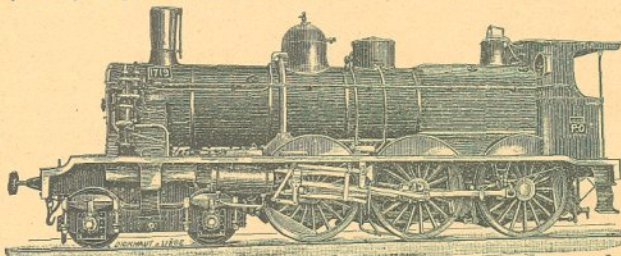
CONSTRUÇÃO MECÂNICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e móvel para caminhos de ferro.— Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tr. m. v. Locomotivas para o serviço de fábricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Organismos completos para a instalação e construção de linhas de caminhos de ferro.

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

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

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



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

Instalações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 45 a 1.000 cavallos de força.

Instalações de refinações de asucar.— Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de pressão multipla.

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

Machinas a vapor de todas

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinie e Quatro de Julho, 36 — LISBOA

Estaleiro no GINJAL

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, boccas d'incendios

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

Apparelhos para elevadores funiculares

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

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

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

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 sumidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **contem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude**.

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

Único 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

Proprietario-director-editor

REDACOR

C. XAVIER CORDEIRO

L. DE MENDONÇA E COSTA

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

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARY

	Paginas
EXCURSÃO D'ENGENHARIA, por O. S.	241
PARTE OFFICIAL — Portarias de 11 de junho de 1902 e 30 de julho, 6, 20 e 23 de agosto, 1, 3 e 7 de setembro de 1900 do Ministerio das Obras Publicas	242
TRACÇÃO ELECTRICÁ	244
NOTAS DE VIAGEM — XXI — Do Buda-Pest a Fiume	245
MELHORAMENTOS DE LISBOA	245
A'S NOVIDADES	245
COMO SE VIAJA NOS ESTADOS UNIDOS	245
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Gambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	247 a 249
NOVAS CARRUAGENS DE 3.ª CLASSE	250
LINHAS PORTUGUEZAS — Vendas Novas — Villa Real — Pias a Moura — Lourenço Marques — Benguela — Tréviças electricas — Mormugão — Porto Alexandre e Macau — Pessoal ferro viário — Sul e Sueste — Matil circulante — Rebocador — Estação de Faro — Norte e Leste — Excursão a Madrid — Novo apeadeiro — Discos Barbosa — Sinetas de avião — Mirandella e Vizin	250
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Alemanha — Russia — Austria-Hungria — Egypto — Arábia — China	251
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração	251
AVISOS DE SERVIÇO	253
ARREMATACOES	253
AGENDA DO VIAJANTE	253
HORARIO EM 16 DE AGOSTO DE 1902	255
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	256

EXCURSÃO D'ENGENHARIA

No desejo justificado de darmos aos nossos leitores uma noticia desenvolvida sobre a construcção da linha de Vendas Novas a Sant'Anna, a que já se referiu no numero anterior a penna brilhante d'um nosso distincto collaborador, penna todavia que, por descrever cousas que respeitavam ao auctor, ficou demasiado avara de elogios e deixou na sombra tudo quanto poderia significar um simples louvor a quem executou estes trabalhos; fômos nós examinar, *in loco*, as obras que se estão executando na nova linha ferrea.

E não nos arrependemos da excursão, por mais d'um titulo, interessante. Bastavam os primores da recepção, o agrado d'uma viagem em conversação cortada de palestras scientificas, os encantos da rasgada paisagem do Ribatejo estendendo ao sol d'um formoso dia de estio, plana e larga a sua campina com as manchas do verde glauco dos milheirões em plena vegetação, salpicada de médias de palha, que lembram pagodes chinezes, elevando-se no amarello escuro dos restolhos calcinados, cortada pela lamina de aço polido do rio em que passam as velas triangulares dos barcos, como grandes azas de aves; bastariam os pequenos quadros dos tropeiros de aguas a banhar-se no rio, das manadas de touros inquietos e curiosos que marcham ao longe, docilmente conduzidos pelo maioral a cavallo, d'aguilhão erguido; bastava o passeio em si, para um dia d'estes, constituir um parenthesis luminoso na monotonia exaustante da nossa vida de trabalho, um banho de oxygenio nos nossos pulmões, um tonico subtil para o nosso sangue.

Mas havia mais. Raras vezes, em uma extensão tão

curta, se poderão observar tão variados exemplos e particularidades de construcção d'uma linha ferrea.

Logo á sahida, ou na ligação com a linha de leste, em Setil, o desmonte de emprestimo para o aterro pelo campo, que ha de medir 200.000 metros cubicos. Mais adiante, as provas d'uma ponte de ferro, montada sobre cavalletes e accrescentada com um viaducto de madeira. Mais longe, o cravar das estacas para os encontros da grande ponte sobre o Tejo. Na outra margem, as fundações, pelo ar comprimido, da ponte sobre a valla de Muge, e uma ponte de serviço em cavalletes de madeira para comboios ordinarios.

Tudo isto ainda accrescentado com varias terraplenagens, e com o extranho itinerario d'uma locomotiva que, á maneira das locomotoras viadoras, vem atravez dos campos, arrastando os vagons que a hão de fornecer de combustivel, passando sobre carris que, 6 vezes em cada dia, se tiram da rectaguarda para se lhe collocarem á frente.

Viagem instructiva por certo, digna de ser aconselhada aos cursos d'engenharia que aprenderiam nesta lição intuitiva muitos factos que os livros não ensinam.

Com o illustre director da construcção, engenheiro Vasconcellos Porto, o engenheiro Bello, seu adjunto, e o photographo amator sr. Chasselièvre, sahimos ás 6 horas da manhã de Santa Apollonia.

Vasconcellos Porto dá algumas ordens e falla sobre o serviço. O engenheiro Bello está indignado. Teve de pagar por um preço exorbitante uma parcella de coucella d'um proprietario exigente.

Não devia transigir-se! E' certo porém que, se esse patriota tivesse bem a intuição da engenharia, patriota como é, pediria muito mais, attenta a falta que fazia a superficie expropriada e cuja acquisição, mesmo cara, representou uma notavel economia na construcção.

Urge trabalhar e aproveitar o estio.

A ponte do Tejo, para que possa construir-se em dois annos, exige que se comece já.

Não póde lançar-se sem se construírem os grandes aterros que constituem as suas avenidas, e estes aterros só ficam em boas condições economicas empregando-se comboios para os transportes das terras.

Na margem direita do Tejo era relativamente facil a solução. Adquiriu-se ao sr. Pinto Barreiros o outeiro do Setil junto á linha ferrea e começou a decepar-se methodicamente. Lá está o chefe de trabalhos Brousse com 200 operarios numa frente de ataque de 500 metros, distribuidos em degraus, d'onde cahem as terras para os vagons em continuado movimento. O cruzamento com a linha de leste, d'estas linhas de serviço, foi feito com todas as precauções de segurança. A estação está perfectamente signalizada; installou-se um atravessamento á ingleza, montaram-se semaphoros e aparelhos de encravamento.

Já tem passado para a lezíria uma boa parte das terras do Setil. O estaleiro servido por 380 homens, vae dando signal de si. A linha encurva-se graciosamente voltando-se para jusante e dirige-se depois em recta, normalmente ao rio, sobre um aterro cujo coroamento fica na cota do da linha de leste.

Nem ha perigo de que, este grande aterro, formando um dique transversal, venha a ser cortado ou derrubado pelas aguas das cheias. O regimen da bacia é curioso e desconhecido para muitos. O dique de Vallada, obra monumental que tão bons serviços tem prestado na margem direita do Tejo, é um dique insubmersivel, que sustenta as aguas do rio mesmo quando o seu nivel chega a ser muito superior ao dos campos marginaes que o mesmo dique defende.

Não são, então, as aguas do rio que transpõem o dique ou galgando-o, vão inundar os campos no sitio por onde passa o aterro da nova linha. Quando elles se alagam, as aguas veem de jusante pelo refluxo, e, de montante, pelo trasbordo no dique das *Omnias*, que já não sustenta toda a massa das cheias do rio como o dique de Vallada faz.

Ha portanto nas planicies de Sant'Anna o encontro de duas correntes de pequena velocidade e em sentidos oppostos: a de jusante pelo refluxo, a de montante pelos sobejos das aguas que transpõem os diques naturaes das *Omnias*, e pelas aguas da pequena bacia da região. Isto tudo dá uma cheia cujo nivel fica sempre inferior ao nivel do rio amparado pelo dique. Estão assim em equilibrio estas aguas, e não ha por isso a receiar erosões ou rupturas, nem prejuizos agricolas pelo embaraço do aterro.

A prevenir qualquer effeito de resaca, este aterro protege-se em ambos os taludes com um revestimento de pedra, gran to de Alcains, com cerca de 40 centimetros de espessura, excellentemente executado.

Sigamos por esta linha em que circulam os comboios de vagoes-plataformas cheios de terras com as caixas de lubrificação protegidas por oleados, a que os operarios chamam pittorescamente *calcinhas*.

Chegamos á ponte de serviço que hontem foi provida. E' uma ponte provisoria em que se aproveitaram os banzos d'uma antiga ponte que serviu no Vouga, uma veterana de comboios de grande velocidade, agora restaurada com contraventos novos e que se comportou bellamente nas experiencias. Passa sobre a valla e assenta sobre encontros de madeira, protegidos por pedra secca, duas filas de 4 estacas cravadas com a nega de 2 centimetros, ligadas por um chapio horizontal sobre o qual se erguem dois prumos correspondentes ás madres, a seu turno coroados por um duplo chapio, triangulados por uma dupla cruz de Santo André e amparados por duas escoras ligadas ás estacas exteriores.

E' nestes chapios que assentam duplas dormentes que servem de supporte ás vigas da ponte.

Os tramos tem 18,20 de vão. Como a abertura é maior, para permitir o sirgadoiro, accrescentou-se para nascente um pequeno viaducto de ma leira, fortemente escorado e apoiado em estacaria.

Vae proceder-se á prova. Chega a machina com o seu tender e um vagon de pedra; vae lentamente collocar-se na situação que obriga a maior trabalho as duas vigas. Trepidam ligeiramente as duas reguas verticaes collocadas ao meio, e que podem escorregar livremente, encostadas a outras reguas cravadas no leito da valla. Um nivel, posto na margem, visa as miras fallantes assentes nos cavalletes dos encontros. Vae lér-se a flecha no fim de 10 minutos; accusa 25 millimetros; o nivel dá 2 millimetros de assentamento. Pois quê?! diz o engenheiro Bello, se a ponte já estava

tão habituada a estas cargas havia de comportar-se mal?!

Passou a machina. Sobem ao ar alguns foguetes.

O engenheiro Vasconcellos Porto cumprimenta o chefe dos trabalhos da 1.^a secção, Alves, o montador da ponte e o encarregado do estaleiro.

Está feita com singela solemnidade a inauguração d'esta obra provisoria, essencial para a construção do aterro até o encontro da grande ponte do Tejo.

O sol vae aquecendo. Começa a tremer no ar, em vibrações ondulentas, o horizonte em que se esfumam ao longe os montes do Cartaxo. Os choupos esbeltos e esguios alinham-se como soldados, formando palissadas d'um verde d'esmeralda. Espera-nos na séde da secção, a quinta chamada de D. Vasco o celebre heroe, uma refeição digna d'esse preclaro varão. Fazem se-lhe as devidas honras e vamos para o dique onde começaram já os trabalhos para as fundações do encontro. Uma pequena locomovel anima o guindaste d'um bate estacas.

Vão-se cravando no terreno os pinheiros com 10 e 12 metros, tendo os seus ferrões na ponta e os seus anneis de ferro na cabeça.

O martello cahe rapido, dando um som secco. A estaca cede; já é necessario addicionar-lhe bem centralizada, uma outra que a empurra.

Começa a descer menos. Recusa-se... nega-se, ficando a cabeça sepultada na agua do poço um recinto revestido de pranchas que limita a base do encontro com 5^m,91 $\times$ 7^m,06. Assim se cravam 48 estacas com a nega de 21 centimetros em 30 pancadas de martello, caindo de 13 metros de altura.

E' d'ali que ha de sahir a ponte de 840 metros de comprimento, construida pela conhecida casa Fives-Lille, que tem já installações para o seu pessoal, um engenheiro e varios empregados.

Lancemos os olhos para o rio em que pendem alguns salgueiros e em cujo areal bate o sol de chapa, offuscante. Passemos na bateira á outra margem. Já lá se estão fundando pilares e um encontro da ponte de Muge.

Uma locomovel abrigada numa barraca de madeira põe em actividade as bombas de ar.

Pequena pressão por enquanto—duas atmospheres. Os caixões de ferro do encontro e dos pilares estão collocados e começam, dois d'elles, a descer.

Dentro trabalha-se. Estão a chegar as terras, areia preta das infiltrações humíferas. Em cima vae-se construindo alvenaria hydraulica com a excellent cal do Teil. O engenheiro fiscal, Alvaro de Castellões, que tivemos o prazer de encontrar e nos acompanhou depois, toma uma amostra da argamassa, e amostras das pedras, colhidas ali o acto de se applicarem.

Vamos examinar a solida ponte de serviço sobre pilares de madeira, destinada aos comboios enquanto se não construir a definitiva, e destinada tambem aos vagoes que d'ali vão até a margem esquerda do Tejo.

Bem construida obra. Os pilares são filas de 4 estacas bem alinhadas, trianguladas por cruces de Santo André e ligadas por chapio. Os montantes, tambem com cruces, erguem-se sobre as duas estacas interiores. A' altura das exteriores vão dar duas escoras. D'um pilar a outro o vão é vencido por uma viga escorada e amparada por um nivel, sendo as duas escoras pertencentes ao mesmo pilar ligadas ainda por uma travessa horizontal a meia altura. Todas as ligações feitas com solidas cavilhas de rosca de ferro forjado.

Na frente, ou na margem esquerda da valla de Muge cava-se uma trincheira na duna do pinhal; é um emprestimo para o aterro da avenida da ponte grande e d'esta que tem 100 metros de vão e vae ser construida pela companhia, sendo só as fundações feitas pela casa

Fives-Lille para se utilizar o seu material que havia de servir na ponte do Tejo.

Vamos agora assistir ao trajecto da locomotiva. Vem ainda longe na sua marcha retrograda.

Descreveu o grande arco e dirige-se a Muge depois de ter passado desarmada o Tejo, 4 kilometros a jusante.

Toma-se a estrada real n.º 16 que vae de Muge e segue-se para o Paul de Magos.

Atravessa-se um longo pinhal a precisar de desbaste. O calor aperta e a sede tambem.

Chegamos á locomotiva, Lá estava com um aspecto desolado como um passaro na gaiola que vê os outros a voar. Coitada, habituada a correr veloz ao longo d'umas fitas d'aço solidamente apoiadas em almofadas de madeira e condemnada agora a um movimento por sacadas, a uma velocidade de boi cocho!

O capataz Moreira com as suas longas barbas patriarchaes dirige o trabalho dos 100 operarios d'aquella linha ferrea que anda.

O engenheiro Porto faz algumas observações e correcções. A locomotiva atravessa a estrada. Assentam-se carris na frente. Dá-se ordem para avançar. A machina tenta-o em vão. Geme, toma folego, expelle vapor dos cilindros, treme, patina. Olha-nos envergonhada. A linha segue em rampa e em curva apertada. Tenta de novo; patina.

Precisa de areia nos carris. Lançam-se algumas pás. Lá vae. Arrasta a sua cruz de hulha penosamente, mas triumpho e vence um novo lanço. D'aqui a dias está em Muge, passa a ponte e chega á margem esquerda do Tejo.

Fica a linha cortada só pelo grande rio e vencida por locomotivas d'um e d'outro lado. Como a machina i15 ha de trocar, em silvos de alegria, dos seus esforços de hontem ao passar celere depois pela estrada real 16.

Vae ter o seu abrigo e uma toma de agua em Muge — um conforto muito merecido apoz tão duros labores.

Esta marcha da locomotiva atravez dos campos, foi uma verdadeira marcha strategica e só por si mostra como está bem entregue a direcção superior da construcção. E' á estrategia da administração. Não basta saber construir bem, saber construir segundo as condições technicas, estudar um perfil, uma planta, uma obra d'arte. E' necessario ter a intuição pratica, o talento administrativo que leva a adoptar, a escolher, a descobrir as soluções mais economicas, em tempo e em dinheiro.

Por esta marcha conseguiu-se fazer em comboios os grandes movimentos de terras e os transportes de pedra que falta naquelles sitios; realizam-se grandes economias na construcção, podem executar-se mais rapidamente aquelles grandes aterros.

Era a parte vital, a mais difficil e importante do trabalho.

D'ali para Vendas Novas a obra simplifica-se. Parte já feita ou começada pela antiga empresa, outra parte principalmente na 3.ª secção, ao kilometro 50,745 até 0,70, de construcção facil. Tem uma ponte de 20 metros, outra de 30 em Canha, uma estação em Canha e um apeadeiro no Vidigal com pequenos movimentos de terra.

Na 2.ª secção do kilometro 27,5 até o 50,745 é que ha alguma obras mais; a estação de Coruche, a ponte do Sorraia com 100 metros, em 3 tramos, uma ponte de 30, um viaducto de 30.

Ainda na 1.ª secção ha a construir a ponte de 144,40 em 4 tramos no valle de Azambuja e outras.

Fica, porém, tudo esboçado e em circumstancias de trabalho normal ou correntio.

A actividade inextinguivel e superior criterio do tecnico que é já hoje uma reputação nacional em as-

sumptos ferroviarios, o engenheiro Vasconcellos Porto, se deverá tudo isto. A elle se deverá tambem que a abertura á exploração se faça no praso previsto.

Por nossa parte deve-lhe quem escreve estas linhas uma proveitosa lição de cousas e uma excursão de gratas recordações.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista as justas exigencias da exploração regular das linhas do Minho e Douro e a protecção que importa dispensar á industria nacional: ha por bem autorizar a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a contractar com os estabelecimentos metallurgicos do Porto, representados por Henrique Carvalho da Assumpção, Isidro de Campos e Antonio José Nogueira, o fornecimento dos leitos e caixas de cincuenta vagons para as referidas linhas pela quantia de 36:000\$00 réis, nos termos e condições do caderno de encargos de 26 de maio ultimo, elaborado pelo Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro e accete pelo mencionados representantes das fabricas do Porto.

Paço, em 14 de junho de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o processo do concurso publico effectuado em 30 de maio ultimo para as empreitadas de construcção das pontes do Pinhão e do Pocinho sobre o rio Douro: ha por bem, nos termos do artigo 9.º do respectivo programma, approvado por portaria de 17 de fevereiro ultimo, não fazer a adjudicação das referidas empreitadas e mandar abrir novo concurso por espaço de quinze dias para a empreitada relativa á ponte do Pinhão, com as mesmas condições do concurso anterior.

Determina ainda o mesmo Augusto Senhor que, pela administração dos Caminhos de ferro do Estado, seja mandado elaborar, sem perda de tempo, o projecto da ponte do Pocinho, de modo que possam constituir objecto de empreitadas distinctas a construcção das avenidas e das alvenarias da ponte e o seu taboleiro metallico.

Paço, em 14 de junho de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Tendo participado a este Ministerio o director fiscal de exploração do caminho de ferro, em officio n.º 224, de 26 de maio findo, ter a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes dado principio aos trabalhos de construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, nos termos do contracto realizado entre a citada Companhia e a dos Caminhos de Ferro Meridionaes, approvado por portaria de 11 de maio de 1900; e

Convindo nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864, saber do modo como a referida Companhia dá cumprimento ás clausulas e condições expressas no alvará de concessão de 13 de dezembro de 1888:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que, nos termos do decreto de 15 de março de 1888, fique a cargo do director fiscal da exploração de caminho de ferro, a fiscalização da construcção do referido caminho de ferro.

Paço, em 17 de junho de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Por ordem superior se publica o seguinte:

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 13 de novembro do anno proximo passado do extinto conselho superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem approvar o projecto datado de 14 de outubro d'aquelle anno de modificação da directriz da 1.ª secção do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Santarem, comprehendida entre o ponto junção com a linha de leste e o kilometro 34, junto a Coruche, apresentado pela companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, ficando esta directriz substituindo a do troço respectivo do projecto approvado em portaria de 25 de maio de 1901 e determinar:

1.º Que apresente sem perda de tempo o projecto definitivo e completo de toda a linha com as variantes constantes do mencionado estudo e quaisquer outras que pretenda ainda propor entre Coruche e Vendas Novas, não podendo fazer uso algum, na construcção da linha da acceitação das variantes, senão depois de approvado aquelle projecto;

2.º Que a aprovação da ligação da linha de Vendas Novas a Sant'Anna com a linha de leste na direcção descendente (Lisboa) não dispensa a companhia da obrigação de fazer a ligação na direcção ascendente (Sant'Anna) dentro dos prazos estipulados no seu contracto;

3.º Que continue sujeita ás condições que haviam sido impostas pelo Governo relativamente ao projecto aprovado.

Paço, em 30 de julho de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 de dezembro ultimo do extinto Conselho Superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 27 de novembro do anno proximo passado da directriz da 2.ª secção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem, comprehendido entre Coruche (kilometro 34) e Vendas Novas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, permitindo-se a continuação dos trabalhos de terraplenagens do novo projecto logo que sejam superiormente approvados os estudos relativos ás duas secções, e determinar:

1.º Que apresente sem perda de tempo os projectos das estações, apeadeiros, obras de arte e ligações com as linhas do sul e de leste, ficando dependente a approvação da abertura dos vãos e secção de vãos d'estas obras da apresentação dos respectivos projectos;

2.º Que estabeleça as serventias atravez da linha ferrea, quer por meio de passagens de nivel, ou de passagens superiores ou inferiores, que pelo Governo forem julgadas necessarias em toda a linha.

Paço, em 30 de julho de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei ha por bem, conformando-se com o parecer de 30 de julho findo, do Conselho Technico de Obras Publicas, approvar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, dos typos de aqueductos a adoptar na construcção da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna.

O que se comunica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias, para os devidos effeitos.

Paço, em 6 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas: ha por bem approvar, para os devidos effeitos, a planta cadastral apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, em data de 30 de maio ultimo.

Paço, em 20 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas: ha por bem approvar o projecto datado de 30 de maio de 1900, das estações e typos de casas de guarda de caminhos de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 20 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer de 2 do corrente mez do Conselho Technico de Obras Publicas: ha por bem approvar o projecto, datado de 30 de maio ultimo, de alvearias (pilares e encontros), das pontes do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes.

Paço, em 3 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas: ha por bem approvar o projecto, datado de 30 de maio ultimo, da variante dos Carvalhos, comprehendida entre os kilometros 54, 920 e 59.000 no Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 25 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas de 16 de agosto ultimo: ha por bem approvar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, da ponte sobre o rio Tejo do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 7 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 23 de agosto findo, do Conselho Technico de Obras Publicas: ha

por bem approvar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, da ponte sobre o valle de Muge, ao kilometro 9,324 do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 1 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas, approvar o projecto de variante entre os pontos kilometricos 0,0 e 1,720 da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, apresentado pela Companhia de Caminhos de Ferro Meridionaes.

Paço, em 1 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas: ha por bem approvar o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, da ponte sobre a valla de Azambuja no Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paços, em 1 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas: ha por bem approvar o projecto datado de 30 de maio findo da variante de Montalvo, comprehendida entre o kilometro 4,340 e 10,840 no Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 25 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Agora que a camara municipal está empenhada em conhecer os horarios e tarifas da Companhia Carris e que são tantas as reclamações contra os contrasensos que resultam de nuns carros se pagar mais que noutros, para o mesmo destino, segundo as carreiras a que pertencem, lembramos á companhia e á camara que na carreira do Principe Real, por exemplo, se podia fazer uma alteração nas zonas, harmonizar os interesses do publico e a cobrança das passagens com os preços de outras carreiras.

Hoje quem está no Cães do Sodré e quer vir para a Avenida até a rua das Pretas vem num carro de Belem ou Santo Amaro por 30 réis, e se vier no do Principe Real paga 40 réis.

Do Principe Real para o Terreiro do Paço sempre se pagou nas antigas carreiras, pelo Alecrim, 30 réis, hoje é 40 réis.

Isto tudo se remedia dividindo o percurso em 5 zonas e cobrando por 2,30 réis, por 3 ou 4,40 réis, pela carreira inteira 50 réis, da fôrma seguinte:

Rua das Pretas.

30	Alexandre Herculano.
30	30 Principe Real.
40	30 30 Camões.
40	40 30 30 Terreiro do Paço.
50	40 40 30 30 Rua das Pretas.
—	50 40 40 30 30 Alexandre Herculano.
—	50 40 40 30 Principe Real.
—	— 50 40 40 Camões.
—	— — 50 40 Terreiro do Paço.
—	— — — 50 Rua das Pretas.

Assim já se não davam reclamações nem faltas de logica.

Hespanha

O tremvia electrico de Madrid ao Pardo ficará prompto dentro em breve.

Os trabalhos da linha já estão muito adeantados, ficando só construir a parte comprehendida entre a ponte de San Fernando e o Pardo, esperando-se que esteja concluida para meado de agosto.

*
Está-se estudando uma linha de *Fermoselle* a *Bar-rucopardo* onde se divide em dois ramaes para *Lumbrales* e *Vitigerdino* e *Villa vieja* que liga com a linha de Salamanca á fronteira portugueza.

Aproveita-se a energia das quedas de agua do Douro e da Agueda.

*
Fizeram-se as experiencias officiaes de tracção electrica na linha de *Bilbao* a *Durango* e *Arratia*. Gastaram-se 45 minutos entre *Lemona* e *Durango*, sem paragem.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

De Buda-Pest a Fiume

As ruas (*utcza*) e avenidas (*korut*) da capital da Hungria são largas e bem ornamentadas por edificios novos e notaveis; as avenidas formam um hemicyclo tendo por corda o rio, como os *boulevards* de Paris, e além d'estas ha algumas que irradiam do centro ou coração da cidade chamado o pequeno bairro *Belváros* que fica junto ao centro dos caes.

Um passeio por estes caes é delicioso, por terem frente para ali muitos dos monumentaes edificios da cidade e apreciar-se o movimento do rio, que é importantissimo, a bella montanha da outra margem com o imponente palacio real cujos jardins se estendem desde o alto até junto do rio, a ilha *Margarida*, as pontes.

Os carros electricos são por tracção subterranea dentro da cidade, e só fóra d'ella se servem de *trolley*. E mesmo na linha do caes, como ali não se permite a passagem de carros, a companhia teve que fazer uma importante e custosissima obra, construindo sobre os caes de embarque e sobre arcarías ao lado do passeio de peões, um caminho proprio, especie de mirante ou viaducto, gradeado dos dois lados onde os seus carros circulam parando apenas numas cancellas por onde se sae para a via publica ou d'ella se entra para a linha.

Na rua principal, a *Andrassy*, apesar de ter triplice largura do nosso *Chiado*, não se permite viação electrica.

Além d'estes carros ha um metropolitano electrico subterraneo que faz serviço continuo entre o Parque, a nordeste da cidade e a praça D. Francisco II chamada vulgarmente a «caserna de Carlos», por ser ali o grande quartel general.

A ponte suspensa que liga Pest a Buda é uma das maiores da Europa, tendo cerca de 400 metros de extensão e 10 de largo, sendo as cadeias suspensas de pilares de 50 metros d'altura.

Em frente da ponte, o engenheiro constructor d'esta, fez de sua conta um tunnel que facilita a circulação em Buda, evitando os grandes rodeios que havia que fazer para circular os jardins e palacio.

A peagem na ponte que é de 2 kreuzers (10 réis) por pessoa e a do tunnel que é igual tem representado uma fortuna para os constructores.

Ha tambem um funicular que conduz da entrada do tunnel ao alto da cidade, e mais a oeste um ascensor de cremalheira que conduz ao *Svále-hegy*, um sitio encantador de vegetação e panoramas que não se deve deixar de visitar.

As 4 estações de caminhos de ferro, em Pest não tem importancia que mereçam menção especial, posto que a tenham pelo enorme movimento de passageiros e mercadorias que nellas se nota.

Em Buda ha uma só estação (*Pályaudvar*) a do Sul (*Dely*) onde tomei o comboio das 8 da manhã para me fazer conduzir pela *Stiria* e *Carniola* á margem do Mediterraneo, na poetica e interessante *Istria*.

A estação é pequena; o material circulante do sul é superior áquelle em que viajei nas outras linhas.

Carruagens de corredor lateral que são do tipo experimentado com feliz exito no caminho de ferro de *Taunus* e nas linhas orientaes, e que a *Austria* adoptou como o melhor.

As plataformas são cobertas, as portas abrem nos dois sentidos; nas janellas ha uma barra de protecção de fórma que sempre que se corre por completo a vidraça fica essa barra de ferro impedindo que o passageiro se debauche.

Um outro aperfeiçoamento é o da cobertura de protecção de todas as articulações de portas, de fórma a impedir que os dedos sejam entalados, ao fechar.

O mais interessante do percurso até quasi o fim da viagem é a passagem do lago *Balaton*, que acompanhámos durante toda a sua extensão de 85 kilometros, pela margem sul.

Depois, em *Pragerhof*, começamos atacando a montanha para o que faremos uma grande curva.

E' muito interessante o panorama dos *Alpes Julianos* cuja cadeia vamos seguindo.

Laibach, capital da *Carniola*, é uma cidade importante e pittoresca.

Adiante atravessamos o rio d'este nome que tem o curioso curso pelo interior de duas montanhas, ora apparecendo a descoberto, ora sumindo-se nas entra-nhas da terra, tomando o nome de *Poik* nas grutas de *Adelsberg* uma das curiosidades mais notaveis da Europa, e que ninguem, que possa, deve deixar de ver.

Tem estas grutas a extensão de 4.172 metros e encerram salões de 200 metros de altura e 193 de comprimento. E' phantastico!

Entre as stalactites curiosas notei como mais original a que semelha uma toalha de linho transparente, pendurada numa saliencia da pedra.

O terreno é cada vez mais montanhoso e pittoresco.

Chegamos a *S. Peter*, entroncamento das linhas para *Truste* e para *Fiume*, onde tem que trasbordar os que seguem este destino, e que jantar, ou que se sujeitem á detestavel comida do bufete — barata e pessima.

D'ahi a *Fiume* vamos sempre na margem do rio, mas superiormente.

Chegamos finalmente ao destino e eis-nos absolutamente entre gente que não nos entende.

O seivo-croata é o idioma usado, e tão novo para mim que nem uma só palavra percebi.

Se ellas parecem tudo menos palavras, tal é o cascalhar de syllabas de que se compõem!

O que vale é um pouco de italiano que já se vae falando unico meio de nos entendermos com aquelles cavalheiros de colete flamante e um tapetinho redondo no alto da cabeça, por chapeo.

De resto, plena *Babel* nas ruas. Ouve-se falar croata, servio, dolmata, allemão, italiano, madgyar, turco, — uma perfeita inferneira.

Melhoramentos de Lisboa

VI

Reparações nas ruas

Dos varios apontamentos que temos, de assumptos a tratar nestes artigos, a commissão administrativa da camara vae, como que adivinhando-os, seguindo os mes-

mos assumptos, providenciando sobre alguns, o que a cidade tem de agradecer-lhe. Mais grata lhe ficaria, porém, tratando a valer de melhorar o pavimento das ruas, regulamentar o transito de vehiculos, o acao dos trens e carros de transporte em commum, a permanencia de gente mal vestida nas ruas e praças, e tantos outros pequenos pormenores do serviço municipal, que dão a nota d'uma administração bem cuidada.

Um dos melhoramentos que tencionavamos indicar e sobre o qual, ao que lemos nos jornaes, a camara publicou uma postura de diffcultar que continuamente as ruas estejam sendo abertas a cada momento, e se conservem esburacadas por muito tempo, conforme cada qual o entende.

A'parte as pequenas reparações de canos particulares, que são inevitaveis, temos tido, nos ultimos annos continuos trabalhos nas principaes ruas, feitos pelas companhias que, disfrutando de monopolio para a exploração da sua industria, parece que tem o dominio absoluto de toda a cidade, não só á superficie da terra como até nas suas entranhas.

Quer a companhia do Gaz aproveitar os velhos canos da antiga companhia para prolongar o seu serviço até Cascaes, e, sem cerimonia, abre todas as ruas da Baixa; com todo o descanso faz o trabalho.

Depois vieram as morosas obras da tracção electrica e todos se lembram dos soffrimentos que a cidade teve por esse tempo, que parecia interminavel.

Acabados elles, e quando esperavamos ver socegadas as ruas e as nossas pernas sem perigo de se quebrirem em buracos e montões de pedras, a mesma Companhia Carris teve que enterrar os *feeders* — nova sublevação de terra e pedras assola todas as ruas.

Entretanto a companhia do Gaz ia furando, e abrindo vallas em grandes extensões para lançar os cabos de algumas installações particulares de electricidade, como a do theatro da Trindade, Crédit Lyonnais, etc.

Agora a dos telephonos, que bem podia ter aproveitado as aberturas feitas pelas suas collegas para instalar a rede subterranea a que é obrigada pelo seu ultimo contracto, lá anda abrindo morosamente e fechando com maior pachorra, algumas ruas e naturalmente se prepara para, em pleno verão, quando a abertura do subsolo é mais perigosa pelas emanções de canos e poeiras que envenenam o ar, abrir tudo, perfurar tudo e deixar dias, semanas, abertas grandes boccas cujo halito é pestilencial.

Bem fez a camara em regulamentar isto.

Mas, não são sómente as companhias poderosas que descalçam e rompem os pavimentos das ruas, na sua faixa de rolagem e nos proprios passeios, entorpecendo naquellas o transito de vehiculos e nestes o de peões que muitas vezes são forçados, e por muito tempo, a sahir d'elles para o centro da rua, com manifesto incommodo por causa das lamas e perigo de serem atropellados pelos carros. Particulares, commerciantes que tem que fazer obras nas fachadas dos estabelecimentos, que metter gaz ou regular os esgotos, abrem os pavimentos, agglomeram pedras, põem grandes tapumes na via publica, e conservam estes pejamientos semanas, mezes, e até ha exemplos de annos.

Veja-se um tapume que existe na rua do Carmo; já não se lhe sabe ha quanto!

Ha, dizem, questões a derimir, embargos sobre a obra a levantar, mas o publico é que nada tem com isso e não deve ser incommodado; á camara cumpre velar pelos interesses e commodidades do mesmo publico.

Como correctivo lembramos que poderia a camara lançar um imposto suave pelos primeiros dias, progres-

sivo nos seguintes, por meio de licença para escavações nas ruas e passeios, e obrigar os interessados a pôr durante a noite um certo numero de lanternas, de luz vermelha, proporcional ao espaço interceptado (por exemplo, uma lanterna para cada metro quadrado de terreno) alugando a camara estas lanternas, que seriam de uma forma especial, por um determinado preço, não muito reduzido.

Com este gasto e o dos *cotos* para illuminação, não haveria vontade de protrair a conclusão das obras, como hoje succede.

A's «Novidades»

Em viagem na Suissa li o numero das *Novidades* de 25 do passado, em que tratando dos preços dos logares nos vagon-leitos Lisboa-Paris, se faz uma amavel referencia ao meu *Guia official* chamando-lhe *Diccionario de caminhos de ferro*, cathogoria a que eu nunca julguei elle merecesse ser elevado.

Pois saiba o collega que lhe pago na mesma moeda porque tambem eu fiz subir as *Novidades* á altura de 3 146 metros do nivel do mar, lendo os seus artigos no Hotel do Gornegrat, que é uma bella cabana onde nos levam 12 francos por uma cama.

Mas, voltando aos preços dos logares nos vagon-leitos, ainda bem que um leitor das *Novidades* veio, no jornal de 29, explicar como o calculo é feito e confirmar que os preços do meu *Guia* (e não *diccionario*) estão certos, o que limita a minha resposta a tão amaveis referencias a declarar que essas indicações me foram dadas pela propria companhia dos vagon-leitos, e são as que constam das suas tarifas.

O que eu vejo é que ella pretende imitar as companhias das linhas de montanha d'este paiz d'onde escrovo.

Por cá ellas, por meio dos seus arames e cremalheiras fazem-nos subir as mais altas montanhas — por lá ella, com o systema de fazer os calculos de preço, faz os passageiros *subir á serra ou ir ao arame*, se o leitor me perdoar os plebeismos.

M. C.

Como se viaja nos Estados Unidos

E' uma necessidade imperiosa para toda a nação que deseja não só prosperar, mas collocar-se tambem no numero das nações verdadeiramente civilizadas e cultas, o cuidar com esmero, melhorando-se tanto quanto possivel, os seus meios de comunicação, pela incessante applicação dos progressos mais recentes e das condições de melhoria que a pratica aconselha. E esta necessidade ainda se faz sentir mais poderosamente naquelles paizes onde os meios de transporte não tomaram ainda o desenvolvimento preciso.

Já sob o ponto de vista da facilidade d'esses meios de transporte, já pela sua admiravel multiplicidade, os norte americanos podem, incontestavelmente, servir de exemplo a todas as nações da velha Europa, ainda aquellas que se consideram mais adeantadas.

Na America é onde se exerce mais larga competencia entre umas e outras empresas que exploram as linhas de caminho de ferro. Todo o viajante encontra o maior numero de facilidades desde que escolhe para o seu itinerario a linha que mais lhe convém.

Para começo d'estas facilidades, em todos os hotéis

existe uma bibliotheca simplificada, onde cada uma das empresas competidoras tem a sua estante propria. E de cada uma d'essas estantes pôde o viajante, sem nenhum dispendio, fornecer-se de todos os guias e de todos os horarios, de todos os planos e de todos os indicadores que se lhe tornem necessarios.

Na Europa existe o costume de só se abrirem as bilheteiras das estações de caminhos de ferro alguns minutos antes da partida dos comboios: e d'ahi o inconveniente e muitas vezes o grave prejuizo das caudas que se formam em face das bilheteiras, occasionando atropellamentos, encontros, pisadellas, e muitas vezes o não se poder chegar a tempo de tomar o comboio que está a partir.

Na America, as bilheteiras estão permanentemente abertas, além do que, em todos os hoteis e em varios pontos succursaes das companhias, espalhados pelas cidades, o passageiro pôde encontrar á venda o bilhete que lhe é necessario.

As paredes das estações de caminhos de ferro americanos estão cobertas de avisos, horarios, indicações de serviço, que põem o viajante ao facto de todas as combinações de itinerarios e horarios. E essas estações conservam se tambem sempre abertas ao publico.

Ao fundo das gares, em face de cada comboio formado, ha um relógio que marca a hora da partida de esse comboio, e, em caracteres bem legiveis, o nome da estação terminus correspondente. Tomadas todas estas precauções, não ha necessidade de andar o passageiro á procura de um empregado que lhe diga qual é o comboio que lhe serve, e a hora a que deverá partir.

E será preciso que o passageiro seja totalmente estúpido para que não veja e não fique sabendo, logo que entre na gare, tudo quanto lhe convenha saber para seu governo.

O espirito equalitario dos americanos levou-os a suprimir as tres classes de passageiros que ainda vigoram na Europa. Na America só ha uma classe de vagon, cuja tarifa equivale ás da terceira classe nos outros paizes, ligeiramente augmentada.

Esses vagon unicos chamam-se — *passenger car*. Todavia, se o passageiro quizer, por um pequeno supplemento, poderá instalar-se durante o dia numa caruagem-salão e á noite num vagon-leito. Para completar esta facilidade, todo o material rolante é muito praticavel e extremamente commodo.

Cada vagon-salão é um pequeno palacio ambulante, adornado com mobiliario de luxo, especialmente commodo para a leitura durante a viagem, ou para a contemplação do panorama, que a vista vae percorrendo vertiginosamente. Em communicação com o vagon salão, vae o vagon-restaurante, onde o passageiro encontra tudo quanto o seu appetite lhe pedir.

E o passageiro pôde, quando se sinta farto de estar sentado nos amplos *fauteuils* que abundam no salão, fazer um passeio em toda a extensão do comboio, pois para isso existe um magnifico corredor.

O supplemento a pagar para quem queira passar ao vagon-salão é de 20 centavos por cada hora de viagem, e pouco mais ou menos se paga para se occupar um logar nos vagon leitos. Estes, que são repartidos em dois andares, offerecem todas as commodidades e confortos: toucadores, lavatorios, *water closets*, etc.

A maior parte dos comboios na America são rapidos directos, o que permite aos machinistas realizarem verdadeiras loucuras de velocidade, sem que os perigos da correr para o passageiro avultem mais do que na Europa.

As locomotivas americanas são resguardadas por uma

solida placa triangular de ferro, destinada a afastar o gado que possa encontrar-se sobre a linha, e para o mesmo fim ha uma campainha que o machinista faz tocar quando avista os rebanhos.

Em cada estação, o conductor percorre o comboio d'um extremo ao outro, annunciando o nome da gare onde pára.

E retrocedendo ao seu logar, já com o comboio em marcha, annuncia o nome da estação seguinte.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhania Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Administração

Serviço de Contabilidade Central

Amortização no anno de 1901 com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo

(Conclusão)

Em harmonia com o § 5.º do artigo 3.º dos estatutos, em seguida é publicada a numeracao das obrigações de 4 por cento d'esta companhia, que foram amortizadas com o producto das vendas de terrenos conquistados ao Tejo.

Obrigações de 4 por cento privilegiadas, de 1.º grau

789 a 791, 1:424 a 1:430, 1:464, 1:465, 1:600, 1:769 a 1:713, 1:778, 3:020, 3:021, 3:029 a 3:033, 3:042 a 3:046, 3:048 a 3:066, 3:072 a 3:074, 3:079 a 3:082, 3:784, 3:785, 5:557 a 5:559, 6:793, 6:794, 7:061, 7:062, 7:976, 7:977, 10:191, 10:643 a 10:645, 10:986, 10:987, 10:992, 12:052 a 12:066, 12:067 a 12:080, 12:346 a 12:359, 12:361, 12:365, 12:636, 12:742 a 12:745, 13:194, 13:195, 13:941, 13:942, 13:973, 14:839, 14:985, 14:986, 15:784, 15:785, 16:839 a 16:862, 17:085, 17:344, 17:374, 17:765, 17:766, 17:974, 17:975, 18:394, 18:519, 20:402 a 20:411, 21:749, 23:529 a 23:531, 24:398, 25:289, 25:291, 25:809, 25:874, 26:491, 26:628, 26:756, 26:757, 26:843 a 26:851, 27:523, 27:524, 27:639, 27:691, 27:987, 28:677, 28:953 a 28:957, 29:073, 29:214, 29:219, 29:220, 29:360, 29:424 a 29:428, 29:543 a 29:546, 29:577 a 29:579, 29:723, 29:724, 31:879.

* Estas obrigações tem o coupon n.º 15 e seguintes.
As restantes tem o coupon n.º 16 e seguintes.

Obrigações de 4 por cento privilegiadas, de 2.º grau

1:281 a 1:283, 1:326, 1:685, 1:686, 2:042, 2:043, 2:828, 4:470 a 4:474, 4:933 a 4:952, 5:019, 5:020, 7:133 a 7:136, 11:999 a 12:001, 12:007 a 12:014, 12:019, 12:020, 13:112 a 13:114, 13:179 a 13:182, 14:031 a 14:038, 14:645 a 14:654, 14:865 a 14:876, 14:879 a 14:886, 15:607 a 15:616, 16:473 a 16:593, 16:612, 16:613, 16:798 a 16:801, 17:219 a 17:221, 17:763, 17:764, 17:815 a 17:818, 21:248 a 21:250, 21:984, 23:089 a 23:093, 24:294 a 24:297, 24:303, 24:304, 25:329 a 25:332, 25:399, 25:400, 25:485, 25:486, 26:897 a 26:899, 29:005, 29:006, 31:585, 31:586, 32:781, 33:327, 35:631, 35:841 a 35:845, 36:564 a 36:568, 36:574 a 36:585, 38:199, 38:633, 38:634, 38:963 a 38:970, 39:719, 39:720, 39:849, 40:419 a 40:424, 40:627 a 40:631, 41:717 a 41:719, 43:515, 43:516, 43:705 a 43:714, 43:732 a 43:741, 46:701, 46:702, 47:419 a 47:424, 48:170 a 48:198, 48:337 a 48:346, 48:739 a 48:746, 54:277 a 54:280, 55:045 a 55:049, 56:777 a 56:779, 57:337, 57:338, 57:841, 57:842, 58:767 a 58:769, 59:414 a 59:417, 59:514 a 59:518, 61:103, 61:105, 62:101, 62:102, 62:177 a 62:181, 62:207 a 62:211, 64:427, 64:430, 64:637 a 64:639, 64:671, 64:672, 64:945, 64:946, 64:973, 64:974, 64:981, 64:982, 65:189, 65:190.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 2 e seguintes.

Todas estas seiscentas e noventa e duas obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 10 de junho de 1902. — O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Maria Pereira Carriho.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de julho de 1902

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827:844\$639
Prolongamento até Fafe.....	22:515\$967
Materiaes em deposito.....	26:092\$681
Effeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Devedores diversos.....	20:669\$733
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	17:520\$471
Gerencia (despesas da sede) de 1902.....	1:798\$805
Conta de juros de 1902.....	14:080\$243
Dividendo de 1902.....	8:922\$000
Dinheiro em deposito.....	5:000\$000
Caixa.....	482\$515
	958:427\$034
Passivo	
Capital:	
Ações.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Por effeitos depositados e de cações.....	13:500\$000
Depositos e fianças.....	1:710\$110
Contas em liquidação.....	14:256\$025
Exploração, receita geral de 1902.....	60:940\$365
Dividendos a pagar.....	2:372\$000
Juros de obrigações a pagar.....	1:777\$500
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:816\$117
	958:427\$034

Porto, 11 de agosto 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 agosto de 1902.

E' do dominio publico que andávamos preparando as condições d'um tratado de commercio com os Estados Unidos do Brazil, e tambem se sabe já do malogro das primeiras tentativas para o effeito. Aquellas condições foram julgadas insufficientes pelo governo da republica; e era indisciplinavel que os favores por nós allivrados abrangessem os dois principaes artigos da exportação brazileira : o assucar e o café. — Sem o que, desinteressado o Brazil, do assumpto, as negociações não tinham razão para proseguir.

E' obvio que se nos torna absolutamente impossivel acquiescermos a esta, aliás comprehensivel exigencia, sob pena de ferirmos a fundo o commercio das nossas colonias de Africa, onde, como ninguém ignora, o solo é uberrimo para os dois artigos em questão. Neste ponto, os nossos interesses a defender são exactamente os mesmos que o Brazil com toda a razão defende.

Arredados pois do campo das negociações, o café e o assucar, haveria qualquer outro artigo importante de exportação americana sobre que fizessemos as indispensaveis concessões e que addicionassemos ao rol das nossas offertas? O algodão ha quem lembre, sem embargo de ser artigo que a nossa provincia de Angola produz e exporta. O algodão, vá lá. E o Brasil julgaria equivalente a proposta, ter-se-hia como compensado? Não nos parece que sim.

Para nós, esta questão de um tratado de commercio com os nossos irmãos de além mar, é de dar agua pela barba a quem se propozer resolvê-la.

Os sacrificios que houvermos de fazer devem ser ponderados sempre pelo facto de que, não obstante a nossa incuria e o pouco escrupulo que temos tido com as qualidades do nossa exportação, o Brasil é ainda o nosso primeiro mercado de vinhos. Só d'aqui, da nossa praça, para lá remettemos, no mez de julho que findou, cincoenta contos de réis, numeros redondos, valor manifestado, em vinhos de pasto, isto, não obstante a concorrência implacavel que nos fazem os francezes, e os hespanhoes sobretudo, já com os seus typos proprios, já com a imitação dos nossos.

E, desenganemo-nos a tempo. Estes óbices, que por circumstancias especiaes nos apparecem agora para um tratado de commercio com o Brazil, havemos de os ver reproduzidos, por motivos differentes, sempre que quizermos entabular negociações com

outro qualquer paiz industrial e exportador. Olhemos por exemplo a Alemanha, onde estamos nas singulares condições a que nestes boletins nos referimos faz agora justamente um mez. Já ali se vão estudando os direitos de entrada a vigorar sobre as proveniências estrangeiras desde que, por 1904, expirem os tratados vigentes; e alivram-se trez direitos differentes, segundo a gradação, sobre vinhos importados e não destinados a lotações com os nacionaes. Convém notar que a gradação dos vinhos não é considerada no vigente systema pautal alleão.

A Alemanha, já que a ella nos estamos referindo, é uma confederação de estados essencialmente manufactureiros e exportadores; nós somos apenas um paiz agricola, e cujos principaes artigos de exportação continental são o vinho, a cortica e a fructa. Os influxos da crise de 91 e um modo de apreciar coisas e factos cuja critica nos levaria longe e não vem para aqui, fizeram surgir e multiplicar no paiz certo numero de industrias que de ha muito teriam deixado de existir, se não fosse o descabellado systema pautal que ainda as escora. Pois é esse mesmo systema pautal que teremos de modificar radicalmente, se nos quizermos pôr em circumstancias de poder negociar tratados de commercio, não só com a Alemanha, como com outro paiz industrial que nos pareça bom mercado para os productos do nosso sólo. Temos fé que ainda havemos de chegar a este expediente, quando, um dia mais ou menos remoto, a vontade governativa, livre emfim das pressões individuaes e collectivae que tem feito a nossa desgraça, possa caminhar sem tropeços e fazermos entrar em uma vida economicamente racional. Deus traga de pressa esse dia.

O «Diario do Governo» de 11 do corrente publicou o decreto regulando a conversão da divida externa, que comprehende o 3 % consolidado, o 4 % amortizavel, emissão de 1890, e o 4 1/2 % amortizavel, emissões de 1888/89. Estes titulos ficam substituidos por um typo unico do juro de 3 %, amortizavel em 198 semestres.

O pouco espaço de que dispomos não nos permite dar um extracto, mesmo resumido, do decreto, pelo que remettemos o leitor interessado para a folha official.

Tambem o mesmo «Diario» publica o novo regulamento da lei do sello. Mais outro, graças a Deus! Não quiz o nobre titular da fazenda prescindir, e fez bem, d'esta carta de capacidade que distinguio os seus antecessores.

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado: Continuou regular o mercado de inscripções variando os preços entre 38,18 e 38,15 para assentamento e 38,35 e 38,36 para coupon. Em obrigações muito pouco se fez, cotando-se as de 4 % 1888 a 21\$400; 4 1/2 % 1888/9 a 56\$400; e 4 % 1890 a 49\$500.

Ações de bancos e Companhias: As do Banco de Portugal mantiveram o seu preço entre 149\$000 e 149\$500, havendo sempre compradores para 149\$000. As do Banco Commercial não tiveram operações, ficando cotadas a 137\$000. As do Banco Lisboa & Açores tiveram algumas pequenas vendas a 125\$000. As do Ultramarino oscillaram entre 115\$800 e 116\$100.

As acções dos Tabacos e das Phosphoros tiveram um movimento muito frouxo entre 141\$00 e 141\$500 para as primeiras, e 77\$000 e 78\$100 para as segundas.

Obrigações do Crédito Predial: O movimento todo cahiu para as prediaes de 5 % em que se fizeram regulares operações a 92\$600 e 92\$800. As de 4 1/2 % tiveram algumas pequenas vendas a 90\$200 e 90\$400. Nas de 6 % não se effectuaram transacções.

Obrigações da Companhia Real: Algum movimento nas do 2.º grau entre 28\$300 e 29\$000.

Empresas africanas: As acções da Companhia de Moçambique tiveram algumas operações, fluctuando os preços entre 8\$850, 9\$050 e 9\$200. As da Zambesia variaram entre 4\$000 e 4\$150.

As obrigações «Atravez Africa» estiveram fluctuantes oscillando os preços entre 89\$000, 89\$300 e 89\$500.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres go d/v ..	41 1/16	41 3/8	Desconto no Banco
» cheque.....	41 1/16	41 3/8	de Portugal.....
Paris go d/v.....	687	688	No mercado.....
» cheque.....	690	692	Agio Buenos Ay-
Berlim go d/v.....	276	277	res.....
» cheque.....	282	284	Cambio do Brazil.
Frankfort go d/v ..	276 1/2	277 1/2	Premio da libra...
» cheque.....	282 1/2	284 1/2	1\$270
Madrid cheque...	835	845	e
			1\$280

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO														
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15		
Lisboa: Inscriptões de assent. coupon	38,10	38,20	38	38,15	—	38,17	38,18	38,15	38,18	—	38,15	38,15	—	—	—
Obrig. 4 % 1888...	21,800	—	—	21,350	—	—	—	21,350	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 assent.	—	—	—	49,100	—	—	—	—	—	49,000	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon	49,500	49,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % assent.	—	58,800	—	56,000	—	—	56,000	—	—	56,000	56,400	56,200	—	—	—
" 4 1/2 % coup. int.	56,200	56,200	—	—	—	—	57,000	56,700	—	—	56,400	—	—	—	—
" 4 1/2 % externo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal	—	—	—	—	149,000	—	149,500	—	149,000	—	—	—	—	—	—
" Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137,000	—	—	—	—
" N. Ultramarino	116,000	—	116,000	—	116,000	115,800	—	116,000	116,100	115,000	—	116,000	—	—	—
" Lisboa & Açores	125,000	—	125,000	—	125,000	—	125,000	—	—	—	125,200	125,200	—	—	—
Tabacos coupon	—	141,000	—	141,000	141,500	—	—	—	—	135,000	136,400	—	—	—	—
Comp. Phosphoros	77,900	78,000	—	—	78,000	77,900	78,000	—	—	—	78,000	—	—	—	—
" Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. predias 6 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 %	92,600	92,600	92,600	92,600	—	92,750	92,600	—	92,600	—	94,000	94,650	—	—	—
Comp. Phosphoros	92,000	—	—	—	—	—	—	92,000	—	92,100	92,200	—	—	—	—
C. Real 3 % 1.º grau	81,000	81,000	—	—	—	—	—	—	—	81,000	—	—	—	—	—
" 3 % 2.º grau	—	—	—	28,300	28,500	28,400	28,700	—	—	—	—	29,300	—	—	—
C. Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59,100	59,600	—	—	—
Atravez Africa	89,000	—	—	88,900	89,000	89,500	89,500	89,200	89,300	89,100	89,000	89,000	—	—	—
Paris: 3 % portuguez	29,45	29,55	29,75	29,72	29,65	29,70	29,67	29,70	29,70	29,67	29,65	—	—	—	—
Accções Companhia Real	74	74	74	74	74	76	75,75	—	—	76	—	—	—	—	—
" Madrid Cáceres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Norte de Hespanha	179	181	180	180	—	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid Zaragoza	280	279	279,50	276	276	279	278	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	168	170	175	175	—	171	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	356	357	356	355	355	354	355	355	—	355,75	355	—	—	—	—
" 2.º grau	121	123	123	123	123	125	125	125	125	125	124	—	—	—	—
C. Beira Alta	80	—	—	80	80	80	80	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid Cáceres	—	—	89	88	91	88	88	89	88,75	—	89	—	—	—	—
N. Hesp. (1.º hyp.)	319	319	320	320	320	320	320	—	—	29,37	29,37	29,37	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	29,25	—	—	29,37	29,31	29,37	29,56	—	—	29,37	29,37	29,37	—	—	—
Obrig. Atravez Africa	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	78,50	78,50	78,50	78,50	78,38	78,38	78,38	78,38	78,38	78,38	—	—	—
Bruxellas: Atravez Africa	78	78	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902				1901				Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	K. lom.	Kil.	Totales	Kilom.	1902	1901	1902	1901	1902	1901
		de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	16/22 Jul. 693	87.490.000	126.248	693	84.861.548	122.455	2.208.527.000	2.144.255.705	64.271.295	—	—	—
	" 30 5 Ag.	"	87.758.000	126.634	"	84.861.548	122.455	2.296.285.000	2.229.117.253	67.167.747	—	—	—
	" 30 5 Ag.	"	100.267.000	144.685	"	98.704.233	142.430	2.396.552.000	2.327.821.486	68.730.514	—	—	—
	Nova rede garantida...	16/22 Jul. 380	11.669.000	30.707	380	12.149.452	31.972	300.230.000	298.711.295	1.518.705	—	—	—
	" 30 5 Ag.	"	12.040.000	31.684	"	12.149.452	31.972	312.270.000	310.860.747	1.409.253	—	—	—
Sul e Sueste	" 30 5 Ag.	"	14.084.000	37.063	"	14.282.767	37.586	326.552.000	325.143.514	1.408.486	—	—	—
	" 25 1 Jul.	494	19.281.860	39.032	488	19.142.810	39.227	554.291.424	495.016.151	59.275.273	—	—	—
	" 2 8	"	21.264.825	43.046	"	21.900.660	44.878	575.556.249	516.916.811	58.639.438	—	—	—
Minho e Douro	" 11/17 Jun.	353	24.629.997	69.773	353	21.066.988	59.680	565.724.438	538.329.837	27.394.611	—	—	—
	" 18/21	"	35.014.648	99.191	"	35.041.909	99.268	600.739.086	573.371.738	27.367.350	—	—	—
	" 25 1 Jul.	"	26.837.913	76.028	"	23.834.033	67.518	627.576.999	597.205.769	30.371.230	—	—	—
Beira Alta	" 18/24 Jun.	253	8.682.430	34.317	253	8.539.012	33.751	163.930.423	155.862.119	8.068.304	—	—	—
	" 25 1 Jul.	"	11.470.932	45.339	"	9.460.707	37.394	175.401.355	165.322.826	10.078.529	—	—	—
	" 2 8	"	6.746.680	26.666	"	5.740.571	22.690	182.148.035	171.063.397	11.084.638	—	—	—
Nacional—Mirandella e Vizeu	" 28 3 Jun.	105	1.776.349	16.917	105	1.501.061	14.295	33.840.591	32.033.902	1.806.689	—	—	—
	" 4 10	"	1.580.369	15.051	"	1.524.856	14.522	35.420.960	33.568.758	1.852.202	—	—	—
	" 11/17	"	1.768.418	16.842	"	1.375.748	13.102	37.189.378	34.934.506	2.254.872	—	—	—
Guimarães	" 18/24	34	2.021.305	59.450	34	2.129.900	62.644	39.310.659	37.592.876	1.717.783	—	—	—
	" 25 1 Jul.	"	2.174.551	63.957	"	2.147.888	63.173	41.485.210	39.740.764	1.744.446	—	—	—
	" 2 8	"	4.443.430	130.689	"	4.522.275	133.008	45.928.640	44.263.039	1.665.601	—	—	—
Porto á P. e Famalicão	" 1/15 Jun.	64	4.543.385	70.990	64	3.653.559	57.086	51.358.592	44.796.924	6.561.668	—	—	—
	" 15/21 Jul.	3656 Ps.	2.223.736 Ps.	608.3636 Ps.	2.158.928 Ps.	590 Ps.	56.342.191 Ps.	53.772.119 Ps.	2.570.072	—	—	—	—
	" 22/28	"	2.112.778	577	"	2.027.175	554	58.454.969	55.799.295	2.655.674	—	—	—
Norte de Hespanha	" 16/22 Jul.	3650	1.904.597	521.3650	"	1.673.983	458	54.402.632	49.784.616	4.618.016	—	—	—
	" 23/29	"	1.723.406	472	"	1.571.911	430	56.126.038	51.356.527	4.769.511	—	—	—
	" 9/15 Jul.	1067	364.577	341.1067	"	336.739	315	11.446.119	10.107.931	1.338.188	—	—	—
Andaluzes	" 16/22	"	404.278	378	"	337.764	316	11.850.398	10.445.695	1.404.703	—	—	—
	" 16/22 Jul.	429	84.122	196.429	"	76.083	177	2.412.095	2.288.817	123.278	—	—	—
	" 23/29	"	91.987	214	"	82.678	192	2.504.082	2.371.496	132.586	—	—	—
Madrid—Caceres	" 30 5 Ag.	"	85.528	174	"	81.983	191	2.589.610	2.453.478	136.132	—	—	—
	" 23/29 Jul.	180	37.080	206.180	"	32.353	179	1.148.056	860.107	287.949	—	—	—
	" 30 5 Ag.	"	42.156	234	"	39.596	219	1.190.212	899.700	290.510	—	—	—

Novas carruagens de 3.^a classe

Na ultima exposição de Paris figurava na secção russa, um novo invento do engenheiro Gunzbourg, notavel pela sua simplicidade, feito pratico e humanitario. Referimo-nos ás novas carruagens de 3.^a classe, nas quaes os passageiros, sem augmento de preço, podem gosar d'um leito que modifique as suas conduções d'uma viagem de grande percurso.

Toda a gente sabe como são incommodas as actuaes carruagens de 3.^a classe em serviço em quasi todas as linhas ferreas do mundo. Ha muito tempo que se precisa modificá-las, tornando-as mais apropriadas ao transporte dos passageiros menos providos de recursos. O problema, porém, tem ficado sempre sem resolução, pois que a introduzir qualquer melhoramento equivaleria a tirar-se espaço, o que produzia menor receita.

Eleva o preço da passagem como compensação, seria impraticavel attendendo á qualidade de passageiros a que taes vehiculos são destinados.

Felizmente o engenheiro Gunzbourg, conseguiu construir vagonas especiaes que, no mesmo espaço e produzindo a receita antiga, permitem que os passageiros de 3.^a classe disponham á sua vontade de leitos que facilmente se transformam em assentos, sem incommodos para quem viaja e sem prejuizo para a companhia exploradora.

Carruagens d'este systema estão já em uso na Russia e na Finlândia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Vendas Novas. — Foi assignado o decreto mandando expropriar duas parcelas de terreno, para a construção d'uma variante entre o kilometro 0 e 1,720 de Vendas Novas a Sant'Anna.

Villa Real. — A folha official publicou o decreto mandando pôr a concurso, por 90 dias, a construção e exploração do caminho de ferro da Regoa a Villa Real e Chaves, até a fronteira.

Tambem publicou o programma do concurso, que se ha de proceder no dia 5 de novembro proximo.

A base da licitação será a quantia de vinte e seis contos de réis, em que, para os effeitos do concurso, se calcula o maximo kilometrico das despesas da construção.

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.

Pias a Moura. — Estão-se activando os trabalhos de construção d'esta linha, afim de que a sua inauguração se realize a 4 ou 5 de setembro proximo, isto é, antes da feira annual de Moura.

Partiu para lá o sr. engenheiro Justino Teixeira, illustrador director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Está-se effectuando a montagem da linha telegraphica e continuam activamente os trabalhos da estação nesta villa. Conclue-se nesta semana o taboleiro de ferro da ponte no Barranco da Pipa que é construido pela Empresa Industrial Portuguesa. O assentamento da via chega já a esta obra d'arte.

Lourenço Marques. — O ministro da marinha pensa promover a construção de uma nova linha que, par-

tindo da fronteira da Swazilândia, siga pelo valle de Umbluzi a entroncar com o caminho de ferro de Lourenço Marques. A imprensa estrangeira já se refere a este novo ramal.

Benguella. — Foi posta a concurso a construção de uma ponte-caes na bahia do Lobito e da primeira e segunda secções do caminho de ferro de Benguella, desde o Lobito até Monte Sahoá.

Como tinhamos dito, este caminho de ferro de Benguella começa no Lobito, atravessa o rio Catumbella, onde existe a ponte actual, dirige-se para Benguella, tomando na sua maior parte o leito da estrada entre Catumbella e Benguella, e começa então a internar-se em direcção ao Monte Sahoá, onde termina a 2.^a secção.

A extensão total é de cerca de 61.545 metros.

Nestes tróços ha duas pontes: a do Lobito e a de Catumbella.

E' muito provavel que o concurso não fique deserto. Conta-se que appareçam propostas portuguezas e a d'uma importante casa constructora estrangeira.

Tremvias electricos. — Foi approvedo o contracto do serviço dos caminhos de ferro do Minho e Douro com a Companhia Carris de ferro do Porto.

— Já circulam pela rua Fontes Pereira de Mello e praça Mousinho de Albuquerque os carros electricos da Companhia Carris de ferro de Lisboa.

A carreira para o Lumiar deixou de fazer-se pelo Intendente e Arco do Cego e passou a fazer-se pela Ronda e Avenida.

Mormugão. — Parece que está a caminho de realização a ideia de se entregar a exploração d'esta linha á *Southern Maaratha Railway*.

Oxalá se chegue a uma solução que evite a Portugal o grande desembolso que annualmente soffre para cobrir o deficit de exploração e a garantia de juro.

Porto Alexandre e Macau. — A imprensa estrangeira occupa-se d'uma linha que deveria seguir d'este porto portuguez a Pretoria. Por este caminho de ferro encurtava-se a viagem do Cabo á Europa.

Tambem fala d'um projecto de via ferrea de Macau a Cantão, sendo Macau a testa da linha.

Tudo isto é possivel.

Pessoal ferro-viario. — Foi nomeado sub director do caminho de ferro de Lourenço Marques o sr. engenheiro José Augusto Fernandes Torres.

Sul e Sueste. — Vae proceder-se a grandes melhoramentos na estação de Alvito.

Material circulante. — Foi approvedo pelo conselho de administração que se adquira material para a collocação de freios de vacuo em 6 locomotivas e 50 vagonas e para intercommunição em mais 50 vehiculos.

Encomendaram-se á casa Walter Strapp de Paris 3 arieiros, ouapparelhos de lançar areia adiante das rodas e sobre os carris.

Rebocador. — Espera-se brevemente o novo vapor rebocador *Tavares Trigueiros*, construido em Inglaterra. Já se contractou o capitão, o immediato e o machinista que hão de conduzir o a Lisboa.

Estação de Faro. — Vae assentar-se uma nova linha de serviço na estação de Faro.

Norte e Leste. — Foi substituido o taboleiro metallico do pontão que existe no km. 205,551 entre as estações de Alfaiellos e Formoselha, na linha do Norte.

Excursão a Madrid. — Foi repleto o comboio organizado para este passeio. Decididamente o publico vae manifestando gosto por estas viagens.

Novo apeadeiro. — Para o serviço de passageiros sem bagagens vae ser estabelecido entre as estações de Ovar e de Estarreja um apeadeiro denominado da Rege-

doura. Aproveita ás povoações de Valdega, Regedoura, S. Miguel e Cadaval.

Discos Barbosa. — Funcionam já nas estações de Santarem, Reguengo, Alcantara-Terra, S. João do Estoril, Braço de Prata e Valle de Santarem os novos discos electricos inventados pelo sr. Neves Barbosa, empregado na Companhia Real.

Sinetas de aviso. — Funcionam já em algumas estações e apeadeiros da linha de Cascaes sinetas de aviso que tocam 5 minutos antes da passagem dos comboios.

Mirandella e Vizeu. — Tem augmentado os rendimentos d'estas linhas. A companhia pensa em começar a distribuir algum dividendo ás acções.

Está concluída a obra da deslocação da estação que a companhia arrematou pelo preço do orçamento e em que empregou todo o pessoal mais prescindível do serviço de via e obras.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Abriu ao serviço publico a secção até Moreda, do caminho de ferro de Madrid a Arganda.

Actualmente acham-se em construção mais ou menos activa os seguintes caminhos de ferro:

Da companhia do Sul as linhas de via normal de Moreda a Granada, na secção de Daifontes a Granada e o tracecto de Linares a Baeza, testa da linha de Linares a Almería.

Da The Granada Railway Company, a linha de Baza a Guadix. Da companhia do Norte, a conclusão da linha de via normal de Játiva a Alcoy, entre Onteniente e Alcoy.

Da companhia mineira da Sierra Menora, o caminho de ferro de via reduzida de uns 250 kilometros, de Ojos Negros ao porto de Sagrento.

Da companhia de la Robla a Valmaseda, o prolongamento d'esta linha de via reduzida de Valmaseda a Luchana, a entrar neste ultimo ponto com a linha de Bilbao a Portugalete.

Da companhia de Utrillas a Zaragoza, a linha de via normal de Zaragoza a Utrillas.

Da companhia Gaditana de Minas, está em via de construção, logo que termine o concurso aberto, até 25 do corrente, o primeiro troço da linha de via estreita de La Caridad a Aznalcollar, numa extensão de 20 kilometros, comprehendidos entre a origem das minas e a estação de Camas, na linha de Sevilha a Huelva.

Da companhia de Bilbao a Portugalete, o prolongamento d'esta linha de via normal até Calero (Santurce), devendo abrir brevemente o ramal de La Casilla ao monte de Miravilla.

Da companhia do Cantabrico, o prolongamento até Llanes, da linha de Santander a Cabezon de la Sal, a ligar com a de Oviedo a Infesto, prolongando-se por sua vez até ligar com o Cantabrico.

Da companhia dos economicos de Asturias, o prolongamento até Llanes, da linha de Oviedo a Infesto.

Da sociedade de Carreño, a linha a via estreita de Aboño a Candás.

Da companhia de San Martin-Lieres-Gijón-Musel, a linha de via estreita de San Martin del Rey Aurelio a Lieres.

Da sociedade das minas de Cala, o caminho de ferro das mesmas minas a San Juan de Aznalfarache (Sevilha).

Da companhia de Olot a Girona, a conclusão d'esta linha desde San Feliú de Payerels a Olot.

Da sociedade Leizarán, o caminho de ferro de Andoain a Plazaola.

A linha de Ujo a Pravia e alguma outra de que não haja noticia.

Houve em Madrid uma importante reunião de engenheiros chefes de divisão de caminhos de ferro, que ali foram chamados pelo respectivo ministro das obras publicas, expondo-lhes este o seu proposito de reformar os serviços ferroviarios, especialmente no que respeita ás más condições em que viajam os passageiros, e que nesse sentido apresentaria ás côrtes um projecto, para as bases do qual entregou aos referidos engenheiros um questionario que deverá ser respondido com urgencia.

O municipio de Herencia, resolveu contribuir para o estabelecimento do caminho de ferro de Herencia a Alcazar, com um subsidio de 100.000 pesetas, concedendo, gratuitamente, os terrenos municipaes que a empresa constructora necessite.

Começou a construir-se o primeiro troço do novo caminho de ferro que deve unir os portos de Alicante e Denia, para o que se formou ha pouco uma companhia denominada «Caminhos de ferro de Alicante a Marinas», com o capital de 1.250.000 pesetas, representado por 2.500 acções de 500 pesetas cada uma.

A nova linha comprehende uma extensão de 83 kilometros.

França

O conselho de estado depois do exame do processo da perfeitura do Sena para o emprestimo de 150 milhões de francos votado pelo conselho municipal para os trabalhos do *Metropolitano*, foi de parecer que esta somma era insufficiente, sendo necessario elevar-a a 175, fazendo-se face a este augmento com um accrescimento correspondente no producto da venda de terrenos das ruas Rennes e Frémicourt, e da avenida Raspail.

Allemanha

A sociedade allemã de estudos de tracção electrica com grandes velocidades, recommençou os seus estudos. Tem realizado velocidades de 160 kilometros com o vagon automotor Siemens & Halske. Esta casa fez construir uma locomotiva electrica que utiliza directamente a corrente de 10.000 voltios fornecida pela fonte central. Deve dar velocidades de 100 a 120 kilometros.

Russia

Estão em construção tres novas linhas para a fronteira do Afganistan: uma de 107 kilometros desde a estação termino de Kushk na linha de Merw-Kushk, até Chahit-Dukhteran no vertice do triangulo da fronteira; outra partindo de Ak-Tapa alguns kilometros ao noroeste de Panjdeh, seguindo parallela ao rio Murghab, na sua margem esquerda, até Fanur-Sang; e terceira finalmente que é um ramal a sudeste de Panjdeh, subindo o vale de Kasko até Torashekle com 60 kilometros.

Austria Hungria

Foi publicada no jornal official austriaco a nova lei para o prolongamento do caminho de ferro da Bosnia de Budapest-Sarajevo á fronteira do Saudjak de Novi-Bazar, com um ramal para Viscegrad na fronteira servica.

Esta linha ha de servir para a ligação directa de Budapest com Salonica.

Discute-se na Russia e na Italia o projecto d'um caminho de ferro que parta de Varna ao Mar Negro, passando por Pleuna na fronteira da Servia a travessa Montenegro e termine em Antivari no Adriatico.

Egypto

O governo adiantou 16.500 libras para melhoramentos das linhas ferreas do Soldão. As suas receitas attingiram no anno findo 165.000 libras, sendo as despesas 124.000.

Vae crescendo o trafego o que é devido principalmente ao commercio de exportação de gommias.

Argelia

Continuam activamente os trabalhos de construção do caminho de ferro de Ain-Mokra a S. Carlos, via Jeusmapes.

Espera-se que a circulação provisoria se effectue em 1904.

China

Segundo o *Daily Express*, foi comprado pelo rei Leopoldo a um syndicato americano a concessão da linha de Hasskén a Cantão que tem 520 milhas para ser construida por uma companhia belga.

Está aberta á exploração a linha allemã de Chan-Tung, até a estação de Weshsien. A sociedade mineira de Shantung está ligada pela via ferra a Tsingtan. Espera-se neste verão attingir Tsing-Tshu que fica a 240 kilometros.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assemblea geral dos accionistas em 30 de junho de 1902

(Continuação do n.º 351)

§ 3.º MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

Os mappas annexos n.ºs 26 a 28 mostram os dados habituaes sobre o trafego de pequena velocidade cujo augmento em 1901 representa como em 1900 a maior parte do accrescimento total das receitas.

Em seguida resumimos os productos successivos obtidos em 7 annos :

	Tonela gem — N.º de toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Aumento sobre o anno precedente
1894	588.785	1.371.460\$511	—
1895	640.637	1.479.440\$369	107.979\$858
1896	721.419	1.550.256\$233	70.815\$864
1897	787.836	1.703.268\$299	153.012\$060
1898	820.935	1.808.189\$919	104.921\$620
1899	919.048	1.938.845\$012	130.655\$093
1900	1.085.812	2.141.545\$871	202.700\$839
1901	1.157.438	2.303.997\$040	162.451\$169

Como se vê do mappa annexo n.º 26 o augmento em 1901 provém em grande parte do transporte de materiaes de construção, que tomaram grande desenvolvimento com a exportação de madeira de pinho para Inglaterra, destinada a estacas para minas.

O augmento de receita por este facto é de 134.520\$120 réis, como indica o mesmo mappa. Devemos no entanto mencionar que a tarifa para este transporte comporta reembolsos successivos trimestraes, semestrais e annuaes sujeitos ao m.nimo de tonelagem, que excede em certos casos 50 % dos preços inicialmente pagos.

No mappa annexo n.º 27 estes reembolsos são deduzidos no seu conjunto do total da receita de pequena velocidade notando-se que uma parte dos reembolsos correspondente aos transportes effectuados em 1901 só tem o seu vencimento em 1902. Póde-se no entanto computar a importancia total dos reembolsos, para os quaes concorrerem os transportes de madeira em 1901, em metade approximadamente do augmento de receita acima indicada d'esta mercadoria.

Apesar d'esta restricção, este genero de trafego é bastante remunerador, sendo para desejar o seu futuro desenvolvimento, tanto por bem da companhia como do paiz.

Quasi todas as outras mercadorias deram igualmente acrescimo de receita em 1901, devendo especializar-se os combustiveis em 13.702\$261 réis; os cereaes e as farinhas em 9.053\$420 réis; os vinhos e seus derivados em 10.973\$370 réis, etc. Os unicos artigos que soffreram diminuição foram : os azeites cujo producto foi 7.174\$618 réis a menos, o que se explica pela má colheita da azeitona; os metaes (6.297\$189 réis a menos) devido a que realizámos em 1900 importantes transportes de carris para os caminhos de ferro hespanhoes; os mineraes (9.448\$848 réis a menos) cuja producção foi menor; finalmente, os transportes de vehiculos diversos (1.914\$151 réis a menos).

O percurso médio da tonelada subiu de 135,5 kilometros em 1900 a 149,8 em 1901; tendo baixado de 16 réis em 1900 a 14,35 em 1901 o producto médio por tonelada e kilometro. Os transportes de madeira tiveram uma preponderante influencia sobre a variação d'estes dois ultimos numeros.

Finalmente, o mappa annexo n.º 28 mostra os numeros sobre a utilização do material de mercadorias.

O numero médio de kilometros percorridos por dia e vagon passou de 53,9 em 1900 a 55,6 em 1901. A proporção entre o percurso do material vasio e o percurso total subiu um pouco de 14,8 a 15,7 % devido a ter-se por vezes expedido vagon vasio a grandes distancias para fazer face ao trafego.

O numero médio de viagens com carga effectuadas durante o anno, por vagon, passou de 137 em 1900 a 141 em 1901.

Por ultimo a carga média do vagon carregado elevou-se de 4,880 toneladas em 1900 a 5,480 em 1901.

§ 4.º TRANSITO DE E PARA HESPAHIA

Todos os ramos do trafego pelas duas fronteiras de Valencia de Alcantara e Badajoz produziram augmento, como se vê indicado no mappa annexo n.º 29.

O augmento total da receita foi de 37.475\$800 réis, a saber : 14.290\$300 réis pela fronteira de Valencia d'Alcantara e 23.185\$500 réis pela de Badajoz.

Quanto á primeira temos a registar especialmente um augmento no sentido de Hespanha para Portugal nos seguintes transportes em pequena velocidade : fructas, 12.553\$000 réis a mais; cereaes, 7.800\$000 réis a mais; lãs, 1.743\$000 réis a mais, compensados parcialmente por alguns outros em diminuição.

Quanto á fronteira de Badajoz temos a registar : no sentido de Portugal para Hespanha um importante augmento de 12.904\$000 réis na pequena velocidade, devido na sua totalidade á exportação de madeira, e no sentido inverso, um augmento de 5.411\$000 réis, devido muito especialmente ao transporte de lãs, cereaes e metaes.

O movimento de passageiros com destino ás praias de Portugal não foi, como já tivemos occasião de notar, melhor no anno de 1901 do que no anno anterior. A receita de passageiros no sentido de Hespanha para Portugal deu apenas os seguintes augmentos : 2.903\$700 réis pela fronteira de Badajoz; 2.965\$200 réis, pela fronteira de Valencia de Alcantara.

§ 5.º TRAFEGO INTERNACIONAL FRANCO-HISPANO-PORTUGUEZ

A applicação das tarifas directas (mercadorias de grande e pequena velocidade) posta em vigor em 1900 para as relações com a Franca e mais alem, continuaram em 1901 sem motivar difficuldade. O seguinte quadro indica quaes os resultados d'este trafego ainda em começo mas que deixa antever um breve progresso :

	Tonellagem — Kilogrammas	Producto
Grande velocidade :		
Proveniencias { de Franca ..	120.764 (2 cavallos)	2.413\$726
de Portugal ..	8.416	249\$002
	129.180 (2 cavallos)	2.662\$728
Pequena velocidade :		
Proveniencias { de Franca ..	765.230	3.266\$501
de Portugal ..	34.482	147\$342
Total	799.712	3.413\$843

3.º — Observações sobre os differentes serviços

§ 1.º EXPLORAÇÃO

A regularidade dos comboios, a ausencia de accidentes, o bom porte do pessoal, a evolução rapida do material de mercadorias, o augmento da carga média dos comboios de mercadorias, o augmento dos logares utilizados em relação aos offerecidos nos comboios de passageiros, etc., confirmam os continuados progressos realizados pelo nosso serviço de exploração.

O augmento de despesa neste serviço foi em 1901 de 45.427\$639 réis. E' principalmente no serviço do movimento que mais se accentua a maior parte dos augmentos do pessoal das estações que d'elle careciam, em resultado do acrescimo do trafego.

§ 2.º VIA E OBRAS

O excellente estado de conservação das linhas confirma a vigilancia empregada pelo nosso serviço de Via e Obras.

Continuou-se em 1901 o reforço das linhas augmentando o numero de travessas, substituindo as escapulas por *tirefonds* e renovando o ballastro principalmente com pedra britada.

O quadro seguinte dá a comparação nos annos de 1900 e 1901 da quantidade de ballastro e de travessas empregadas na conservação das linhas.

	1901	1900
Ballastro de areia, metros cubicos	3.206	7.325
» » pedra britada, metros cubicos ..	37.613	21.991
Travessas de pinho cresotadas, quantidade ..	145.666	126.283
» » carvalho, quantidade	40	431
» » eucalyptus, »	16.050	41.635

A totalidade da despesa do serviço da via e obras na conta de exploração foi em 1901 de 490.645\$209 réis, sendo apenas de 9.419\$721 réis a mais sobre 1900.

§ 3.º MATERIAL E TRACÇÃO

O mappa annexo e seus desenvolvimentos, tudo com o numero 31, relativos a este serviço, mostram com evidencia os notaveis progressos continuados em 1901 em comparação dos annos anteriores.

A importancia total das despesas d'este serviço foi em 1901 de 896.062\$379 réis superior em 5.902\$331 réis apenas á de 1900, apesar do augmento dos percursos.

Referida ao kilometro-trem esta despesa foi de 177 réis em 1901, quando em 1900 tinha sido de 181 réis.

Esta diminuição corresponde exactamente á baixa no preço do carvão, tendo diminuido de 85,938 réis a 81,223 réis a despesa do carvão por kilometro-trem.

O consumo de carvão por kilometro-trem augmentou apenas de 10,632 kilogrammas em 1900 a 10,877 em 1901. Mas como o consumo referido á unidade de carga foi constante, 79,7 grammas, o resultado acima indicado explica-se pelo augmento da carga média dos comboios, de que se tratará mais abaixo.

A despesa de conservação e reparação do material subiu a 240 réis por kilometro-trem, isto é, de 43,83 réis em 1900, passou a 46,23 em 1901. Mas este augmento é devido exclusivamente ao preço dos materiaes empregados, e provém não só dos preços elevados d'estes materiaes, adquiridos ainda em 1900, como da despesa effectuada com a sua conservação.

O augmento da despesa d'este material acha-se compensado por novas economias realizadas na despesa com a iluminação e lubrificação e com o serviço hydraulico (tomadas de agua das locomotivas) cuja despesa total, em virtude d'uma série de providencias acertadas, foi reduzida a mais de 5 contos de réis, não sendo hoje, apesar do augmento do percurso, superior á de 1897.

Effectivo do material circulante :

1.º Locomotivas — O numero de locomotivas augmentou de duas em 1901 : a machina 65 entregue pela Companhia de Fives-

Lille, e a machina 105, cuja reconstrução foi concluída nas officinas geraes.

No decurso do corrente anno veremos este effectivo elevar-se a mais 6 locomotivas, a saber: 2 locomotivas *Compound* da Companhia de Fives-Lille entregues ha dias, e 4 outras em reconstrução nas officinas geraes.

Em 1901 o percurso annual médio das nossas 131 locomotivas em serviço attingiu o elevado numero de 42.206 kilometros, superior a todos os anteriores.

2.º *Carruagens e vagons*.— Devido á nossa nova officina installada para este fim em Alcantara, podemos em 1901 dar maior desenvolvimento á construção de vagons que proseguimos actualmente sem interrupção.

Entregámos á exploração em 1901, 98 vagons novos. Como 6 d'entre elles foram demolidos durante o anno, o effectivo augmentou, pois, de 92.

O percurso médio dos vehiculos não augmentou em 1901: tendo sido de 22.560 kilometros contra 22.600 em 1900. Devemos notar que a construção dos vagons fez-se tão rapida quanto o foi o desenvolvimento do trafego.

4.º — Despesas extraordinarias

A importancia total das despesas extraordinarias em 1901 foi approximadamente a mesma do anno anterior. O seu emprego foi como segue:

Novas construções e obras complementares de 1.º estabelecimento	200:524,749
Augmento de material circulante	88:224,914
Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas	23:970,402
Substituição de tableiros metallicos em pontes antigas	2:882,413
Material circulante demolido, compensado com o valor da parte aproveitavel	2:622,739
Total	318:225,217

O quadro anexo n.º 20 mostra circumstanciadamente quaes as novas construções e trabalhos complementares effectuados.

Na importancia de 200:524,749 réis está comprehendida a de 71:630,312 réis para o estabelecimento da segunda via entre Gaia e Espinho, que ficará assente no corrente anno, bem como o assentamento de novas linhas, caes, placas giratorias, etc., em diferentes estações e numerosas disposições destinadas a augmentar a segurança (signaes *enclenchements*, indicadores electricos dos discos, calços de limite nas linhas de paragem, etc.); construção de casas de habitação para moradia do pessoal da linha (destinamos annualmente 20 a 25 contos de réis a melhorar quanto possivel as condições de existencia dos empregados, etc.).

As despesas com o augmento do material circulante fazem igualmente o objecto dos quadros annexos n.ºs 17 e 18.

Entre as mais importantes citaremos: 38:525,429 réis pagos no exercicio de 1901 á Companhia de Fives-Lille pelo fornecimento de 3 novas locomotivas *Compound* já entregues; 6:440,732 réis pela aquisição de uma locomotiva de manobras; 33:977,720 réis pela construção de 47 vagons de uma nova serie e 5:172,629 réis pelo acabamento de 50 vagons d'uma outra serie.

Finalmente, nos 23:970,402 réis gastos com o augmento de mobilia, utensilios e ferramentas acham-se principalmente comprehendidas as compras de machinas-ferramentas destinadas ás nossas officinas e varios outros aparelhos para os diferentes serviços.

(Continúa.)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço combinado com os Caminhos de ferro do Minho e Douro

Festas a Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello, nos dias 18 a 20 de agosto

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos para ida nos dias 16 a 20 de agosto, e volta, nos dias 18 a 24 do mesmo mez, polos comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-Porto. Preços dos bilhetes: De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello e volta: 2.ª classe, 5,000 réis; 3.ª classe, 3,420. Nos preços supra está incluído o imposto de selo para o governo.

Demais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

Lisboa, 13 de agosto de 1902.

Festas a Nossa Senhora do Cabo, em Cintra

Afim de que possam assistir aos fogos de artificio com que terminam os festejos que deverão ter lugar em Cintra no dia 24

de agosto, os passageiros que d'ali regressem a Lisboa e estações e apeadeiros anteriores, é transferida para a 1 hora da madrugada do dia 25, a partida de Cintra do comboio 1.336 de 24, que segundo o horario em vigor deveria partir de ali ás 11 horas da noite.

A chegada a Lisboa-Rocio será á 1 hora e 59 minutos da madrugada, parando o comboio, como de costume, em todas as estações e apeadeiros intermédios.

Lisboa, 11 de agosto de 1902.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos referidos caminhos de ferro, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder em concurso publico, á adjudicação da venda dos seguintes lotes de carris de ferro e aço usados.

1.º Lote — 2.000 carris, ferro, duplo champignon, com cerca de 418 toneladas.

2.º Lote — Idem, idem.

3.º Lote — Idem, idem.

4.º Lote — Idem, idem.

5.º Lote — Idem, idem.

6.º Lote — 2.000 carris, ferro, simples champignon, com cerca de 308 toneladas.

7.º Lote — Idem, idem.

8.º Lote — 2.000 carris, ferro, Vignole, com cerca de 617 toneladas.

9.º Lote — Idem, idem.

10.º Lote — Idem com cerca de 493 toneladas.

11.º Lote — 2.000 carris, aço, Vignole, com cerca de 172 toneladas.

Para poder licitar tem o concorrente de apresentar documento com o qual prove ter realizado em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado, e para qualquer dos lotes acima indicados, os seguintes depositos provisorios:

Para cada um dos lotes 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º — 201,000 réis.

Para cada um dos lotes 6.º e 7.º — 138,000 réis.

Para cada um dos lotes 8.º e 9.º — 277,000 réis.

Para o lote 10.º — 221,000 réis.

Para o lote 11.º — 77,000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes adjudicados. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria em que foi effectuado o deposito provisorio e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes nas secretarias da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque), da Direcção do Minho e Douro (Campinha), e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 1 de agosto de 1902.

Direcção do Sul e Sueste

Secção de estudos e construção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Lanço de Faro a Olhão

Faz-se publico que no dia 27 de agosto de 1902, pelas doze horas da manhã, na secretaria d'esta secção, na cidade de Faro, perante uma commissão presidida pelo respectivo chefe da secção se procederá á arrematação das empreitadas seguintes:

12.ª Construção de uma ponte de tres vãos de 4 metros na Ribeira das Lavadeiras, no perfil 99'. Base de licitação, 1:300,000 réis. Deposito provisorio, 32,500.

13.ª Duas pontes de tres vãos de 4 metros: uma na Ribeira do Rio Sêcco, perfil 124; outra na Ribeira de Bella Maudil, perfil 233. Base de licitação, 1:370,000 réis. Deposito provisorio, 39,250 réis.

14.ª Construção de tres pontões de 4 metros de vão: um na Madre de Agua, perfil 160'; outro na Meia Legua, perfil 173', e outro no perfil 190. Base de licitação, 630,000 réis. Deposito provisorio, 15,750.

As medições, orçamentos, desenhos e demais condições para estas empreitadas acham-se patentes na referida secretaria, todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Faro, 2 de agosto de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flores, 71 — 1.st 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 capá — 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 telephonico, 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.^a ordem e o unico em face a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PORTO **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de coróas e flores artificiaes — F. Delpoit, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

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

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

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

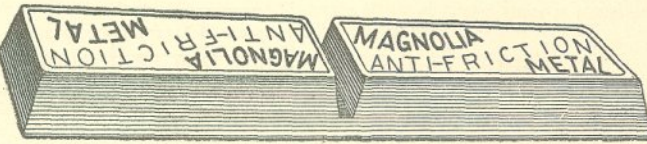
Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMÓSILLA, 12



MADRID

Pecan-se prospectos.



Esta a representação de um tingote do genuíno Metal Magnolia

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

COMPANHIA REAL				Lisboa				Cintr				Lisboa				Lisboa				T. VEDRAS				FIGUEIRA				Mangualde				Guarda				Mangualde			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.						
C. Sodré	Alga	C. Sodré		6-23 m.	7-29 m.	6-50 m.	6-10 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	6-40 m.	7-45 m.	6-50 m.	7-50 m.	6-40 m.	7-45 m.	6-50 m.	7-50 m.	6-40 m.	7-45 m.	6-50 m.	7-50 m.	6-40 m.	7-45 m.	6-50 m.	7-50 m.	6-40 m.	7-45 m.	6-50 m.	7-50 m.	6-40 m.	7-45 m.						
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	5-50 m.	5-59 m.	6-00 m.	6-09 m.	6-10 m.	6-19 m.	6-20 m.	6-29 m.	6-30 m.	6-39 m.	6-40 m.	6-49 m.	6-50 m.	6-59 m.	7-00 m.	7-09 m.	7-10 m.	7-19 m.	7-20 m.	7-29 m.	7-30 m.	7-39 m.	7-40 m.	7-49 m.	7-50 m.	7-59 m.	8-00 m.	8-09 m.	8-10 m.	8-19 m.						
5-50 m.	6-8 m.	6-15 m.	7-4 m.	6-35 m.	7-3 m.	7-10 m.	8-0 m.	7-40 m.	8-38 m.	7-50 m.	8-48 m.	8-20 m.	9-18 m.	8-50 m.	9-48 m.	9-20 m.	10-18 m.	9-50 m.	10-48 m.	10-20 m.	11-18 m.	11-00 m.	11-58 m.	11-30 m.	12-28 m.	12-00 m.	12-58 m.	12-30 m.	13-28 m.	13-00 m.	13-58 m.	13-30 m.	14-28 m.						
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	6-45 m.	7-23 m.	8-00 m.	8-19 m.	7-50 m.	8-48 m.	8-20 m.	9-18 m.	8-50 m.	9-48 m.	9-20 m.	10-18 m.	9-50 m.	10-48 m.	10-20 m.	11-18 m.	11-00 m.	11-58 m.	11-30 m.	12-28 m.	12-00 m.	12-58 m.	12-30 m.	13-28 m.	13-00 m.	13-58 m.	13-30 m.	14-28 m.	14-00 m.	14-58 m.						
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	7-30 m.	8-08 m.	8-25 m.	9-03 m.	8-45 m.	9-23 m.	8-55 m.	9-33 m.	9-15 m.	9-53 m.	9-35 m.	10-13 m.	9-55 m.	10-33 m.	10-15 m.	10-53 m.	10-35 m.	11-13 m.	10-55 m.	11-33 m.	11-15 m.	11-53 m.	11-35 m.	12-13 m.	11-55 m.	12-33 m.	12-15 m.	12-53 m.	12-35 m.	13-13 m.						
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	8-15 m.	8-43 m.	9-00 m.	9-18 m.	8-30 m.	8-58 m.	9-10 m.	9-28 m.	8-50 m.	9-28 m.	9-40 m.	10-08 m.	9-40 m.	10-18 m.	9-50 m.	10-18 m.	10-30 m.	10-58 m.	11-10 m.	11-28 m.	10-50 m.	11-28 m.	11-40 m.	12-08 m.	11-40 m.	12-18 m.	12-30 m.	12-58 m.	13-10 m.	13-28 m.						
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-0 m.	9-35 m.	10-3 m.	10-10 m.	10-19 m.	9-50 m.	10-48 m.	10-20 m.	11-18 m.	11-00 m.	11-58 m.	11-30 m.	12-28 m.	12-00 m.	12-58 m.	12-30 m.	13-28 m.	13-00 m.	13-58 m.	13-30 m.	14-28 m.	14-00 m.	14-58 m.	14-30 m.	15-28 m.	15-00 m.	15-58 m.	15-30 m.	16-48 m.	16-30 m.	17-28 m.	17-10 m.					
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	9-45 m.	10-43 m.	10-20 m.	11-18 m.	11-00 m.	11-58 m.	11-30 m.	12-28 m.	12-00 m.	12-58 m.	12-30 m.	13-28 m.	13-00 m.	13-58 m.	13-30 m.	14-28 m.	14-00 m.	14-58 m.	14-30 m.	15-28 m.	15-00 m.	15-58 m.	15-30 m.	16-48 m.	16-30 m.	17-28 m.	17-10 m.	18-08 m.	18-26 m.	18-44 m.	18-56 m.					
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-34 m.	10-35 m.	11-33 m.	11-10 m.	12-08 m.	11-50 m.	12-48 m.	12-20 m.	13-18 m.	12-00 m.	12-58 m.	12-30 m.	13-28 m.	13-00 m.	13-58 m.	13-30 m.	14-28 m.	14-00 m.	14-58 m.	14-30 m.	15-28 m.	15-00 m.	15-58 m.	15-30 m.	16-48 m.	16-30 m.	17-28 m.	17-10 m.	18-08 m.	18-26 m.	18-44 m.	18-56 m.					
11-50 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 m.	11-25 m.	12-23 m.	12-00 m.	12-58 m.	12-30 m.	13-28 m.	13-00 m.	13-58 m.	13-30 m.	14-28 m.	14-00 m.	14-58 m.	14-30 m.	15-28 m.	15-00 m.	15-58 m.	15-30 m.	16-48 m.	16-30 m.	17-28 m.	17-10 m.	18-08 m.	18-26 m.	18-44 m.	18-56 m.	19-14 m.	19-32 m.	19-50 m.	20-08 m.	20-26 m.	20-44 m.					
12-35 m.	12-53 m.	13-30 m.	13-49 m.	12-45 m.	13-43 m.	13-20 m.	14-18 m.	14-00 m.	14-58 m.	14-30 m.	15-28 m.	15-00 m.	15-58 m.	15-30 m.	16-48 m.	16-30 m.	17-28 m.	17-10 m.	18-08 m.	18-26 m.	18-44 m.	18-56 m.	19-14 m.	19-32 m.	19-50 m.	20-08 m.	20-26 m.	20-44 m.	20-56 m.	21-14 m.	21-32 m.	21-50 m.	22-08 m.	22-26 m.	22-44 m.				
130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130					
2-5	2-23	3-0	3-19	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48	3-25	4-23	3-00	3-58	3-35	4-33	3-10	4-08	3-45	4-43	3-20	4-18	3-55	4-53	3-30	4-28	3-05	4-03	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48						
2-50	3-08	3-45	4-4	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48	3-25	4-23	3-00	3-58	3-35	4-33	3-10	4-08	3-45	4-43	3-20	4-18	3-55	4-53	3-30	4-28	3-05	4-03	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48						
3-35	3-53	4-40	5-38	3-25	4-23	4-00	4-58	3-10	4-08	3-45	4-43	3-20	4-18	3-55	4-53	3-30	4-28	3-05	4-03	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48	3-25	4-23	3-00	3-58	3-35	4-33	3-10	4-08						
4-20	4-38	5-25	6-23	3-40	4-38	4-15	5-13	3-30	4-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	3-45	4-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28						
5-5	5-23	6-10	7-08	4-30	5-28	5-05	6-03	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	3-45	4-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48						
5-50	6-8	6-45	7-4	4-40	5-38	5-15	6-13	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	3-45	4-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58						
6-35	6-53	7-40	8-38	4-50	5-48	5-25	6-23	4-10	5-08	4-45	5-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08						
7-20	7-38	8-25	9-23	5-00	5-58	5-35	6-33	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	4-45	5-43	4-20	5-18						
8-50	9-8	9-45	10-43	5-10	6-08	5-45	6-43	4-30	5-28	5-05	6-03	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-55	5-53	4-30	5-28						
9-35	9-53	10-40	11-38	5-20	6-18	5-55	6-53	4-40	5-38	5-15	6-13	4-30	5-28	5-05	6-03	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	5-05	6-03	4-30	5-28						
10-20	10-38	11-25	12-23	5-30	6-28	6-03	7-01	4-50	5-48	5-25	6-23	4-40	5-38	5-15	6-13	4-40	5-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	5-15	6-13	4-30	5-28						
11-50	11-23	12-0	12-19	5-40	6-38	6-13	7-11	5-00	5-58	5-35	6-33	4-50	5-48	5-25	6-23	4-50	5-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	4-45	5-43	4-20	5-18	5-25	6-23	4-40	5-38						
12-35	12-53	13-40	14-38	5-50	6-48	6-23	7-21	5-10	6-08	5-45	6-43	4-60	5-58	5-35	6-33	4-60	5-58	4-35	5-33	4-10	5-08	4-45	5-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	5-35	6-33	4-50	5-48						
130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130					
2-5	2-23	3-0	3-19	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48	3-25	4-23	3-00	3-58	3-35	4-33	3-10	4-08	3-45	4-43	3-20	4-18	3-55	4-53	3-30	4-28	3-05	4-03	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48						
2-50	3-08	3-45	4-4	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48	3-25	4-23	3-00	3-58	3-35	4-33	3-10	4-08	3-45	4-43	3-20	4-18	3-55	4-53	3-30	4-28	3-05	4-03	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48						
3-35	3-53	4-40	5-38	3-25	4-23	4-00	4-58	3-10	4-08	3-45	4-43	3-20	4-18	3-55	4-53	3-30	4-28	3-05	4-03	2-40	3-38	3-15	4-13	2-50	3-48	3-25	4-23	3-00	3-58	3-35	4-33	3-10	4-08						
4-20	4-38	5-25	6-23	3-40	4-38	4-15	5-13	3-30	4-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	3-45	4-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28						
5-5	5-23	6-10	7-08	4-30	5-28	5-05	6-03	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	3-45	4-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48						
5-50	6-8	6-45	7-4	4-40	5-38	5-15	6-13	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	3-45	4-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58						
6-35	6-53	7-40	8-38	4-50	5-48	5-25	6-23	4-10	5-08	4-45	5-43	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-55	5-53	4-30	5-28						
7-20	7-38	8-25	9-23	5-00	5-58	5-35	6-33	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	4-35	5-33	4-10	5-08	5-15	6-13	4-30	5-28						
8-50	9-8	9-45	10-43	5-10	6-08	5-45	6-43	4-30	5-28	5-05	6-03	4-20	5-18	4-55	5-53	4-30	5-28	4-05	5-03	3-40	4-38	4-15	5-13	3-50	4-48	4-25	5-23	4-00	4-58	5-05	6-03	4-30	5-28						
9-35	9-53	10-40	11-38	5-20	6-18																																		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Agosto sahirá o paquete **Danube** para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

Sahirá no dia 1 de Setembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Fátima, Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.
Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Kromprinz**. Sahirá a 21 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia, vapor allemão **Bellona**. Sahirá a 20 ou 21 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sahirá a 29 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Brazil, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 18 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Bremen e Hamburgo, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a 14 ou 15 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor francez **La Platu**. Sahirá a 26 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Bordeus e Leith, vapor inglez **Dale**. Esperado de 18 a 19 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Ceará, Maranhão, Pará, Manaus e Iquitos, vapor allemão **Athen**. Sahirá a 29 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Copenhague e S. Petersburgo, vapor allemão **Douro**. Sahirá a 20 ou 21 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. francez **Cordillere**. Sahirá a 27 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor italiano **Colombo**. Esperado a 20 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



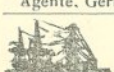
Hamburgo (directo), vap. allemão **Stahleck**. Sahirá a 19 ou 20 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Columbia**. Sahirá a 24 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 10, 1.^o



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



Maranhão e Ceará, vap. inglez **Paranense**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cametense**. Sahirá a 29 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Amazonas**. Sahirá a 19 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. francez **Corrientes**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Macaé, vapor inglez **Mirna**. Sahirá a 20 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sibiria**. Sahirá a 20 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



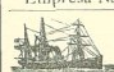
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campana**. Esperado a 17 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Southampton (Inglaterra), vapor inglez **Nile**. Sahirá a 21 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 27 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vap. inglez **Panamá**. Sahirá a 17 de agosto. 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 RESUMIDÍSSIMOS

Garante-se a força effectiva

Innumeras referencias que empregam 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

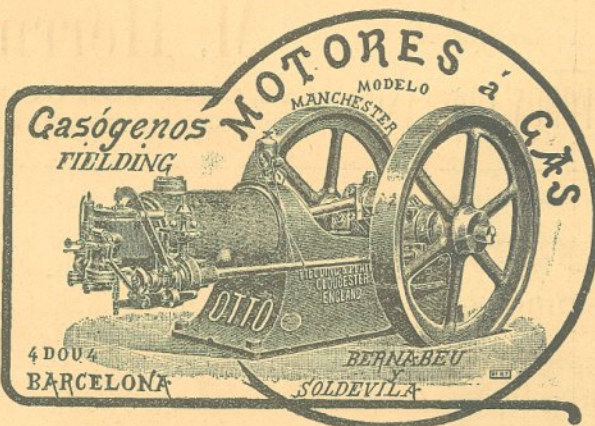
(Especialidade para minas)

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 HESPAÑHA e PORTUGAL

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

Machinas para todos os ramos e applicações. — Estudos, 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, Alcobaca, Alentejo, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carraceda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouvêa, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mercena, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveira, Ovar, Penafiel, Ponte, Povo de Lanhoso, Santa-rem, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Mont'Agráo, 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 da Rodam, Vizeu.

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

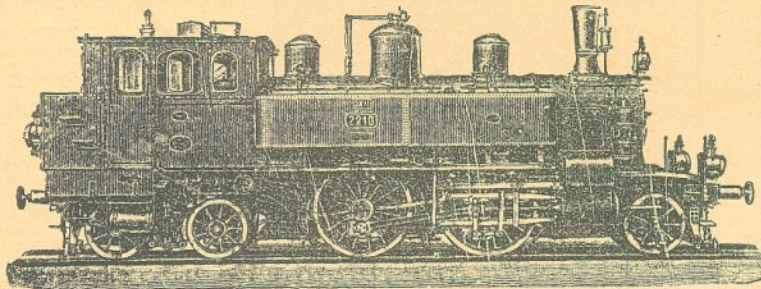
6 e 8, CALÇADA DO LAYRA, 6 e 8
LISBOA

KRAUSS & C.^{IA}

Fabrica de Locomotivas

SOCIEDADE ANONYMA

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**, **inflammacoes de quaesquer orgaos**, **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.

Estabelecimento hydrologico Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 1 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos **padecimentos do apparelho digestivo**, **figado**, **rins**, **bexiga**, **gota**, **albuminuria**, **diabete**, etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeicoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas, **Sala d'aerotherapia**, **pulverizacoes e irrigacoes**, **inhalações d'acido carbonico nativo**.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

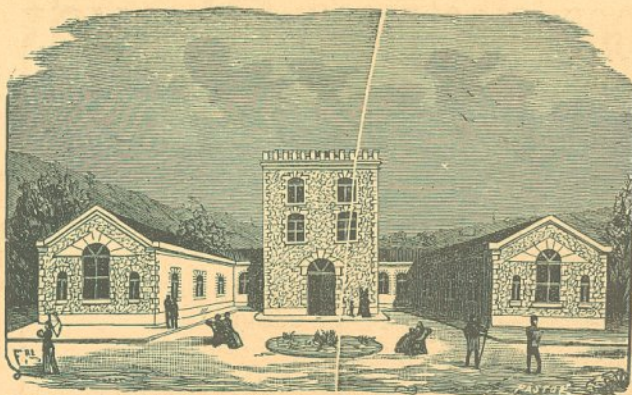
Dois excellentes hotéis de 1.ª classe. — **Grande hotel e Hotel Avelames**. Um **Hotel de 2.ª classe** — **hotel da Boa Vista**. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. **Salão para concertos e dança**, **gabinete de leitura**. **Serviço telegraphico**, **carruagens para passeios e digressões**.

Jornada: caminho de ferro até a Regua; desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia: **Rua de D. Pedro, 172 — PORTO**

CALDAS DA FELGUEIRA — CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)



Grande Hotel Club — **Abre em 25 de maio.** — 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.ª, referente ao **GRANDE HOTEL**.

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

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

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

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, Cáceres, 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

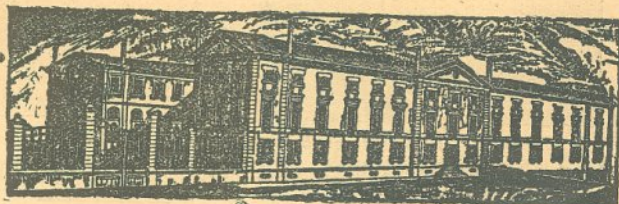
DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes 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 dotches 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



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 combos
de passageiros e de mercadorias

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APLICAÇÕES

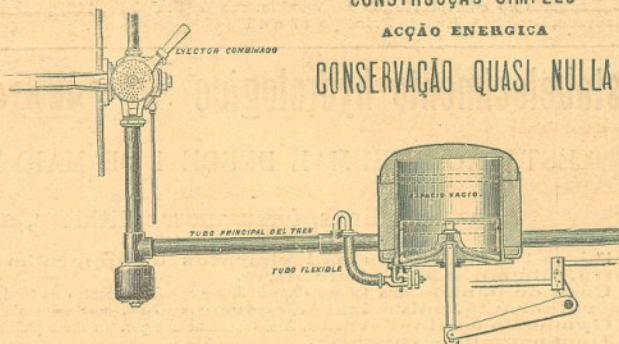
Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Índias, America do Sul, Colonias, etc.

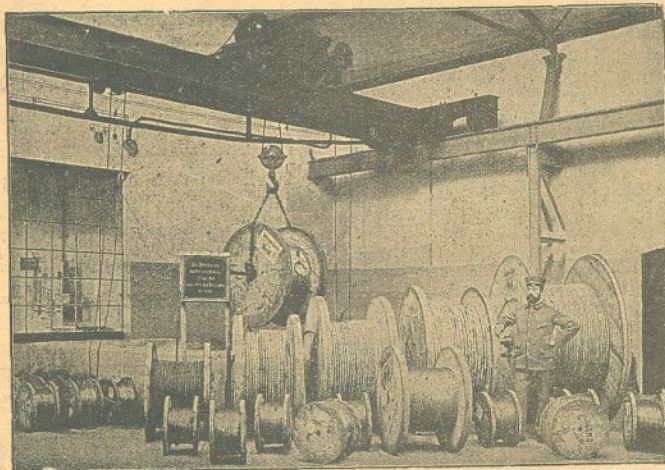
Lista das companhias da península
que tem adoptado este freio:

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



Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES



Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

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

Fabricação e collocação
de todos os generos de
cabos revestidos de chumbo
para correntes de alta
tensão, correntes conti-
nuas, polyphasicas e al-
ternativas até 20.000
voltios.

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com
isolador de ar e de papel