



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA — PORTUGAL: anno 25500; semestre 12400.

HESPAÑA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 4000 réis.—Ávalao, 120 réis

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

Telephone, 27  
End. tel. CAMIFERRO

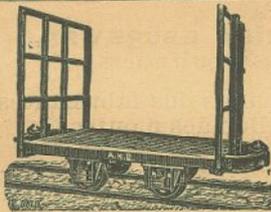
PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTWERPIA, 1894 — Medalha de Bronze  
PORTO, 1897 — Medalha de Prata  
BRU XELLAS, 1897 — Medalha de Prata  
LISBOA, 1898 — Grande diploma d'honra

3.º do 15.º anno

1 de Fevereiro de 1902

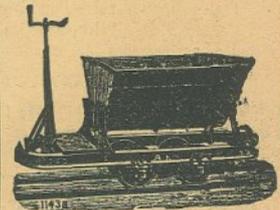
Numero 339



FABRICA  
DE  
CAMINHOS DE FERRO  
PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



**ARTHUR KOPPEL**  
BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal

**F. Street & C.<sup>IA</sup>**

156, Rua do Poço dos Negros

LISBOA



Agentes para as Colonias

**Roberto Pegado**

Rua dos Capellistas, 77 a 81

LISBOA

**C. MAHONY & AMARAL**

ESCRITORIO—RUA AUGUSTA, 70 2.º—Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcção.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, wagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubulares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.<sup>a</sup> 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 Oandlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico—MAHONY—Lisboa

Numero telefonico 586

**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 HESPAÑA  
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.** — RUA DA PATA, 8, 2.ºEm Madrid: **D. Luis Cepeda** — SANTA CATALINA, 8**J. B. FERNANDES & C.ª**

SUCESSORES 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, follos para ferroeiro, safras, bigornas,  
tornos, engenhos de furar e cimento Portland

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

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de  
antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de  
munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garra-  
fões, garrafas e muitos outros artigos.

**Sulphato de cobre** inglez, especial para o tra-  
tamento das vinhas com percentagem garantida. **Sul-  
phostéatite 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 **Pulverizado-  
res «Eclair»**, de Vermorel, para a calda bordeleza.  
**Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite eu-  
prica. **Injectores «Excelsior»**, de Vermorel  
para applicar o sulfureto de carbone. **Flôr de en-  
xofre de Brandram**. **Enxofre moído**,  
**Nitrato de Sodio**, poderoso agente de fertilização  
para as vinhas e outras culturas. **Superphospha-  
to de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame**  
**de bicos para vedações**. **Arame para**  
**enfardamento de palha**. **Pasta brilhante**  
**«Amor»**, para limpar toda a qualidade de metaes  
garantindo-se um brilho inexcédível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

TINUURARIA

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.

**TIÑTAS PARA ESCREVER**  
DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes  
inglezes, allemães e outros

**SABONETES MEDICINAES**

DA

**Companhia Portugueza HYGIENE**

Tem sobre os outros sabonetes a vantagem  
de desinfecar as mãos, ou de as conservar des-  
infectadas. Fazemos especial menção dos sabone-  
tes de thymol, muito recommendado para a hy-  
giene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax,  
sublimado corrosivo, e do

**SABONETE****SOUSA MARTINS**

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao cele-  
bre 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 tem acção, e contendo *phenosalyl*,  
um dos mais valiosos antisepticos modernos, o  
sabonete Sousa Martins satisfaz ao mesmo  
tempo as exigencias da toilette e da medicina,  
amaciando a pelle e conservando-a desinfecada.

Pharmacia **ESTACIO** — Praça de S. Pedro, 61**LISBOA**



*Espaço reservado  
para a casa Bernabeu y Soldevila*

**Dou 4**

**BARCELONA**

Motores a gaz Fielding & Platt

Machinas ferramentas de Carter & Wright

Machinas a vapor de Turner

Maquinaria para minas

Material electrico

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO  
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27  
End. telegraphico CAMIFERRO

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Horario brinde para carteira.

## COLLECÇÕES DO 14.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1901. Os srs. assignantes que as desejarem não tem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

## SUMMARY

Paginas

A REFORMA DOS SERVIÇOS DE SAUDE, por Carlos da Silva.....	33
MELHORAMENTOS DE LISBOA—II—Veículos e condutores.....	34
PORTE OFFICIAL — Editio do Ministerio das Obras Publicas de 25 de Janeiro.....	35
COMISSARIOS DO GOVERNO.....	35
O RAMAL DE PORTIMÃO.....	35
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Basília.....	36
SIGNAES BARBOSA.....	36
NOVA CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS.....	37
UMA IDEIA SYMPATHICA.....	37
TRACÇÃO ELECTRICAS.....	37
EXPOSIÇÃO NA LUISIANIA.....	38
O TRABALHO NOS CAMINHOS DE FERRO.....	38
FUMO.....	39
A REORGANIZAÇÃO DOS WAGONS-LITS.....	39
CONVITES.....	39
AUTOMOBILISMO.....	39
PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	40 e 41
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	42
LINHAS PORTUGUEZAS — Povoas-Famalicão — Notas do expedicoe — Carvão de pedra — Mormação — Valle do Vouga — Carris — Basculas — Incendio numa estação.....	42
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França.....	42
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração (conclusão) e Parecer do Conselho Fiscal.....	43
AVISOS DE SERVIÇO.....	44
ARREMATACOES.....	44
AGENDA DO VIAJANTE.....	46 e 47
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1902.....	47
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	48

## A REFORMA DOS SERVIÇOS DE SAUDE

Sanidade maritima internacional  
Lazaretos

APRESENTANDO as modificações trazidas, aos serviços de sanidade maritima internacional, pela reforma que acaba de ser publicada, felicitamos o commercio e a industria em geral por verem assim attendidas as suas reclamações de ha muito emitidas, e ainda ultimamente apresentadas por uma commissão composta de membros da associação commercial de

Lisboa, ao illustre ministro do reino, como aqui mesmo indicámos no nosso numero de 1 de novembro ultimo.

O nosso regimen sanitario maritimo, ainda regido pelo regulamento de 12 de novembro de 1874, um modelo para o seu tempo, inspirado todo no systema quarentenista, apesar de muito modificado e attenuado nas suas imposições e impedimentos, não podia conservar-se por mais tempo, pois brigava contra todos os principios da moderna sciencia, prejudicando gravemente, não só o commercio e a industria, mas até os proprios viajantes que evitavam o nosso porto pelos rigores quarentenarios absurdos e inefficazes, como bem ficou demonstrado pelo apparecimento da peste no Porto, que mostrou como facilmente se rodeava o fosso que até então parecia insuperavel.

Era, pois, illusoria a confiança depositada na preservaçao quarentenista classica, á infallibilidade da qual nos entregavamos seguros, descuidosos do nosso fomento sanitario.

E foi esse o grande defeito do systema.

Em contemplação de um inimigo de fóra nos quedavamos sem attentarmos no inimigo de dentro, muito confiados nos nossos meios de segurança externa, descuidavamos por completo da nossa segurança interna.

Estavamos num verdadeiro dilemma; por um lado os queixumes do commercio e da industria, reclamando que se alliviassem os rigores impostos ás mercadorias e viajantes, do outro o receio que havia em minorar e ses rigores, fundando-se nas nossas precarias circumstancias de sanidade interna, em que tudo estava por fazer.

Pela presente reforma de saude e pelo movimento reaccionario iniciado ha dois annos podemos dizer que, em breve, e talvez já hoje, possuimos sentinellas e arsenaes de defesa sanitaria em que podemos confiar.

E foi por isso mesmo que o governo resolveu reformar conjunctamente e por completo os nossos serviços de sanidade maritima, problema de hygiene internacional de soluçao muito simplificada, depois de assim estar fomentada a hygiene intranacional.

Na impossibilidade, pela sua grande extensão, de apresentar todo o novo regulamento sanitario, mencionaremos apenas o que mais directamente interessa ao commercio e viajantes, como já anteriormente fizemos no nosso jornal de 1 de fevereiro de 1897.

O tratamento quarentenario applicavel ao navio, passageiros, bagagens e carga, sob o ponto de vista da prophylaxia antipestulencial, peste, cholera e febre amarella (acabaram as differenças de tratamento que havia para cada uma d'estas doencas), depende da qualificação das condições sanitarias de embarcação e dos portos de procedencia, escala ou arribada, das communicações no mar, e da duração da viagem, havendo que distinguir os seguintes casos:

A. Navio indemne:

Caso 1.º — Carta limpa, de portos limpos, sem a menor suspeição.

Tratamento — Livre pratica.

Caso 2.º — Idem, idem, mas com nota de suspeição.

Tratamento — Livre pratica, depois de exame medico feito a bordo e desinfecção de roupas sujas, quando a auctoridade sanitaria assim o entenda.

Caso 3.º — Idem, idem, mas que soujou a carta fazendo escala por porto contaminado.

Tratamento — O regimen dos 3 casos seguintes conforme a qualificação do porto de escala e a duração da viagem.

Poderá, porém, ter livre pratica logo que prove que não communicou com terra ou apenas recebeu carga insusceptível sob incommunicação.

Caso 4.º — Navio indemne, procedente de porto ainda não declarado inficionado, mas com carta suja.

Tratamento — Com viagem superior a 7 dias, livre pratica depois de exame medico rigoroso dos passageiros e tripulação. Com viagem inferior a 7 dias, exame medico de passageiros no posto ou no lazareto, com participação ás auctoridades competentes dos respectivos destinos. A desinfecção de roupas sujas, e das outras mercadorias será applicada sempre que a auctoridade sanitaria assim o entenda ou lhe seja determinado.

Caso 5.º — Navio indemne, de porto inficionado, carta suja, viagem superior a 7 dias.

Tratamento — Livre pratica a passageiros depois de exame medico a bordo. Desinfecção de roupas sujas e de tudo o mais que a auctoridade sanitaria determinar.

Caso 6.º — Idem, idem, com viagem inferior a 7 dias.

Tratamento — Livre pratica aos passageiros depois de exame medico rigoroso e desinfecção pessoal e entrega de guias para revisão medica no local do destino, até se completarem os 7 dias, a contar da saída da embarcação do porto inficionado. Bagagens e carga como no caso anterior.

B. Navio suspeito.

Caso 7.º — Em boas condições hygienicas; medico e estufa de desinfecção a bordo.

Tratamento — Verificação severa do estado sanitario a bordo. Exame medico rigoroso dos passageiros e quarentena de observação durante 48 horas. Desinfecção pessoal e inspecção nos logares de destino, com entrega prévia de guias. Desinfecção de todas as bagagens e de carga susceptível.

Caso 8.º — Más condições hygienicas, sem medico nem estufa a bordo.

Tratamento — O do caso 9.º

C. Navio inficionado. Caso 9.º

Tratamento — Desembarque immediato com quarentena de rigor no lazareto durante 7 dias e desinfecção pessoal, das bagagens e de toda a carga susceptível.

Pelo presente regulamento vemos que só no caso de doença a bordo nos ultimos 7 dias de viagem é que é imposta quarentena de rigor, limitando-se em todos os outros casos a simples inspecções medicas e á beneficiação de bagagens que presentemente se vae tornar o mais commodo possível, logo que esteja estabelecido o posto de desinfecção na margem direita do Tejo, acabando-se com as dispndias e enfadonhas travessias do Tejo.

Não temos pois mais do que felicitarmos o commercio e a industria que fica sendo devedora d'um bom serviço ao ministro que promulgou a lei e ao distincto medico que se encarregou d'esta reforma.

CARLOS DA SILVA

## MELHORAMENTOS DE LISBOA

### II — Vehiculos e conductores

Outro ponto para que chamamos a attenção dos membros da commissão camararia lisbonense é a apparencia dos vehiculos de rodas que circulam nas ruas, tanto os chamados trens de praça como os carros de serviço de passageiros em commum.

Estes—comecemos por elles que são os maiores— andam quasi todos uma vergonha.

E' certo que, na situação actual, admira até como esses pobres carros se sustentam, tanto pela sua podridão como pelo pesado imposto que pagam, de 500.000 réis annuaes, para alliviar as despesas da companhia Carris, o que é outra podridão maior.

Mas visto que o monopolio existe e da fórma mais ominosa, melhor seria definir a situação e melhorar tudo sem prejuizo para ninguem, e com manifesto lucro para a cidade.

Gostamos das coisas claras e precisas, e assim nos parecia preferivel que, por meio d'um accordo, se conseguisse, por um lado, que os carros volntes retirassem o serviço dos pontos que estão e vão sendo servidos pelos carros electricos, indo estabelecer carreiras onde os tremvias não as tem, e onde, portanto, longe de lhes fazerem competencia, lhes seriam beneficos, trazendo-lhes passageiros de pontos distantes.

Pela sua parte a camara relevaria esses carros do pesado imposto, e a companhia Carris, livre de concorrentes, pagaria integralmente a sua annuidade, mais honestamente do que o faz hoje á custa das tristes empresas de viação urbana.

Pelo seu lado a camara impôr-lhes-hia como condição andarem limpos, bem pintados, pessoal uniformizado, gado bem nutrido e tratado.

Uma lavagem geral de civilização, finalmente, para tornar estes vehiculos, que tão uteis são numa cidade, dignos de circular pelas ruas, condição que hoje não tem.

Passemos agora aos trens chamados de praça :

Dizem os jornaes que, desde que principiou o serviço dos carros electricos, já quinze empresas d'esses trens quebraram.

Parece nos um pouco exagerado, posto nos pareça logico que assim succeda quando a rede dos tremvias se estender a todos os extremos da cidade.

A culpa será, não dos tremvias, mas da camara que não melhora o pavimento das ruas e dos proprios donos dos trens que não melhoram o serviço.

Melhoral-o, barateal-o e civilizal-o tambem.

Basta dizer que Lisboa é hoje a cidade onde o serviço dos trens de praça é peor e mais caro.

Dir-nos-hão que em Londres, em Berlim, e outras grandes capitales a tarifa é mais elevada.

Pouco mais é, mas ao menos ha uma tarifa que todos respeitam.

Seja dia ordinario ou de festa, o preço é o mesmo; não ha que discutir com o cocheiro; o taxametro lá marca 6 pences ou 50 pfennigs por uma distancia de 800 metros, ou seja uns 150 réis apenas, calculando mesmo o nosso cambio actual, menos de 120 réis se reduzirmos, como deve ser, á taxa do par.

Em comparação d'isto, temos nós, para um pequeno percurso, 400 réis, e mal irá ao passageiro se não der 100 réis de gorgeta. E isto nos dias ordinarios, porque aos domingos ha que ajustar, e sujeitar ao que o cocheiro exige.

Reduzisse-se a taxa para as pequenas carreiras,

mesmo que fosse na parte plana da cidade, a 200 réis com gorgeta e tudo, e os trens veriam como tinham freguezias.

Tambem a camara tem descurado a boa apparencia d'estes vehiculos.

Temos hoje carros electricos de primeira ordem, proprios d'uma boa cidade, e ao lado, trens de praça de infima villa provinciana.

A caixa, as rodas andam sujas e velhas, os decrepitos tapetes ennodoados e mal cheirosos, as almoçadas duras, os forros rasgados, os animaes esqualidos, os cocheiros sujos, rotos, vestindo de côres variadas, barba por fazer, chapeo de côco ou desabado, manta ou esburacado cobertor, que nunca soube o que é lava gem, na almofada, assim como o cocheiro nunca soube o que é delicadeza, urbanidade, ao menos.

Nada custaria impôr-lhes condições para exercerem o seu mister. Tem já a de serem experimentados para se matricularem como conductores de vehiculos; deveria não se consentir que tomassem as rédeas sem se apresentarem limpos, barbeados, uniformizados.

Um longo casaco escuro, um chapeo alto, umas luvas e uma gravata d'algodão branco não são objectos tão caros que os donos dos carros não possam fornecer ao seu pessoal.

Este uniforme deveria ser approved pelo municipio, havendo todo o rigor, da parte da policia, em mandar recolher á cocheira, e mesmo casar a licença, aos reincidentes, quando o pessoal se apresentasse sem elle.

Em tempo a camara publicou uma postura para o uniforme dos cocheiros, mas estes conseguiram adiar a execução, pretextando que os alfaiates não podiam apromptar os uniformes para o dia fixado.

Desde então, já lá vão talvez 20 annos (!) ainda os alfaiates não os apromptaram!

Resultado é que quem quer, ao domingo, passear no Campo Grande, na Avenida, com a familia, em trem descoberto, só encontra cocheiros de chapeu á Mazzantini, manta encarnada na almofada e outros indicativos de batedor de touros.

A par d'isto, a tarifa, já de si bastante cara, é um papel inutil num quadro sujo dentro do carro, nada mais.

Serviço ás horas, que tantas vezes é indispensavel, para visitas, para ver a cidade, para tratar de negocios, não se obtém senão á custa d'uma grande insistencia, o que é muito desagradavel, e depois d'isso o cocheiro mette a passo, sem que haja meio do passageiro obter serviço regular ou evitar um conflicto.

E a policia assiste a estas scenas, fazendo como a lagrima celeste do poeta:

«Vê, sorri e fica silencioso.»

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral dos correios e telegraphos

2.ª Repartição

2. Divisão

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 7.º do regulamento do estabelecimento e exploração das industrias electricas, approved por decreto de 19 de julho de 1901, que estão patentes na 2.ª Divisão da 2.ª Repartição da Direcção Geral

dos Correios e Telegraphos, pelo prazo de quinze dias, a contar de 27 do corrente, os projectos apresentados pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, para o estabelecimento de uma linha para ser explorada por tracção electrica, entre a rua da Palma e rua Gomes Freire, pelas ruas de S. Lazaro, Conselheiro Arantes Pedroso e Campo dos Martyres da Patria.

Todas as reclamações contra a approvação d'estes projectos deverão ser presentes á Repartição mencionada.

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, em 25 de janeiro de 1902. — O Engenheiro Inspector Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, Paulo Benjamim Cabral.

## Commissarios do governo

O *Diario do Governo* de 23 de janeiro findo publicou os despachos de nomeação dos seguintes commissarios do governo:

Adolpho da Cunha Pimentel, junto da Companhia Carris de Ferro do Porto.

Carlos Malheiro Dias, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão.

Joaquim Reis Torgal, junto da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa.

José Ferreira dos Santos Magalhães, junto da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.

José Joaquim de Sousa Cavalleiro, junto da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

Nuno de Freitas Queriol, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Ricardo Pinto Bartol, junto da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares.

## O ramal de Portimão

Abre hoje ao publico o troço, de 6 kilometros, da linha do sul no ramal de Tunes a Portimão, comprehendido entre a estação de Poço Barreto e Silves.

A estação de Poço Barreto perde desde hoje a sua qualidade de terminus, unica que lhe dava importancia, porque, como estação intermédia, pouco valor tem. Saindo d'este ponto, a linha dirige-se para sudoeste, passando sobre um atero de 500 metros com a cota maxima de 13,472.

Sobe então em rampa de 17 que se prolonga por 1.600 metros, cortando a estrada d'Alcantarilha.

A passagem de nivel segue-se uma trincheira de 600 metros com a cota maxima de 10 metros e d'ahi até Silves, ou melhor, á estação d'este nome que fica um kilometro distante da cidade, não houve grandes movimentos de terras, acompanhando a linha as pequenas ondulações do terreno.

A unica difficuldade da construcção, em todo o percurso — se difficuldade se pôde chamar, — foi o corte das trincheiras, por ser o terreno todo rocha viva.

O raio das curvas varia entre 300 e 600 metros.

O aspecto dos terrenos marginaes é muito agradável, sendo todo plantado de figueiras, alfarrobeiras, e amendoeiras.

Tem dois apeadeiros intermédios onde não param os comboios correios, Valla e Valle da Lama, servindo este a bella povoação da Lagôa, muito povoada e importante, tendo até serviço de agua nos domicilios como qualquer cidade de primeira ordem.

Silves é tambem uma cidadezinha muito importante, tendo varias fabricas, sendo a principal uma de cortiça, bom commercio estabelecido com todo o Algarve e Alemtejo, e centro valioso dos productos agricolas da região.

Como acima dizemos, a linha fica a um kilometro distante de Silves.

A estação está completa em todos os seus detalhes, servindo agora de terminus e ficando depois classificada de 2.<sup>a</sup> ordem.

Além de Silves, o troço em construção que vai até Villa Nova de Portimão está já muito adiantado e medirá 9 kilometros, não tendo também obras d'arte mais que uma pequena ponte sobre a ribeira de Odelouca.

Trabalha-se activamente para que a abertura d'este troço se realize ainda este anno.

A inauguração que hoje se faz é absolutamente sem festejos por parte da direcção do caminho de ferro.

## NOTAS DE VIAGEM

### VIII

#### Basiléa — Caminho de Zurich

Se o nome d'esta terra deixa confusões ao viajante, que consulta o mappa da Suíssa, encontrando ora Bâle, ora Basel, este caso é muito frequente nos paizes como este e a Belgica, que tem dois idiomas.

Assim, por exemplo, um companheiro de viagem que queria ir de Berne a Neuchâtel, me perguntava admirado porque, havendo comboios de Neuchâtel para aquella capital, não os havia para a volta, indo todos... para Neuenburg.

E mostrava-me o guia, aberto nas paginas 34-A.

Tive que lhe explicar que os dois nomes são uma e a mesma coisa, apenas sendo um em francez e o outro em allemão, como Biel e Bienne, Luzern e Lucerne, Soleure e Solothurn, Berthoud e Burgdorf, e tantas outras.

Mais me poria em difficuldades se em Basiléa me perguntasse de que lado fica a Allemanha, porque só lhe poderia responder fazendo uma pirueta e apontando em redor — fica por todos os lados.

Com effeito Bâle (deixem-me dizer assim, que vai mais depressa) é uma cidade suíssa dentro de terreno allemão, e tão ligada a este paiz que até a linha que d'ahi parte para Constança vai logo pela Allemanha, tendo todavia que atravessar ainda outra excrecencia da Suíssa ao passar em Schaffhausen.

Teem d'estes caprichos geographicos as convenções internacionaes.

A bella cidade rhenana preferiu lançar-se corajosamente no caminho dos progressos materiaes, em vez de conservar os traços da idade média, no que elles não tinham de interesse.

Assim, destruiu as fortificações e os fossos para construir avenidas e sumptuosos edificios modernos, transformou ruas estreitas em largas vias de comunicação. Isto, porém, sem atacar os seus monumentos, antes conservando os antigos e erigindo outros novos que ornamentam as principaes praças.

As suas numerosas egrejas, das quaes 18 são notaveis, as suas bellas portas e torres, os monumentos, estatuas, fontes; os grandiosos edificios da camara, que se está completando, no estylo gothico e foi construido no seculo XVI, do correio, tambem gothico, a sala de concertos da cervejaria do Cardeal, considerada a mais bella da Suíssa, o jardim zoologico, o melhor do paiz; casas particulares notaveis, como a *Blaues Haus* (casa azul), onde se recolheram os imperadores d'Austria durante a guerra da independencia, no principio do

seculo passado, as tres formosas pontes e o viaducto do caminho de ferro; e sobretudo os ricos museus e collecções historicas constituem attractivos bastantes para o visitante consagrar a Bâle um par de dias.

São notaveis, pela sua importancia e quantidade, as escolas de ensino primario, secundario e superior.

Já se vê que d'esta cidade, como de todas da Suíssa, se pôde fazer centro para enorme quantidade de excursões ás montanhas e valles do Jura, á Floresta Negra, Alsacia, etc., isto é em territorio suíço, francez ou allemão, e para todas estas viagens ha commodidades que convidam o passeante; por toda a parte hoteis bons, ou razoaveis pelo menos, comboios, diligencias, carros, ascensores, todos os meios de transporte e todos os attractivos, como é de uso naquella paiz absolutamente preparado para chamar viajantes.

O viajante que quizer (como eu) seguir de Basiléa para Zurich tem uns 14 comboios diarios, dos quaes mais de metade são rapidos, fazendo o trajecto em duas horas.

Os melhores são os das 5 horas, 8 e 20 da manhã e sobretudo o das 5 e 50 minutos da tarde que faz o trajecto, 90 k, em 1 hora e 48 minutos.

Sahindo da estação, a via deixa á direita, logo ao passar a ponte, a linha por onde viemos e approximase do Rheno até o kilometro 17, em Rheinfelden, deixando-o ahi para de novo o encontrar 10 kilometros depois e por fim se separar do grandioso rio, enctando uma grande curva para a direita, subindo ao seu ponto culminante, onde passa em tunnel de 2.466 metros.

Descemos então e encontramos pela primeira vez o Limmat, um dos rios que banham Zurich, e sem mais incidentes na linha dirigimo-nos para o seu terminus, a grande estação central de Zurich.

Na descripção da grande cidade já aqui, em 1 de julho de 1890, nos referimos a esta grandiosa estação uma das mais modernas e das mais notaveis da Europa. O movimento é extraordinario nesta estação, a animação enorme.

A todo o momento entram e saem comboios, pelas numerosas linhas que de Zurich irradiam para todos os pontos da Suíssa e estrangeiro.

Por toda a parte montões de bagagens, pequenos volumes portateis em que os passageiros dividem os seus artigos que os devem acompanhar, para os poderem levar consigo na carruagem, visto na Suíssa não haver transporte gratuito de bagagem registrada.

Junto dos montes de maletas grupos de passageiros esperam a chegada dos comboios que pouco se demoram, partindo logo, cheios, para diferentes destinos.

Os moços da estação apoderam-se, á chegada, dos nossos pequenos volumes para os conduzir fóra do edificio, onde nova agglomeração nos aguarda; a dos creados e corretores d'hoteis (que não entram na estação) disputando-nos para o seu estabelecimento.

Que, apesar da importancia da estação, o serviço não está bem organizado, nem o pessoal prima pelas suas atenções para com os passageiros, dil-o-hei no artigo seguinte, e então se verá que tambem lá por fóra ha quem em pequeno não abusasse do chá.

## Signaes Barbosa

O sr. Antonio Maria Nunes Barbosa, um distincto empregado encarregado das installações electricas da Companhia Real, acaba de pedir o privilegio de invenção para um apparelho de signaes para caminhos de

As *Novidades* fazem sobre o mostrengo este espirituoso commentario:

«E' uma aventesma (quer dizer abantesma, cuidado com os caturras) formidavel. Se abalroar com alguma coisa, acaba-se a coisa e acaba-se o mundo. Fica tudo num figo.»

A companhia do gaz sempre venceu impedir que a Carris illuminasse os seus letreiros de paragem, e combinou-se então que elles continuassem nos candieiros, sendo estes pintados de branco. Parece que estão em trajos menores.

Para a signalização nocturna diz-se que vão ser substituidos dois vidros em cada um d'estes candieiros por outros encarnados.

E' uma grande ideia com que a companhia consegue tirar mais um pouco de illuminação ás ruas.

Está muito bem.

## Exposição na Luisiana

Este prospero estado da republica americana vae commemorar em 1903 o centenário da sua independencia com uma exposição universal.

A commissão ou companhia da exposição, que já dispõe d'um capital de 15 milhões de dollars, é presidida pelo sr. David Francis e secretariada pelo sr. Walther B. Stevens, sendo seus membros quatro antigos senadores dos Estados Unidos, dois membros da camara dos representantes, um director dos caminhos de ferro, officiaes superiores do Estado, banqueiros, commerciantes, industriaes, etc.

Recebemos um folheto illustrado, em portuguez, a este respeito.

## O trabalho nos caminhos de ferro

Todos os jornaes e revistas francezas da especialidade se occupam neste momento de um assumpto de véras interessante para a vida das companhias de caminhos de ferro. Trata-se de um projecto de lei que a Camara dos Deputados votou em França, e que viria a ter, caso o Senado confirmasse essa votação, as mais desastrosas consequências financeiras.

Apenas terminou, porém, a viva discussão que o projecto provocou na Camara, logo se levantaram, fóra d'ella, mil vozes auctorizadas combatendo a ideia, que se reputou absolutamente inadmissivel na pratica.

Entre estas vozes, ouviu-se a do sr. Noblemaire, um dos especialistas mais distinctos e respeitados, que tem estudado sob todos os aspectos os multiplos problemas da questão dos caminhos de ferro, e que na *Revista dos Dois Mundos*, de 15 de janeiro findo, expoz a tal respeito, e num artigo muito claro e muito solido, conclusões notaveis de bom-senso e de conhecimento profundo do assumpto.

O sr. Noblemaire, que é, nem mais nem menos, o director do *Paris-Lyon-Méditerranée*, condemna o projecto com argumentos tão indiscutíveis, que o *Jornal dos Caminhos de Ferro* considera bastante essa opinião para fazer baquear a machinação politica, accentuadamente eleitoral, que se pretendia organizar em volta do operariado ferroviario.

O principio que a nova lei estabeleceria era o da redução a dez horas de trabalho em cada vinte e quatro,

para todos os empregados dos caminhos de ferro. Mas não é este principio que tem dado logar ás vivas discussões de que nos fazemos echo. Pelo contrario. Todos estão de accordo com elle. E' acerca da sua utilidade e do seu alcance que as opiniões divergem e muito.

A redução a dez horas de trabalho é reclamada principalmente em beneficio dos machinistas, que se diz viverem sob o peso de um violentissimo regulamento. O sr. Noblemaire cambate esta affirmação em termos muito precisos.

Em primeiro logar, frisa o illustre articulista que o salario médio annual dos machinistas se eleva a 3.595 francos. O serviço que desempenham é, sem duvida alguma, muito penoso, muito arduo, expondo-os a certas doencas e contingencias pouco apeteceveis, mas a verdade é que se tem chegado a exagerar com despropósito os perigos a que elles se julgam expostos. De resto, e no que lhes diz respeito, as companhias usam, sempre que assim o consideram justo, da faculdade de reformar os seus empregados, desde que elles contem quinze annos de serviço. O sr. Noblemaire, baseando toda a sua argumentação em numeros, refere que só nos ultimos cinco annos, entre 1896 e 1901, a proporção das réformas concedidas sobre 428 machinistas se elevou a 34 %.

Podem as companhias de caminhos de ferro contentar-se com fazer trabalhar os seus empregados apenas dez horas por dia?

Podel-o-hão, talvez, no que respeita a empregados de escriptorio ou de officina; mas não quando se trate dos machinistas, cujo serviço se compõe de uma série de periodos que variam. O machinista não pôde exigir que lhe distribuam um trabalho quotidiano regular, porque o seu serviço varia de um dia para o outro, conforme os percursos dos comboios

Um outro erro, flagrantissimo, do projecto de lei consiste em pretender-se estabelecer que o tempo de demora entre dois comboios seja considerado como *tempo de trabalho*, quando inferior a quatro horas. Só esta disposição daria logar ás mais confusas e dificeis consequências, e merece ser lido, a este respeito, e *in-extenso*, quanto escreve o sr. Noblemaire no seu artigo.

Pelas mesmas razões por que não seria possivel reduzir a dez horas o trabalho dos machinistas e dos fogueiros, seria impraticavel estabelecer egual redução para os conductores dos comboios.

O projecto de lei concederia ainda, não só aos machinistas, mas a todo o pessoal dos comboios, das officinas, das linhas e das gares, um descanso de vinte e quatro horas em cada periodo de dez dias. E a licença de doze dias na volta do anno para o pessoal em commissões especiaes, seria elevada a quinze dias e tornada extensiva a todos os empregados das companhias, sem distincção «Em nome de que principio? pergunta o sr. Noblemaire. Em virtude de que direito?»

Mas todo o projecto de lei está eivado de erros, e por todos os lados offerrece, a um exame consciencioso e pratico, inconvenientes e perigos formidaveis para as companhias e para o Estado, principalmente no que respeita á parte financeira.

A ser convertido em lei, esse projecto acarretaria um augmento de despesa calculado em 43.715.000 francos, segundo os mais rigorosos dados fornecidos pelas contas das seis grandes Companhias francezas e pelos caminhos de ferro do Estado.

Só no capitulo das aposentações, o encargo novo para as Companhias seria de 32 milhões de francos, ao mesmo tempo que seriam estabelecidas condições inteiramente excepçionaes, absolutamente inadmissiveis, de reforma, em favor de uma categoria de empregados já

ferro, funcionando por meio de uma pequena machina magneto-electrica, que é manobrada por uma simples manivella, pondo em movimento todo o conjunto de discos e semaphoros que a ella estão ligados.

Prescinde, portanto, o apparatus Barbosa do complicado e arriscado systema de pilhas, alavancas e compensadores, e tem a vantagem de estender a sua acção a grandes distancias sem se prejudicar a absoluta precisão do seu funcionamento, tão indispensavel, ou melhor, a exigencia imprescindivel em apparatus d'este genero.

O sr. Barbosa construiu já um d'estes apparatus e fez d'elle experiencia nas linhas da Companhia, dando os melhores resultados; mas tem agora, para dar a publico a sua applicação, que esperar o prazo legal, decorrido o qual a sua invenção, que é valiosissima, lhe será garantida.

E' tambem por este motivo que não damos, desde já, a descripção completa do novo apparatus, que estamos certos será adoptado tanto em Portugal como no estrangeiro, porque representa um importantissimo melhoramento nos processos de signalização ferroviaria, que todas as administrações se interessam em aperfeçoar.

Reservamo nos, pois, para, em devido tempo, dar desenvolvida noticia da invenção portugueza, com todo o enthusiasmo que nos merece trabalho de tanto alcance.

## Nova classificação de mercadorias

O ministro das obras publicas de França confirmou a nova classificação geral uniforme das mercadorias de pequena velocidade, que deve trazer uma simplificação notavel no calculo das taxas e das reduções de preço.

O caderno de encargos de cada companhia, fixando a tarifa maxima a cobrar, divide em quatro classes todas as mercadorias, incluídas sob setenta e duas denominações de generalidade.

A «tarifa geral» é o conjunto dos preços applicados quando não haja modificação em condições.

Pelas tarifas especiaes, ao contrario, é concedido ao publico redução nos preços sujeitos a certas modificações nas condições da tarifa geral, augmento nas demoras de transporte, attenuação da responsabilidade do transportador, obrigação tomada pelo expedidor para fornecer carga completa de um vagon, etc.

Nos primeiros tempos, todas as companhias achavam conveniencia em augmentar o numero das mercadorias, cuja tarifa era particularmente explicada, diminuindo egualmente em grande escala as taxas para algumas mercadorias designadas na tarifa geral ou especial. Mas em virtude de cada companhia trabalhar por sua conta, deram-se sérias divergencias na classificação das mercadorias. Succedia varias vezes que a mesma mercadoria era classificada de forma diferente pelas diversas companhias, e de tudo isto resultou a necessidade de uma simplificação.

O estudo de uma classificação uniforme foi empreendido em 1878 e concluído em 1895.

A esta data, a classificação geral uniforme compunha-se de seis séries, comprehendendo 2.428 denominações de mercadorias; hoje comprehende 3.850 denominações, e ainda teria excedido este numero se não se lhe houvesse posto cobro.

A nova classificação projectada pelas companhias,

segundo as bases de uma circular que lhes foi dirigida em agosto de 1899 pelo ministro das obras publicas, apenas comprehende 1.325 denominações.

Conseguiu-se isto, supprimindo muitas designações synonymicas e adoptando uma só designação para mercadorias.

Por exemplo: a antiga classificação comprehendia vinte e nove denominações diversas de instrumentos e machinas agricolas (debulhadoras, charruas, prensas, etc.) A nova classificação reúne tudo isso e dá-lhe a denominação geral de: «Instrumentos e machinas agricolas».

D'ora ávante, como a classificação geral uniforme não comprehenderá senão denominações genericas, cada nova mercadoria classificada por alguma d'essas denominações, apresentada a uma companhia, poderá beneficiar das tarifas especiaes, sem que para isso seja necessario, como até agora, a informação e accordo especial das sete grandes rédes francezas para a sua inserção na classificação geral.

## Uma ideia sympathica

Tendo fallecido, no fim de 1900, um empregado do serviço de Fiscalização da Companhia Real, deixando em precarias circumstancias a esposa e o filhos, de 2 a 12 annos, os seus collegas resolveram cotizar-se para a educação d'estas crianças, e formando uma lista de subscrição em que, além de quasi todo o pessoal d'aquelle serviço desde o chefe até o mais modesto praticante, se tem inscripto empregados d'outras repartições, tem reunido o bastante não só para garantirem á viuva e filhos o auxilio no caso de doença, como para capitalizar em fundos que no fim de 1901 já se elevavam a 600.000 réis nominaes.

A comissão publicou, á sua custa, um relatório dos seus trabalhos e a conta da receita e despesa até fim do anno.

Aqui está um exemplo de altruismo que bem merece a sympathia de todos.

## TRACÇÃO ELECTRICÁ

Não temos duvida em rectificar que nem sempre a direcção da Companhia Carris faz ouvidos de mercado ao que lhe dizemos.

Aqui protestámos contra o abuso das campanhas e é evidente que ordens foram dadas nesse sentido, porque os guarda-freios já nos poupam um pouco os ouvidos com o tim tim, quando não ha razão para isso.

Tambem quasi todos os carros trazem no letreiro posterior a direcção para onde vão, mas repetimos que não são todos, o que faz grandes confusões no publico.

Na 2.<sup>a</sup> feira 27, experimentou-se o carro grande, aberto, com 12 bancadas, podendo portanto comportar 59 passageiros.

E' uma almanjarra enorme, impropria para linha que tenha curvas apertadas.

O leito assenta em dois carretos de 4 rodas cada um, sendo as exteriores, para o lado das plataformas, menores que as do lado do centro.

Apesar d'este systema parece que não é coisa para grandes evoluções, porque se saracoteia de forma que o trolley salta do fio aereo.

privilegiada em demasia. E tudo isso á custa de um aumento de despesa annual, representando, para as sete grandes rêdes de França, mais de 108 milhões de francos!

## Fumo

Pelo illustre deputado o nosso amigo Francisco José Machado, ex-capitão Machado, foi apresentado á camera um projecto de lei com alguns erros de grammatica que escaparam na revisão, mas com algumas ideias salutaras para se attenuar o incommodo proveniente do fumo das chaminés das fabricas.

Por este projecto a altura minima das chaminés teria de ser de 5<sup>m</sup> contados acima do espigão dos telhados vizinhos numa area de 200<sup>m</sup> de raio.

O projecto é decalcado do regulamento que vigora em Paris.

E' certo que temos muitas chaminés incommodas. Haja em vista as dos fornos de loiça da fabrica do Intendente. Mas não é menos certo que numa cidade de topographia accidentada como a de Lisboa, a exigencia do commandamento de 5.<sup>m</sup> numa area de tão grande raio traria transtornos e difficuldades insuperaveis á nossa industria. Além de que esta exigencia é dispensavel em grande numero de casos. Nem todas as fabricas lançam na atmospheria productos de tal natureza e em tal quantidade que seja para recomendar tamanha elevação na altura das chaminés. Para outras em que a exparição ou vento dominante é diversa, e que trabalham com outros combustiveis, poderá não bastar a que seria excessiva para as primeiras.

O carvão mineral não sublima e raramente dá no fumo gazes toxicos. Não é bom desacredital-os tanto. São inaspiraveis, o que já não é pouco, e sujam as roupas e a gente, o que é mal feito. Convém pôr cõbro a estes damnos. Mas pôr-lhes cõbro sem obrigar as pobres industrias a erigirem chaminés Eiffel.

Melhor fõra, em nosso opinião, estabelecer que em vistoria feita por engenheiros se fixasse para cada caso particular a altura da chaminé.

Quer-nos parecer que o illustre official aceitará o alvitre.

D'este modo não legislariamos sempre para as fabricas, e indistinctamente mraus canudos.

Nem o nosso amigo quereria a responsabilidade de progenitor de grandes canudos na industria.

## Convites

A empresa do theatro da Avenida, dando no dia 24 uma recita dedicada á imprensa de Lisboa com a primorosa peça do distincto escriptor sr. Lopes de Mendonça, filiada no estylo e processos de Gil Vicente, *O Tição Negro*, entendeu dever convidar o nosso jornal a fazer-se representar nessa festa.

Apesar da indole d'esta folha não se prestar a tratar de theatros, isso não nos impede que digamos que nos encantou o trabalho artistico do escriptor, do maestro e dos actores, quanto nos penhorou a amabilidade do intelligente empresario, o nosso amigo Sousa Bastos.

Tambem fomos honrados pela commissão executiva da União dos Atiradores Civis Portuguezes com um convite para a inauguração do alvo electrico na carreira de Pedrouços, festa a que assistiu S. M. El-Rei.

Agradecemos.

Mais recebemos da Real Associação Central da Agricultura Portugueza convite permanente para as conferencias que se vão realizar nas salas d'aquella benemerita associação, no mez de fevereiro, sendo oradores os srs. dr. Pereira de Lima, professor Paula Nogueira, agronomo Antonio Isidoro de Sousa e engenheiro Mello e Mattos.

Agradecemos muito.

## A reorganização dos Wagons-Lits

A assembléa geral extraordinaria dos Wagons-Lits, reunida em Bruxellas, approvou por unanimidade as seguintes propostas do Conselho da Administração:

1.<sup>a</sup> O capital é reduzido de 50 a 35 milhões de francos, fazendo-se uma nova emissão de 60.000 acções privilegiadas de 250 francos cada uma;

2.<sup>a</sup> O srs. Marcel Baeyens, Dubois, Frondeville e Villars são nomeados administradores, e o sr. Albert Chabert, commissario;

3.<sup>a</sup> O Conselho de Administração é autorizado a modificar os estatutos da Companhia.

As novas acções com data de emissão de 1 de janeiro de 1902 pódem ser tomadas de preferencia, e ao par, pelos actuaes accionistas, e dão direito a um juro de 5 % accumulativo e privilegiado.

Feita a distribuição do juro de 5 % por estas acções, os accionistas ordinarios poderão receber juros tambem até 5 %; o excedente, se o houver, será repartido do seguinte modo:

7  $\frac{1}{2}$  % ao Conselho de Administração;

92  $\frac{1}{2}$  % aos accionistas privilegiados e ordinarios.

As acções são emitidas e pagas por subscrição, ficando aos subscriptores a facultade de fazer o pagamento em duas prestações, sendo 125 francos no acto da subscrição e 125 francos em qualquer epoca (até 15 de abril) augmentando um juro de 5 % a contar desde 15 de janeiro.

## AUTOMOBILISMO

A commissão de experiencias de Berlim adquiriu vehiculos automoveis e tem feito estudos praticos para os transportes militares em 8 automoveis a petroleo e a alcool, com motores de 10 cavallos-vapor.

Ha grande esperança no novo aro pneumatico *fer-rado*, isto é, revestido d'uma cinta de ferro na parte que toca no solo para impedir o pneumatico de ser furado, e desgastado com os attritos ou corpos agudos que encontre na pista. Vem o desenho d'este aro na excellent revista especial *La locomotion automobile*.

Vae organizar-se em 1902 uma exposição de automoveis em Basiléa.

O Automobile-Club suiso está encarregado do programma das propostas para este effeito.

Vae começar no mez de janeiro de 1902 a percepção do imposto sobre os automoveis na Belgica. A taxa é

de 50 francos por vehiculo até a potencia de 6 cavallos-vapor e de 10 francos addicionaes para os superiores. Uma declaração falsa sobre a potencia dos vehiculos incorre na multa de 100 a 200 fr. e na pena de prisão de 1 a 3 dias.

Segundo o *Auto-Velo*, está em serviço nas ruas de *Cleveland*, nos Estados Unidos da America, uma varredora automovel.

Circula sobre os carris das diversas linhas de tremvias da cidade.

Compõe-se d'um carro motor de 4 rodas, na frente do qual vae um reservatorio de agua para a rega, comprimida por bombas e lançada em jactos até os passeios lateraes da rua.

Na parte trazeira vae a vassoura, que tem 5 m. de comprimento, movida directamente pelo motor electrico do carro que lhe imprime uma rotação rapida.

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1902.

Temos presente o relatório do Banco Commercial de Lisboa relativo á gerencia de 1901. É um conciso e substancioso trabalho, que nos vem provar, uma vez mais, a prosperidade d'aquelle estabelecimento, e, inductivamente, a sua conscienciosa administração.

Sommaram os lucros geraes do anno (incluido o saldo de 1900, ou 24:404\$848 réis) 228:377\$670 réis; e importaram os encargos em 46:881\$239 réis, ficando pois o lucro liquido em 181:496\$431 réis, que a direcção propõe seja applicado pela fórma seguinte:

Para um dividendo de 6 1/2% livre de imposto, (incluidos os 2 1/2% já distribuidos) . . . . .	130:000\$000
Para fundo de reserva, 5% dos lucros liquidos do anno . . . . .	7:854\$579
Para percentagem á direcção 5% dos mesmos lucros . . . . .	7:854\$579
Para reserva especial . . . . .	10:000\$000
Para saldo para 1902, captivo de impostos . . . . .	25:787\$373

A decomposição dos lucros é como segue:

Saldo de 1900 . . . . .	24:404\$848
Juros de letras descontadas . . . . .	157:166\$016
Juros de emprestimos caucionados . . . . .	17:833\$310
Juros de emprestimos em c/ corrente . . . . .	21:590\$252
Fundos fluctuantes, cambios etc. . . . .	46:974\$654
Juros em contas correntes, transferencias e lucros diversos . . . . .	34:523\$889

Cumpra notar que, pela applicação das respectivas verbas acima mencionadas, o fundo de reserva fica elevado a réis 194:140\$127 e a reserva especial a 90:000\$000 réis.

Effectuou-se, em 25 do corrente mez, a segunda reunião da assembleia geral extraordinaria do Banco de Portugal, para apreciação do parecer e projecto de contracto elaborados pela commissão eleita, e a que nos referimos no precedente boletim. Como a reunião se prolongasse até perto da meia noite, sem que nada se houvesse resolvido e decidido, pois que todo o tempo fóra gasto em se discorrer acerca da competencia ou incompetencia da assembleia extraordinaria para a apreciação do contracto, assentou-se em uma nova reunião para esta noite ultima do mez.

Não é nosso proposito, e que o fosse, nem mesmo dispunhamos de espaço para isso, resumir os incidentes ou debates mais ou menos estereis que se deram na reunião effectuada. E ainda fiamos pouco da futura, se as coisas continuarem como até aqui.

A nosso vêr o remedio e o aproveitamento do tempo está na fusão, em uma unica, das duas assembleas, ordinaria e extraordinaria, prescriptas e separadas, com funções diversas, pelos estatutos actuaes. Assim o pensa bom numero dos accionistas do banco, e lástima é que este alvitre, que ganha terreno, se não tivesse posto em practica ha mais tempo, para proveito geral.

Nas suas modificações ao projecto do contracto, a commissão, pela força imperiosa das circunstancias, respeitou a base fundamental do decreto de 22 de novembro, isto é, a elevação a 41.000 contos da conta corrente sem juros; mas estabeleceu um principio moral e equitativo—o das amortizações annuas na mesma conta e na importancia total da circulação fiduciaria. Isto, feito e fixado de accordo com o governo, por modo—diz o artigo respectivo—«a que as amortizações não excedam os 40 annos do «privilegio do banco, devendo á conta corrente e a circulação fiduciaria ir, pelo menos, descendo em quantia equivalente ás «amortizações».

Este preceito é util. Muito embora alguns o julguem anodino, por dura experiencia de factos analogos, bom será, ainda assim, que elle fique accetito e consignado—ao menos para base de protesto perante qualquer desrespeito ulterior.

Nas condições de partilha de lucros com o governo, a commissão espontaneamente addita ao art.º 12.º do contracto dois paragrafos,—o primeiro elevando essa partilha a 3/8, quando os lucros derem para um dividendo de 10 0/10, e 3/4, quando o dividendo attingir 12 0/10—e o segundo, preceituando logo, que essa participação será sempre applicada a reduzir os debitos do thesouro. Claro fica e inquestionavel este meio mais de que o banco lançará mão para allivio do encargo do estado; nem se pôde comprehender por outra fórma uma renuncia de lucros de que ninguém o obrigava a prescindir.

Quanto á facultade, para o banco, expressa no art.º 7.º, de elle poder representar, até 6.000 contos, por notas de prata, e convertiveis em prata, até egual quantia da sua reserva d'esse metal, não attingimos bem o alcance da commissão dispondo que essas notas não sejam notas de prata, mas—ordens de prata. Isto, parece-nos uma questão de nome, pura e simples. Notas ou ordens, uma vez emitidas, o certo é que a circulação fica elevada em seis mil contos, e a reserva metallica a mesma, para garantir mais esta nova emissão.

Nós, antes queríamos a prata a andar. . . . . Ao menos, não tinhamos mais um novo instrumento de troca, correndo como dinheiro, e, por consequencia, sujeito a falsificações—a syphilis da nossa moeda papel.

Não nos detemos agora nas modificações da commissão a outros artigos do projecto;—umas, tem importancia secundaria, e outras, de feição administrativa, d'ellas nos occuparemos quando discutidas e admittidas em assembleia geral.

Como na precedente quinzena continuou animado o movimento bolsista dos principaes titulos de credito.

**Valores do estado.**—Concorrença de procura para inscrições, que se cotaram entre 30,30 e 30,35. Não faltaram tambem pretendentes para as obrigações de 4 1/2% 1888, que se mantiveram entre 20\$500 e 20\$550. Alguma coisa tambem se fez com as obrigações de 4 1/2% 1888, que fecham a 58\$500.

**Accões de banco e companhias.**—As do Banco de Portugal tiveram d'esta vez insignificante movimento, mantendo-se a 148\$000. As do Banco Commercial foram bastante procuradas, falhando as offertas. Cotam-se a 137\$000. As do Banco Lisboa & Açores tambem tiveram pretendentes, realizando-se regulares operações a 127\$000 e 127\$500.

As accões da Companhia dos Tabacos ascenderam, com procura, a 138\$600 e as da Companhia dos Phosphoros foram, por igual, procuradas, o que as fez subir de 77\$300 a 78\$000.

**Obrigações do Credito Predial.**—Tiveram regular movimento, especialmente as de 5% assentamento, que ficam a 93\$400. As de 6% mantem-se a 95\$000, e as de 4 1/2% a 89\$500.

**Empresas africanas.**—As accões das Companhias de Mocambique e Zambesia tiveram, quer a prazo quer a dinheiro, movimento maior que na precedente quinzena, subindo os preços, na primeira a 13\$700 e na segunda a 5\$150. As obrigações Atravez Africa oscillaram entre 83\$700 e 84\$000.

Continuam pois ainda, como se vê, animadas as operações na nossa bolsa, o que é um dos symptoms de melhoria de situação.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro		Papel		
	40 1/16	40 3/8	40	40	
Londres 90 d/v . . . . .	40 1/16	40 3/8			Desconto no Banco de Portugal . . . . . 5 1/2%
» cheque . . . . .	40 1/16	40			No mercado . . . . . 6%
Paris 90 d/v . . . . .	710	712			
» cheque . . . . .	714	716			Agio Buenos Ayres . . . . . —
Berlim 90 d/v . . . . .	285	287			Cambio do Brazil . . . . . 11 29/32
» cheque . . . . .	292	295			Premio da libra . . . . . 1\$450 e
Francfort 90 d/v . . . . .	285 1/2	287 1/2			1\$500
» cheque . . . . .	292 1/2	295 1/2			
Madrid cheque . . . . .	870	875			



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Casa com duas portas**, de Calderon e **A mocidade de Nun'Alvares**, por Francisco Serra — O distincto literato que figura nestas duas peças, como primoroso traductor da primeira e auctor da segunda, prestou um bello serviço ás letras patrias, dando-as em volume que deve ser lido e guardado com a consideração devida a uma verdadeira obra d'arte.

Veiu a proposito esta publicação, agora que todos os jornaes, sem excepção do official e burocrático *Diario do Governo*, se occupam da questão do renascimento do theatro portuguez.

A comedia de Calderon, na sua traducção pelo sr. Serra, já está julgada pelos mais eminentes criticos, desde que pela primeira vez se publicou ha bons 27 annos.

Não se pôde melhor traduzir a ideia do auctor, mantendo na poesia todo o encanto e frescura privativos d'aquelle brilhante espirito, do que o fez o sr. Serra, produzindo assim uma obra que pôde servir de escola de litteratura nos dois paizes.

A peça original é um assumpto da nossa historia posto em scena, realçado com a graça e o apropriado estylo da sua epocha, falado numa linguagem vernaculamente portugueza.

Eis o nosso parecer nas poucas palavras que o espaço nos permite.

**Le Miroir des Modes**—Publicação mensal da casa Butterick C.º Lim, de Londres—Recebemos o n.º 1 do volume XLV respectivo ao mez corrente, d'esta revista de modas de que é director em Lisboa o sr. Augusto Soares, dono da Agencia Nacional, na rua Aurea, 178.

E' um bello album de figurinos illustrados acompanhado de moldes, desenhos, receitas, etc.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Povoa-Famalicao.**—A companhia do caminho de ferro da Povoia vaee estabelecer bilhetes de ida e volta no ramal de Leixões.

Já submetteu o respectivo projecto de tarifa á approvação do Ministerio das Obras Publicas.

**Notas de expedição.**—No dia 20 de janeiro ultimo entraram em vigor nas linhas da companhia do Norte e Leste e seus ramaes, Oeste e Beira Baixa, uma nova edição de notas de expedição para as remessas de pequena velocidade, mas sem modificações que alterem a parte que constitue o contracto de transporte.

As antigas notas poderão servir até o fim do corrente mez.

**Carvão de pedra.**—A administração dos caminhos de ferro do Estado, tendo realizado experiencias com carvão de pedra importado de Inglaterra directamente, fez uma avultada encomenda d'este combustivel, que, parece, fica muito mais barato.

**Mormugão.**—No segundo semestre de 1901 este caminho de ferro rendeu 162.578 rupias, mais 42 794 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

**Valle do Vouga.**—Os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro começam no proximo mez de março.

**Carris.**—A casa que fornece carris á Companhia Real, denominada Sociedade Anonyma de Ougrée-Marihaye, já expediu para Lisboa a primeira remessa de carris por conta do seu fornecimento, o qual se eleva a 15.770 car-

ris, sendo 15.370 de 12 metros e os restantes de 11<sup>m</sup>,92.

A primeira remessa a entregar até 15 do corrente compõe-se de 6.685 carris de 12 metros e 200 de 11<sup>m</sup>,92.

Destinam-se á renovação de linhas da Companhia e, grande parte d'elles, á substituição dos actuaes, entre Pampilhosa e Porto, e ao acabamento da segunda via, em construcção, entre Gaya e Espinho, e renovação da primeira.

**Basculas.**— Nas estações da Granja e Valladares, linha ferrea do Norte, vão ser collocadas basculas, cuja approvação acaba de ser dada á Companhia Real pela direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

**Incendio n'uma estação.**— Na estação de Casa Branca deu-se um sinistro de incendio com grandes prejuizos de mercadorias.

Começou, ao anoitecer, na barraca do guarda das cortiças, que alli affluem em grande quantidade, e d'ahi passou para o recinto da estação.

Arderam: 1 600 fardos pertencentes a João Bonneville, 800 pertencentes a Valajão e 200 saccas de carvão que se destinavam á estação do Barreiro.

Os prejuizos no edificio da estação são pequenos; avaliam-se em 310.000 réis.

De Evora e Extremoz partiram comboios com material d'incendio e bombeiros.

A' uma hora da noite estava extinto o incendio, tendo-se salvado parte das mercadorias.

Compareceram o engenheiro Justino Teixeira e o chefe do movimento.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

A Sociedade Constructora das Obras Publicas e Fomento Industrial de Bilbao concluiu os estudos para a construcção de um caminho de ferro directo entre Bilbao e Victoria, que mede 68 kilometros.

Na linha projectada ha uma rampa desde Bilbao até Zubizabal e uma outra partindo d'este ponto até Victoria.

A Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante está procedendo com grande actividade aos trabalhos de assentamento da via dupla entre Madrid e Villa Verde, devendo tudo estar concluido brevemente.

Tambem se acham muito adiantados os trabalhos do prolongamento da nova linha de Morata de Tajuna a Molina de Aragon, para terminar em Teruel, entroncando com o caminho de ferro central de Aragón.

Segundo consta, a Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Hespanha tenciona propor aos seus obrigacionistas outro convenio, pelo qual lhes dá uma obrigação com juro fixo de 750 psetas e uma acção privilegiada com juro igual.

A Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Hespanha, que contava já com a approvação superior para abrir ao publico a secção do caminho de ferro Moreda-Daifontes, viu-se obrigada a adiar a inauguração por causa de um grande desvio de terreno causado pelos repetidos temporaes, chuvas e neves.

O engenheiro chefe d'esta companhia andou visitando a linha por ordem do governo, devendo só ser inaugurada depois que apresente o respectivo parecer.

### França

Na sua ultima assembleá do anno 1901, o Conselho de administração dos caminhos de ferro do Oeste, resolveu pedir ao ministro das Obras Publicas, auctorização para augmentar o numero das carruagens de 1.ª classe com communicação continua, intercirculação e water-closets. Equamente ficou assente a construcção de algumas carruagens de 3.ª classe, typo novo, com water-closets e corredor parcial, cujo numero poderá ser augmentado segundo os resultados que a experiencia dér.

Segundo a proposta do sr. René Piau, a Administração dos Metropolitanos está incumbida de estudar com a maxima urgencia a construcção de uma nova linha, partindo da praça de l'Etoile á praça da Republica, atravessando a avenida Tricolband, o boulevard Haussmann, quando inteiramente concluido, e os boulevards Montmartre, Poissonnière, Bonne-Nouvelle, Saint Denis e Saint-Martin, cujas expropriações necessarias para o acabamento do boulevard Haussmann, são incluídas nas despesas da construcção da linha.

Durante o anno passado o trafego das tres linhas metropolitanas Porte Maillot-Vincennes, Etoile-Trocadero e Etoile-Dauphiné, na extenção de 13 kilometros 300, foi muito importante.

A receita foi de 8.348.759 fr. 50, e o numero de passageiros subiu a 48.478.339 ou seja uma média de 3.645.000 passageiros por kilometro.

Isto representa resultados excellentes, que não pôdem ser egualados por nenhum caminho de ferro, nem mesmo pelo de Auteuil-Ceinture, que conta apenas 3 milhões de passageiros por kilometro.

A Companhia dos caminhos de ferro do Oeste acaba de aucto- rizar a experiencia de um apparelho que permite aos passageiros reservarem logares nas carruagens,

Este apparelho, collocado por cima de cada logar, tem um *coupon* numerado que só pôde ser tirado pelo conductor do comboio, entregando este ao passageiro o talão separado do *coupon*, cujo numero corresponde com o que está collocado no apparelho, ficando assim o passageiro com o seu logar reservado.

Esta experiencia realizar-se-ha primeiramente em duas carruagens de 1.<sup>a</sup> classe dos comboios do Havre e da linha d'Angers.

A camara dos deputados approvou na sua sessão de 23 do mez findo, por 272 votos contra 260, apesar das observações do sr. Baudin, ministro das obras publicas, uma moção do deputado socialista Bourrat, convidando o governo a apresentar um projecto de lei para o resgate pelo estado dos caminhos de ferro de Oeste e do Sul.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

### Relatorio do Conselho de Administração (Continuação)

Senhores accionistas:

E' natural que os que não conhecem, como vós, a historia do nosso caminho de ferro, se sintam tomados de indignação contra quem ousa escrever o que ahí fica, sendo já concessionario do prolongamento de Lucalla a Malange e d'este ponto para deante, bem como de todos os ramaes, que nelle venham entroncar.

E' para esses e não para vós que escrevemos o seguinte:

No nosso relatorio do anno anterior escrevemos a pag. 26:

«... é facil calcular quanto teria lucrado a Companhia pelo lado das garantias de juro e exploração, se tivesse podido concluir a linha em 1893, quando, pelo contrario, tem pago desde essa data o coupon sobre a quasi totalidade das obrigações e recebido apenas o subsidio relativo á parte construida.

Esta differença, bem como a cambial, proveniente de pagar em ouro as sommas para as quaes o governo lhe paga a ella em papel e, além d'isso, os juros que tem pago, reclama-os a Companhia do Estado, mas só a partir de 31 de dezembro de 1893, data que o governo e elle fixaram para a conclusão da linha, e entende a Companhia que ainda teria a reclamar indemnização de perdas e damnos pelo descredito que lhe trouxe o acto violento do governo.»

Serviam estas palavras para explicar a conta de «Reclamações», a que levamos o prejuizo nas subvenções, os juros pagos e as differenças cambias, que nos julgamos com direito a reclamar do governo pela quebra do contracto de 31 de outubro de 1891 e segundo a nossa interpretação do contracto de 25 de setembro de 1885.

Estes dizeres do relatorio levaram o ministerio da marinha a dirigir o seguinte officio ao digno fiscal do governo junto d'esta Companhia, e por este transmittido:

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar.— Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos.— Illustrissimo e Excellentissimo Senhor.— Tendo por Vossa Excellencia sido remetido ao Ministerio da Marinha e Ultramar o relatorio da Companhia Real

dos Caminhos de ferro atravez d'África apresentado á assembléa geral de 10 de novembro ultimo, bem como a copia da acta da mesma assembléa geral, e vendo se d'estes documentos que a dita Companhia se propõe reclamar ao governo o pagamento dos prejuizos que diz terem sido causados pela quebra do accordo de trinta e um de outubro de mil oitocentos noventa e um na importancia de tres mil oitocentos e dois centos oitocentos setenta e oito mil seiscentos e vinte réis; encarrega-me Sua Excellencia o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar de comunicar a Vossa Excellencia que deve declarar por escripto á direcção da mesma Companhia que o governo não reconheceu em qualquer epoca, nem reconhece actualmente, direito á Companhia a qualquer indemnização pelo facto de não ter sido confirmado o alludido accordo, depois do qual outros accórdos e contractos tem sido celebrados entre o Governo e a Companhia sem que em qualquer d'elles se haja exarado disposição ou clausula que justifique as reclamações agora annunciadas.

Deus guarde a Vossa Excellencia.— Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, tres de janeiro de mil novecentos e um. Illustrissimo e Excellentissimo Senhor João Carlos Pessoa d'Amorim, fiscal do Governo junto á Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez d'África.— O Director, (a) *Tito Augusto de Carvalho*.

Não podendo ser mais clara a divergencia entre o governo e a Companhia sobre a interpretação do contracto de concessão, entendeu ter a Companhia direito, pelo art. 68.<sup>o</sup> do mesmo contracto, á arbitragem e d'elle fez uso, pedindo-a em 1.<sup>o</sup> de março, de 1901, sem que até hoje tenha conseguido obter resposta.

Desde, porém, que pediu a arbitragem, entende a Companhia que a lealdade e a delicadeza lhe impõem o dever de se abster de considerações e argumentos, que só aos arbitros compete avaliar.

Tendo, pois, levado á conta de «Reclamações» como julga de seu direito, a importancia dos juros pagos e differença cambias occorridas no exercicio, a que se refere o balanço, a situação da Companhia é a que deveria ser, se os contractos houvessem sido mantidos; levamos, porém, a «Lucros suspensos» o resultado da conta de «Ganhos e Perdas», já porque da arbitragem depende a situação da Companhia, já porque ha a fixar a fórma de execução dos contractos de 12 de março e 13 de setembro de 1897, que terão de ser alterados e já o estão talvez a esta hora sendo pelos representantes do governo e da Companhia, em Loanda, no que respeita á tarifa do café.

Julgamos ter respondido antecipadamente aos que nos possam accusar de não construímos o prolongamento: é da arbitragem que depende para a companhia a execução dos contractos de 11 de março e 13 de setembro de 1897, relativos ao prolongamento.

Para fechar com uma noticia agradável e que vem robustecer a nossa confiança no futuro da nossa linha, dir-vos-hemos que foram descobertos importantes jazigos de cobre em Zenza do Itombe, onde temos estação (kilometro 190).

Senhores accionistas:

A morte vae dizimando os que, cheios de esperanza, se agruparam para facilitar a entrada no sertão, e temos hoje a lamentar a perda do mais convicto, do mais entusiasta dos iniciadores da nossa empresa: refiro-me ao ex.<sup>mo</sup> Conde de S. Januario. Animado pela crença, que faz os verdadeiros apóstolos, o conde de S. Januario foi dos que primeiro viram que nas suas colonias tinha Pottugal o mais seguro elemento de vida, e por isso, mais do que ninguém, lidou pelo desenvolvimento d'ellas. Sabe-o o paiz, que publicamente o reconheceu, ha pouco, por meio da sua imprensa; mas sabe-o sobretudo vós, que o achastes sempre quando precisastes de recorrer ao seu valiosissimo conselho e efficcassimo concurso. Sirvam, senhores, estas singelas palavras de testemunho do nosso sentido reconhecimento e respeitosa saudade.

Do nosso digno conselho fiscal continuamos a receber o melhor auxilio, que muito agradecemos.

A direcção em Loanda tem estado a cargo do ex.<sup>mo</sup> sr. Antonio Guedes Infante, o que equivale a dizer-vos que nada tem deixado a desejar.

Tendes este anno a proceder á eleição de todos os cargos da Companhia.

Porto, 30 de outubro de 1901.

Pelo conselho de administração. — *Carlos Lopes, Alexandre Peres, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

### Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas:

Depois de examinarmos com o maximo cuidado o relatorio do conselho d'administração da nossa Companhia, assim como o balanço respectivo, cumpre-nos dar-vos sobre esses documentos o nosso parecer.

Sobre a diminuição havida no rendimento do anno a que o relatorio se refere, estamos de accordo com as explicações nelle dadas sobre o assumpto; e, se não fosse materia corrente em re-

ceitas d'esta natureza uma certa oscillação entre as d'uns annos e as d'outros, a differença em si é realmente tão pequena, que quasi não valia a pena fazel-a notar, se não fosse para salientar o importante e significativo facto do augmento da receita em outros productos, o que demonstra claramente que não era sómente do rendimento do transporte do café que a nossa linha tinha de viver. Congratulamo-nos sinceramente por este facto, que põe em evidencia não só os elementos de bom resultado da nossa empresa, mas principalmente o desenvolvimento que a nossa linha começa a imprimir ao commercio geral da provincia.

Acompanhamos o vosso conselho nos louvores e agradecimentos que tributa ao ex.<sup>mo</sup> ministro da marinha por ter ordenado a construcção da ponte sobre o Lucalla, melhoramento de que muitissimo ha a esperar pela ligação que estabelece com os mercados d'alem rio.

Com relação ao prolongamento, reconhecido por todos como indispensavel para assegurar o commercio do interior, que o caminho de ferro do Congo trata de chamar a si, depende quasi exclusivamente da regularização da situação da Companhia pelo governo, de fórma que esta fique em condições de poder abalancar-se a tão importante empresa. Com esse fim foi já pedida a arbitragem, a que a Companhia tem direito pelo seu contracto, e é realmente para lamentar que tal pedido não tenha tido o indispensavel e justo seguimento, quando da sua solução dependem interesses tão importantes como os que acabamos de apontar. O vosso conselho, por delicadeza e lealdade, não faz sobre o assumpto as necessarias e justas considerações, reservando-se para as transmitir aos seus arbitros em occasião opportuna.

A conta de «Ganhos e Perdas», cujo saldo foi muito sensatamente levado a uma conta de «Lucros suspensos», mostra a evidencia que a nossa empresa foi bem meditada e considerada rigorosamente uma boa empresa. Se as differenças cambias, para que a Companhia não concorreu, e os juros sobre emprestimos que foi forçada a contrahir, em virtude do rompimento de contractos por parte do governo, não sobrecarregarem as suas despesas, pôde dizer-se que as difficuldades da Companhia terminam e o seu prospero futuro promete uma regular retribuição ao capital e uma boa compensação ao Estado pelos encargos a que se obrigou.

A noticia agradabilissima, com que o conselho d'administração fecha o seu relatório, da descoberta de importantes jazigos de cobre á margem da nossa linha, deve ser para vós de alto valôr, pela importancia que vem dar á região e o correlativo movimento ao caminho de ferro.

Por ultimo, acompanhamos o mesmo conselho nas suas sentidas phrases a proposito do passamento do nosso illustre presidente o conde de S. Januario, a quem o paiz em geral e a Companhia em particular devem muitos e valiosos serviços, e com elle lamentamos a perda d'um dos nossos maiores auxiliares e mais querido companheiro de trabalho.

Terminando, propomos:

1.º que deis um voto de louvor e profundo reconhecimento ao vosso conselho d'administração pela orientação dada aos negocios da Companhia e pelos altissimos serviços que lhe tem prestado;

2.º que procedaes á eleição geral, conforme dispõem os estatutos da Companhia;

3.º que approveis o bem elaborado relatório do mesmo conselho e as contas por elle apresentadas.

Porto, 31 de outubro de 1901.

O CONSELHO FISCAL,  
Isidoro Marques Rodrigues.  
Domingos C. d' A. Ribeiro.  
José Eduardo Ferreira Pinheiro.

## AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

### Entrega de remessas

Desde 20 de janeiro de 1902 é facultada a entrega das remessas sobre que houver aviso de chegada, em troca do mesmo Aviso, quando o consignatario não possa apresentar a senha respectiva.

Para que o aviso de chegada possa substituir a senha é indispensavel que contenha a assignatura do consignatario reconhecida por notario ou por firma e carimbo de qualquer casa commercial acreditada, considerando-se neste caso como documento de prova, unico, verdadeiro e authentico de boa entrega da remessa a quem de direito.

Lisboa, 13 de janeiro de 1902.

### Notas de expedição

Tendo-se exgotado a edição de notas de expedição de março de 1900 para as remessas de pequena velocidade, esta Companhia está procedendo á tiragem de uma nova edição que será adoptada desde o dia 20 do corrente. As estações aceitarão, no entanto, até 28 de fevereiro do corrente anno, os exemplares da edição de março de 1900.

As notas da nova edição contem algumas modificações, mas em nada alteram a parte que constitue o contracto do transporte. Lisboa, 15 de janeiro de 1902.

### Transporte de adubos agricolas, fungicidas, etc.

Previne-se o publico de que, segundo o § unico do n.º 2 do art. 56 da Organização dos Serviços Agricolas internos, decreto de 24 de dezembro de 1901, Diario do Governo n.º 296 de 31 do mesmo mez e anno:

Os bonus de 60 e 40 por cento nos preços dos transportes dos adubos, insecticidas e fungicidas, concedidos pelo Estado, são reduzidos, para o corrente anno economico, a um bonus de 30 por cento, o qual irá decrescendo successivamente, por annos economicos, 5 por cento em cada anno, até se extinguir.

Lisboa, 21 de janeiro de 1902.

### Modificação das tarifas especiaes de grande velocidade de P. H. F. n.º 1 e P. H. F. n.º 2 — Bilhetes simples, de ida e volta e transporte de bagagens entre França e Portugal.

Serviço combinado com as Companhias de Caminhos de ferro da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portuguesa, de Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meiodia de França e Orleans.

Em consequencia da transferencia do serviço da estação de Paris-Austerlitz para a de Paris-Quai d'Orsay, são modificadas desde 1.º de fevereiro de 1902 as referidas tarifas em harmonia com os Avisos ao Publico affixados nas estações e mais logares do costume.

Lisboa, 25 de janeiro de 1902.

## ARREMAITAÇÕES

### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Pelo presente annuncio se faz publico que, á 1 hora da tarde do dia 12 de maio do corrente anno, se realizará no Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, perante a commissão especial que para esse fim fôr nomeada pelo Governo, o concurso publico para a empreitada da construcção das duas primeiras secções do Caminho de Ferro de Benguella, nos termos do programma que em seguida vae publicado.

O deposito provisorio para ser admittido ao concurso é de 15:000\$000 réis.

O caderno de encargos e mais peças do projecto estarão patentes em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde, na direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, e em Benguella na Direcção do Caminho de Ferro de Benguella.

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, em 24 de janeiro de 1902.

N. B. — O programma do concurso para esta empreitada foi publicado no *Diario do Governo* n.º 19 de 25 de janeiro findo.

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de pedra britada

Faz-se publico que no dia 5 de fevereiro de 1902 pelas 12 horas da manhã, na secretaria do serviço de vias e obras, perante o respectivo engenheiro chefe do serviço, terá logar a arrematação para o fornecimento de 3.500 metros cubicos de pedra britada para ballastro e que o deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 44\$000 réis.

Os licitantes pôdem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feita o concurso, a sua proposta, acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exi-

gidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as nove horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria do referido serviço. Barreiro, 9 de janeiro de 1902.

#### Fornecimentos diversos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 6 de fevereiro proximo, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de archotes, cabos de cairo, de linho, de pita, estopa, fillile, fio, linho em rama, mealhar e merlui.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisório da quantia de 21 \$500 réis.

O concorrente, o quem a adjudicação do fornecimento fór feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que teve logar o deposito provisório, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermédio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do sul e sueste (Largo de S. Roque, n.º 22) e na do Minho e Douro (Porto), onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 23 de janeiro de 1902.

#### Direcção do Minho e Douro

##### Fornecimento de vassouras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de fevereiro, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.600 vassouras de piassaba, 652 de junço e 60 de palma.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 11 \$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem fór adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições de arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 da manhã ás 3 da tarde.

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

Porto, 22 de janeiro de 1902.

##### Fornecimento de barras de aço

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de fevereiro proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 450 barras de aço para molas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 28 \$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

Porto, 23 de janeiro de 1902.

#### Fornecimento de oleo mineral

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de fevereiro proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 54.000 kilogrammas de oleo mineral escuro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 70 \$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, e bem assim apresentar uma amostra do oleo a fornecer, em quantidade não inferior a um litro.

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

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

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

Porto, 28 de janeiro de 1902.

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

##### Venda de barris vazios

No dia 3 de fevereiro proximo pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 13.000 barris vazios.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 18 de janeiro de 1902.

##### Fornecimento de ferro diverso

No dia 17 do proximo mez de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferro diverso.

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

Lisboa, 16 de janeiro de 1902.

##### Fornecimento de aço fundido para ferramentas

No dia 24 do proximo mez de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aço fundido para ferramentas.

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

Lisboa, 23 de janeiro de 1902.

#### Caminho de Ferro do Porto á Povoação e Famalicão

##### Fornecimento de impressos

Até 6 de fevereiro proximo recebem-se propostas na direcção da companhia d'este caminho de ferro, para o fornecimento de 944-200 exemplares de impressos de diferentes modelos para o anno corrente.

As condições e modelos acham-se patentes na repartição de fiscalização e estatística d'este caminho de ferro, á praça Mouzinho de Albuquerque, nos dias uteis, das 10 horas da manhã ás 2 da tarde, para serem examinados pelos interessados.

As propostas deverão ser apresentadas em carta fechada, com a designação seguinte: «Proposta para o fornecimento de impressos.» Porto, 16 de janeiro de 1902.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

**BERLIM** Hotel Central.— De 1.ª ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse. 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

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

**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

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

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

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

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

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

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

**FIGUEIRA DA FUZ** Grande Hotel Lisbonense.— Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1,500 a 2,000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

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

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

**INNSBRUCK** Tirol— Hotel zur Goldenen Sonne.— Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrasse. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor.— Proprietario, Carl Beer.

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

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

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

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

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

**LISBOA** Rodolfo Reek.— Comissões e consignações.— Artigos de ferro, etc.— Rua dos Douradores, 21.

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

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

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

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

**MADRID** Ceasar Fereal.— Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

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

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

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

**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.

**NEUHAUSEN** Quedas do Rheno— Hotel Bellevue.— O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos.

**NEUCHATEL** *Hotel du Faucon*. — Proximo do Lago e do Correio. Bellas e confortaveis accommodações. Grande restaurante a preço fixo e à la carte, a toda a hora. Luz electrica. — Proprietario, Glukher Gaberel.

**PARIS** *Ad. 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 Emprezaes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio theatros; muito central — Propr. Iopez Munhós.

**PORTO** *João Pinto & Irmão*. — Despachantes. — Rua Mouzinho da Silveira, 131.

**PORTO** *A La Ville de Paris*. — Grande fabrica de corças e flores artificiaes—F. Delport, successores. — Rua Sã da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

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

**SANTAKEM** *Grande Hotel Duarte*. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias.—Bom serviço de cozinha.—Aceio e modicidade de preços.—Proprietario—Joaquim Pereira Duarte.

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

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

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

**TRIESTE** *Hotel de la Ville*. — Casa de 1.º ordem, no caes do Adriatico. Todo o conforto; bellas habitaciones com esplendida vista.—Proprietario, Jean Caramelli.

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

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

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

**ZURICH** *Hotel Zürcherhof*. — Em frente do lago, no Corso-theater, proximo da Tonhalle do Grande Theatro e do caes dos vapores. Banhos, ascensor, luz electrica. — Proprietario, Adolf Erp.

**HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de fevereiro de 1902**

COMPANHIA REAL		Lisboa		Socavem		Lisboa		Ovar		Porto		Ovar		MINHO E DUORO					
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
C. Sodré	Algés	C. Sodré												PORTO	FAMALICÃO	PORTO			
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	9-15 m.	9-55 m.	10-10 m.	10-54 m.	4-12 m.	5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.	6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	6-38 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.	4-12 t.	5-29 t.	1-53 t.	3-9 t.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-30 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	Espinho	Porto	Espinho		4-12 t.	5-29 t.	1-53 t.	3-9 t.	4-29 m.	6-7-5 m.	7-56 m.	7-33 t.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-0 m.	8-44 m.	9-0 m.	9-44 m.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.	11-20 m.	1-47 t.	12-19 t.	2-45 t.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-0 m.	10-44 m.	11-5 n.	11-49 n.	4-28 t.	5-43 t.	9-56 t.	3-56 t.	3-50 t.	5-43 t.	4-28 t.	7-3 t.	5-45 t.	8-35 m.	7-5 t.	10-40 n.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-30 t.												
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	Lisboa	Povoa	Lisboa													
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-30 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.												
12-35 t.	1-35 t.	1-20 t.	1-25 t.	12-23 t.	1-31 t.	1-55 t.	2-54 t.												
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.												
2-5 t.	3-25 t.	3-0 t.	3-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.												
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa													
3-15 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.												
4-5 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.												
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa	Santarém	Lisboa													
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-25 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.	9-57 m.												
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	1-40 m.	1-42 t.												
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	Lisboa	ENTRONCAMENTO	Lisboa													
8-45 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	4-45 t.	9-54 t.	5-0 m.	9-25 m.												
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa													
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	8-45 m.	12-58 t.	7-50 t.	12-29 n.												
S. C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ		Lisboa	Porto	Lisboa													
8-5 m.	9-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	8-45 m.	9-55 m.	5-25 m.	3-32 t.												
C. Sodré	Coacava	C. Sodré		11-0 m.	11-40 m.	12-20 t.	3-32 t.												
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	4-30 t.	11-40 m.	12-20 t.	3-32 t.												
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	6-20 t.	11-35 m.	12-20 t.	3-32 t.												
8-30 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	7-45 t.	11-35 m.	12-20 t.	3-32 t.												
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	4-30 t.	11-35 m.	12-20 t.	3-32 t.												
10-40 m.	11-17 m.	10-35 m.	10-32 m.	9-30 m.	7-19 m.	8-30 m.	5-50 m.												
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa	Badajoz	Lisboa													
12-15 t.	1-17 t.	1-12-25 m.	12-2 t.	8-50 m.	8-20 m.	5-25 m.	6-57 t.												
1-40 t.	2-17 t.	1-25 t.	1-20 t.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.												
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa													
3-10 t.	3-47 t.	3-10 t.	3-47 t.	8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.												
3-15 t.	4-17 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-0 m.	7-45 t.	6-0 t.	6-57 t.												
4-40 t.	5-20 t.	4-35 t.	5-20 t.	9-30 m.	7-8 m.	6-0 t.	5-8 m.												
4-45 t.	5-40 t.	4-45 t.	5-50 t.	Lisboa	Guarda	Lisboa													
6-10 t.	6-47 t.	6-25 t.	6-32 t.	8-55 m.	12-29 n.	1-50 n.	3-32 t.												
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	11-0 m.	7-45 t.	6-0 t.	6-57 t.												
7-40 t.	8-17 m.	7-45 t.	7-32 t.	7-45 t.	9-50 m.	3-60 t.	5-8 m.												
7-45 t.	8-50 m.	7-45 t.	8-50 m.	Lisboa	T. Vedras	Lisboa													
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	12-15 t.	1-11 m.	3-25 t.	3-32 t.												
10-40 m.	11-17 m.	10-35 m.	10-32 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa													
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	7-0 m.	2-47 t.	1-55 m.	5-40 t.												
12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.	12-2 n.	8-55 m.	6-21 t.	4-45 m.	3-32 t.												
LISBOA	QUELUZ	LISBOA		11-0 m.	9-34 m.	3-25 t.	11-23 n.												
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	6-30 t.	5-0 m.	4-25 t.	11-16 n.												
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	7-45 t.	9-30 m.	6-2 m.	8-0 n.												
1-40 t.	2-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	Lisboa	Coimbra	Coimbra													
3-40 t.	4-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.	7-55 m.												
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	11-90 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-55 t.												
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	4-0 t.	5-44 t.	9-25 n.	11-5 n.												
Lisboa	Cintra	Lisboa		LISBOA	T. Vedras	LISBOA													
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	12-15 t.	1-11 m.	3-25 t.	3-32 t.												
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-30 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa													
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	7-0 m.	2-47 t.	1-55 m.	5-40 t.												
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.	8-55 m.	6-21 t.	4-45 m.	3-32 t.												
12-40 t.	1-40 t.	11-0 m.	11-59 m.	11-0 m.	9-34 m.	3-25 t.	11-23 n.												
3-40 t.	3-46 t.	3-0 t.	3-59 t.	6-30 t.	5-0 m.	4-25 t.	11-16 n.												
4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-45 t.	9-30 m.	6-2 m.	8-0 n.												
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.	Lisboa	Coimbra	Coimbra													
8-40 m.	9-46 m.	7-0 t.	8-0 n.	6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.	7-55 m.												
8-40 m.	11-46 m.	9-0 m.	10-0 m.	11-90 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-55 t.												
12-15 t.	1-17 n.	11-0 m.	12-0 m.	4-0 t.	5-44 t.	9-25 n.	11-5 n.												

a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Casas dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfarelos—e) Domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2.ª, 5.ª e sab.—i) 2.ª e 5.ª—j) Dom. e 4.ª



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Fevereiro sahirá o paquete **Danube** para

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

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

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

## Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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



Sahirá no dia 16 de Fevereiro ás 6 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

*Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>*

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (pelo Cabo da Boa Esperança), vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a 6 de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 9 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bayona**, vapor francez **Herman**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor francez **Chili**. Sahirá a 11 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Ceará** e Maranhão, vapor inglez **Hubert**. Sahirá a 1 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 11 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cosdillere**. Sahirá a 10 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Inglaterra** (Southampton), vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Inglaterra** (Southampton), vap. inglez **Magdalena**. Sahirá a 19 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 9 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a 6 de fevereiro.



Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>  
**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim 10, 1.<sup>o</sup>



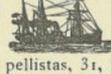
**Pará** e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap allemão **Paranaguá**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vap ingl. **Actor**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Paranaguá**. Sahirá a 18 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **São Paulo**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, Anvers e Bremen, vap. allemão **Crefeld**. Sahirá a 8 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> Cruz) S. Jorge (Calheta), Lagos do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Lake Megantic**. Sahirá a 12 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**M. HERRMANN**  
TELEGRAPHIA E TELEPHONES

Bargos movidos pela electricidade

**CAMPAINHAS ELECTRICAS**

Apparelhos de precisão

**LUZ ELECTRICA**

Resultados garantidos

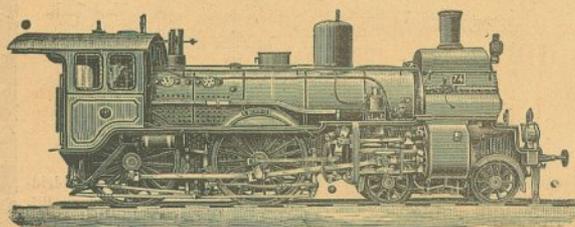
Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

**M. Herrmann**

**TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA**

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

**A. BORSIG, BERLIM-TEGEL**



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

**LOCOMOTIVAS**

De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

PRODUÇÃO ANNUAL APROX. 200 LOCOMOTIVAS

*Locomotivas-Tenders*

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

O numero das Locomotivas construidas até hoje passa de 4.900.

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

**C<sup>LE</sup> G<sup>LE</sup> 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'incendio

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; Crakova, 1887; Barcelona, 1889; Berlín, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894; Bruxellas, 1897, Grand prx.

**FILTROS MALLIÉ**

FORCELLANA 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 p-la 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**

# COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

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

MEDALHAS D'OURO

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

FREIOS CONTINUOS  
automaticos e não automaticos

PARA  
CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

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

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

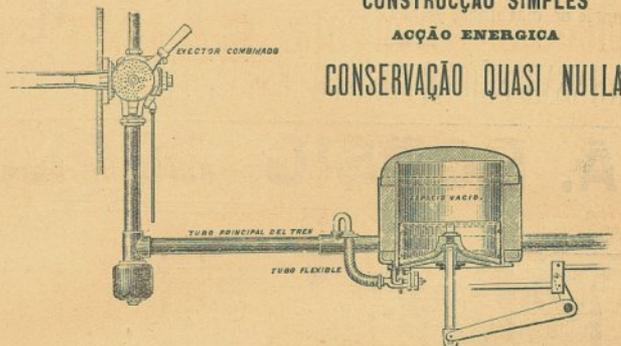
Indias, America, do Sul, Colonias etc.

Lista das companhias da peninsula  
que tem adoptado este freio:

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

**HESPAÑA**—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—Grao a Turis.

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



CONSTRUÇÃO SIMPLES

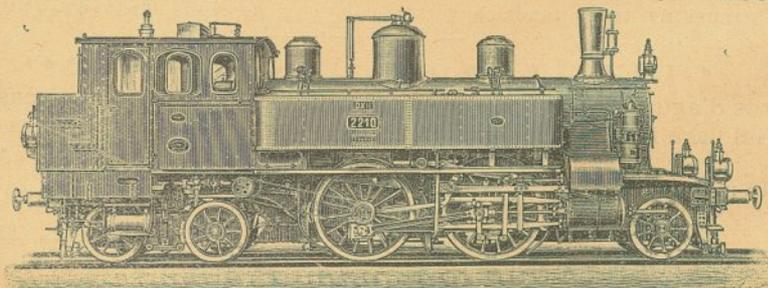
ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

## KRAUSS & C.<sup>IA</sup>, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH—ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMÓTIVAS 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 FORNEGIDAS 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, bazo, inflammacoes de quaesquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhoeas, 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.

## 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, 69, Herstal

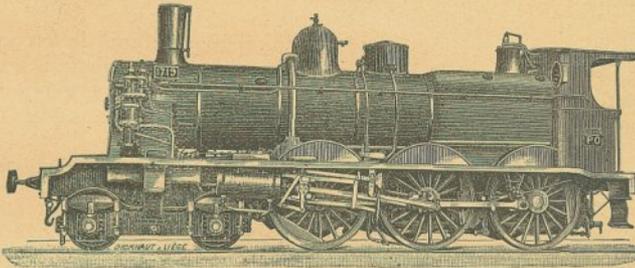
### CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

**Material fixo e movel para caminhos de ferro.**—Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Organismos completos para a installação e construcção 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 o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de todas as dimensões, condensadores, volantes, etc.

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



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

**Installações de officinas** de construcção e reparação.

**Motores a gaz** de 45 a 1.000 cavallos de força.

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

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

Machinas a vapor de todas as dimensões e machinas a vapor de todas as dimensões.

## H. PARRY & SON

OFFICINAS DE MACHINAS

CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

← LISBOA →

ESTALEIRO NO GINJAL

## M. Gonsalves

CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO — R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA — LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

## M. H. Lummerzheim & C.ª



WONDELGEM-LEZ-GAND  
BELGICA

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

# MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

## J. LINO

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

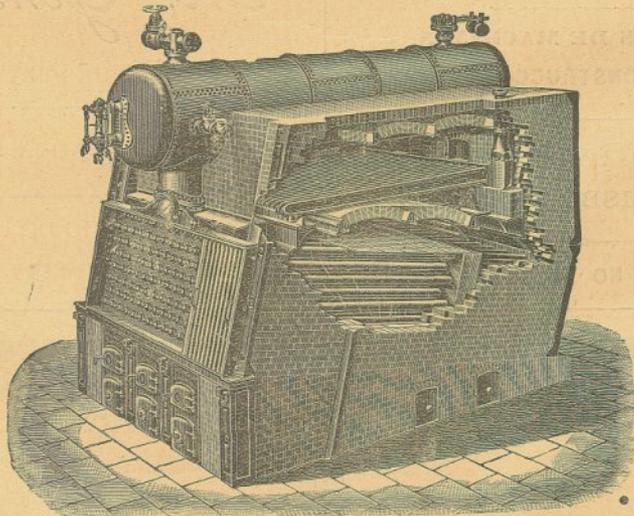
Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional  
Ladrilhos, mosaicos, nacionaes e estrangeiros  
Telha de marselha. Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas e depositos galvanizados para agua. Portas feitas,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

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

Telegrammas a **JOTALINO-LISBOA**

# CALDEIRA STEINMÜLLER

Referencias sobre 26 annos  
de duração  
de funcionamento



Installações até 33.000 me-  
tros quadrados  
de superficie de aquecimento  
para diferentes firmas

## SÓBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

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

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

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