

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

REDACÇÃO — CONDE BARÃO, 18 — LISBOA

Os annexos d'este numero

Alçados perpendicular e parallellos da torre metallica e viaducto do ascensor Municipio-Bibliotheca (estampas 1 e 2).

Planta da torre e viaducto (estampa 3).

Tarifa especial n.º 5, pequena velocidade, do Sul e Sueste, para transporte de coke, fachina, motano e lenha.

Tarifa especial para bilhetes de assignatura, na linha de Cascaes.

SUMMARIO

Projecto do ascensor entre a Praça do Municipio e o Largo da Bibliotheca em Lisboa.—Raul Mesnier.
A lucta entre as companhias hespanholas.

Parte official.— Ministerio das obras publicas, commercio e industria. Alvará de 2 de abril, e portarias de 30 de março, 13 e 14 de abril.

Tarifas de transporte.—Tarifa especial n.º 5 do Sul e Sueste, Transporte de peixe em grande velocidade, Bilhetes de assignatura na linha de Cascaes.

As thermas de Caldellas.

Carteira dos accionistas.

Boletins financeiros, de Lisboa, por J. F.—de Paris, por G. Pessard.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro.

Publicações recebidas.—Mappas de Portugal, Pantobibilon n.º 1, Guia Anunciador, Engenharia e architectura.

Linhas portuguezas.—Ramal de Braço de Prata, Representação, Ramal de Campanhã à Alfandega, Atravez d'Africa, Segunda via, Linha de Cascaes, Ponte da Portella.

Linhas hespanholas.—A rede das Filipinas, Canfranc, De Valencia a Grao, De Murcia a Granada, A linha Anglo-Vasco-Navarro, Comissões ferro-viarias, De Lorea a Almeria, As linhas de Bilbao, O caminho de ferro de Sierra-Alhambilla, Caminho de ferro cantabrico, De Madrid a Aranda e Burgos, Caminhos de ferro economicos, De Valencia a Turis, Linha mineira, De Avila a Peneranda, O Meridiano.

Linhas estrangeiras.—França, Italia, Inglaterra, Suissa, Turquia, Egypto.

Notas varias.—Torre de 500 metros.

Avisos de serviço.

Annuncios.

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Damos hoje o logar principal a um dos mais notaveis trabalhos que a engenharia moderna tem produzido em Lisboa, e vae ser tambem um dos grandes melhoramentos da nossa capital.

Ao infatigavel genio inventivo do distincto engenheiro sr. Raul Mesnier se devera essa obra que, ao mesmo tempo que representa uma enorme utilidade para o publico, é um aformoseamento da maior belleza para a cidade.

Não nos demoraremos na ennumeracao das vantagens que o novo ascensor offerece; o publico podera ajuizar-as da leitura do proficiente estudo que damos em seguida, e que consideramos de tão grande alcance que o podemos em francez tambem, dando uma grande publicidade extraordinaria a este numero, no estrangeiro, para que lá fóra se saiba que ha aqui ainda iniciativa, estudo e competencia para grandiosas obras, e se possa melhor apreciar esta que, honrando o sr. Mesnier, constituirá um dos principaes melhoramentos da nossa capital.

Com este numero damos os alçados e a planta na escala de 1:200. Com a conclusão do estudo, no proximo numero daremos a perspectiva de frente e de lado, perpendicular e parallelas, na escala de 1:50, que apresentará o effeito da Praça do Municipio e Largo da Bibliotheca quando esta construcção estiver concluida.

Projecto de um ascensor entre a Praça do Municipio e o Largo da Bibliotheca, em Lisboa

A altura a vencer entre a Praça do Municipio e o largo da Bibliotheca Publica, é de 30 metros; o que, conforme o projecto, se consegue por meio de uma torre vertical metallica (fig. 1 e 2), elevando-se na Praça do Municipio e ligada ao largo da Bibliotheca por um viaducto, tambem metallico e horisontal (fig. 2), terminando ao nivel do largo da Bibliotheca na porta da casa n.º 32, adquirida pela empresa, como ponto terminus e mais elevado do ascensor.

A fig. 1 mostra um alçado da torre metallica, n'um plano parallello ás propriedades do conde de Carnide, fronteiras ao Arsenal de Marinha; a fig. 2 mostra um alçado la-

Projet de l'ascenseur entre la Praça do Municipio et le Largo da Bibliotheca, á Lisbonne

La hauteur à vaincre entre la Praça do Municipio et le Largo da Bibliotheca est de 30 mètres, que le projet rachete au moyen d'une tour verticale métallique (fig. 1 et 2), s'élevant sur la Praça do Municipio, et communiquant avec Largo da Bibliotheca, par un viaduc métallique horisontal (fig. 2), débouchant au niveau du Largo da Bibliotheca à la porte de la maison n.º 32, acquise comme le point terminus le élevé de l'ascenseur,

La fig. 1 montre en élévation la tour métallique suivant un plan parallèle aux bâtiments de Mr. le Comte de Carnide, qui font face à l'Arsenal de la Marine. La fig. 2 fait

teral da torre, n'um plano perpendicular ao primeiro, bem como o viaducto ligando, no alto da torre, a zona de chegada com o largo da Bibliotheca.

O viaducto tem um comprimento maximo de 43 metros; largura 2,^m9; e altura 3,^m5; e deve poder resistir a uma carga de 2:000 kilos por metro corrente.

Condições geraes para o estabelecimento do ascensor

As condições attendidas para o estudo d'este ascensor, nas suas linhas geraes, e independentemente de questões especialmente technicas, são as seguintes:

1.^o—Occupar o menor espaço possível na praça do Municipio: não se occupa mais que um rectangulo de 6,^m5 × 2,^m85, isto é: uma pequena superficie de 18,^m250, sem prejudicar o movimento do ascensor.

2.^o—Collocar a torre de modo que as faces voltadas para os edificios, fiquem sufficientemente afastadas da faixa dos passeios, para permittir a paragem de um vehiculo ordinario, tendo a maior largura consentida pelos regulamentos municipaes; pois que sendo todas as lojas d'estes edificios occupadas por armazens e estabelecimentos, e tendo um movimento importante de mercadorias, torna-se necessario não impedir a carga e descarga d'ellas.

3.^o—Escolher um systema de construcção, para a torre, que não intercepte a vista nem a luz aos edificios proximos. Para isso, e consultando as fig.^{as} 1 e 2, vê-se que a torre é formada pelos rectangulos abertos P₁, P₂, P₃, (fig. 1) e P₄ (fig. 2), collocados justamente defronte das portas e janellas das casas, deixando-lhes a vista completamente desembaraçada, e que os pilares ou montantes cheios M₁, M₂, M₃, M₄, fazem frente aos membros das paredes.

4.^o—Evitar que os passageiros do ascensor, apesar do pequeno trajecto entre as extremidades e do afastamento da torre, possam devassar o interior das cazas que tiverem as janellas abertas: para isso, as caixas empregadas para a ascensão, são fechadas por uma chapa, unicamente dos lados voltados para as cazas proximas, evitando-se assim de uma maneira efficaz, as indiscrições, sem comtudo prejudicar a vista, durante a subida, do unico lado interessante, isto é: do Tejo, das montanhas que limitam o horisonte, do mar; etc.

5.^o—Passar com o viaducto em altura sufficiente sobre os predios do conde de Carnide de fórma que, razoavelmente, não resulte d'essa passagem nada que em boa consciencia se deva criticar.

Com effeito, a altura entre a parte inferior do viaducto e o telhado das casas, é tal, que se poderia ainda levantar o edificio caso a estabilidade da construcção o permittisse; e querendo levar a hypothese ao exagero de crescer a edificação ainda acima do viaducto, reconhece-se logo o serviço importante que este prestaria, pois que o viaducto formaria então um corredor servido pelo ascensor e communicando á sua altura com as construcções.

N'esta hypothese, os moradores que estivessem na Praça do Municipio, e occupassem os andares da habitação situada para cima do viaducto, teriam a fadiga da subida reduzida de toda a altura da torre; os que habitassem os andares ao nivel do viaducto, entrariam em casa *sem subir cousa alguma*; e os que occupassem qualquer andar um pouco abaixo do viaducto, teriam apenas o trabalho de descer. Todas estas vantagens seriam realisadas com o sacrificio de um pequeno corredor de menos de 3^m,0 de largura, reservado ao viaducto.

6.^o—Como o ascensor é vertical, as resistencias passivas, podem ser muito reduzidas; e sendo necessario, tanto quanto possível, evitar machinas, e ao mesmo tempo

pvir une élévation latérale de la tour, perpendiculaire à la première, ainsi que le viaduc qui relie, au sommet de la tour, la zone d'arrivage, avec le Largo da Bibliotheca.

Le viaduc a une longueur maximum de 43 mètres; la largeur est de 2,^m9; et hauteur 3,^m5. Il doit pouvoir résister, a une charge par mètre courant de 2:000 k.^{os}

Conditions générales de l'établissement de l'ascenseur

Les points de départ, que l'on s'est fixé pour l'étude de l'ascenseur, dans les lignes principales de son établissement, et indépendants de questions spécialement techniques, sont les suivants:

1.^o—Occupier la moindre place possible dans la Praça do Municipio: on n'occupe qu'un rectangle de 6,^m50 × 2,85, soit une petite surface de 18 mètres carrés $\frac{1}{2}$, sans préjudice du transport actif par l'ascenseur.

2.^o—Placer la tour de façon à ce que les faces tournées du côté des bâtiments, soient suffisamment éloignées du rebord des trottoirs, pour permettre le stationnement d'un véhicule ordinaire, qu'elle ait la plus grande largeur permise par les réglemens municipaux sans les constructeurs, car tous les rez-de-chaussée des bâtiments, sont occupés par des magasins et des maisons de commerce, ayant un service de chargement et déchargement de marchandises très prononcé, qu'il ne faut pas gêner.

3.^o—Choisir un système de construction tel, pour la tour, que celle-ci n'intercepte pas la vue, ni la lumière aux bâtiments qui se trouvent proches; pour cela, en consultant les fig. 1 et 2, on voit que la tour est construite à panneaux ouverts P₁, P₂, P₃, (fig. 1) et P₄ (fig. 2), projetés justement en face des portes, fenêtres, et balcons, des maisons, leur laissant la vue intièrement libre; et les piliers ou montants pleins M₁, M₂, M₃, M₄, sont en face des pleins des murs.

4.^o—Éviter que les voyageurs qui se servent de l'ascenseur, même pendant le court trajet entre les extrémités, et malgré l'éloignement suffisant de la tour aux bâtiments, puissent exercer leur curiosité à l'intérieur des appartements dont les fenêtres seraient ouvertes: pour cela, les cages qui servent pour l'ascension sont fermées par une tôle recouvrant seulement les côtés tournés vers les maisons prochaines, évitant ainsi d'une manière efficace les indiscretions, sans nuire à la jouissance de la vue, pendant la montée, libre du seul côté qui interesse (celui du Tage) des montagnes à l'horizon, ainsi que de la mer; etc.

5.^o—Passer assez haut au dessus des bâtiments de Mr. le Comte de Carnide avec le viaduc, de telle manière, que raisonnablement, il n'en résulte en conscience, rien de criticable.

En effet, entre la base du viaduc et le toit des maisons l'espace libre est tel, que on pourrait encore surhausser l'edifice, si la stabilité de la construction le permettait. Si on admet l'hypothèse exagérée d'élever le bâtiment au dessus du viaduc, ou reconnaît de suite l'avantage qui en adviendrait, car le viaduc formerait alors un couloir servi par l'ascenseur et communicant à sa hauteur avec les constructions.

Dans cette hypothese les locataires, qui se trouveraient à la Praça do Municipio, et occuperaient les étages supérieurs de l'habitation, au dessus du viaduc, auraient la fatigue de leur trajet, en montée, réduite de toute la hauteur de la tour. Ceux qui habiteraient les étages au niveau du viaduc rentreraient chez eux en *epargnant la montée*; et ceux qui occuperaient quelque étage un peu au dessous du viaduct, n'auraient que la peine de descendre. Tous ces avantages seraient réalisés avec le sacrifice d'un petit couloir de moins de 3 mètres de largeur réservé au viaduc.

6.^o—Comme l'ascenseur est vertical que les résistances passives peuvent être très réduites, et qu'il faut autant que possible éviter des machines en même temps que

simplificar a instalação para ser manejada por qualquer empregado, escolhemos para elemento motor a água, actuando pelo seu peso, e occupando um reservatorio collocado por baixo de cada caixa.

Esta agua poderá ser fornecida pela Companhia das Aguas da Lisboa, e alem d'isso, na casa n.º 32 do largo da Bibliotheca, estabelece-se um reservatorio de chapa de ferro, com a capacidade de 200, m³ afim de se não interromper o serviço, em caso de reparação nas tubagens da companhia, obrigando á suppressão momentanea da agua fornecida por ella.

Posto isto e referindo-nos á fig. 1, o movimento geral do ascensor é muito simples.

No ultimo andar e acima do pavimento C C, estabelece-se um grande tambor com 3 gornes, e sobre elles 3 cabos (fig. 2), parallellos, abraçando uma semi-circumferencia estão fixados pelas extremidades á parte superior das caixas D₁ e D₂, de fórma que, quando o pavimento da caixa D₁, por exemplo, esteja ao nivel da Praça do Municipio em A A, o da caixa D₂ se ache sensivelmente ao nivel do largo da Bibliotheca em B B.

Os reservatorios F₁ e F₂ das duas caixas, são alternativamente carregados com o peso d'agua necessario para effectuar o transporte da carga maxima e vencer todas as resistencias. N'estas condições, para effectuar o movimento, quando cada caixa tem a sua carga variavel, o conductor da caixa superior, alarga o freio respectivo; e o da caixa inferior alarga o d'esta; e se ella não sobe, abre por meio de uma manivella a saida da agua e não deixa sabir mais do que o volume indispensavel, para que a subida comece a effectuar-se vagarosamente; em seguida e durante o trajecto, os dois guarda-freios devem regular a velocidade da marcha (1^m, por 1" no maximo), no fim da qual, os freios das duas caixas devem ser apertados.

O empregado da caixa inferior não sae do seu logar, e recebe o preço dos bilhetes. O empregado da caixa superior pôde sahir para abrir a torneira de carga, e por meio das tubagens A₁, B₁, ou A₂, B₂, restituir ao reservatorio, precisamente a quantidade d'agua que foi dispendida para effectuar a subida. As tubagens A₁, B₁, ou A₂, B₂ introduzem-se em uma abertura practicada no lado dos reservatorios das caixas; e é necessario deixar *folga* tal que, na hypothese mais desfavoravel de serviço irregular, nunca as paredes dos tubos e dos reservatorios se toquem.

Dissémos que sobre o tambor G passam 3 cabos, cujas extremidades se prendem ás caixas. Um d'estes cabos, o do meio, é calculado para supportar o serviço do ascensor; os outros dois que se acham aos lados d'este, estão largos, ou apenas tensos, e não supportam fadiga alguma; estes dois cabos estão destinados a entrar immediatamente em jogo, caso o cabo de fadiga (o do meio), se quebre; então os outros aguentam as caixas, e o serviço effectua-se com elles, sem que a fractura do cabo principal occasioné o menor accidente, e sem ser necessario recorrer aos freios automotores e outros.

D'esta maneira, no que respeita ao cabo, teremos uma triplice garantia de segurança; e como cada cabo trabalhará com um coefficiente de segurança de 12 vezes o de ruptura, segue-se que teremos no total uma segurança igual a 36 vezes o coefficiente de ruptura.

Além d'esta precaução, adeante descreveremos os outros meios de garantia e segurança, que se adoptaram e que tornam a exploração do ascensor isenta de todo o perigo.

Ao tambor G, pôde adaptar-se um regulador de velocidade, que não permita a acceleração do movimento das caixas, além da velocidade regulamentar de 1^m,0 por 1".

choisir une installation simple, manoevrable par n'importe quel employé de moyenne capacité, nous avons choisi commé élément moteur de l'ascenseur, l'eau agissant par son poids, et logée dans un réservoir, ménagé au dessous de chaque cage.

Cette eau pourra être fournie par la «Compagnie des eaux de Lisbonne,» et outre cela dans la maison n.º 32, de Largo Bibliotheca on établit un réservoir en tôle cubant 200 mètres, afin de ne pas interrompre le service de l'ascenseur au cas ou une réparation quelconque dans les conduites de la Compagnie, obligerait á la suppression momentanée de l'eau fournie par elle.

Ceci posé, et nous reportant á la fig. 1, le mouvement général de l'ascenseur est très simple.

Au dernier étage au dessus du plancher C C, une grande poulie á 3 gorges est établie, et sur cette poulie 3 cables fig. 2 parallellos, embrassant une demi-circonférence se fixent par leurs extrémités aux sommets des cages D₁, D₂, de telle manière, que le plancher de la cage D₁, se trouvant au niveau de la Praça do Municipio en AA, le plancher de la cage D₂ se trouve sensiblement au niveau du Largo da Bibliotheca, em BB.

Les reservoirs F₁, F₂, des deux cages sont alternativement chargés du poids d'eau nécessaire pour opérer le transport du maximum de chargement, et vaincre toutes les résistances, dans ces conditions, pour effectuer le mouvement, aussitôt que chaque cage a son chargement variable, le conducteur de la cage du sommet desserre son frein, alors celui de la cage inférieure desserre le sien, et si la cage ne monte pas, il ouvre au moyen d'une soupape la sortie á l'eau, et n'en laisse échapper que le volume indispensable pour que la montée commence á s'effectuer doucement; pendant le trajet, les deux gardes freins doivent régler la vitesse de la course, (1^m par 1" au max.) á la fin de laquelle les freins des deux cages doivent étre serrés.

L'employé de la cage inférieure, ne quitte pas sa place, et permet l'entrée des voyageurs en percevant le prix des billets; l'employé de la cage supérieure, peut sortir pour ouvrir le robinet de prise d'eau, et au moyen de la tubulure A, B, ou A₂, B₂, restituer au réservoir précisément la quantité d'eau qui a été dépensée pour effectuer la montée. Les tubulures A, B, ou A₂, B₂, s'enfilent dans une ouverture pratiquée sur le coté des reservoirs des cages, et il faut se ménager *du jeu* de façon á ce que dans l'hypothese la plus défavorable de service irrégulier, jamais les parois des tubulures et des reservoirs ne se touchent.

Nous avons dit que sur la poulie G passaient 3 cables dont les extrémités s'attachaient aux cages. Un de ces cables, celui du milieu, est calculé pour supportar le service de l'ascenseur; les deux autres qui se trouvent de chaque coté de celui-ci, sont attachés lâches, ou á peine tendus, et ne supportent aucune fatigue; ces deux cables sont destinés á entrer immédiatement en jeu, si le cable de fatigue (celui du milieu) se brise, alors les autres retiennent les cages et le service s'effectue avec eux sans que la fracture du cable principal occasionne le moindre accident, et sans avoir recours aux freins automoteurs ou autres.

De cette manière, pour ce qui touche au cable, nous aurons une triple garantie de sécurité, et comme chaque cable travaillera avec un coefficient de sécurité de 12 fois celui de rupture, il s'ensuivra que nous aurons au total une sécurité 36 fois celle de rupture!

Outre cette precaução, nous allons décrire bientôt les autres moyens de garantie et de sécurité, qui sont adaptés au système et qui rendent l'exploitation de l'ascenseur exempt de tout danger.

On peut au tambour G, adapter un régulateur de vitesse qui ne permette pas l'accelération de la course des cages au delá de la vitesse réglementaire de 1^m par 1".

As caixas são de secção quadrada, com 2^m,0 de lado, dando lugar commodamente a 25 pessoas, e são construídas para poder elevar com toda a segurança um peso de 2:000 kilos.

Na parte inferior do ascensor, haverá um fosso, afim de alojar o reservatório d'agua, e permittir o seu esgoto; é necessario então, que durante a ascensão, o publico não possa approximar-se e cair n'este fosso; para isto na parte inferior da torre, e para cada caixa, o espaço que esta occupa é fechado por uma grade, que não permite mesmo, aos curiosos, introduzirem a cabeça para ver por baixo, a chegada da caixa, e, por distracção, que ella lhes bata na cabeça.

A entrada para a caixa, por ex.: em C₂, é tambem fechada por uma porta de chapa C₂, que se mantém por meio dos pesos D₂ D'₂; a caixa quando desce, faz baixar a porta para o solo, e logo que sobe, os contrapesos actuam e levam a porta ao seu lugar.

No alto da torre dão-se as mesmas considerações, porque é necessario não deixar um unico orificio que possa occasionar uma queda pelo interior d'ella. Applicam-se então as mesmas precauções, mas a porta C₂ não precisa de contrapesos, sobe em corrediça, levantada pelo tecto da caixa e torna ao seu lugar quando a caixa desce.

(Continua).

Raul Mesnier.

Les cages ont un section carrée de 2 mètres de côté, permettant de loger commodément en moyenne 25 personnes, et sont construites pour pouvoir enlever avec toute sécurité un poids de 2:000 kilos.

Au bas de l'ascenseur est creusée une fosse afim de loger le reservoir d'eau, et de permettre son écoulement, il faut donc, pendant l'ascension que le public ne puisse pas s'approcher et tomber dans cette fosse. Pour cela, au bas de la tour, et pour chaque cage, le pourtour qu'elle occupe est fermé par un paravent grillagé, et qui ne permet même pas que les curieux se penchent, introduisent leur tête pour voir par dessous, l'arrivée de la cage, et par distraction la recevoir sur la nuque.

L'entrée dans la cage p. en C₂, est aussi fermée par une porte en tôle pleine C₂ qui se maintient par des contrepoids D₂, D'₂: la cage en descendant fait baisser, la porte dans le sol en remontant, les contrepoids glissent, et ramènent la porte à sa place.

Au sommet de la tour, les mêmes considérations s'appliquent, car il ne faut pas laisser un seul orifice béant, pouvant occasioner une chute dans l'intérieur de la tour. On applique donc les memes precautions qui viennent d'être citées, mais la porte C₂ n'a pas besoin de contrepoids; elle monte en coulisse levée, par le toit de la cage, et revient à sa place quan la cage redescend.

(A' suivre).

Raul Mesnier.

A lucta entre as companhias hespanholas

Romperam-se as hostilidades entre os dois arraiaes que de ha tanto estavam assentes, frente um do outro, preparando se para a lucta, embora em ambos a bandeira branca simulasse uma apparente paz duradoura.

Como os dois gladiadores que se apertam as mãos n'uma affabilidade ironica, antes de se lançarem aos arancos d'um combate feroz, de que o vencedor sahirá victorioso e ferido, as duas grandes companhias de caminhos de ferro hespanhoes tambem desde largo tempo pactuavam n'uma comunidade de interesses, bi-partindo o trafego da peninsula, mas pensando sempre na proximidade do dia em que teriam que medir as suas forças n'uma guerra decidida que viria delimitar mais os campos de acção de cada uma, ou promiscuar as suas influencias no norte como no sul.

Quem conhece o mappa da peninsula, as suas linhas ferreas e as companhias a que pertencem, acompanha facilmente a rapida descripção que vamos fazer.

Irradiando de Madrid, centro de attracção natural de todas as linhas, destacam-se para o norte a linha d'este nome, servindo de ligação com a França pela fronteira de Irun; para Nordeste a linha de Zaragoza, pertencente á Companhia do Meio-Dia, pela qual o trafego de França pela fronteira de Port-bou, trazido até Barcelona sobre carris da companhia de Tarragona, Barcelona, França, e ali entregue á do Norte, para o trazer a Zaragoza, á de M. Z. A., penetrava no coração do paiz—a capital.

Já se vê que para uma parte do trafego de França com Madrid, a companhia do Norte tinha que ser subsidiaria da sua rival, a menos que não o encaminhasse pela sua linha de Castejon, ligação leste-noroeste da linha de Barcelona com a do Norte, que não podia constituir o caminho natural d'aquelle trafego, pelo largo rodeio que tinha a tomar para chegar ao seu destino.

Descendo da capital para o sul estendem-se as linhas da outra grande companhia, a de Madrid-Zaragoza-Alicante, inflectindo para sueste, a servir Alicante, Mur-

cia e Cartagena, para Sul e d'ahi curvando para oeste, a servir a Andaluzia, ligando em Belmez, Cordova e Sevilha, com a rede andaluza, depois de ramificar em Ciudad Real para a fronteira portugueza.

Resumindo: o trafego de França estava em poder do Norte, enquanto que o da Andaluzia e dos paizes banhados pelo Mediterraneo pertencia ao Madrid-Zaragoza Alicante.

Mais de uma vez cada uma das duas companhias disputou o trafego da sua vizinha que, pelos mil meios que a diplomacia ferro-viaria descobre sempre n'estes casos, lhe mallograva o intento ou, pelo menos, lhe retardava os resultados, mantendo-a a respeitosa distancia.

A creação da companhia do Grande Central, veio tocar o clarim das batalhas entre os dois exercitos e pôr fim áquella *espectativa benevola*, segundo a phrase creada ultimamente pela politica portugueza para definir a situação do adversario que corteja o outro, pedindo desculpa de—por inadvertencia—lhe ter dado com a bengala na cara.

Para se defender da concorrência que o Central se propunha fazer ao seu trafego de França, o Norte resolveu tomar as linhas de Almanza-Valencia-Tarragona e Tarragona Barcelona e França.

Com estas duas linhas que lhe asseguravam o trafego do littoral mediterraneo, e uma das fronteiras francezas, com a de Irun-Hendaya e com a futura de Canfranc, em construcção, o Norte pretendia fechar n'um circulo de ferro a sua nova rival.

Mas esta manobra prejudicava o futuro da companhia do Sul, porque lhe sangrava o seu trafego do littoral com a França, e portanto esta companhia buscou impedir a sua realisacão.

Da primeira d'aquellas companhias já o Norte obtivera, em assembléa geral de 28 de abril, o accordo para um contracto de fusão, graças á grande quantidade de papel d'esta companhia em poder de accionistas do Norte.

Da segunda tratou M. Z. A. de evitar equal resultado, propondo-lhe um contracto em bases quasi identi-

cas, contracto que foi acceite, rejeitando-se o do Norte, por 72.000 votos contra 3.000.

Este facto importantissimo para a historia das linhas ferreas peninsulares dará em resultado a mais encar-niçada guerra de tarifas, porque além de M. Z. A. ter hoje em seu poder uma fronteira franceza a concorrer com a do Norte, faz parte d'este accordo o acabamento da linha de Puebla de Hajar a Tarragona, que inteiramente deixar  independente dos carris da companhia do Norte o trafego Frana-Madrid, por este lado, e estabelecer  o mais curto caminho para Barcelona.

Isto sem fallar na de Valladolid a Ariza (250 kilometros) que tambem vae ser construida e por onde M. Z. A. irá buscar   propria zona do Norte os cereaes de Castilla para os levar a Barcelona e   Frana.

Em vista d'estes factos o Norte resolveu mudar de tactica, tomando a seu cargo as linhas de Caceres e do Oeste, de Torralba a Soria e d'este ponto a Sang eiza, Jaca e Passages, e armada com este possante elemento de guerra, construir a linha de Torrijos a Belmez, a ligar com as andaluzas sem interveno da linha de Madrid-Alicante, encurtando em 84 kilometros o percurso Cordova-Madrid

As condioes d'este accordo, já foram approvadas pela assembleia geral d'aquella companhia reunida em 3o de abril, e pelos representantes da companhia portugueza, resultando d'ellas que o Norte de Hespanha tomar  a seu cargo a explorao das linhas de Caceres, Astorga e Torralba a Soria substituindo-se  s compa-nhias de Caceres, Oeste e Grande Central que deixam de existir.

Emquanto  s bases da conveno entre as Compa-nhias de Alicante e Tarragona, são as seguintes :

As linhas de Puebla de Hajar a Falset e Valladolid a Ariza serão terminadas no prazo de 3 annos, aquella pela companhia de Tarragona e esta pela de Alicante.

A companhia de Zaragoza, adeantar    de Tarragona uma somma de 3o milhões para esta terminar as suas construcoes.

As obrigaoes de 6   da companhia de Tarragona serão convertidas em obrigaoes de 3  , garantidas pela de Zaragoza.

As 138:492 acoes da de Tarragona pertencentes a esta companhia e dadas por ella como garantia dos seus ultimos emprestimos, serão annulladas.

As duas companhias continuarão a sua explorao, independentemente, segundo as condioes de tarifas combinadas entre ellas.

Tres annos depois da explorao completa das secoes de Valladolid a Ariza e de Puebla de Hajar a Falset a fusão realisar-se-ha entre as duas companhias, tendo por base os productos obtidos por cada uma d'ellas.

Para terminar, visto que não podemos achar mais interessante conclusão a esta noticia, porque impossivel   prever hoje as consequencias e resultados d'esta guerra, passemos uma revista  s foras dos dois exercitos belligerantes :

O Norte explora hoje.....	2.933	kilometros
Terminada a linha de Canfranc....	220	»
Fusionado com Almansa-Valencia..	393	»
Reunidas as de Caceres.....	429	»
Oeste.....	350	»
Torralba-Soria.....	93	»
Sang�eiza-Passages e Jaca (aproximadamente).....	400	»
ficará com uma rêde de.....	4:818	»

e se construir Torrijos-Belmez, completar  5:018 kilometros.

Por sua parte Alicante tem hoje	2:672	»
concluida a linha de Zaragoza-Barcelona, nos 195 kilometros de Puebla a Falset, mais.....	345	»
e construida a de Valladolid-Ariza.	250	»
completar�.....	3:662	»

A differena para a extensão com que o Norte ficará sendo de cerca de 1:400 kilometros mas não tardar , por certo, que esta differena diminua se Alicante absorver como desde tanto tempo se diz, a r de dos Andaluzes, 894 kilometros, ficando assim com 4:521 kilometros.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direco geral de obras publicas e minas

2.ª Repartio—Caminhos de ferro

(Conclusão)

49.ª— Quando o governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaesquer despezas que sejam necessarias, para o pôr em estado de bom servio pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quaes objectos ficarão servindo nos ultimos cinco annos de hypotheca especial a esta obrigao.

50.ª— Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a datar do praso estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preo da remissão, tome-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagar  à empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão,

Porém, esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados para base d'este calculo.

N'este preo da remissão não   incluido o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo, na occasião de serem entregues, pelo preo da avaliao.

51.ª— O uso da linha telegraphica ou telephonica será permittido gratuitamente para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela empresa de accordo com o governo.

52.ª— A empresa não poderá transferir para qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular, sem prévia auctorisao do governo, os direitos que lhe são conferidos e as obrigaoes que lhe são impostas por este alvará.

53.ª— A empresa, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito a construco e explorao,  s leis e regulamentos de Portugal.

54.ª— A empresa prestar  aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatistica da linha e patentear  aos mesmos agentes toda a escripturao da companhia na f rma dos regulamentos.

55.ª— As questões que se levantarem sobre a execuo ou interpretao d'estas condioes serão resolvidas pelo governo, ouvida a junta consultiva de obras publicas e minas.

56.ª— A concessão caducará:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condioes 4.ª e seu   unico, 29.ª e   1.º da condio 64.ª;

2.º Se não comear a explorao dentro do praso de um mez, depois de auctorisada pelo governo, nos termos da condio 30.ª;

3.º Se, iniciada a explorao, a empresa a interromper por espao superior a trinta dias consecutivos, ou sessenta dias intercalados durante um anno;

4.º Se a empresa não cumprir as outras condioes a que fica obrigada.

  unico. Havendo ainda o deposito de garantia a que se refere a condio 64.ª ao caducar a concessão, reverter  elle para o estado.

57.ª— Havendo trabalhos effectuados pela empresa, se a concessão caducar nos termos da condio antecedente, o governo por  em haste publica e adjudicará, a quem mais offerecer, a presente concessão pelo espao de tempo que d'ella restar, e nas mesmas condioes em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo nos termos

d'este alvará ao arrematante, não só as obras executadas pela empresa, como também todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empresa todo e qualquer direito sobre essas obras e material.

58.ª—O preço da arrematação será entregue á empresa, depois de deduzidas quaesquer despesas, que o governo tiver feito, incluindo as de fiscalisação; bem como a importancia do deposito de garantia, se já estiver levantado.

59.ª—Se dentro de seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao estado sem indemnisação alguma á empresa.

60.ª—Caducando a concessão a empresa não terá direito a indemnisação alguma qualquer que seja o fundamento, rasão ou pretexto allegado para justificar a indemnisação.

61.ª—É muito expressamente declarado que o estado não é responsável por quaesquer dividas da empresa, qualquer que seja o modo e o titulo por que ellas sejam ou tenham sido contrahidas, nem garante nem cauciona contractos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que a empresa faça.

62.ª—Exeptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força, maior devidamente comprovados, podendo o governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

63.ª—A concessão da exploração do caminho de ferro, a que se refere este alvará, vigorará pelo prazo de noventa e nove annos, a contar da abertura á exploração da linha; findo este prazo reverterá para o estado o caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, e nos termos da condição 45.ª, sem prejuizo do disposto na condição 49.ª do presente alvará.

64.ª—A empresa depositará á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 50:000\$000 réis, em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado,

§ 1.º Este deposito será feito no prazo de trinta dias, contados do *Diario do Governo* em que este alvará fôr publicado.

§ 2.º O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e, sendo em titulos de divida publica, o respectivo juro.

§ 3.º Este deposito só poderá ser levantado pela empresa quando esta tiver feito obras no valor de 100:000\$000 réis passando essas obras a servir de caução.

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

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae assignado e sellado com o sello das armas reaes e comp de verba.

Dado no paço, em 2 de abril de 1891.—EL-REI.—

Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

Alvará pelo qual Vossa Magestade, ha por bem conceder á companhia do caminho de ferro de Guimarães licença para construir e explorar por noventa e nove annos um caminho de ferro de via reduzida, em leito proprio, de tracção a vapor, para transporte de passageiros e mercadorias, entre Guimarães e Fafe, e tudo pela fórma retro declarada.

Para Vossa Magestade vêr.

(Logar do sello de verba.)

Pagou de sello, verba n.º 20, a quantia de 100\$000 réis.

Lisboa, recebedoria da 5.ª secção, 3 de abril de 1891.—*Silva—Carneiro.*

Pagou 3\$370 réis pela guia n.º 55 da serie de 1891, correspondente a emolumentos e respectivos impostos.—*Marcelly.*

Carlos José Leão Guerra o fez.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, datado de 17 e 19 de setembro do anno de 1889, apresentado em 25 do mesmo mez pela companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, elaborado para via larga e em leito proprio como permite o § unico da condição 41.ª do alvará de concessão de 2 de dezembro de 1887, attendendo ás representações da commissão districtal delegada da junta geral do districto de Faro, da camara municipal e de varios membrós da associação commercial da mesma cidade; e

Conformando-se com o parecer de 13 de janeiro de 1890 da junta consultiva de obras publicas e minas:

Ha por bem approvar, para os effeitos da condição 21.ª do citado alvará de concessão, o projecto referido na parte comprehendida entre a estação de Olhão ao kilometro 9,78019 a contar da origem e Villa Real de Santo Antonio, na extensão de 45:614^m,91 devendo:

1.º Emquanto ao troço entre Faro e Olhão proceder-se ao estudo de um novo projecto no qual se tenha em vista o traçado directo e o estabelecimento da linha nas condições mais convenientes para a sua segurança e boa exploração;

2.º Apresentar a companhia referida um estudo mais detalhado na parte da linha nos arredores da cidade de Tavira, indicando as communicações entre a cidade e a estação do caminho de ferro, podendo

em consequencia da apreciação d'esse estudo soffrer o traçado nos arredores da mesma cidade quaesquer alterações;

3.º Poder o governo mandar construir independentemente das estações e apeadeiros consignados no projecto approved por esta portaria, outras estações ou apeadeiros que o governo ulteriormente julgue convenientes ou necessarios.

Paço, em 30 de março de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira*
Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que o engenheiro director dos caminhos de ferro do sul e sueste faça proceder ao estudo de um caminho de ferro de via larga que, partindo da estação de Vendas Novas, dos mesmos caminhos de ferro, vá entroncar na linha de leste na estação de Villa Franca ou suas proximidades.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, se comunica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste, para os devidos effeitos.

Paço, em 13 de abril de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*
Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 23 de março findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar, com as condições incluídas na parte do mesmo parecer, que por copia acompanha esta portaria, os projectos das pontes sobre o Tejo, sobre a valla de Muge e sobre a valla da Azambuja no caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Paço, em 14 de abril de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*
Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Tarifas de transporte

Tarifa especial n.º 5 de pequena velocidade, transporte de coke em saccas ou a granel, fachina, motano e lenha. — A nova tarifa differe da que regulava os transportes de fachina, motano e lenha, na taxa de 8 réis, que vem substituir a de 13,5 réis. Os minimos do percurso e da expedição ficaram os mesmos: 30 kilometros e 6:000 kilogrammas. Cessou a isenção do pagamento de despesas accessorias concedida pela tarifa actual, continuando porem as operações da carga e descarga a serem feitas por conta e gente do expedidor e do consignatario. O prazo de 30 dias de deposito gratuito á partida foi reduzido a 15 e em compensação foram concedidos 4 dias de armazenagem gratuita á chegada.

Esta alteração da tarifa, destinada principalmente a favorecer os transportes da linha do Baixo Alemtejo para o Algarve representa uma redução do custo do transporte crescente com o percurso.

Assim o custo do transporte da tonelada (incluindo evoluções e manobras) fica sendo 440 réis em vez de 405 réis a 30 kilometros; 600 réis em vez de 675 réis a 50 kilometros e 1\$000 réis em vez de 1\$350 réis a 100 kilometros.

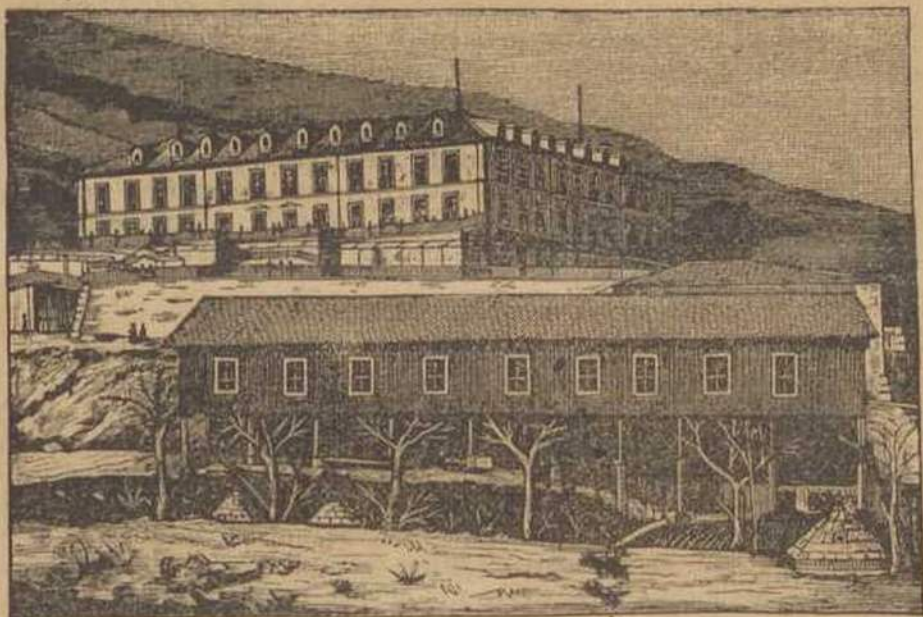
As remessas de coke, até agora taxadas pela 2.ª classe da tarifa geral (26,54 réis por tonelada e kilometro) passam a gozar do beneficio da applicação da tarifa especial, sendo-lhes concedida a devolução gratuita de saccas vazias no prazo de 30 dias contados da data da entrega da remessa.

Transporte de peixe em grande velocidade. — As caixas ou canastras com peixe cujo pezo exceda a 60 kilogrammas só poderão gozar o beneficio da applicação da tarifa especial n.º 21 grande velocidade, quando as operações de carga e descarga sejam feitas por conta e gente do expedidor e do consignatario.

Bilhetes de assignatura na linha de Cascaes. — Já annunciámos a appareição d'esta tarifa que hoje damos como annexo d'este numero e que é de tão facil comprehensão, que prescindimos de a explicar ao publico.

As thermas de Caldellas

Um dos estabelecimentos d'aguas mais notaveis do nosso paiz, que, anno a anno vae adquirindo maior e mais justificada fama, pelas maravilhosas curas que as suas aguas teem realisado, rivalizando, com vantagem com as do estrangeiro Vichy, Bagneres e mesmo com muitas outras de Portugal, é o das *thermas de Caldellas*, de que hoje damos a gravura.



A proficuidade d'estas aguas para a cura do rheumatismo, affecções do systema nervoso, gastralgias, dyspepsias, anemias e outras doenças, é desde seculos reconhecida, mas desde que o actual concessionario e proprietario do hotel Bella Vista o sr. Bernardo Barbosa, visconde de Semelhes, ali encontrou remedio que não achára em varios estabelecimentos do paiz e estrangeiro, para um padecimento gastro-hepatico, foi que a fama começou a espalhar-se, emquanto que a gratidão do benemerito proprietario completamente transformava o local, dando-lhe todas as commodidades necessarias para a viagem até lá, e para a permanencia ali, n'um hotel de primeira ordem e com um estabelecimento balnear excellente.

Para dar uma pequena ideia d'esta maravilhosa estação d'aguas, extractamos a rapida descripção que d'ella faz o sr. Julio Cardoso, n'uma brochura que temos á vista:

«O estabelecimento thermal de Caldellas está situado n'um valle uberrimo e formosissimo da provincia do Minho, a pouco mais de 2 leguas da velha Braga. Uma excellente estrada, cortando verdejantes campinas, estabelece a communicacão entre esta cidade e Caldellas.

Pela sua posição especial Caldellas é verdadeiramente um local privilegiado.

Abrigado por altas montanhas, que ao longe recortam no azul os seus pincaros escarpados, coberto de exuberantissima vegetação, cortado por regatos sinuosos, perdidos por entre o arvoredos, semeado de logarejos pittorescos, o valle de Caldellas gosa de uma temperatura muito igual e d'uma situação deliciosa. A vista estende-se amplamente pelo valle e pelas collinas que o rodeiam, gosando uma esplendida paisagem em que a belleza rude de montanha deserta e arida contrasta com as collinas exuberantemente arborizadas e as campinas verdejantes, maculadas aqui e além pelas casas das aldeias.

Caldellas dispõe hoje de um magnifico hotel, que nada tem a invejar aos melhores hoteis do paiz sob o ponto de vista da vastidão, da hygiene e do conforto.

Explendidamente situado no contraforte do monte de S. Pedro, o *hotel da Bella Vista* bem merece o nome que o seu proprietario lhe deu. Goza-se, com effeito, d'ali todo o valle de Caldellas, cujas bellezas, como dissemos, são extraordinarias.

O hotel forma um grande quadrilatero com a fachada voltada ao Norte. O *rez-chaussé* é occupado pelo casino, sala de jogo, sala de jantar, consultorio medico, etc.

No centro do hotel ha um enorme pateo cercado por um claustro pavimentado a mosaico, onde se podem passear as aguas nas occasiões em que o tempo não o permitta fazer ao ar livre.

A capacidade enorme do hotel permitta estarem n'elle trezentos hospedes approximadamente.

No sopé do hotel, ligado por uma estrada em *zig-zag*, que vem descendo por uma serie de escalões ajardinados, encontra-se o novo estabelecimento de banhos de immersão.

Esta mesma estrada vae prolongar-se pela montanha acima, permittindo aos hospedes a ascensão ao cume da montanha de S. Pedro, montanha que pela sua notavel elevação, offerece um esplendido ponto de vista, um horisonte larguissimo.

Respira-se lá no alto, a plenos pulmões, o ar oxigenado, tonisante da montanha. O proprietario do hotel tenciona ter concluido muito breve um elevador para uso exclusivo dos seus hospedes, afim de lhes facilitar a ascensão ao alto da montanha e lhes fazer aproveitar, as incontestaveis vantagens da demora n'este logar quer pela sua attitude, deve necessariamente exercer uma accção benefica em um certo numero de doenças.

O novo estabelecimento de banhos de immersão está situado junto da ribeira de Caldellas. Um caudal enorme de agua thermal alimenta doze banheiras de zinco, collocadas cada uma em um pequeno quarto pavimentado a mosaico, bem ventilado, e com todas as condições de conforto e acieo desejaveis.

Este balneario é destinado aos doentes que se não quizerem utilizar dos antigos pozos que o proprietario do estabelecimento entendeu dever conservar.

Junto do balneario ha um vasto alpendre onde os hospedes podem esperar, passeando, a hora do seu banho. n'uuutma das paredes d'este alpendre que se encontruuuus pedras com inscrições que testemunham claramente o apreço que os romanos davam ás *thermas de Caldellas*.

Este grande estabelecimento abriu no dia 15 de maio e fechará em 31 de outubro.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Nos termos do art.º 32.º dos estatutos é convocada pelo conselho de administração a assembléa geral da Companhia para se reunir em sessão ordinaria na estação do Rocio em Lisboa no dia 26 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia

1.º—Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1890, do relatorio annual, do parecer do Conselho fiscal e votação das suas conclusões;

2.º—Renovação parcial dos Conselhos de administração fiscal, nos termos do art.º 13.º dos estatutos.

Os depositos de acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.º 29.º dos estatutos, até ao dia 11, inclusivé, do mez de junho proximo futuro :

Em Lisboa—Na séde da companhia.

Paris—Na sociedade geral do Credito Industrial e Commercial e no Credit Lyonnais.

Londres—Na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.ª

Berlim—No Bank für and Industree

Em conformidade com o art.º 32.º dos estatutos é convocada pelo Conselho de administração a reunião de uma assembléa geral extraordinária d'esta companhia para o dia 26 do proximo mez de junho pelas 2 horas da tarde sendo o local da reunião na séde da Companhia, em Lisboa.

Ordem do dia

Votação e discussão das convenções e contractos necessarios para rescisão, modificação ou transferencia a terceiros dos contractos existente com a sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, e com as Companhias dos Caminhos de ferro de Oeste de Hespanha e do Grande Central Hespanhol, bem como das auctorisações precisas para quaesquer accordos, transacções ou operações financeiras que se tornem necessarias á realisação e execução d'aquellas convenções e contractos.

Os depositos das acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.º 29.º dos estatutos, até ao dia 11, inclusivé do mez de junho proximo futuro.

Em Lisboa—Na séde da Companhia;

Paris—Na sociedade geral do Credito Industrial e commercial e no Credit Lyonnais.

Londres—Na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.ª

Berlim—No Bank für And industrié.

Lisboa, 25 de Maio de 1891

Banco Lusitano

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da assembléa geral e a pedido da Direcção d'este Banco, é a assembléa convocada extraordinariamente para o dia 3 do corrente mez pelas 8 horas da noite, no edificio do Banco, a fim de se lhe dar conhecimento das providencias extraordinarias ultimamente tomadas.

Boletins financeiros

Lisboa, 30 de maio de 1891.

Modificou-se, felizmente, n'um sentido mais animador, o estado da crise que se manifestára nos principios do mez nos nossos mercados financeiros, e que tinha attingido a sua phase mais aguda no momento mesmo em que escreviamos o nosso ultimo boletim. As difficuldades monetarias haviam attingido uma tal gravidade que o governo fora forçado a decretar a moratoria de 10 e o proprio Banco de Portugal fôra obrigado, pela força das circunstancias, a aproveitar-se d'ella para se poder defender contra as consequencias da profunda e geral desconfiança que determinára um sensavel retrahimento em todos os nossos mercados. A attitudé especial que a praça de Londres imprevisamente tomou em relação aos negocios com Portugal fez com que, pela necessidade que havia de satisfazermos alli os nossos compromissos, tivéssemos de recorrer á compra de libras sterlinas para remetter para Inglaterra afim de liquidarmos contas correntes. Naturalmente a procura originou o agio, que nos primeiros dias chegou a 300 e 400 réis, mas que foi diminuindo sensivelmente, tendendo a desaparecer logo que sejam abastecidas, como se espera, as caixas do theouro, com as fortes remessas de numerario, que já se annunciam, de Paris e Londres. A falta de prata tambem se tornou muito sensível, especialmente para o pagamento de férias aos operarios, parecendo que a casa da Moeda se não achava nas condições de poder satisfazer com tanta brevidade como seria para desejar as exigencias do mercado. No entretanto, pôde dizer-se que em breves dias a circulação na especie estará completamente restabelecida no seu estado normal.

*

Dissemos no nosso boletim de 15 que se havia estabelecido na opinião uma forte corrente a favor da entrada do sr. conselheiro Marianno de Carvalho para a pasta da fazenda. Este singular movimento, que é, por sem duvida, muito honroso para os merecimentos e qualidades do illustre estadista, tomou taes proporções, que mais uma vez a opinião deu a lei. Tendo se demettido o ministerio de 13 d'outubro, depois de varias tentativas para a formação de um gabinete de *concentração* partidaria, constituiu-se a 22 de maio um ministerio, que se pôde chamar de *fusion*, em que faz parte, como titular da pasta da fazenda o sr. conselheiro Marianno de Carvalho. A opinião recebeu, como era natural, com grande confiança o novo gabinete, que tem recebido da imprensa, do commercio e das classes industriaes e populares os mais sympathicos testemunhos de sympathia. O novo ministro da fazenda entendeu que devia ir a Paris e Londres tratar directamente do restabelecimento do credito do paiz, tão vivamente atacado pelos manejos de uma persistente propaganda de descredito. Não é o primeiro ministro da fazenda de Portugal que recorre a este expediente. Já em tempo, em circunstancias tambem excepcionaes o fizeram os srs. Carlos Bento e Fontes Pereira de Mello.

A situação do credito portuguez no estrangeiro, depois que alli chegou o sr. conselheiro Marianno de Carvalho soffreu uma notavel modificação favoravel e tudo leva a crer que o exito da sim-

são do sr. ministro da fazenda será o mais completo, aguardando-se a todo o momento comunicação do termo das suas negociações.

*

Realizou-se o que haviamos dito com relação ao accordo entre os grupos da *Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes*. N'outro lugar da *Gazeta* verão os nossos leitores noticia circunstanciada d'este facto, que tem importancia e ha de exercer influencia manifesta na nossa situação economica e financeira, se não já, por se não acharem ainda sanadas todas as difficuldades, n'um breve lapso de tempo. Tambem se realisou o que haviamos previsto com relação ao *Banco Lusitano*. Por accordo particular deliberaram os credores d'esta casa bancaria conceder lhe uma moratoria de seis mezes para liquidação dos seus creditos. E' muito provavel que, em resultado do accordo dos *Caminhos de Ferro*, a que acima alludimos, a situação d'este banco se modifique tambem muito sensível, creando-lhe um meio mais desafogado para reorganisar as suas finanças, em ordem a satisfazer os seus compromissos e a reentrar, em rasoaveis condições, na sua actividade commercial, mais cauteloso, decerto, nas suas operações, porque lhe não deve ter sido inutil a dura lição recebida. A liquidação do *Banco do Povo* continua lentamente, parecendo inevitavel que o desastre seja completo.

*

A situação dos mercados brasileiros tambem se modificou algum tanto, depois da demissão do ministro da fazenda sr. Araripe e da nomeação para este lugar do sr. Americo Brasiliense, cujo primeiro acto foi a revogação da lei que tornára obrigatorio o pagamento dos direitos da alfandega em moeda d'ouro. O cambio subio logo de 16 a 18 1/4, tendo depois uma ligeira baixa ficando a 18. Com mais algumas medidas governativas, que são julgadas indispensaveis, as condições financeiras dos mercados brasileiros hão de entrar n'uma phase normal e o cambio ha de subir e fixar-se n'uma media rasoavel. Esta circumstancia tambem ha de influir efficazmente no nosso meio, pela entrada de dinheiro do Brazil, recurso que nos é indispensavel para a regularidade da nossa vida economica. Oxalá que causas supervenientes, e que politica interna do Brazil possa porventura, produzir, não modifiquem estas previsões.

*

As inscrições de assentamento que no dia 18 estavam a 50,93 e a 51, oscillaram um pouco durante a manifestação da crise ministerial, attingindo, porém, 53 no dia 23 em que ficou constituido o novo ministerio. As inscrições de coupons, que a 18 estavam a 50,90, desceram a 48 (20 de maio) subindo a 52 e 53 no dia 23. Divida externa portugueza:—49,25 a 18 de maio,—48 a 20 de maio,—50,10 no dia 23 de maio. Em todos os outros papeis se deu a mesma alteração proporcional. Nas acções bancarias e mormente excepcional accentuou-se tambem, especialmente nas do Banco de Portugal (107⁵⁰⁰ a 109⁵⁰⁰). As cotações de hoje foram:—*Bolsa de Lisboa*:—Divida externa 49,50,—inscrições assentamento, semestre corrente 51,50,—inscrições coupon, 52.—*Bolsa de Paris*:—3 p. c. portuguez, 44,93 e 45.—*Bolsa de Londres*:—Fundos portuguezes 44 3/4.—*Cotações de caminhos de ferro*.—Portuguezes 302,—Norte de Hespanha 305.

*

Informações de Paris, de procedencia authorisada communicam que a situação financeira da praça começa a melhorar sensivelmente, parecendo renascer a confiança, O sr. conselheiro Marianno de Carvalho conseguiu já que as negociações financeiras com os estabelecimentos de Paris entrassem definitivamente n'um caminho favoravel. Toda a imprensa franceza, sem distincção de partidos, exprimem o desejo de uma solução que felicite por igual a França e Portugal. Assevera-se que o eminente estadista lançou já as bases de um accordo com um novo grupo financeiro com o fim de assegurar o serviço dos *coupons* da divida portugueza no estrangeiro e o das obrigações do caminho de ferro do norte e leste.

J. F.

Bolsa de Paris, 27 de Maio.

Apesar de que a marcha do mercado se transformou completamente desde os ultimos dias, e que os fundos, impellidos por importantes compras, por conta das caixas economicas, tenham subido a 94 proximamente, não é menos certo que as cousas vão um pouco depressa de mais, e que a subida obtida foi mais a consequencia d'uma vontade firme, do que o resultado natural d'um estado de causas satisfatorio.

A situação exterior melhorou, não ha duvida, não ha, actualmente, nenhuma questão perigosa no horisonte; mas será logico subir em taes proporções, quando, em consequencia do mau tempo, do horrivel inverno que atravessámos, a agricultura se queixa de todos os lados e não sabe como reparar as immensas perdas que teve no anno findo?

Era necessario que as colheitas fossem muito boas para que o lavrador podesse fazer um pouco de economia.

Publicações recebidas

Mappas de Portugal. — Por Alberto Monteiro, engenheiro, editados pela casa Guillard Aillaud, de Paris.

Estes importantes editores francezes que ultimamente se têm dedicado á publicação de varias obras portuguezas, de algumas das quaes temos dado noticia, acabam de prestar um bom serviço ao nosso paiz dando á estampa um mappa de Portugal, rigorosamente traçado por um dos nossos mais distinctos engenheiros, com a indicação de todas as linhas ferreas em exploração, construção ou projecto e suas distancias kilometricas, a divisão das provincias a côres, a dos districtos, etc.

D'este mappa fizeram-se duas edições; uma no formato de 85x65, outra em que se reproduzem 22 photographuras dos principaes monumentos e pontos de interesse do paiz, medindo 1,70 por 90. O primeiro custa 200 réis, o segundo 400 réis.

Agradecemos os exemplares.

Pantobiblion n.º I, publicação mensal russa; editor A. Kershac, de S. Petersburg, Fontanka 64.

Esta interessantissima publicação, que nos envia o seu editor e lhe agradecemos, é um índice minucioso de todos os livros e jornaes scientificos modernamente publicados no mundo.

Divide-se em trez capitulos; tratando no primeiro da catalogação de todos os livros novos sobre sciencias, em todos os principaes idiomas, no segundo da critica litteraria de grande parte d'esses livros, e no terceiro da publicação dos summarios dos mais notaveis jornaes scientificos de todos os paizes.

O nosso paiz, apesar de pobre em publicações d'este genero, não deixa de figurar n'este curioso repositório. No 2.º capitulo vemos uma amavel referencia ao catalogo da secção de minas, dos nossos collegas João Augusto Barata e Severiano Monteiro, e no 3.º reproduzem-se os summarios da nossa *Gazeta*.

Agradecemos reconhecidos a honrosa distincção e ousamos notar ao intelligente bibliographo uma pequena falta na sua importantissima obra. No 3.º capitulo não figura nem o paiz em que apparecem os jornaes que cita nem a localidade, nem o tempo de publicação.

Essa falta deixa os que buscam conhecer qualquer dos periodicos citados no *Pantobiblion* sem poderem saber onde dirigir-se.

Recommendamos-lhe este ponto para o seu proximo numero.

Hoje mesmo essa commissão nos impede de enviar, como desejavamos a todos os nossos collegas estrangeiros que tratam de engenharia e caminhos de ferro, da especialidade—communicações—o presente numero d'esta *Gazeta* em que publicamos, em francez, o notavel estudo do sr. Mesnier sobre o novo ascensor de Lisboa.

Um índice remissivo, por paizes, não seria mesmo demais em tão util publicação.

Guia-Annunciador do viajante; Lisboa, Arco do Bandeira, 229, n.º 48. E' o guia mais completo de caminhos de ferro que conhecemos, por que não só publica os horarios de todas as linhas como todas as tarifas de passageiros, itinerarios de viagens, etc.

Muito bom e muito exacto.

Engenharia e architectura. — Recebemos o 1.º numero d'um interessante jornal que se propõe ser na arena da imprensa, o defensor dos interesses das duas importantissimas classes de onde extrahi o titulo.

A falta de espaço com que luctamos, apenas nos per-

mitte saudar o novo collega, cuja direcção é do distincto engenheiro João Augusto de Abreu e Souza, e fazer votos para que a sua missão corresponda aos bons desejos de que vem animado.

Linhas portuguezas

Ramal de Braço de Prata. — Estão sendo executados com toda a actividade os trabalhos d'esta linha, necesarios para a sua abertura á exploração, que é de tanta importancia por permittir que o serviço dos comboios para norte e leste se faça na estação central do Rocio.

Constam elles das ligações em Chellas e Braço de Prata com as linhas de cintura e de leste e estabelecimento de um posto telegraphico no Campo Pequeno.

Representação. — Foi entregue á administração da Companhia Real uma representação de 77 passageiros e assignantes da linha de Cintra, pedindo alteração no horario que começou a vigorar no dia 15.

O pedido resume-se no seguinte:

1.º Supprimir o comboio ascendente das 3 e 30 da tarde, substituindo-o por um descendente que parta de Cintra ás 8 e meia da manhã para o Rocio.

2.º Não supprimindo o comboio ascendente, antes referido, seguir o horario adoptado o anno passado, mudando para as 8 horas o comboio das 7 e meia e para as 9 o das 9 e meia. Na illustração dos membros que actualmente compõem o conselho de administração d'esta companhia muito confiam os signatarios da alludida representação.

Ramal de Campanhã á Alfandega. — Principiaram ha dias os trabalhos de alargamento da linha junto do Postigo dos Banhos.

Atravez d'Africa. — Os tribunaes inglezes decidiram a favor da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, (companhia de Ambaca), a questão que contra ella movia o sub-empregado João Burnay.

Que nos valha, ao menos, que alguma vez nos façam justiça.

Segunda via. — Consta que a segunda via da linha de Cintra abrirá á exploração no meado do proximo mez de junho.

Linha de Cascaes. — A estação de Cascaes vae ser augmentada, construindo-se casas para habitação do pessoal ali empregado.

Ponte da Portella. — Começou já a correr o taboleiro d'esta ponte no caminho de ferro de Arganil. Esta ponte tem uma extensão de 200 metros. A sua construção é feita pela casa belga Baume & Marpent.

Linhas hespanholas

A rede das Filipinas. — Vão progredindo em melhoramentos de primeira ordem as colonias hespanholas.

As ilhas Filipinas tambem possuem já um caminho de ferro, entre Manilla, a capital, e o rio Bag-bag, que limita as fronteiras das provincias de Bulacan e Pampanga.

A linha tem 43 kilometros de extensão, e foi inaugurada no dia 24 de março ultimo, partindo da estação de Tondo, dois comboios com muitos convidados.

A estação principal está-se construindo ainda.

O serviço diario entre Manilla e Bag-bag, é feito por quatro comboios.

As estações da linha são Manilla, Calocan, Polo, Meycauayan, Morilao, Bocane, Bigáa, Guiquinto, Malolos e Bag-bag.

Canfranc. — Consta ao nosso collega *La Derecha* de Zaragoza, que vae começar na linha de Canfranc, o assentamento dos carris.

Chegaram já os fornecimentos de material, e tudo leva a crer que brevemente estará a via collocada em consideravel extensão.

De Valencia a Grao. — Começaram os trabalhos de terpenagem para o tramway mechanico de Valencia a Grao y Cabanal.

Está já comprado todo o material e brevemente serão collocados os rails, começando o assentamento pela praça de Tetuan e Ponte Real.

De Murcia a Granada. — Chegou a Baza o engenheiro em chefe da empresa do caminho de ferro de Murcia a Granada, que anda percorrendo a linha.

Brevemente começarão os trabalhos n'esta zona desde Serón. De Baza parte para Granada, onde a companhia vae emprender as obras por sua conta, por haver annullado o contracto feito com o marquez de Loring, para construir a linha desde Gar até aquella cidade.

Está já aberta ao publico a estação de Zurgena. Em Lorca está-se trabalhando no leito do rio, e recebendo material para se conseguir a ligação das duas estações.

A ponte que ha de atravessar o rio é magnifica, como todas as que tem sido collocadas na linha de Murcia a Granada. Calcula-se possivel a inauguração em setembro proximo.

A linha Anglo-Vasco-Navarro. — Recomeçaram os trabalhos do caminho de ferro Anglo-Vasco-Navarro, em Salinas. Brevemente será esta linha posta em comunicação com a de Vergara, e mais tarde com os caminhos de ferro de Viscaya e Guipuzcoa.

Commissões ferro-viarias. — Em uma das ultimas sessões do Congresso foram nomeadas as commissões que hão de dar o seu parecer sobre os seguintes projectos de lei, concernentes á construcção dos caminhos de ferro seguintes:

De Daimiel a Talavera de la Reina; de Dos Caminos a S. Sebastian; de Liria a Losa del Obispo; de Santa Marina a ligar com o de Leon a Gijon; do Monte e Minas de Alen aos molhes de embarque de Castro e Urdiales; ligação entre a linha de Bilbao a Portugaleta e o ramal de Cantajolas a Olaveaga.

Nomeou-se tambem a commissão que manda formar os planos definitivos de todas as linhas de caminhos de ferro, abertas á exploração.

De Lorca a Almeria. — Foi participado pelo marquez de Loring, que a adjudicação do caminho de ferro de Lorca a Almeria e ramal de Almajalejo a Garrucho, terá logar brevemente.

Os trabalhos de construcção começarão ainda este anno, e a linha deve estar concluida em 1893.

As linhas de Bilbao. — Vae ter uma competidora a linha de Bilbao a Portugaleta, que tão bons resultados tem dado.

Falla-se em Bilbao em estabelecer um caminho de ferro que partirá de Naja, passando sob a linha do Norte, em tunnel, tocando na praça de touros, seguindo até Santurce por um lado, e unindo-se, pelo outro, com o caminho de ferro central de Bilbao em Dois Caminhos, até ligar tambem com a linha de Cadaqua servindo a zona mineira de Ollargan e os caes da margem esquerda do Nervion.

O caminho de ferro de Sierra Alhambilla. — Por noticias recebidas em Madrid, sabe-se que foi trespassado por M. Steen, á casa Borner, o caminho de ferro da Sierra e Alhambilla.

A nova proprietaria da linha procederá em breve á sua reparação, adquirindo novo material fixo e circulante, para começar em grande escala a exploração de todos os jazigos de ferro d'aquelle districto.

O representante da casa ingleza já deve ter chegado a Almeria.

Caminho de ferro cantabrico. — No proximo verão, deve inaugurar-se a secção de Santander a Torrelavega, e seis mezes mais tarde até Cabezon.

N'esta secção ha varios tunneis, um dos quaes de 390 metros de extensão.

De Madrid a Aranda e Burgos. — A direcção geral de obras publicas, auctorisou os estudos no praso de dois annos, d'um caminho de ferro que, partindo de Madrid e passando por Aranda de Duro, irá a Burgos, com um ramal para Segovia, e para um dos portos de Bilbao, Santander e Santona.

Caminhos de ferro economicos. — Está-se constituindo uma empresa, para construir caminhos de ferro economicos entre Almeria, Dalias, Berga, Adra e Albulol, uma das secções da linha ferrea que ha tempos se projectou entre Almeria e Malaga.

São ricas as regiões productivas que estas linhas atravessam.

De Valencia a Turis. — O sr. marquez de Caceres, apresentou ás côrtes, o projecto do caminho de ferro de Valencia a Turis, passando por Paiporta e Picanã.

Linha mineira. — O marquez de Comillas, foi auctorisado a occupar os terrenos publicos necessarios para a construcção do caminho de ferro de serviço particular, que vae das minas de Aller a ligar com a linha de Leon a Gijon.

De Avila a Peneranda. — Diz o nosso collega *A Provincia*, de Salamanca, que continuam paralyzados os trabalhos do caminho de ferro de Avila a Peneranda.

O Meridiano. — Consta a um collega, que se está tratando de construir um caminho de ferro, intitulado o *Meridiano*, que porá

em comunicação mais directa do que a actual, Santander, Burgos e Madrid.

A mesma folha accrescenta que a citada via ferrea passará por Aranda, mas mostra ignorar se ella será estabelecida com absoluta independencia das linhas de Norte de Hespanha.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O conselho municipal de Paris, approvou a venda nos estabelecimentos de tabacos, de bilhetes, vendidos por series de 10 e 26 para as carruagens das companhias de tramways, e omnibus, á semelhança de que se faz em Amsterdam.

ITALIA

Os resultados da exploração dos tramways de Turim, no exercicio de 1890, foram os seguintes:

Receitas brutas das rédes interior e exterior..... fr.	1.416.468
Despezas de exploração, fr..... "	1.050.220
Lucros de exploração..... "	366.248
Saldo de 1889 e receitas diversas..... "	22.759
Total..... "	389.007
Este lucro foi applicado assim:	
Obrigações, juros..... "	139.350
" amortisações..... "	42.000
Reserva..... "	9.516
Dividendo, 11 francos a 17.765 acções..... "	195.415
Saldo..... "	2.726
Francos.....	389.007

No balanço o capital está indicado por 4.500.000 francos, representados por 18.000 acções de 250 francos (235 amortizadas); as obrigações em circulação são em numero de 5.400, para um capital de fr. 2.745.000.

Foi posto em exploração o primeiro tramway electrico de Roma, o qual vae da praça del Popolo á Ponte Molle. A extensão da linha é de trez kilometros.

O systema empregado é o de Foote e Buch com distribuição a tensão elevada; os carros são collocados em serie.

INGLATERRA

Está-se tratando em Inglaterra de pôr em pratica, o projecto apresentado o anno passado na exposição de Edimbourg, por mr. Smith, e que consistia n'um caminho de ferro para o transporte de barcos, isto é, uma linha ferrea dupla, de 366 metros de extensão, sobre a qual se deveria mover um vehiculo susceptivel de transportar uma embarcação de 11^m,60 de comprimento.

Projecta-se agora applicar esta ideia, á comunicação directa de Londres com os portos da Mancha, construindo uma linha que atravesse os condados de Devon e Somerset.

A extensão d'esta linha será de 58 kilometros, e o seu custo, incluindo o material movel 2 milhões de libras. Este caminho de ferro evita a construcção do canal, projectado ha dois annos e avaliado em 6 milhões. A dupla via quando não empregada no transporte de embarcações, poderá ter applicação ao trafico ordinario.

SUISSA

O governo do cantão de Lucerne concedeu a um engenheiro hespanhol a adjudicação d'um caminho de ferro que ligará o cimo do monte Pilatus com o pico de Klenserhorn.

TURQUIA

Está sendo muito disputada a concessão da linha de Alexandrette a Biredjik.

Têm-se apresentado muitos pretendentes e entre elles o engenheiro Pressel, representante da Sociedade Eiffel.

EGYPTO

O governo egypcio e a companhia de canal de Suez, firmaram uma convenção que garante a construcção e exploração d'um caminho de ferro de Ismaïlia a Port-Said. A linha será de via reduzida e explorada pela companhia do canal, servindo exclusivamente para o transporte de passageiros e dos despachos e mais documentos do serviço da companhia.

Espera-se para breve o estabelecimento d'uma nova linha que porá em comunicação directa Port-Said e Damiette, onde ha preciosissimos algodões.

Notas varias

Torre de 500 metros. — Na Exposição Universal de Chicago, que se hade celebrar em 1893, e cujos trabalhos já estão começados, elevar-se-ha uma torre cuja altura excederá em 200 metros a da famosa torre Eiffel.

O auctor do projecto é mr. Bourdais, notavel architecto do Trocadero de Paris, o qual já em 1884 propoz construir na capital da França uma torre de 340 metros de altura, de grande valor architectonico e de aspecto mais elegante e artistico que o da Eiffel. Mr. Bourdais, propoz agora ao conselho de engenheiros da grande exposição norte-americana, a construção de uma torre de 500 metros, de forma redonda, tendo diversos andares destinados ás installações da exposição franceza.

O citado architecto tenciona substituir os ascensores por um caminho de ferro helizoidal de grande diametro, construido no centro do monumento e constituindo uma linha de 10 kilometros de extensão, formada por duas vias sobrepostas, de modo analogo á disposição da celebre escada do castello de Blois, pela qual podem subir e descer duas pessoas sem se encontrarem.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES AVISO AO PUBLICO

Paragem de comboios no apeadeiro de **BANHOS DA AMIEIRA**

Desde 1 de Junho de 1891, os comboios n.ºs 71, 72, 75 e 76 terão uma paragem de um minuto no apeadeiro dos «Banhos da Amieira.» Lisboa, 27 de Maio de 1891.

O Director Geral da Companhia,
M. Affonso d'Espregueira.

Typ. do «Commercio de Portugal»

Impresso com tinta portugueza — Papel feito especialmente pela Companhia da Fabrica do Prado.

ALMEIDA & C.^A

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6
LISBOA

Encarregam-se de todo o genero de obra em metal, vendem e collocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, fornecem e concertam aparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

Encarregam-se da montagem de aparelhos para luz electrica, por incandescencia ou arco voltaico.

COMPANHIA PORTUGUEZA DE ESCOVAS E PINCEIS

(SOCIEDADE ANONYMA)

ESCOVAS para fato, cabeça e calçado, de todas as qualidades.

BROXAS E PINCEIS para pinturas e calações.
ESPANADORES para balcão, moveis, cabelleiros e carruagens.

BRUSSAS para limpeza de animaes, para typo e para fabricas de lanifícios.

DEPOSITO EM LISBOA
25 — Rua de S. Christovão — 25

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

Lyceu Portuguez

32—RUA DE S. MAMEDE (AOS CALDAS)—32
LISBOA

Este novo estabelecimento de educação e ensino, estabelecido em uma casa nobre, vasta e hygienica, com 26 janellas, por onde recebe bastante ar puro e saudavel, tem uma camarata com todo o aceio e esplendido lavatorio, uma perfeita e ampla casa de jantar e casa de banho, um lindo e extenso jardim com cascata e estufa; reúne todas as commodidades necessarias a casas d'esta ordem; e tem admiraveis vistas para o mar e diferentes pontos da cidade.

RECEBE ALUMNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

Director-proprietario — **Godinho Corrêa.**

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLÓSIVEIS

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK—Colonia S/Rheno

Ligação de tubos sem massa nem amlantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

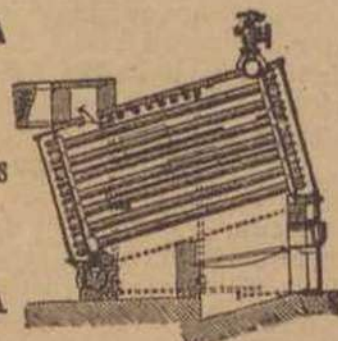
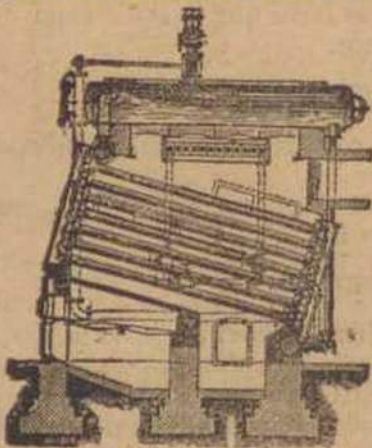
EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro

VANTAGENS — Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpesa commoda—installação economica.

Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1886, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.

Para o transporte por paizes montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.



DYNAMITE

FABRICA NA TRAFARIA

Dynamite gomma, o kilo.....	17000 réis
» n.º 1, kilo.....	850 »
» n.º 3, kilo.....	450 »
Capsulas Duplas, caixas de 100.....	540 »
» Tripas » » ».....	630 »
» Quintuplas » » ».....	800 »

Agentes: em Lisboa, Lima Mayer e Filhos, rua da Prata, 59 1.º No Porto, D. Matth, Feuerheerd Junior & C.ª, Rua Belmonte.

CONSTANTINO AUGUSTO PEREIRA

COM

Carpinteria Mechanica

NA

Rua do Instituto Industrial, 15, 1.º E

CONSTRUÇÕES mixtas, metallicas de propriedades, chalets e lagos, bem como todos os demais trabalhos para que está devidamente habilitado. DECORAÇÕES de salas em diversos estylos. FORNECIMENTO de Parquet nacionaes e estrangeiros, telha de Marselha, Vitraux, ferragens, mosaicos e azulejo no estylo de Alhambra. Encomendas de portas e caixilhos em todos os systemas para as provincias e Africa.

Catálogos e instruccões patentes no escriptorio da officina
LISBOA

ESPINGARDAS

De 1 e 2 cannos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, holsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos proprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machinas para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros systemas. cargas de bala e de chumbo para as mesmas.

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legitimos americanos, systemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova-York; cargas para os mesmos. Preços sem competencia, e fazem-se descontos vantajosos para revender.

F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56

LISBOA

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

LISBOA

Tubos de grès para canalisações. — Ladrihos para pasquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

Richard Oakley & C.ª

50 — RUA DO CORPO SANTO — 1.º

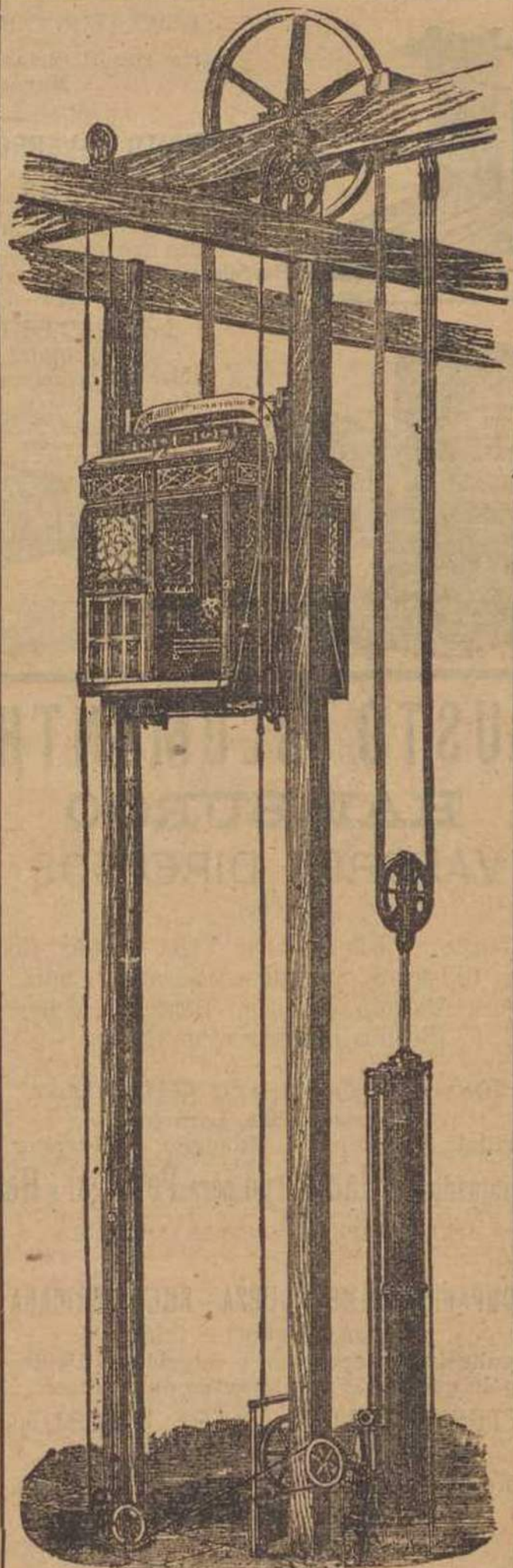
Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE

SAXBY & FARMER

LONDRES

Ascensores hydraulicos, systema **OTIS**



Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mechanica

Agente de companhias americanas de Ascensores

Contracta toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

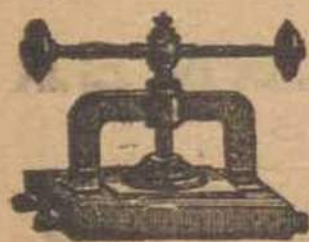
Machinas e machinismo para fabricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execução das obras

B. TRAYVOU

OFFICINAS DE LA MULATIÈRE

LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e Oficinas de Construção
Apparelhos de Pesagem

Antiga casa Béranger & C.^{ia}, Fundada em 1827

Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

Pariz 1889 — Medalha de OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

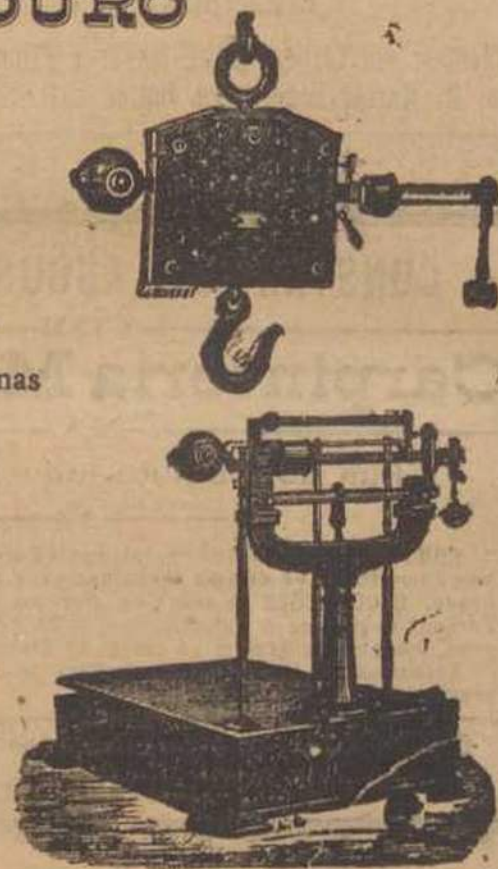
Paris rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41
Marseille, rue Paradis, 31



AUGUSTO LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO
INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

Basculas e balanças automaticas, systema Dujour, privilegiadas.
Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industrias.
Basculas de madeira e metallicas, decimaes e romanas ou duplo-romanas
Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição

MACHINAS
para ensaiar metaes
Material de caminhos de ferro



AUGUSTO BLUMENTHAL

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon,
Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, 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 Hespanha**

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço
pelo que todos os viajantes os preferem

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,
Valencia d'Alcantara, e todas as estações
do caminho de ferro até Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cezar Féreal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 8 de Junho o paquete

THAMES

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

O paquete CLYDE esperado em 1 de junho para

Vigo, Southampton e Antuerpia

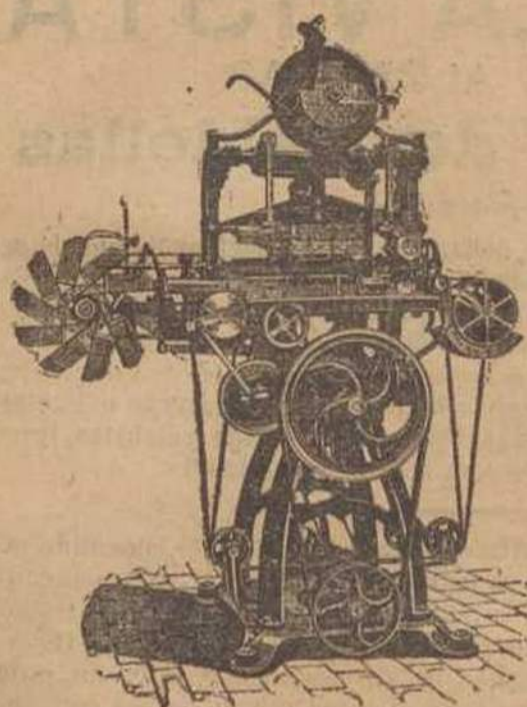
As accomodações para passageiros são inexciveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se teem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capellis-
tas, 31, 1.º

No Porto:—**W. C. TAIT & C.^a**—Rua dos Inglezes, 23, 1.º



GANDENBERGER'sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR
Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, a mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **sañdo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de tamanho desejado.

Por meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente, e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes póde ser até 10 × 16 centímetros.**

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminoirs, Offeinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUCCÃO ANNUAL: 18.000.000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

Representantes em Portugal:—Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121. — Porto, Glama & Leite

Ferro fundido de todas as qualidades.—Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões.—Especialidade de locomotivas para vias reduzidas.—Machinas motoras de todas as forças, para minas, metalurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diametros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'agua nas cidades etc.—Gruas moveis, gruas a vapor.—Material completo fixo e movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

100\$000 A 200\$000 RÉIS DE LUCRO MENSAL

Poderão ganhar-se só com um pequeno Capital de 50\$000 réis, como Representante Depositario Geral de um artigo exclusivo de primeira necessidade universal, privilegiado e premiado. As pessoas que possam cumprir as condições exigidas, receberão immediatamente instrucções detalhadas logo que indiquem a sua direcção com clareza a **MR. RICHARD SCHNEIDER** — Inventor e fabricante em Paris, 22 rua d'Armaillé, 22, em Paris. — A casa recebe e encarrega-se da venda de todos os productos de Portugal nos mercados de França.

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

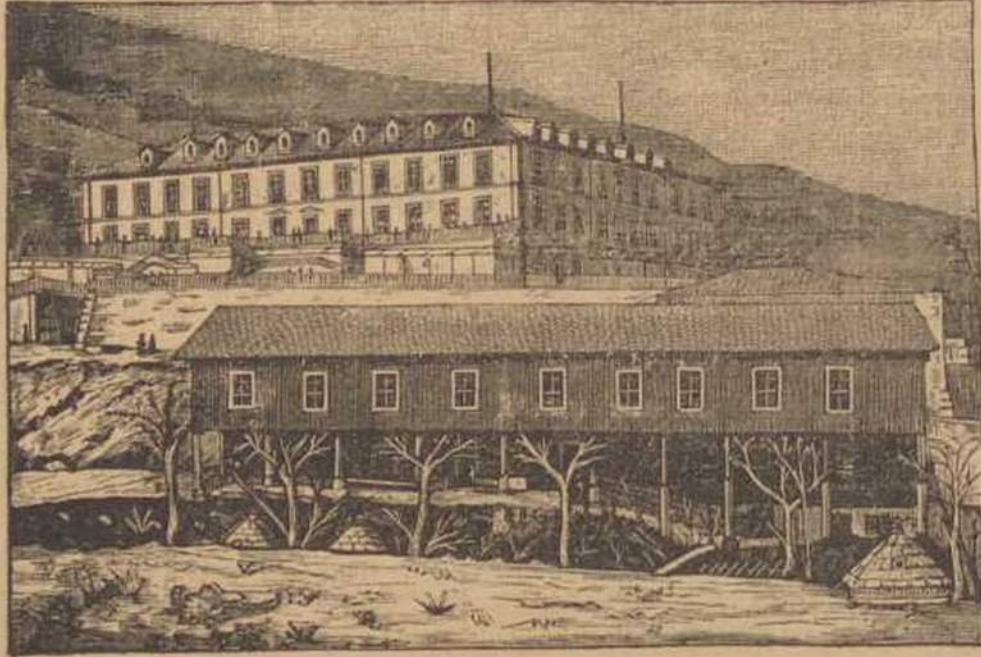
PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

GRANDE HOTEL BELLA-VISTA

AGUAS ALCALINAS

Thermas de Caldellas



No concelho d'Amare, a distancia de 11 kilometros da cidade de Braga, e ligadas com esta cidade e com as villas Verde, Pico, Ponte da Barca e Amare, por magnificas e pittorescas estradas de mac-dam, como são todas as da provincia do Minho.

As suas aguas, analysadas no laboratorio chimico de Coimbra, e já experimentadas nas molestias herpeticas, rheumatismo articular e gottoso, estomago, dyspepsias, figado, rins, hexiga e diabetes, teem produzido optimos resultados com uso interno e banhos.

O Grande Hotel Bella-Vista, abriu a parte concluida no dia 15 de maio, offerecendo as maiores vantagens, já pelo seu conforto e disposição hygienica, já pela modicidade dos preços. Esta situado em um dos pontos mais pittorescos de Caldellas, com esplendidas salas de jantar, de visitas, de reuniões, jogos e leitura, e de bilhar. Ha um habil director clinico, empregados de toda a confiança, que terão o maior cuidado em bem servir os hospedes e tudo debaixo da direcção de pessoa muito competente.

Toda a correspondencia dirigida para o mesmo Hotel ao Director, Sr. DELFIM JOSÉ RODRIGUES

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA = AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPANHA

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

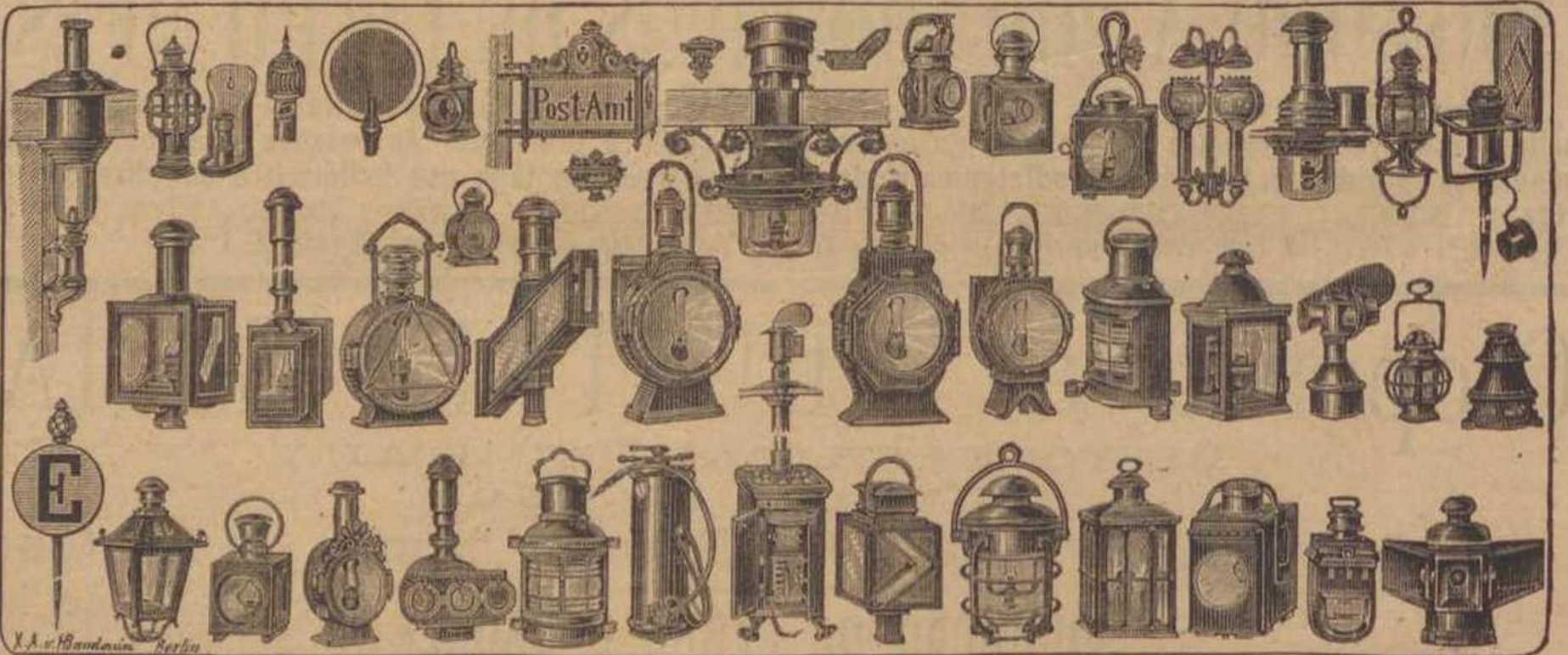
Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do **hotel** a 15 de maio. Applicam-se os **banhos de imersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorrhéas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.

Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do **estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos.** Para esclarecimentos, rua dos Retrozeiros, 45 1.º, escriptorio da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Brevemente haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.

F. F. A. SCHULZE
Fehrbellnerstrasse 47/48 — BERLIN



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

PARA

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 5 — PEQUENA VELOCIDADE

COMPREHENDENDO O IMPOSTO DE TRANSITO E O RESPECTIVO ADDICIONAL

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 28 DE ABRIL DE 1891

DESDE 25 DE MAIO DE 1891

Transporte de coke em saccas ou a granel, fachina, motano e lenha

BASES

8 réis por tonelada e kilometro.

Peso minimo 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

Percurso minimo 30 kilometros ou pagando como tal.

CONDIÇÕES

1.ª É concedido por tempo de quinze dias o deposito gratuito da fachina, motano e lenha nas estações de partida.

2.ª É concedido o praso de quatro dias de armazenagem gratuita nas estações de chegada.

3.ª É ampliado por mais quatro dias o praso regulamentar da expedição, transporte e entrega.

4.ª As expedições de coke em saccas é concedida a devolução gratuita das saccas vacias para as estações e expedidores que fizerem a remessa no praso de trinta dias, contados da entrega das mesmas remessas e mediante a apresentação da carta de porte.

5.ª As operações de carga e descarga serão feitas por conta e gente do expedidor e do consignatario, os quaes deverão conformar-se com as indicações dos chefes de estação. Quando os destinatarios não effectuarem a descarga no praso de vinte e quatro horas depois da chegada de cada wagon, mandar-se-ha proceder a ella por conta da administração, ou conservar-se-hão os wagons carregados conforme mais convier, pagando porém o consignatario no primeiro caso os direitos de descarga na rasão de 100 réis por tonelada e no segundo caso 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

6.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral, em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

7.ª Fica revogada e substituida pela presente a tarifa especial n.º 5 de 6 de junho de 1883.

Lisboa, 12 de maio de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Ramal de Cascaes

SERVIÇO PROVISÓRIO

Tarifa especial para

BILHETES DE ASSIGNATURA

Desde 1 de Julho de 1891

Entre Lisboa Alcantara-Mar e as estações abaixo indicadas	Seis mezes			Um anno		
	De 1 de Janeiro a 30 de Junho ou de 1 de Julho a 31 de Dezembro			De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro		
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Oeiras.....	22\$500	13\$500	9\$000	36\$000	22\$500	13\$500
Cascaes.....	40\$000	27\$000	18\$000	60\$000	40\$000	30\$000

Preços excepçionaes em 1.^a classe, para senhoras e creanças até 15 annos de idade

Entre Lisboa Alcantara-Mar e as estações abaixo indicadas	Seis mezes	Um anno
	De 1 de Janeiro a 30 de Junho ou de 1 de Julho a 31 de Dezembro	De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro
Oeiras.....	18\$000	30\$000
Cascaes.....	27\$000	40\$000

Estes bilhetes são validos para todas as estações comprehendidas entre as designadas nos mesmos.

Condições

- 1.^a Estes bilhetes deverão ser requisitados com 10 dias de antecedencia na estação de Lisboa (Alcantara-Mar) por escripto e nos impressos que para esse fim se acham á disposição do publico na referida estação. No acto do pedido será entregue uma photographia do assignante, medindo 0,^m037 de altura por 0,^m032 de largura, em papel delgado, de forma a facilitar a collagem ao bilhete.
- 2.^a O assignante, na occasião de fazer o pedido do bilhete, depositará a quantia de 1:000 réis, que lhe será restituída, se dentro do prazo de 8 dias a contar do ultimo em que o bilhete era valido, o entregar na estação em que haja sido requisitado.

3.^a O bilhete de assignatura é pessoal e intransmissivel e será apresentado aos empregados da Companhia sempre que fôr exigido. O assignante que se recusar ao cumprimento d'esta condição, será considerado para todos os effeitos como passageiro sem bilhete.

4.^a O assignante não terá direito a indemnisação, quando por falta de logares fôr obrigado a viajar em classe inferior á do seu bilhete.

5.^a No caso do assignante perder o bilhete, poderá requisitar outro em substituição, dentro do praso de 48 horas fazendo novo deposito.

6.^a O assignante que fôr encontrado viajando em classe superior ou alem da estação para que a assignatura é valida, será considerado como passageiro sem bilhete desde a estação de sahida do comboio, a não ser que tenha prevenido o revisor que n'esse caso lhe cobrará a taxa suplementar, como se o assignante fosse munido de bilhete ordinario.

7.^a Cada bilhete contem 104 coupons que não são validos sem a rubrica do assignante nem separados do bilhete. Por cada viagem que o assignante effectuar será cortado um coupon **pelo revisor.**

8.^a O bilhete sem coupons não dá direito a transporte.

9.^a O assignante requisitará novos coupons, no Serviço da Fiscalisação e Estatistica d'esta Companhia, quando estejam quasi esgotados os que lhe são fornecidos com o bilhete. Pelos novos coupons nada tem a pagar o assignante.

Lisboa 31 de maio de 1891.

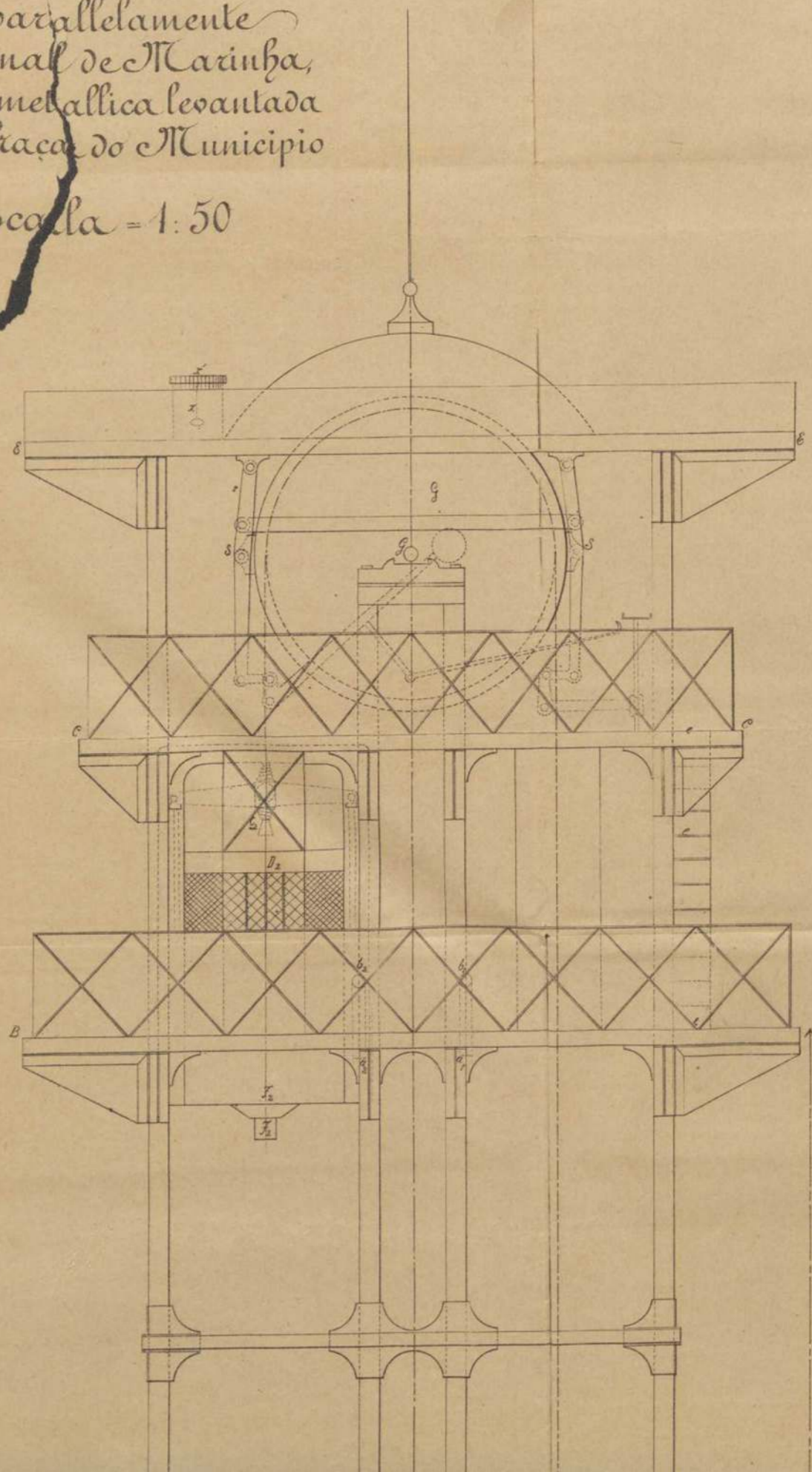
O Director Geral da Companhia

Manoel Affonso d'Espregueira.

Fig. 2

Alçado, parallelamente
ao Arsenal de Marinha,
da Torre metálica levantada
na Praça do Município

Escala = 1:50

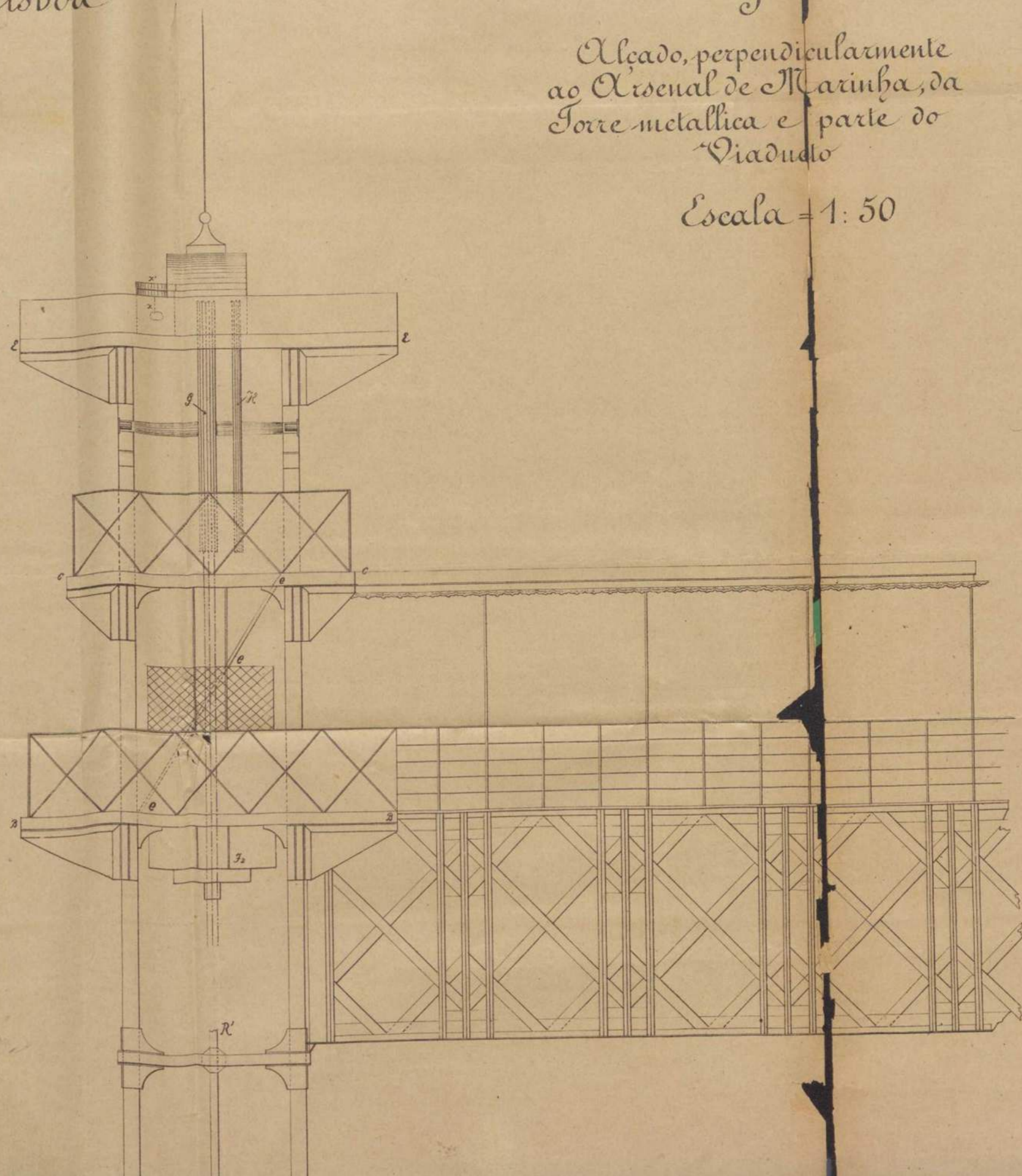


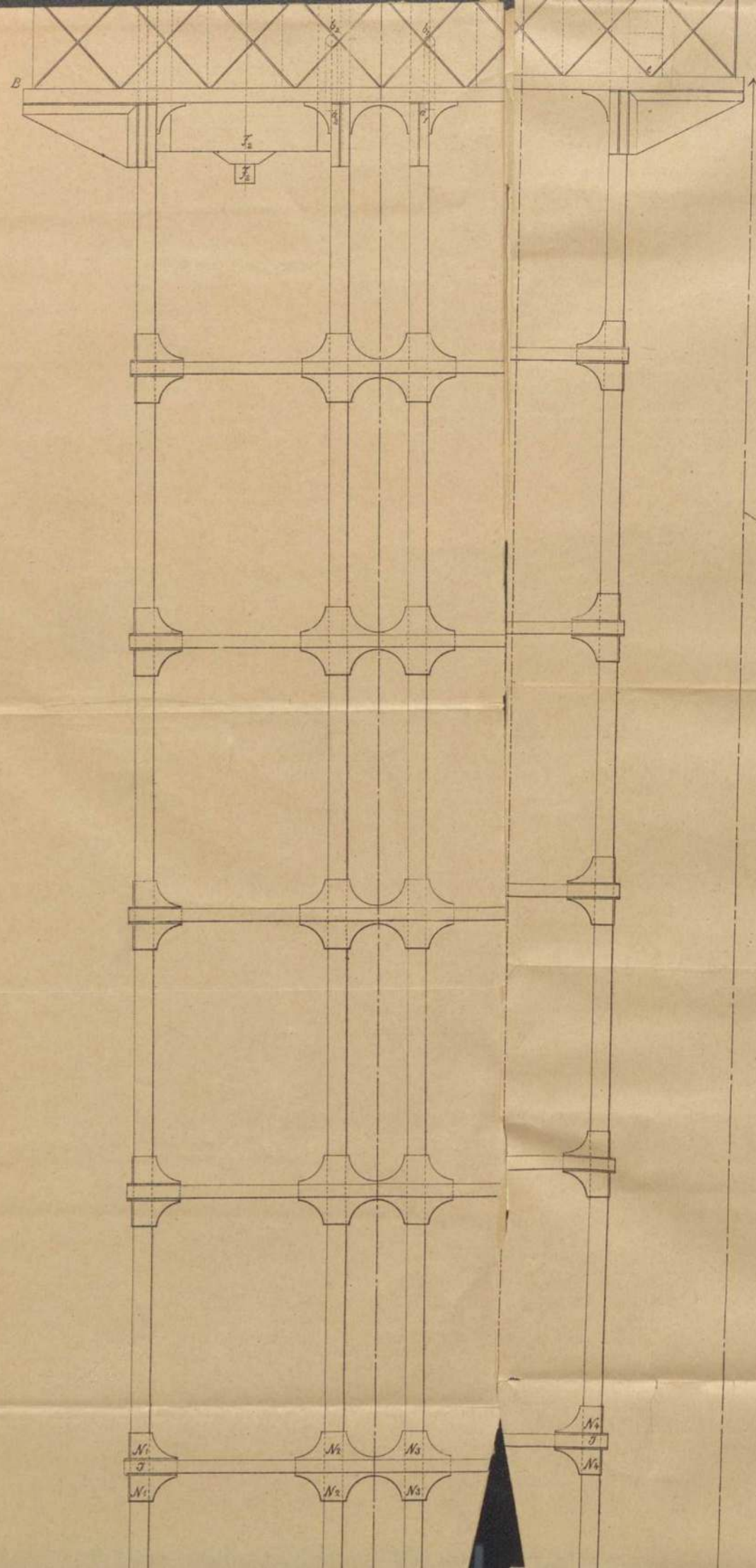
Projecto d'um Ascensor
entre a Praça do Município e o Largo da Bibliotheca
em Lisboa

Fig. 1

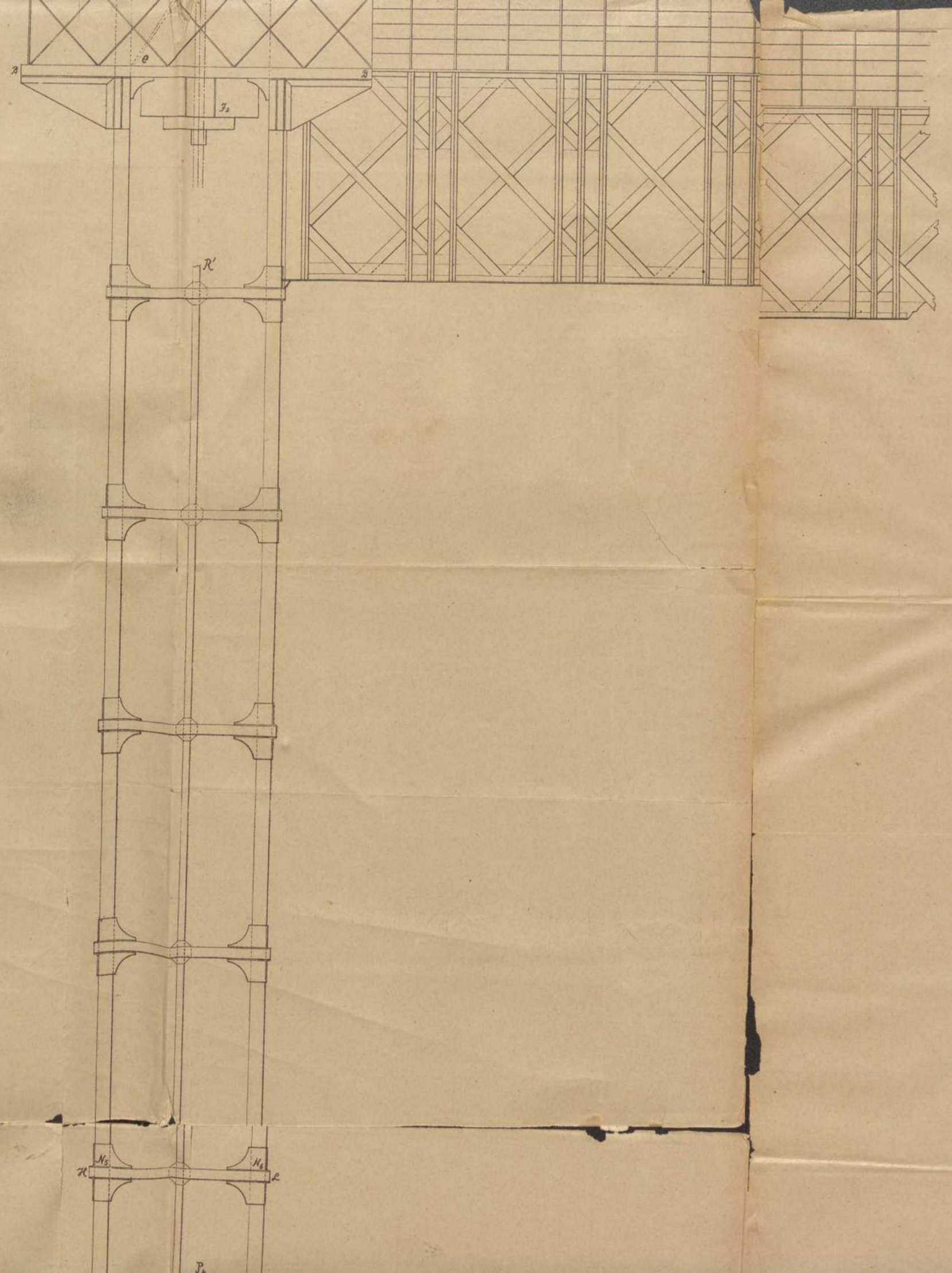
Alçado, perpendicularmente
ao Arsenal de Marinha, da
Torre metálica e parte do
Viaducto

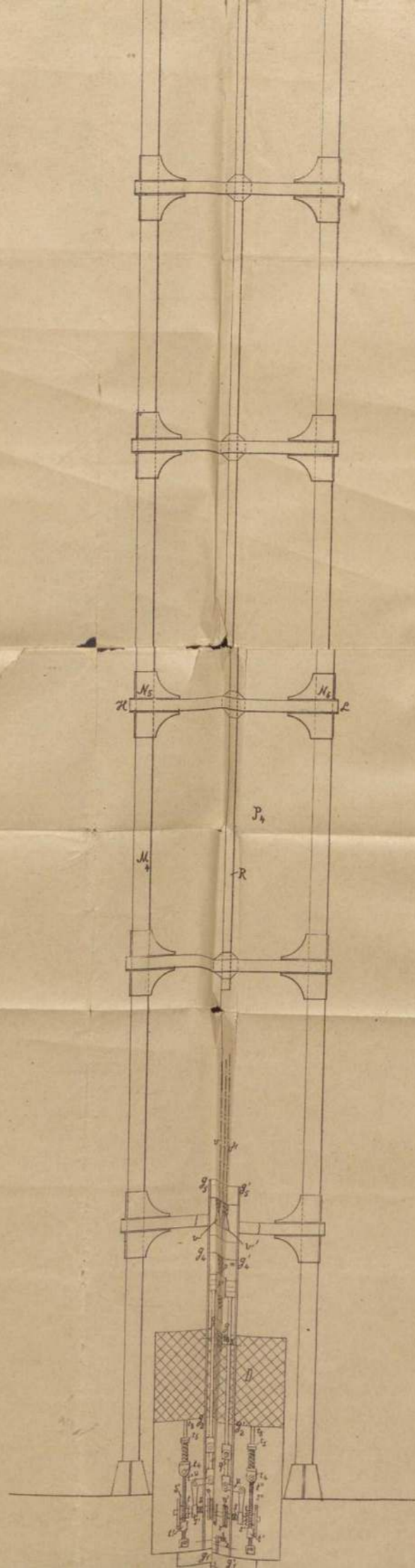
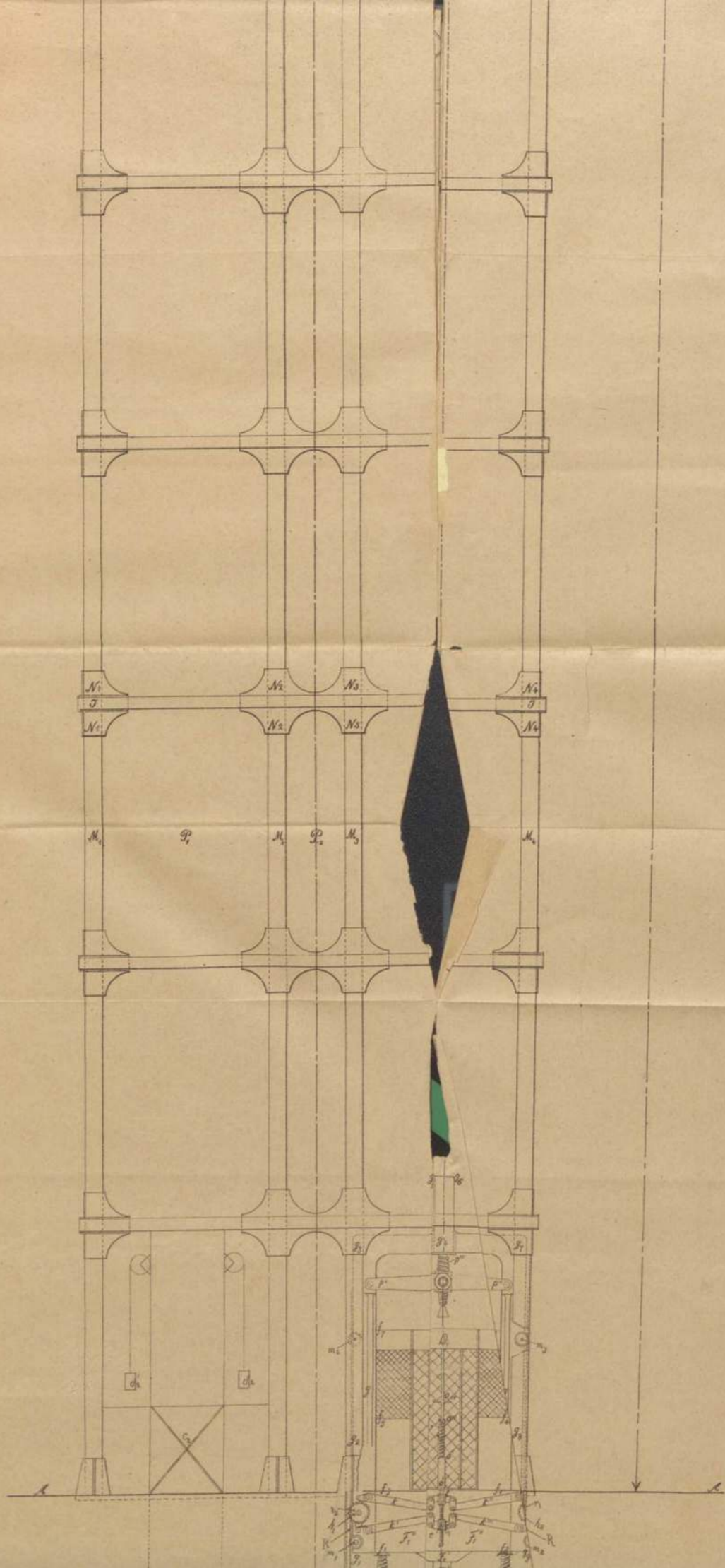
Escala = 1:50





30-m





Projecto de Ascensor
 entre a Praça do Municipio
 e o Largo da Bibliotheca
 em Lisboa

Fig. 3
 Planta da Torre metallica e Viaducto

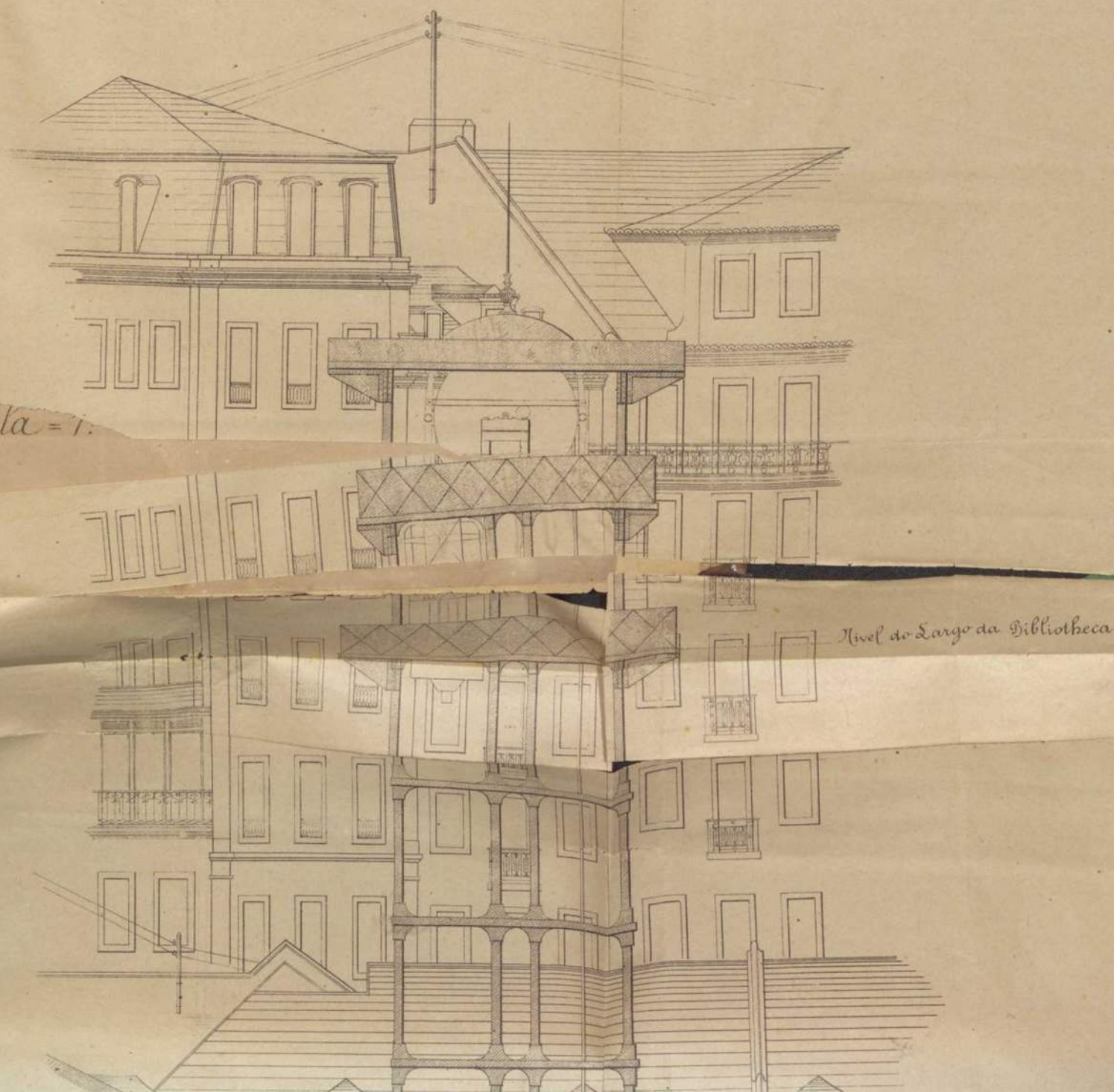


Projecto de Ascensor
entre a Praça do Municipio e o Largo da Bibliotheca
em Lisboa

Fig. 4.

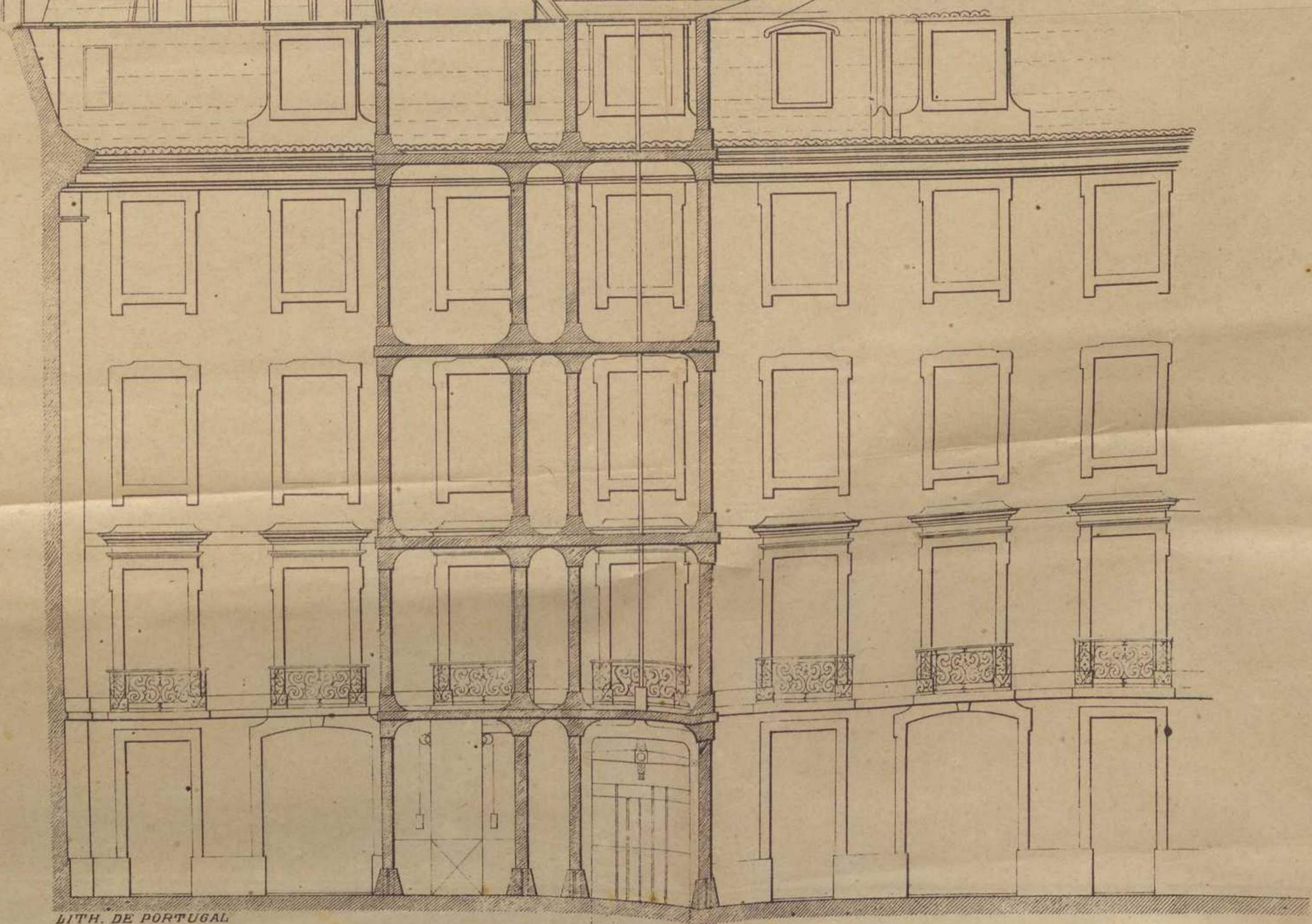
Viota parallelamente
ao Arsenal de Marinha,
da Torre Metálica
levantada sobre a Praça do Municipio

Escala = 1:100



Escala = 1.

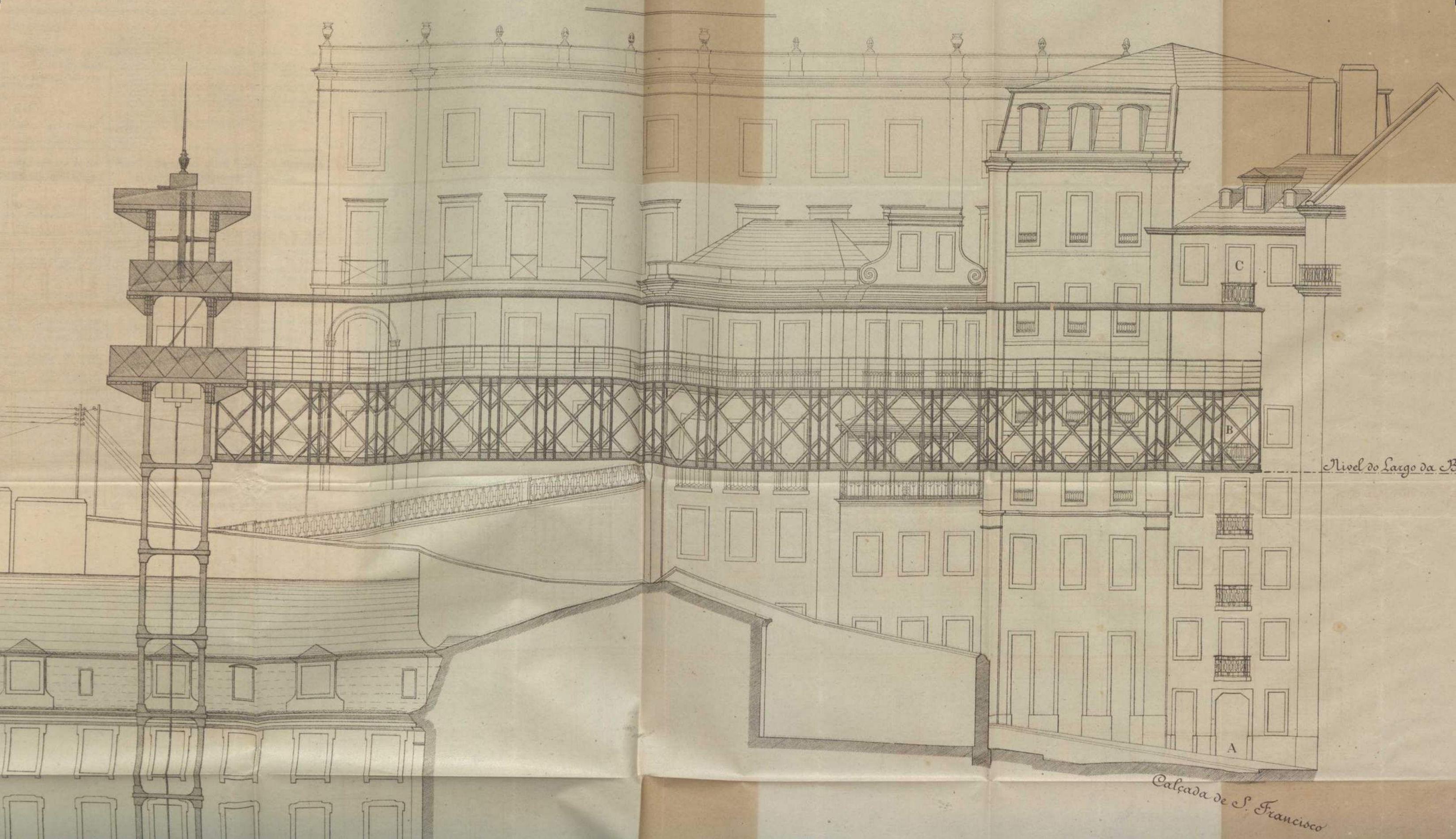
Nivel do Largo da Bibliotheca



LITH. DE PORTUGAL

Nível da Praça do Município

Projecto de Ascensor
entre a Praça do Município e o Largo da Bibliotheca
em Lisboa



Nivel do Largo da B...

Calçada de S. Francisco



Fig. 5

Vista perpendicularmente
ao Arsenal de Marinha,
da Torre Metallica e viaducto
communicando
com o Largo da Bibliotheca

Escala = 1:100

Lith. PORTUGAL, Lisboa

Observações

O Viaducto entra em B na casa ABC pela
face voltada para a Calçada de S. Francisco.

A communicação com o Largo da Biblio-
theca faz-se pela casa

No Largo da Bibliotheca a casa AB tem
o N.º 32.