

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

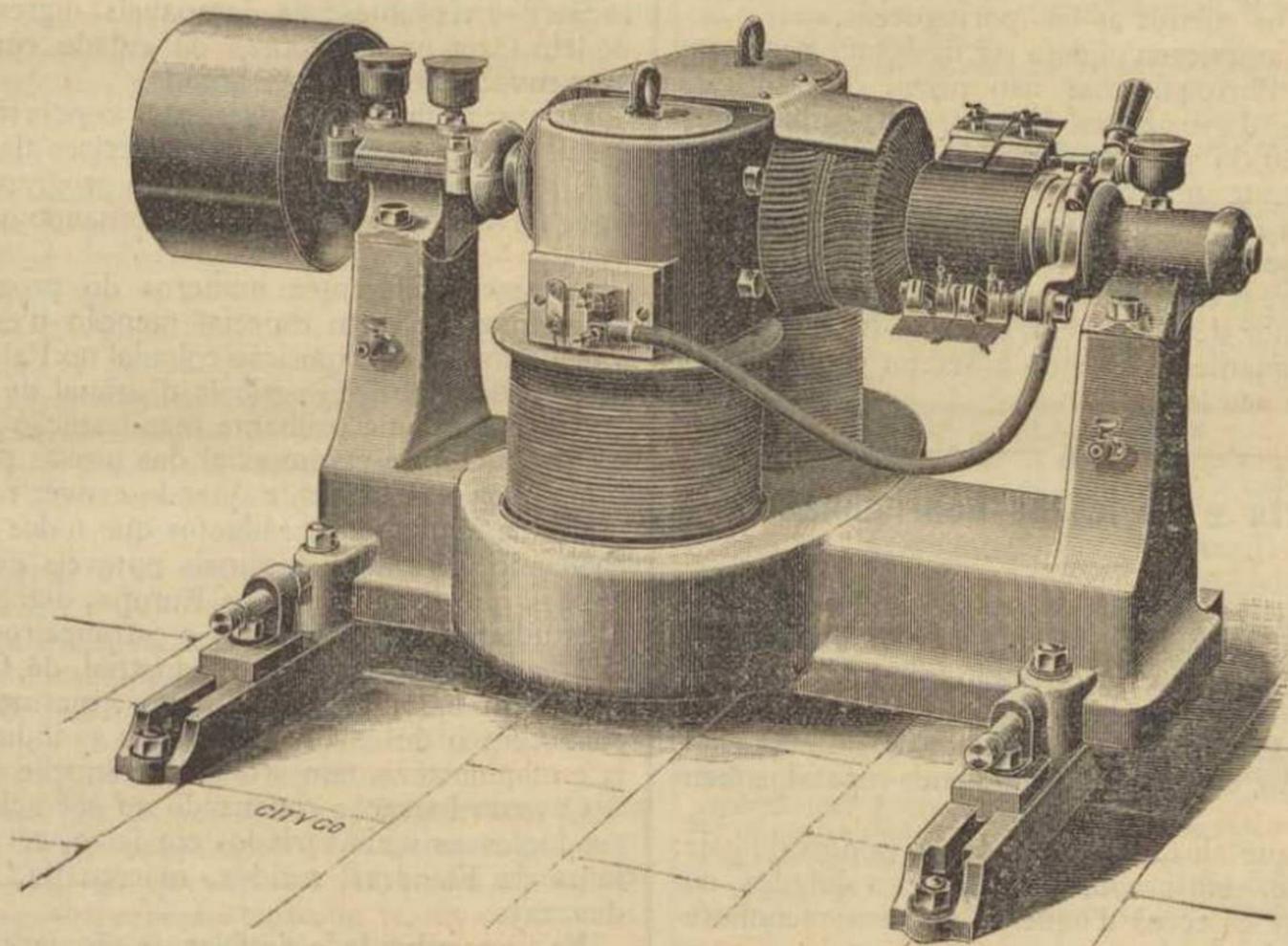
Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**
Redactores: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

A questão Lourenço Marques.
O Porto e as festas henriquinas.
Parte official. — Portarias de 28 de fevereiro e 8 de março do ministerio das obras publicas. — Receita e despesa do caminho de ferro de Ambaca.
Comissão official do estudo de tarifas.
Viagens a Sevilha.
Luz electrica (illustrado).
Viação accelerada em Portugal, por F. Augusto Pimentel, (continuação).
O conselho superior de caminhos de ferro.
Regulamento do movimento dos caminhos de ferro da Allemanha, (conclusão).
Os negocios da companhia real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 16 de março.
O Norte de Hespanha.
Caminhos de ferro do Natal e Transvaal.
A velocidade nos caminhos de ferro francezes.
Companhia de seguros Fidelidade.
Linhas portuguezas — O tunnel de Alcantara — Funchal á Camara de Lobos.
Linhas hespanholas — Santander a Madrid — Noguera Pallaresa — Novo ascensor — Linares a Almeria — Os directos — Santander a Cabezon de la Sal — Bereedo a Burgos e a Aranda — Madrid-Zaragoza-Alicante — Caminhos de ferro economicos — Estação do Meio-Dia em Zaragoza — Caminho de ferro Cantabrico — Murcia a Granada.
Linhas estrangeiras — França — Austria-Hungria — Russia — Estados Unidos.
Concursos.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante. — Anuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.



Dynamo de grande força, da fabrica John M. Sumner & C.º — Vidé artigo «Luz Electrica», pag. 92

A questão Lourenço Marques

O jornal *Le Moniteur des Tirages Financiers* escreve o seguinte:

«As dificuldades que occasiona ao governo portuguez nas suas relações com a França e com a Allemanha a questão da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes não são as unicas que o embarçam no estrangeiro.

Ha alguns annos tomou elle posse á força, e com a sua semceremonia do costume, do caminho de ferro de Lourenço Marques, que fôra construido por uma sociedade anglo-americana. Os dois governos inglez e

americano arvoraram a si a causa do concessionario e do empreiteiro, e a questão foi submettida á arbitragem. Consta pelas ultimas noticias que este negocio vae ser decidido não só em favor da companhia que fora despojada do caminho de ferro, mas com desfavor para o governo portuguez, ao qual a memoria apresentada pelo governo americano se refere com uma violencia que não está muito em pratica nos actos da diplomacia europea.

O nosso correspondente de Lisboa escreve-nos que no paiz as causas permanecem no *statu quo*, isto é que a situação continúa a ser má.»

Basta attender ao modo porque estão dadas estas informações para se reconhecer a má vontade que pre-

domina contra nós. Mas o que é indesculpavel é a semceremonia com que se está antecipando a opinião de um tribunal respeitavel, muito antes da epoca em que ella terá de ser dada, e portanto muito antes de estar o dito tribunal plenamente informado para poder assentar o seu juizo.

Actualmente está correndo o praso reclamado pelo governo portuguez para que os seus advogados possam applicar a treplica ás allegações dos advogados das partes contrarias. E apresentada essa treplica, terá ainda de assentar-se de accordo entre as partes sobre os meios de prova, e só depois começará a discussão perante os arbitros. Quer isto dizer que alguns mezes terão ainda de decorrer, antes que o tribunal de Berne possa dar o seu veredicto.

Quanto ás outras inexactidões da noticia transcripta, apontal-as-hemos apenas para que se demonstre o pouco valor que teem quaesquer asserções que se fundem n'ellas.

O governo portuguez tomou posse da linha ferrea de Lourenço Marques porque a companhia não cumpriu o seu contracto, não obstante a benevolencia com que o governo durante alguns annos procedera com ella.

A companhia do caminho de ferro de Lourenço Marques não era anglo-americana; era portugueza e sujeita para todos os effeitos ás leis portuguezas.

A memoria americana poderá ser descortez para com o governo de Portugal; mas não prova decerto isso muito em favor da sua causa. Contraponha-se-lhe o magnifico trabalho do sr. conselheiro Pedro de Carvalho, em que se discute uma por uma cada uma das questões, com uma força de argumentações, com uma logica inflexivel, que os proprios adversarios se vêem forçados a elogiar, e em que não ha descortezias nem o menor desprimor de linguagem, e ver-se-ha quem procede mais dignamente e com a serena convicção de ter a razão do seu lado.

O Porto e as festas henriquinas

Berço do heroe navegador, cabia ao Porto ser o centro das manifestações com que ao paiz inteiro competia celebrar o centenario do sabio infante.

Era espinhoso o encargo, grandiosa a missão para uma cidade não habituada a festivaes d'esta importancia, e n'um paiz em que elles tão pouco repetidos teem sido.

Mas todos que ali foram, de todos os pontos do paiz, e ainda os que, sem preoccupações de rivalidades, ouviram de longe os eccos d'aquelles festejos, reconheceram que os esforços dos portuenses conseguiram o seu fim e a commemoração henriquina foi a mais notavel festa que até hoje se tem realisado no paiz.

E' que o Porto está n'umas condições especiaes para dar a estas festas todo o brilhantismo. Não só um certo orgulho—nobre orgulho—dos seus habitantes, os fazia unir n'um só desejo, o de apresentar uma commemoração digna do objecto a que se destinava e de ser admirada por todo o paiz, como as condições oographicas do solo são ali as mais proprias para dar a uma festa n'este genero um relevo especial muito para admirar.

O Porto é uma cidade extraordinariamente pittoresca. Quem pela primeira vez a visita, indo do sul no comboio, quer de dia quer de noite, fica logo bem impressionado ao ver, logo passada a estação de Gaia, aquelle enorme montão de casas desdobrando-se sobre a montanha como um enorme leque, lantejoulado, á

noite, pelas luzes da illuminação publica e particular, em que a electricidade entra em grande parte.

Mais alem, ao passar sobre a ponte, novo panorama delicioso se lhe apresenta; as duas margens apertam em baixo a corrente do rio animada pela frequencia de pequenas embarcações que formigam em todos os sentidos; a ponte D. Luiz completa o quadro, da esquerda, com a grandiosidade do seu arco; da direita os campos de Avintes, Areinho, Freixo e outros estendem pelas duas margens o seu admiravel lençol de verdura em que os pequenos grupos de povoações formam como que ramilhetes de malmequeres.

Entrando na cidade, a forte inclinação das suas ruas tambem concorre para lhe dar um aspecto original e apreciavel.

As velhas ruas dos Clerigos e Santo Antonio convergindo em forte rampa á praça de D. Pedro, e reunindo o principal movimento da população, teem um certo cunho original; as novas avenidas Sá da Bandeira, Boa Vista, Mousinho da Silveira, etc., são egualmente bellas pela sua vastidão e elegantes construcções que as ladeiam.

Os bellos panoramas que se desfructam dos jardins do Palacio de Crystal, do passeio das Fontainhas, do das Virtudes, de todos os pontos elevados, são a admiração dos visitantes; as agradaveis digressões que se pôdem fazer nos arredores da cidade constituem um attractivo muito para ser notado.

Para o brilhantismo das festas concorriam pois, em grande parte, estas condições especiaes da cidade, sem que deixemos de confessar que o programma dos festejos foi vasto e bem pensado, tornando-os notabilissimos.

Entre os differentes numeros do programma dois houve que merecem especial menção n'este jornal:— a inauguração da exposição colonial no Palacio de Crystal, e a da exposição agricola districtal de Gaia.

Aquella é uma brilhante manifestação da importancia productora e commercial das nossas possessões ultramarinas e insulanas, e quando estiver completa, com o grande numero de productos que todos os dias estão chegando, será uma das mais notaveis exposições colonias que se tem feito na Europa, digna de ser vista e estudada por portuguezes e estrangeiros.

A exposição agricola e industrial de Gaia, essa foi quasi um assombro para muitos, mesmo para os que conhecem o desenvolvimento que as industrias agricola e manufactora, tem attingido n'aquelle districto.

O vasto barracão construido *ad hoc* acha-se cheio de productos os mais variados em ferro, ceramica, palha, folha de Flandres, tecidos, marcenaria, sabões, liquidos, etc.

Na impossibilidade de falar de tão largas manifestações do trabalho d'aquelle importante districto, notaremos apenas os aperfeiçoados productos ceramicos da fabrica dos srs. Almeida Costa & C.^a, cuja vasta instalação comprehende artigos de fino gosto, como estatuetas e grupos em *biscuit*, jarros, columnas, azulejos systema inglez, tubagens, louça no genero allemão etc., a dos vinhos medicinaes dos srs. Oliveira Seabra & C.^a, em que vimos uma grande variedade de preparações do mais puro vinho, destinadas ao uso therapeutico, que tem merecido o elogio de todos os competentes em analyses officiaes e particulares. Vimos tambem ali uns cofres de ferro primorosamente bem trabalhados e lastimamos ter perdido a nota do nome do seu fabricante que quizeramos consignar aqui. O mesmo nos succede com o autor de um fogão que contém todos os melhoramentos modernos e que é bem digno de admiração.

Em frente da porta eleva-se a *maquette* de um novo

projecto de monumento para o infante, feito, já depois do concurso, em collaboração, pelos srs. Teixeira Lopes e Ventura Terra, e resultado da reunião em um só dos dois projectos que estes srs. apresentaram, um dos quaes obteve o segundo premio.

Francamente, se é para ouvir opiniões que essa *maquette* foi exposta, a nossa é de que este projecto é muito preferivel ao que foi escolhido e pertence ao sr. Costa. Figura uma columna de pharol, na frente d'esta a figura do infante encostado a uma vela latina meio colhida e tendo aos pés a proa de uma caravella, no extremo da qual uma figura de mulher estende os braços em posição de anciedade por alcançar rapido o destino a que o barco vae. Ha uma prodigiosa força de vida n'esta figura, e o conjuncto do monumento é d'uma alta significação que não vemos no projecto approved. Todavia desejaríamos que a columna pharol fosse um pouco mais elevada, e achamos tambem de difficil conservação n'um monumento em pedra a corda que do alto da vela se desprende até a base do monumento.

Voltando ás festas do Porto terminaremos pela observação da extraordinaria concorrencia que ellas chamaram á cidade.

Sendo a população d'esta calculada hoje em 140:000 habitantes, o numero de forasteiros não foi inferior a este.

Quer isto dizer que a população do Porto duplicou durante aquelles dias.

Com effeito, nas ruas era por vezes difficulosissimo o transito, e apesar da cidade estar bem abastecida de viveres, e uma grande parte dos forasteiros ou retirarem á noite nos comboios e a pé, os das povoações mais proximas, ou serem accommodados em casas particulares de familias conhecidas, chegou a haver verdadeira falta de alojamento e, até certo ponto, de comedorias.

Os hotéis, completamente cheios, recusavam os hospedes que não se haviam prevenido com grande antecipação, e as locandas mais soezes não duvidavam pedir 20000 réis por dar simples pousada em detestaveis camas aos que ali buscavam onde dormir.

Encontrar jantar em mesa de hotel, isso era tambem caso difficil de resolver antes de boas duas horas de andadas inuteis, e só se tornava menos difficil nos de Paris, Frankfort e Continental que tiveram a boa ideia de pôr mesa effectiva desde as 4 ás 9 da noite.

Os trens, apesar de se ter dito que a policia não lhes consentira duplicar a tabella, não a duplicaram... triplicaram-a, o que deu em resultado que o publico deixou de os aproveitar — e fez muito bem.

Estas faltas de commodidades, inherentes a uma tão grande agglomeração de povo, concorreram por certo para o mal estar que principiou a lavrar em muitos dos que ali foram em representação de varias collectividades, mal estar que se traduziu em protestos mais ou menos vehementes, contra os que, parecia, deviam ser mais previdentes para acolherem os visitantes.

Não nos associamos a esses protestos, porque entendemos que cada qual tem o direito de ser mais ou menos obsequiador, conforme entende, e mesmo porque da parte dos visitantes tambem se faltou a umas certas regras que consideramos indispensaveis, falta que tambem attenua aquelle proceder, dadas, para mais, as difficuldades em que as differentes corporações portuenses se encontravam para attender ás festas a que tinham que concorrer.

Por parte do nosso jornal não fomos dos mais contemplados com respeito a convites, e nem por isso julgamos licito queixar-nos.

Aqui ficam as nossas rapidas impressões das festas do Porto. De outros assumptos d'essa cidade nos oc-

cuparemos depois, sendo um d'elles a visita que fizemos ás grandes officinas da Fundição do Ouro, onde fomos amavelmente recebidos pelo seu activo gerente o sr. Souza Cruz.

E já que fallámos d'esta companhia diremos que o seu pessoal constituia um dos mais numerosos grupos do cortejo civico, levando ali 256 entre operarios e empregados, numero superior ao de todas as demais officinas portuenses, inclusivé a de Massarellos que, apesar de reunida á fundição do Bicalho, não apresentou tal quantidade.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 22 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 7 de dezembro do anno proximo findo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de ampliação das officinas e transferencia dos armazens geraes e modificações na estação de Santa Apollonia, devendo porém a ampliação da parte central da estação para o deposito de carruagens considerar-se como provisoria emquanto o desenvolvimento do trafego não exija as linhas centraes para o serviço dos comboios.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 28 de fevereiro de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*
Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto datado de 12 de fevereiro findo, de exame e vistoria ás obras de reconstrução do tunnel de Alcantara, na extensão de 30 metros, a partir da bôca sul do mesmo tunnel: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 26 d'aquelle mez, auctorisar que seja restabelecida a circulação no referido tunnel.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 8 de março de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*
Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente uma representação da camara municipal de Vianna do Alemtejo, pedindo o estabelecimento de uma passagem de nivel ao kilometro 111,480 dos caminhos de ferro do sul e sueste, para serviço dos colonos da herdade de Cega-Gatos, ultimamente dividida em courellas ou glebas: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 26 de fevereiro findo, auctorisar o director dos caminhos de ferro do sul e sueste a estabelecer a referida passagem de nivel, nos termos e condições que julgue mais convenientes para o serviço.

O que se comunica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste para os effeitos devidos.

Paço, em 8 de março de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*
Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Ministerio da Marinha e Ultramar

3.ª repartição—2.ª secção

Caminho de ferro de Ambaca

Mappa da receita e despesa no 4.º trimestre de 1893

RECEITA

Kilometros explorados....	260		
Grande velocidade:			
Passageiros	12:405	producto	10:652\$070
Bagagens e recovagens.		"	2:147\$360
Diversas		"	830\$650
Mercadorias.....	2.753:691 kil.	"	16:923\$130
Total.....		"	30:562\$210

DESPESA

Conservação (via e obra).....	16:258\$135
Tracção (locomotivas, combustível, pessoal, etc.)..	27:335\$765
Material circulante (limpeza e reparação).....	-
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)....	6:939\$195
Diversas (encargos geraes e especiaes).....	9:506\$767
	<hr/> 60:039\$862

RESUMO

Receita	30:562\$210
Despesa.....	60:039\$862
Deficit	<hr/> 29:477\$652

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 27 de fevereiro de 1894.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

Commissão official de estudos de tarifas

nomeada por portaria de 17 de janeiro de 1894

3.^a SESSÃO

Em 10 de março de 1894

Na sessão de 10 de março estiveram presentes os srs.: Marianno de Carvalho, Almeida d'Eça, Frederico Pimentel, Tavares Trigueiros, Perfeito de Magalhães, Fernando de Sousa, Miguel Queriol, e Cabral Couceiro.

O sr. Almeida d'Eça leu um projecto, contendo varios preceitos regulamentares tendentes a evitar qualquer concorrência abusiva entre companhias de caminhos de ferro, obrigando-as a exigir do expedidor a declaração do itinerario, a estabelecer tarifas combinadas, e, na falta d'ellas, a soldar as tarifas internas mais economicas; outras providencias de alcance são propostas sobre o destino das quantias cobradas a mais, cobrança de minimos, medição contradictoria de linhas e facilidades a offerecer ao publico sobre reclamações relativas ao serviço de mercadorias.

Depois de algumas considerações feitas pelos srs. Cabral Couceiro e Miguel Queriol, deliberou-se mandar imprimir este trabalho, para ser discutido ulteriormente.

O sr. engenheiro Fernando de Sousa apresentou um estudo sobre algumas das reformas que convem introduzir nas tarifas de bagagens. Fez notar a inconveniencia de se adoptar para bagagens uma definição restricta e não se providenciar em termos explicitos ácerca do despacho de recovagens apresentadas com ellas a de-pacho. Mostrou a necessidade de se modificarem os preceitos em vigor sobre declaração do conteúdo de bagagens, por estarem em contradicção com o código commercial, e ser inconveniente a sua conservação. Occupou-se ainda dos limites a prescrever para os objectos transportados nas carruagens; e, finalmente, da franquia de bagagens, accentuando a conveniencia da sua supressão e indicando as diversas fórmulas por que podia ser realisada esta reforma. Referindo-se á confusão por vezes estabelecida entre a tarifa austriaca e a hungara, pôz em relevo as diferenças existentes entre ellas, e declarou que, parecendo-lhe a austriaca mais propria para o estudo das consequências da tarifação por zonas, fizera organizar a estatística do movimento de passageiros das linhas do Sul e Sueste, em 1892, por zonas, contando poder apresentar os resultados obtidos na proxima sessão, para servirem de base a qualquer estudo que a respectiva sub-commissão julgue dever fazer.

O estudo sobre bagagens foi mandado imprimir para ser distribuido.

O sr. Perfeito de Magalhães referiu-se a um trabalho anteriormente elaborado sobre a criação d'um conselho superior de caminhos de ferro, e lembrou a conveniencia de ser estudado pela commissão, visto que assim se conseguiria abreviar o processo de homologação de tarifas, tão moroso ao presente, que muitas vezes as tarifas são approvadas quando já perderam a sua oportunidade.

A proxima sessão será na terça feira 27.

Viagens a Sevilha

Começou hoje a venda de bilhetes de *ida e volta* para Sevilha, por motivo das afamadas festas da Semana Santa.

A venda continúa até o dia 20, e o regresso é nos dias 24 a 26.

Os preços d'estes bilhetes são: 1.^a classe, 13\$500 réis; 2.^a, 11\$200 réis; 3.^a, 8\$200 réis; e do Porto: 1.^a classe, 16\$000 réis; 2.^a, 13\$200 réis; e 3.^a, 9\$200 réis.

Luz electrica

Os diversos systemas de illuminação por meio de electricidade, actualmente em uso, tem cada qual sua applicação, segundo especiaes circumstancias. Por exemplo, a illuminação por meio de lampadas d'arco, em series, isto é, um certo numero de lampadas ligadas umas ás outras por meio d'um fio com uma grande voltagem no dynamo, é indubitavelmente o meio melhor e mais economico para a illuminação de jardins, ruas ou qualquer espaço de terreno de grandes dimensões, quer coberto quer não, onde todas as lampadas sejam requeridas ao mesmo tempo.

Mas n'um sitio com varias divisões amplas, e, por exemplo, com duas lampadas em cada uma, este systema de séries não seria tão satisfactorio, por isso que muitas vezes só seria preciso illuminar metade dos aposentos ao mesmo tempo e n'este caso seria melhor dispôr as lampadas em séries de duas, n'um circuito paralelo, de forma a ser possivel accender todas as lampadas, ou unicamente duas, aqui ou ali.

N'uma casa particular ou loja pequena, as lampadas d'arco com a sua potente e brilhante luz, offuscam demasiadamente a vista. Para taes illuminações, adapta-se portanto admiravelmente bem a luz suave das lampadas de incandescencia, dispostas em harmonia com a melhor ornamentação das salas, o que não é possivel obter-se com qualquer outro systema de illuminação.

Na illuminação de lojas usa-se geralmente duas ou mais lampadas de arco combinadas no mesmo circuito com as de incandescencia. Por exemplo, uma loja, com 50 lampadas de incandescencia no interior, dispõe geralmente de duas de arco, no exterior. Este modo de combinar os dois systemas está adoptado na exposição de machinas do sr. Harker, na Avenida, dando os melhores resultados. Não é, todavia, recommendavel ter-se lampadas de incandescencia proximo das de arco, visto que a potencia de luz d'estas offusca consideravelmente a suavidade das primeiras, tornando-se assim practicamente quasi de nenhum effeito.

Em installações electricas, um dos pontos principaes a considerar é o motor, quer este seja de vapor ou de gaz. Para um pequeno numero de luzes, isto é, até cerca de 300, o motor a gaz é o melhor, comtanto que

seja regular, constante e economico; e para installações de mais de 300 lampadas, torna-se mais barato um motor a vapor, sempre que n'esse local o gaz seja tão caro, como o é em Lisboa.

Geralmente considera-se a illuminação electrica como um dispendioso luxo, o que é um completo engano. E' verdade que o seu primeiro custo é um tanto elevado, mas o custeio é insignificante, contanto que a installação tenha sido boa e bem feita.

Muitas pessoas, com o fim de economisar, commettem um crassissimo erro, comprando material em segunda mão, e logo que vêem a luz que essa installação lhes proporciona, e fartos já do trabalho incessante e despesas que tiveram, mandam levantar toda a installação electrica, sem terem alcançado os resultados que esperavam, perdendo assim tempo e capital. E' ainda um tanto desconhecido que com uma dada porção de gaz é possível obter uma luz muito mais intensa e melhor, empregando-o n'um motor para accionar um dynamo, do que queimando o gaz simplesmente para illuminar por meio d'elle, evitando assim tambem a atmospheria quente e perniciosa causada pelo gaz queimado.

Esta economia torna-se consideravel quando a luz electrica é por meio de lampadas de incandescencia, mas quando é por meio de lampadas d'arco, a economia é ainda muito maior; por exemplo, um motor a gaz, com a força de 2 cavallos effectivos, move um dynamo para 2 lampadas d'arco da força de 1:000 velas cada, ou seja de 2:000 velas ao todo, consumindo dois metros cubicos de gaz, que custam 60 réis, enquanto que, para obter a força de 2:000 vellas directamente por meio da illuminação a gaz, seria necessario consumir, pelo menos, 30 metros cubicos, ao preço de 45 réis por metro em vez de 30 réis (gaz para motores) elevando assim a despesa a 1.350 réis para a mesma força illuminante.

N'uma illuminação por meio de lampadas de incandescencia, esta mesma força de 2 cavallos effectivos, gastando 2 metros por hora, moveria um dynamo de 22 lampadas incandescentes da força de 16 velas cada, ou seja da força total de 352 velas, por 60 réis, enquanto que a mesma força (352 velas) obtida directamente por meio da illuminação a gaz, custaria 290 réis.

Em sitios em que se dispõe de força motriz, isto é, onde não é preciso ter-se um motor prepositadamente a trabalhar por causa da luz, este systema de illuminação é muitissimo barato.

N'estes casos, quando se deseje accender a luz á noite, quando o motor está parado, costuma-se para esse fim ter um jogo de accumuladores que se vão carregando durante o dia para serem usados á noite.

Depois do motor, a causa mais importante n'uma installação electrica, é o dynamo.

Ha hoje centos d'estas machinas, por assim dizer inuteis, visto que apenas são origem de trabalho insano e incommodativo. Antes, pois, de fazer aquisição de um dynamo convem consultar um engenheiro competente ou, se fôr possível, ver um do systema que se pretende comprar e que tenha estado trabalhando durante algum tempo. A deficiencia nos dynamos provém geralmente das faiscas no commutadore bem assim de serem mechanicamente fracos para resistirem á velocidade á que devem trabalhar. A primeira é bastante difficultosa de remover, mas estas machinas teem ultimamente soffrido melhoramentos tão importantes que os melhores fabricantes consideram actualmente esse ponto como vencido. Emquanto á parte mechanica, tambem os bons fabricantes d'hoje os constroem mais solidos e contrabalançados para trabalharem constantemente sem esfor-

çar qualquer das suas partes. De uma d'estas machinas, as mais potentes e aperfeiçoadas, damos hoje a gravura.

A electricidade é hoje tambem considerada como um meio de força motriz, convertendo se assim o dynamo em motor. Um dynamo para trabalhar com 50 ampères a 100 volts, requer a força de 7 cavallos para dar esta corrente; se estes 50 ampères a 100 volts forem applicados a um outro dynamo, este torna-se um motor e dará cerca de 80 % da força que lhe transmittiu o primeiro, isto é a força de 6 cavallos.

Outra vantagem d'estes motores electricos, é o accio e precisão do seu trabalho, bastando tocar no commutador, e sem o menor ruido ou incommodo se terá logo á disposição uma força motriz consideravel.

Nas installações particulares emprega-se frequentemente um pequeno motor para mover ventoinhas, bombas e machinas de coser ou quaesquer outras machinas que requeiram força.

De facto a electricidade vae gradualmente estendendo o seu dominio por todo o mundo e estabelecendo-se como uma necessidade geral em todos os paizes civilizados.

Viação acelerada em Portugal

(Continuado do n.º 147)

Caminho de ferro do Douro

A linha ferrea do Douro tem a sua origem na estação de Ermezinde da linha do Minho, á distancia de 8:426 metros da cidade do Porto, segue através da provincia do Minho, lançando-se em seguida no valle do rio Douro que segue até á fronteira do paiz, ligando-se com a linha de Salamanca pela ponte sobre o Agueda.

Desdobra-se pelos districtos do Porto, Villa Real e Bragança, osculando tambem os de Vizeu e Guarda.

Foi construida e é explorada directamente pelo estado.

Para melhor se apreciarem as condições technicas d'esta linha dividil-a-hemos em dois troços, sendo o primeiro desde a sua origem até á estação do Pinhão na margem direita do rio Douro e o segundo d'este ponto até ao seu extremo sobre a fronteira.

Troço entre Ermezinde e o Pinhão

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectas	69:276,71	58,25
Curvas com raios de 250 ^m	2:120,79	1,78
De 250 a 400 metros.....	22:444,27	18,27
" 400 " 800 "	18:913,31	15,82
Superiores a 8:000 metros.	6:171,61	5,28
Total.....	118:916,69	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	40:579,23	34,12
Declividades de 0 ^m ,000 a 0 ^m ,010.....	27:306,02	22,96
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,014.....	20:404,59	17,20
" 0 ^m ,014 " 0 ^m ,016.....	30:626,85	25,71
Total.....	118:916,69	—

Troço entre o Pinhão e a Barca d'Alva

PLANTA		
Extensão dos alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectas.....	42:327,399	58,24
Curvas com raios de 250 ^m	1:659,74	2,28
De 250 a 300 metros.....	14:973,69	20,55
" 300 " 400 "	4:803,08	6,59
" 400 " 500 "	3:965,65	5,44
" 500 " 600 "	1:894,97	2,60
Superiores a 600 metros.....	3:224,84	4,30
Total.....	72:849,369	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	30:418,829	41,75
Declividades até 0 ^m ,005.....	36:696,210	50,37
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	2:741,00	3,76
" 0 ^m ,010 " 0 ^m ,015	2:993,33	4,12
Total.....	72:849,369	—

A largura da plataforma é de 5^m,3 em aterro e de 5 metros em escavação.

Tem além de numerosas obras de arte vinte e tres tunneis na extensão de 6:914 metros.

Movimento

O numero de passageiros que transitaram n'esta linha em 1890 foi de 345:902 e de 137:120,950 toneladas em pequena velocidade.

O rendimento bruto nas linhas ferreas do Minho e Douro foi de 14:396,6 francos por kilometro, e o coefferente de exploração 55 por cento.

Tem esta linha trinta e seis estações.

As tarifas geraes são as mesmas que se applicam na linha do Minho e Douro. Pelo estado foi construido como dependencia da linha do Minho e Douro, um ramal que liga a estação do Porto com a Alfandega na extensão de 3:915^m92.

Construiram-se n'este ramal tres tunneis com a extensão total de 1:377^m,36.

Caminho de ferro da Beira Alta

Esta linha ferrea tem a sua origem na cidade da Figueira, ligando-se com a do norte na estação da Pampilhosa, terminando em Villar Formoso na fronteira hespanhola, onde se enlaça com a linha de Salamanca.

Atravessa a montanha do Bussaco, onde attinge a cota de 215 metros sobre o nivel do mar, e pára nas proximidades da cidade da Guarda, onde alcança a cota de 809 metros.

Além de servir uma grande zona do paiz, estabelece o minimo percurso da sua parte central com o norte de Hespanha.

Esta linha foi construida e é explorada pela companhia da Beira Alta, tendo o estado concedido a subvenção kilometrica de 27:777 francos na extensão de 202:207^m,14 que vae da Pampilhosa á fronteira, sendo sem encargo para o estado o troço de 50:044^m,66 d'aquelle ponto á Figueira.

Atravessa os districtos administrativos de Coimbra, Aveiro, Vizeu e Guarda.

As condições technicas de planta e perfil são condensadas nos quadros seguintes:

PLANTA

Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos.....	143:896,73	57,04
Curvas com raios de 350 metros	22:418,64	8,89
De 400 metros.....	15:499,14	6,15
» 400 a 500 metros.....	23:027,48	9,13
» 500 » 650 ».....	11:960,08	4,73
» 650 » 900 ».....	10:175,42	4,04
Superiores a 900 metros.....	25:274,31	10,02
Total.....	252:251,80	—

PERFIL

Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes.....	66:767,39	26,47
Declividades até 0 ^m ,005.....	21:175,00	8,40
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010.....	33:598,09	13,34
» 0 ^m ,010 » 0 ^m ,012.....	20:796,92	8,24
» 0 ^m ,012 » 0 ^m ,014.....	42:376,00	16,79
» 0 ^m ,014 » 0 ^m ,015.....	67:538,40	26,77
Total.....	252:251,80	—

A plataforma em aterro é de 5^m,40, e de 5 metros quando em escavação.

Tem muitas e importantes obras de arte, e treze tunneis, cuja extensão total é de 3:822^m,62.

Tem vinte e sete estações, incluindo a da Pampilhosa, que é commum á linha do norte.

Movimento

O movimento de passageiros foi de 227:216 em 1890, e o de mercadorias de 102:875 toneladas em pequena velocidade.

A proporção nas diversas classes foi de:

6,92 por cento para a 1.^a classe.

16,53 por cento para a 2.^a classe.

76,44 por cento para a 3.^a classe.

O producto bruto foi de 8:197 francos em 1890, e o coefferente de exploração de 46,2 por cento.

O percurso entre Figueira e Villar Formoso é feito pelo comboio em onze horas, incluindo a demora de 45 minutos na Pampilhosa.

(Continúa).

F. Augusto Pimentel.

O conselho superior de caminhos de ferro

A nossa campanha começa a receber oficialmente a confirmação de quanto é justa e razoavel.

Temos insistido, desde o principio da publicação da nossa folha, pela constituição de um conselho superior de caminhos de ferro, no ministerio das obras publicas, funcionando independentemente, como os demais seus similares, e libertando as questões da viação accelerada da peregrinação por quantos conselhos superiores e inferiores existem n'aquelle ministerio.

Ao leitor indifferente terá cançado, talvez, a nossa tenacidade, mas a todos que se interessam pelos assumptos ferroviarios, essa persistencia deve tel-os interessado, porque mostra o bom desejo de que este importante serviço publico entre n'uma marcha regular que não tem tido até hoje, em virtude de successivas leis, umas que se atropelam, outras que não são cumpridas.

Conforme n'outro lugar dizemos, o sr. engenheiro Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro do ministerio das obras publicas, apresentou na commissão de tarifas um projecto seu de criação de um conselho superior de caminhos de ferro, e deu-nos a honra de se referir á nossa *Gazeta* justificando a criação d'esse conselho nas razões que repetidas vezes aqui temos exposto.

Entre parentheses diremos que bons motivos tinhamos quando louvamos a nomeação d'esta commissão de estudos de tarifas, na qual viamos a vantagem de fazer estudar em commum entre os competentes os assumptos que se relacionam com este ramo de industria. Na commissão vão apparecendo já trabalhos importantes que em nada dizem respeito á tarifa hungara, mas que são interessantes e uteis para todos.

Voltando ao projecto do sr. Perfeito de Magalhães temos a agradecer a S. Ex.^a a sua valiosissima cooperação em prol de uma idéa que tanto aqui temos defendido, e as honrosas referencias ás nossas modestas observações.

O projecto vae ser impresso e distribuido aos membros da commissão; d'elle nos occuparemos, pois, mais largamente.

Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Allemanha

(Conclusão do n.º 149)

Em caso de perda total ou parcial ou damno das mercadorias, devem as administrações ferro-viarias fazer todas as precisas indagações e em seguida comunicar por escripto os resultados ás partes interessadas, mediante o seu pedido.

Logo que se reconhece a perda parcial ou avaria da mercadoria, deve o caminho de ferro immediatamente notar n'um livro especial o estado da mercadoria, a qualidade e valor do prejuizo, e, caso seja possivel, os motivos e a occasião em que o caso se deu; o mesmo se faz em caso de perda total; devem ser indicados os pormenores etc.

As partes interessadas podem tambem, segundo os regulamentos do codigo do commercio, pedir que o valor dos prejuizos seja determinado judicialmente.

Nas reclamações extra-judiciaes, deve se tambem indicar se o expedidor fez notar, na carta de porte, a declaração do valor da mercadoria.

O caminho de ferro que recebeu a mercadoria é tambem responsavel pelo transporte por outros caminhos de ferro, até a mesma chegar ao seu destino. Os caminhos de ferro seguintes ao primeiro recebem as mercadorias em conformidade com as respectivas tarifas, competindo-lhes continuar o transporte segundo o conteúdo da carta de porte.

O caminho de ferro é responsavel por qualquer prejuizo perda ou falta da mercadoria, por qualquer maneira que ella se dê, como por choque de comboios, accidentes, etc., desde o momento em que acceta a remessa até o da entrega ao destinatario.

Algumas vezes a mercadoria pôde também ser destinada a um sitio longe da estação; em tal caso a responsabilidade do caminho de ferro dura até a ultima estação; depois a responsabilidade recae sobre o expedidor. Quando se expeçam mercadorias para locaes longiquos da estação, mas até os quaes se estende o serviço de caminho de ferro, a responsabilidade d'este é prolongada até a fazenda chegar a esses logares.

Deve-se declarar na nota de expedição se se deseja que a entrega seja feita na ultima estação ou em sitio fóra do caminho de ferro, afim de se determinar a responsabilidade d'este.

O caminho de ferro não é, porém, responsavel pelos prejuizos que não sejam causados por culpa sua e que de forma alguma poderiam ter sido evitados, ou pelos que são a consequencia de erro praticado pelo expedidor, quer no systema de expedição, quer no modo de acondicionamento da mercadoria etc.

Assim, por exemplo: não é responsavel pelos prejuizos causados ás mercadorias pelo facto de serem expeditas pela tarifa de wagons descobertos, por aquelles que por sua natureza são inherentes á especie do transporte ferro-viário etc. O mesmo se faz com respeito aos damnos acontecidos a animaes vivos depois de terem sido carregados nos wagons, quando, segundo as disposições da tarifa, devem ser acompanhados por uma pessoa encarregada pelo expedidor de vigiar por elles.

Pôde acontecer que, durante o transporte, algumas mercadorias soffram sensivel quebra de peso; n'este caso devem-se observar os mappas de quebras naturaes, os quaes indicam a quebra regular do peso dos principaes generos de mercadorias durante o transporte. A muitas d'essas mercadorias é concedida a percentagem de 2 0/0; e a quasi todas as outras 1 0/0; o caminho de ferro é responsavel pelo excesso da quebra de peso. As disposições relativas á perda da mercadoria devem ser cumpridas até 30 dias depois da entrega da remessa ao destinatario.

No caso que, segundo as precedentes disposições, seja determinada a responsabilidade do caminho de ferro em seguida á perda ou avaria dos volumes, deve o valor d'este ser pago segundo o preço que tem ordinariamente no mercado na occasião em que devia chegar ao seu destino e no logar d'este.

D'este preço se deduzem as despesas feitas já pelo caminho de ferro, na alfandega, com sêllos, etc. Cada caminho de ferro tem a faculdade de fixar a importancia maxima que pôde ser paga ao proprietario em caso de perda, falta de peso ou prejuizo na mercadoria. Entende-se que a este limite deve corresponder um abatimento nos preços de transporte.

Quando o prejuizo da mercadoria foi verificado e se fixou a importancia a pagar ao dono da mercadoria, pôde esta ser expedita sem despesa alguma ao destino indicado na carta de porte, ou ser reexpedita ao ponto de partida; e tudo isso sem prejuizo dos pagamentos que o caminho de ferro tenha a fazer ao consignatario segundo os prejuizos e perdas calculados.

A importancia que o caminho de ferro tem a pagar deve ser igual á diminuição do valor da mercadoria; no caso que esta tenha sido expedita por tarifa reduzida com a condição de que os prejuizos terão um certo e determinado limite; o pagamento do caminho de ferro deve ser proporcional ao prejuizo.

O expedidor pôde declarar por occasião da entrega, o valor da mercadoria; n'este caso deve pagar uma sobre-taxa, segundo uma determinada tarifa. A importancia declarada deve ser mencionada na nota de expedição; pagando uma taxa de 5 0/0 por cada duzentos kilometros de percurso; o desembolso não poderá, todavia, ser inferior a quarenta pfennig; sendo calculado d'ahi em diante de 10 em 10 pfennig.

Depois de feita a declaração do valor, em caso de falta da mercadoria ou de avaria, deve a indemnisação ser igual á differença entre a somma declarada e o valor da mercadoria.

O caminho de ferro é também responsavel pelos prejuizos causados por demora na chegada das remessas.

Por este motivo o transporte das mercadorias com valor declarado é diverso do d'aquellas sem declaração alguma; relativamente aos primeiros, deve o caminho de ferro pagar a decima parte do seu valor pela demora de um dia, duas decimas por dois dias, tres por tres, quatro por quatro, cinco por qualquer praso de tempo maior; relativamente ás segundas, paga o caminho de ferro respectivamente pelos primeiros quatro dias, dois, quatro, seis, oito decimas e por uma demora maior o preço inteiro. Isto no caso em que não se declare haver prejuizo; se o houver, deve calcular-se o valor; em qualquer dos casos a importancia que o caminho de ferro tem a pagar não pôde exceder a quantia declarada.

Se os prejuizos se derem por circumstancias independentes do transporte ou por declarações falsas e inexactas feitas na expedição, ou por haver o expedidor deixado de observar os regulamentos que respeitam a certas operações para dar á mercadoria a segurança necessaria, fica o caminho de ferro isento de qualquer responsabilidade. O contracto de transporte entre o expedidor e o caminho de ferro cessa apenas o recebedor tenha recebido a mercadoria e pago o porte; desde esse momento cessam os direitos contra o caminho de ferro; e são todavia exceptuadas d'estas

prescripções alguns e determinados casos como os de prejuizo por culpa do caminho de ferro devido a grande negligencia etc. As reclamações contra o caminho de ferro por perdas, faltas ou avarias nas mercadorias prescrevem passado um anno,

O praso para as reclamações por perda de remessas começa no momento em que a mercadoria deveria ser entregue para as reclamações relativas a faltas, avarias ou atrasos, desde o momento da chegada da escripturação. Não tem valor as reclamações feitas passado este praso.

Os negocios da companhia real

A delicada situação d'este assumpto impõe-nos o dever de sermos simples chronistas dos factos que se vão dando durante cada quinzena, que já de si bem importantes são elles para chamarem a attenção do publico.

O sr. Madeira Pinto, que foi, como dissémos, encarregado pela commissão executiva de ir a Paris saber dos obrigatorios quaes os pontos de discordancia que elles encontravam no projecto de convenio, apresentou-se ali ao chefe dos *comités* e teve como resposta que, estando o governo francez á frente do movimento operado por esses *comités*, não podiam ser entabuladas pelo syndicato quaesquer negociações, sem primeiro ser ouvido o sr. ministro dos negocios estrangeiros, sendo de esperar que o governo francez fosse o proprio que quizesse tomar a si essas negociações.

Não succedeu porem assim, e Mr. Casimir Perier respondeu correctamente que ao governo apenas incumbia velar pelos interesses dos seus nacionaes, não tomando a si a direcção das negociações e deixando que estas corresse entre os interessados. Igual declaração foi pelo ministro feita no parlamento, nos seguintes termos, na resposta dada por mr. Perier sobre o relatorio de mr. Trarieux com relação á reclamação em tempo apresentada por mr. Violet:

O governo portuguez enviou a Paris um delegado que parece ter o duplo character de representante da companhia dos caminhos de ferro e de representante do Estado. Está em Paris ha dois dias. Mal tive conhecimento official da sua chegada, reuni no meu gabinete os portadores de obrigações, não para examinar o fundo da questão, mas unicamente para lhes explicar o seu dever e o nosso.

Declarei-lhes que, se nas circumstancias actuaes o governo francez procedera com particular energia, não o fizera com certeza com a intenção de enervar a sua acção individual. (Appoiados.) A elles, aos portadores, cabe accordarem-se e entenderem-se para defender os seus interesses e o governo só pôde apoiá-los, mas não substituir-se á sua iniciativa. Disse-lhes que eu não tinha que apreciar o convenio; pertence-lhes acceital-o ou rejeital-o; e se elle lhes parecer acceitavel, se chegarem a encontrar as bases d'um accôrdo, terão ao seu serviço a acção diplomatica para o fazer prevalecer. (Muito bem, muito bem).

Julgo que estas explicações foram comprehendidas pelos portadores, que vão tratar com o delegado portuguez, que n'este momento está em Paris. Assegurei-lhes que, quando as conferencias tenham levado a uma solução, eu estarei completamente disposto a ficar em contacto com elles, e a apoiar as suas reivindicaciones, porque é esse o meu dever.

Realisou-se, portanto, a primeira conferencia entre o representante portuguez e o conselho do syndicato, representado pelo sr. Kergall, estando presentes mrs. Violet, auctor da representação ao governo, e Cottet, representante do *comité* de Lyão, sendo discutidos os pontos em que a divergencia mais se accentua e escla-

recidos outros tambem em que o mal entendido tomou parte importante.

Segundo as declarações apresentadas, as modificações a introduzir no convenio seriam:

Manutenção do numero de obrigações, isto é: que em lugar de duas obrigações por cada tres, os portadores teriam simples troca das antigas (actuaes) por igual numero das novas, reduzidas ao mesmo typo; e reembolso dos creditos do estado, por meio de annuidades, n'um periodo tão largo como se julgue necessario para que o seu pagamento não difficulte a situação futura.

No dizer da *Revue* do mesmo sr. Kergall estas modificações não são ainda julgadas sufficientes, sendo exigido que o reembolso ao Estado seja feito, não em dinheiro, mas d'uma só vez por meio de obrigações especialmente creadas para este fim, e que a representação dos obrigatarios no conselho seja fortalecida; o que n'estes termos nos parece forte e inadmissivel por que é a contradicção do ajustado em 1892 e seria a negação da lei portugueza de 1884, que, d'uma forma bem clara, estatuiu que a administração das linhas ferreas deveria compôr-se, na sua maioria, de cidadãos portuguezes.

As negociações continuam, tendo partido para Paris mais os srs. engenheiro Vargas, adjuncto da direcção, e Manuel de Castro Guimarães, membro da comissão executiva.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de seguros Fidelidade

A assembléa geral d'esta companhia reuniu nos dias 27 de janeiro e 28 de fevereiro proximo passado, sendo approvedo o dividendo de 25\$000 réis por acção livre para o accionista de imposto de rendimento. Foram eleitos os ex.^{mos} srs. para:

Mesa da assembléa geral

Presidente, Antonio Maria Gomes. Vice-presidente, Luiz Jacintho Soares. Secretarios, Augusto Carlos Miranda Monteiro e Victorianno Estrella Braga. Vice-secretarios, José Thomaz d'Araujo Couto e José Felix da Costa.

Direcção

Effectivos: José Felix da Costa, Pedro Augusto Martins da Silva, Victorianno Estrella Braga, José Adolpho de Mello e Sousa, João Theotónio Pereira e Augusto Carlos Miranda Monteiro.

Lisboa, 1 de março de 1894.

O secretario da assembléa geral *Victorianno Estrella Braga*.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março de 1894.

Reanimaram-se os negocios na bolsa dos nossos fundos, augmentando a procura por se vêr que os titulos portuguezes se sustentavam firmes nos mercados externos, tendo em Londres o 3 0/0 attingido 21 5/8 e em Paris 21,30. A divida externa negociou-se a 28, as obrigações de 4 0/0 a 30\$000 réis, não alcançando, porém, as de 4 1/2 mais de 34\$500 réis.

Tiveram bastante procura as inscripções, de que chegou a haver falta de papel para satisfazer todas as ordens, oscillando aos

preços de 32 1/2 a 34 1/3. As obrigações de 4 0/0 (com premios) continuam a ser procuradas, havendo attingido 15\$000 réis. As de 4 0/0 (internas) foram negociadas a 39\$000 réis e as de 4 1/2 a 44\$500 réis. As obrigações dos tabacos subiram até 67\$600 réis.

Subiram a 112\$500 réis as acções do Banco de Portugal, notando-se uma certa corrente em favor d'ellas pelas garantias de rendimento que offerecem. O dividendo de 7 0/0 está assegurado e tudo indica que a breve trecho excederá este limite, porque os saldos das contas da gerencia darão margem para a consolidação das contas do activo e começo da execução da partilha dos lucros excedentes a 7 0/0 entre o Estado e os accionistas.

Nota-se igualmente uma pronunciada disposição a favor das acções do Banco Ultramarino, que tiveram procura a 54\$000 réis, mas sem vendedores. Quanto a nós, o Banco Ultramarino tem diante de si um largo caminho de prosperidade pelo desenvolvimento progressivo da riqueza colonial, sobretudo se a sua organização fôr remodelada convenientemente, como o estão reclamando os interesses do Estado e os proprios interesses das colonias.

O momento parece chegado, em que se estude e resolva o problema economico das colonias. A conversão das dividas das nossas provincias ultramarinas, a transformação do seu regimen monetario, a modificação dos privilegios bancarios dado ao Banco Ultramarino, uma orientação mais consoante ás necessidades do commercio, da industria e da agricultura colonias, estão reclamando a mais seria atenção por parte dos poderes publicos.

Precisamos sair de vez d'este regimen de administração colonial, enervante, atrophadora, demasiadamente centralisadora, desigual, desharmonica, sob o qual todo o desenvolvimento material e moral das colonias é impossivel. Se queremos manter e guardar o nosso vasto imperio colonial, e tirar d'elle o partido que as outras potencias tiram dos seus dominios, carecemos de abandonar por completo a rotina, que por demais nos tem prejudicado.

As ultimas noticias do Rio de Janeiro causaram, como era natural, grande impressão na praça. A capitulação da parte das forças insurrectas, do commando do contra-almirante Saldanha da Gama, parece de molde a pôr termo á guerra civil. Sem querermos ser, porém, demasiadamente pessimistas, parece-nos que os destinos da revolução não ficaram ainda completamente decididos, porque precisamos contar com o contra-almirante Custodio de Mello e com as forças de mar e terra, que se lhe conservam fieis.

Deslocou-se, talvez, o centro da revolução, ficando desaffrontada momentaneamente a capital federal, mas a situação no sul, onde ella tem incontestavelmente adquirido preponderancia, não nos offerece probabilidades de uma proxima pacificação. E cabe notar aqui, que justamente dos portos do sul veiu ultimamente algum papel sobre Londres, que satisfez algumas necessidades mais em evidencia, negociando-se esses saques entre 40 1/8 e 40 1/4. Em geral, o pedido de cheques, para regulamento de contas e pagamento de saques, foi pequeno, accentuando-se, porém, nos ultimos dias, uma certa tensão. Os cheques regularam de 40 a 39 3/4 sobre Londres, de 714 a 717 sobre Paris.

As obrigações do Credito Predial 6 0/0 (assentamento) mantiveram-se a 90\$000 réis e as de 5 0/0 (assentamento) a 87\$500 réis. As obrigações dos tabacos tiveram uma alta importante, subindo de 84\$100 a 87\$600 réis.

Está constituida, e com o capital subscripto, a *Companhia S. Vicente de Cabo Verde*. Continúa a notar-se uma certa animação no pedido de concessões no ultramar, algumas parece que com o proposito de organizar companhias portuguezas para explorações agricolas nas colonias, sobretudo na provincia de Angola, cujo extraordinario desenvolvimento está attrahindo sobre modo as atenções.

J. F.

Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

MARÇO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscripções assent.	33,72	33,72	33,72	-	33,75	33,90	33,90	34,00	34,10	34,10	-	33,50	34,60	35,00	35,00
" coupon.	33,50	33,50	33,50	-	33,50	33,70	33,50	33,60	33,60	33,70	-	33,80	33,80	34,00	34,00
Divida externa	-	-	-	-	-	-	-	28,00	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 0/0:	20,62	21,00	21,26	-	21,75	21,81	21,50	21,37	21,62	21,62	-	21,62	21,56	21,75	21,75
Bolsa de Paris 3 0/0:...	20,50	20,62	21,31	-	21,75	21,81	21,37	21,31	21,62	21,62	-	21,62	21,62	21,75	21,75

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1894 - MARÇO - DIAS													
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. ^a Real Portuguesa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	15.500	—	16.100	16.500	17.000	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.000	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	» Atravez d'Africa	—	—	—	56.000	56.300	—	56.300	—	—	—	—	—	—	—
	ACCÕES Comp. ^a Real Portuguesa . . .	62	63,50	64	65	65	60	65	67	65	65	64	65	65	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	—	—	—	43,25	45	43	43	44,75	45	—	45	—	—	—
	» Norte de Hespanha	97,50	95	99,50	104,50	106	106,25	106	106	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	136,50	139	140	145	146	145	146	147	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	210	—	207	220	225	220	220	220	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa . . .	104	10½	108	109	108,50	105	103	108,25	108,50	109,50	109,50	110	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	72,50	—	72,50	75	75	75	75	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	133	134	137,50	136,75	137,50	137	134	139	139	139,50	139	136,50	—	—
	» Norte Hespanha 1. ^a hypot. . . .	268	270	275	—	275	274,75	275	279	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	45,25	—	45,44	45,87	46,75	48	55	51	—	50	—	50	—
Amsterd . . .	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas . .	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	46,50	—	—	—	51,50	—	51,50	—

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	12 18	690	49.892:000	72:307	690	50.492:911	73:178	332.531:000	355.218:430	—	22.687:430
	e nova não	19 25	»	49.849:000	72:244	»	50.492:911	73:178	382.380:000	405.711:341	—	23.331:341
	garantida.	26 4	»	68.910:000	99:869	»	51.661:348	74:871	451.290:000	457.372:689	—	6.082:689
	Nova rede	12 18	380	4.685:000	12:328	334	4.972:198	14:886	30.292:000	34.365:341	—	4.073:341
Sul e Sueste . . .	garantida.	19 25	»	4.656:000	12:252	»	4.972:198	14:886	34.948:000	39.337:539	—	4.073:341
		26 4	»	6.293:000	16:560	»	5.153:942	15:430	41.241:000	44.491:481	—	4.389:539
Minho e Douro . . .		29 4	475	13.305:915	28:012	475	14.648:505	30:838	64.738:005	73.708:215	—	3.250:481
		5 11	»	10.382:190	21:857	»	15.834:150	33:335	75.120:195	89.542:365	—	8.970:210
Beira Alta		24 31	353	26.850:537	76:063	353	27.382:266	77:570	974.668:730	939.572:603	35.096:127	—
		1 7	»	14.595:104	41:345	»	15.954:699	41:197	14.595:104	15.954:699	—	1.359:595
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)		8 14	»	12.897:229	36:536	»	16.409:585	46:486	27.492:333	32.364:284	—	4.871:951
		29 4	253	5.128:072	20:269	253	5.589:949	22:095	24.618:487	28.303:304	—	3.684:817
Norte de Hespa- nha		5 11	»	5.029:091	19:877	»	6.952:521	26:298	29.647:578	35.255:825	—	5.608:247
		12 18	»	5.213:669	20:607	»	4.936:946	19:513	34.861:247	40.192:771	—	5.331:524
Madrid — Zara- goza—Alican- te		8 14	105	959:253	9:135	105	1.302:292	12:412	1.956:689	2.561:414	—	604:725
		15 21	»	1.004:347	9:565	»	1.355:579	12:910	2.961:036	3.916:993	—	955:957
Andaluzes		22 28	»	1.044:700	9:920	»	1.192:498	11:357	4.002:736	5.109:491	—	1.106:755
		12 18	3393 Ps.	1.610:871	Ps. 456	3393 Ps.	1.540:413	Ps. 454	Ps. 10.811:906	Ps. 10.515:349	296:557	—
Zafra a Huelva . . .		19 25	»	1.595:692	452	»	1.493:858	440	12.407:598	12.009:207	398:391	—
		12 18	2672	996:942	373	2672	977:443	366	6.492:332	6.878:513	—	386:181
Zafra a Huelva . . .		19 25	»	951:151	355	»	994:509	372	7.443:483	7.873:023	—	429:540
		12 18	894	252:973	283	894	260:596	291	1.809:922	1.863:440	—	53:518
Zafra a Huelva . . .		19 25	»	233:550	261	»	261:528	293	2.043:473	2.124:968	—	81:495
		19 25	180	50:409	280	180	46:105	256	366:135	345:515	20:620	—
Zafra a Huelva . . .		26 4	»	51:375	285	»	42:645	259	417:511	388:161	29:350	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de março de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R. a Fig. ^a Fig. ^a a Lisboa R.		Alcant. a Casco. Casco. a Alcant.		LINHAS DO SUL E SUESTE				Vian. a Valença Valença a Vian.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Aos domingos e dias sant.		Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Porto a Valença		Valença a Porto	
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.			4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	Leir. a Figueira	Figueira a Leir.	Abran. a Guard. Guarda a Abran.		Lisb. T. P. a Pias	Pias a Lisb. T. P.	5-40 t. 11-45 t.	19-30 t. 6-0 t.	—	3-25 t. 10-30 t.
Lisb. C. S. a Port.	Port. a Lisb. C. S.	4-50 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	1-15 m. 9-25 m.	7-0 m. 4-0 t.	4-30 t. 2-45 m.	8-10 m. 4-40 t.	—	—	—	—
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	Figueira a Alfár.	Alfár a Figueira	1-45 t. 11-30 t.	4-0 t. 12-23 m.	Pias a Faro	Faro a Pias	—	—	—	—
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	Lisb. R. Saov. Saov. Lisb. R.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	8-10 m. 7-40 t.	6-30 t. 2-45 m.	Porto a Braga	Braga a Porto	
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	2-0 t. 3-0 t.	3-15 t. 4-15 t.	6-45 m. 7-33 m.	7-30 m. 8-40 m.	Lisb. T. P. a Ext.	Ext. a Lisb. T. P.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	7-0 t. 7-59 t.	8-5 t. 8-49 t.	10-15 m. 11-3 m.	11-15 m. 12-7 t.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.	11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 6-0 t.	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.
Lisb. R. a V. Ato.	V. Ato. a Lisb. R.	Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	1-0 t. 1-48 t.	2-0 t. 2-48 t.	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.	—	—
7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	4-45 t. 5-33 t.	6-40 t. 7-29 t.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	—	—	—	—
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	Lisb. C. S. a Bad.	Bad. a Lisb. C. S.	8-0 t. 8-48 t.	9-25 t. 10-15 t.	8-0 m. 10-10 m.	8-0 m. 9-50 m.	4-25 t. 5-0 t.	9-19 m. 9-54 m.	—	—
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	LINHAS DA BEIRA ALTA		4-30 t. 6-25 t.	2-30 t. 4-40 t.	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.	—	—
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. R. a Casco.	Casco a Bemfio.	Fig. ^a a V. Form. V. Form. a Fig. ^a	Fig. ^a a V. Form. V. Form. a Fig. ^a	4-30 t. 6-25 t.	2-30 t. 4-40 t.	—	—	—	—
7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7-5 m.	5-25 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-0 t.	—	—	—	—	—	—
Lisb. C. S. a Bad.	Bad. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Casco.	Casco a Lisb. R.	Figueir. a Pamp. Pamp. a Figueir.	Figueir. a Pamp. Pamp. a Figueir.	—	—	—	—	—	—
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	3-10 t. 4-48 t.	7-15 m. 9-10 m.	—	—	—	—	—	—
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C. S.	11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-49 m.	Pamp. a Mang. Mang. a Pamp.	Pamp. a Mang. Mang. a Pamp.	—	—	—	—	—	—
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	—	—	—	—	—	—
4-30 t. 7-10 t.	5-20 t. 8-0 t.	6-30 t. 7-58 t.	6-30 t. 7-51 t.	Mang. a Guarda Guarda a Mang.	Mang. a Guarda Guarda a Mang.	—	—	—	—	—	—
				8. ^a 4. ^{as} e sab.	Só 5. ^{as} e dom.	—	—	—	—	—	—
				10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.	—	—	—	—	—	—

O Norte de Hespanha

A questão palpitante em Madrid respectiva ás difficuldades porque está atravessando a companhia do Norte, especialmente, e as demais que teem os seus titulos e coupons pagaveis no estrangeiro, difficuldades nascidas da elevação dos cambios, tornou do maior interesse a assembléa geral da companhia do Norte de Hespanha, realisada em 3 do corrente.

Com effeito, dada a situação d'aquella companhia, entre os seus obrigatarios que lhe exigem o pagamento em ouro do seu coupon e a amortisação a que as varias séries dos seus titulos de juro fixo estão sujeitas, e o governo que lhe recusa o auxilio indispensavel para a companhia cumprir os seus compromissos, do que ella se vê impossibilitada por motivo do elevado cambio, uma solução d'esta crise é assumpto que se impõe e que assume uma grande importancia, qualquer que ella seja.

O capital da companhia é de 970 milhões de pesetas, estando dos respectivos titulos mais de 800 mil obrigações e duzentas mil acções em Hespanha, o que quer dizer, uns 500 milhões de pesetas, ou mais de metade do capital.

A differença de cambio no anno findo é representada pela importante somma de 8:862.841 pesetas.

O producto liquido da exploração foi de pesetas 48:564.450,88 os encargos de juro e amortisação 42:815.173,34 ficando liquido apenas 5:749.277,54 ou seja, para a somma que as differenças de cambio representam, uma insufficiencia de 3.113:564 pesetas.

O relatorio faz notar que desde 1880 até 1891 o Estado tem recebido d'aquella companhia por contribuições e impostos a importante somma de 62.821.857 pesetas, e por economias no transporte de correios, militares etc. 45.670.725 pesetas, ou um total de pesetas, 108.499:583 que representa 26,79 % sobre cada acção, emquanto que os accionistas apenas receberam em média 15,87 pesetas annualmente.

As propostas apresentadas pelo ministro em conselho não resolveu a crise por completo. N'ellas se fazem imposições que as companhias não podem acceitar, pelo menos, sem conhecerem detalhes que até hoje não estão resolvidos.

Está n'este caso a construcção que o Estado lhes impõe da rêde secundaria, o que se tornaria difficilimo, senão impossivel, na actual conjunctura em que a situação das companhias não permite a emissão de obrigações necessarias para realisar aquelles trabalhos.

As companhias estão d'accordo em construir em quatro annos as estradas affluentes ás suas estações, pagando-lhe o Estado em 10 annos, depois d'aquelle praso, as despezas que fizerem; concordam tambem em unificar as tarifas de pequena velocidade em seis séries.

Pela sua parte o governo faculta-lhes poderem crear um imposto de 10 centimos nos bilhetes de passageiros e outro de 50 centimos nas expedições de mercadorias, e a unificação das concessões a um typo médio, o que, se favorece umas, prejudicará outras, especialmente aquellas que teem actualmente concessões perpetuas.

Em tal situação esperava-se que a assembléa geral do Norte resolvesse cortar a difficuldade, suspendendo a amortisação das suas obrigações durante um determinado praso.

Não succedeu assim, e as resoluções tomadas dão a entender que as negociações para encontrar solução das difficuldades continuarão ainda, até certo ponto com esperanças de um bom resultado, esperanças fundadas no facto dos interesses d'esta importante rêde

ferrea tanto estarem ligados aos da Hespanha, não só pelas suas relações nos mercados estrangeiros, como pela grande somma de capitaes invertidos n'aquelles titulos dentro do paiz.

As resoluções, pois, resumem-se no seguinte:

1.º A assembléa approva o relatorio por completo e concede todos os poderes ao conselho para continuar as negociações encetadas com o governo, assignando os accordos que forem necessarios.

2.º Confirma e ratifica a auctorisação dada ao conselho em 31 de maio de 1892 para crear e emittir obrigações de primeira hypotheca sobre as novas linhas, não podendo aquellas ser mais de 124:000 de 3 % ou 82:000 de 5 % reembolsaveis ao par durante o periodo da concessão da linha a que digam respeito.

Auctorisa-o tambem a acudir aos compromissos da companhia, cedendo os bens d'esta, de qualquer natureza que sejam e que estejam livres de hypotheca.

3.º Tambem auctorisa o conselho, no caso das circumstancias da companhia não permittirem pagar os seus juros e amortisação de obrigações, a suspender temporariamente os sorteios e reembolsos das obrigações a amortisar.

Finalmente, pela 4.ª resolução, o conselho fica ainda auctorisado a adoptar quaesquer outras medidas que a situação torne necessarias, caso aquellas não sejam bastantes, podendo, inclusivé, abrir negociações com os crédores.

Com tão largas auctorisações o conselho de administração da companhia fica, segundo se vê, habilitado a regularisar a situação difficil em que a companhia se encontra, e não resta duvida de que o conseguirá em boas condições se o governo o ajudar n'esse empenho.

Caminhos de ferro do Natal e Transvaal

Segundo refere um collega parisiense, as condições do convenio assignado entre os governos do Natal e Transvaal fixam que o Transvaal construirá a linha de Volksrust. A tarifa maxima de Durban a Johannesburg e Pretoria é fixada em 6 pence por tonelada e milha para as mercadorias ordinarias e em 3 pence para as mercadorias brutas. A tarifa minima é fixada respectivamente em 3 pence e 1 1/2 pence para cada uma d'estas duas categorias de mercadorias.

Em caso algum esta tarifa poderá ser inferior á adoptada na linha fronteira de Lourenço Marques. Valha-nos isso! . .

Segundo o convenio, a colonia do Natal não poderá prolongar a linha d'Harrismith até um ponto ao norte de Kronstadt. Esta linha deve ficar toda aberta ao tráfego em julho de 1895, caso seja possivel, ou o mais tardar em dezembro do mesmo anno.

As differentes secções serão abertas á exploração á medida que se forem concluindo.

Este convenio está conforme com as condições apresentadas pelo presidente Krüger.

A velocidade nos caminhos de ferro francezes

A velocidade dos comboios da companhia do Norte é superior á dos comboios das outras linhas ferreas francezas. Os rapidos de Calais, Lille e Bruxellas teem a velocidade commercial de 73,72 e 66 kilometros, e a dos expressos varia entre 64 e 69 kilometros.

Na grande linha de Paris a Bordeus, da companhia d'Orleans, o rapido tem a velocidade commercial de

67 kilometros; o *sud express*, comboio de luxo, 70; o correio 56.

Nas linhas da companhia do Este, o rapido de Paris-Nancy tem só a velocidade commercial de 63 kilometros, mas se, entre Paris e Bordeus, pela linha d'Orleans, ha só sete paragens para 578 kilometros, ou seja, termo médio, uma paragem por 72 kilometros, entre Paris e Nancy ha dez paragens para 353 kilometros, ou seja, termo médio, uma paragem por 32 kilometros.

O expresso oriente, que circula nas mesmas linhas do rapido de Paris-Nancy, tem a velocidade commercial de 65 kilometros.

Entre Nancy e Paris, a velocidade d'estes mesmos comboios é um pouco inferior, 61 e 62 kilometros em vez de 63 e 65.

A velocidade commercial na linha de Mulhouse é de 65 kilometros.

Nas linhas da companhia do Meio Dia, o rapido de Bordeus-Cette realisa a velocidade commercial de 64 e 63 kilometros, sendo a dos expressos de 53 kilometros.

Fallando agora na linha Paris-Lyão-Mediterraneo, ha a observar que, até á estação d'inverno 1893-1894, os rapidos entre Paris e Marselha tiveram a velocidade de 59 kilometros, ou sejam 14 kilometros a menos do que a velocidade commercial maxima obtida nas linhas da companhia do Norte.

Emquanto ás linhas do Oeste, um rapido que foi organizado para o serviço entre Paris e o Havre, tem a velocidade de 65 kilometros. O rapido de Nantes caminha actualmente com a velocidade de 64 kilometros.

A velocidade dos outros expressos é pouco satisfactoria: 53,50 kilometros e mesmo menos.

Finalmente, nos comboios do Estado, nas linhas Paris-Bordeus e Bordeus-Nancy (as duas unicas linhas d'estes caminhos de ferro percorridos por expressos) a velocidade é apenas de 45 kilometros.

Companhia de Seguros Fidelidade

O relatorio da direcção d'esta companhia dá conta do importante movimento que, durante o anno findo, teve aquella companhia.

Os seguros terrestres deram de premio 234 contos ou mais 3 contos do que em 1892; os maritimos 23 contos.

Os prejuizos pagos durante o anno foram 95 contos em seguros terrestres e 9 em seguros maritimos.

O fundo de reserva acha-se elevado á quantia de 203 contos de réis.

Os fundos da companhia sobem a 225 contos, sendo 230 contos nominaes de inscrições, 450 acções do banco de Portugal, 300 obrigações das classes inactivas e 199 do Credito Predial.

O dividendo foi de 25.000 réis por acção, livre de imposto de rendimento.

LINHAS PORTUGUEZAS

O tunnel de Alcantara. — Começou já o serviço por este subterraneo, ultimamente reconstruido.

Funchal á Camara de Lobos. — Consta que já estava emittido grande numero de acções, que a companhia d'este caminho de ferro americano cedera para serem vendidas n'aquella ilha.

A imprensa local felicita-se por se achar em vias de realisação aquella empresa.

LINHAS HESPANHOLAS

Santander a Madrid. — Diz-se que uma importante casa bancaria belga vae emprehender a construcção do caminho de ferro chamado do Meridiano entre Santander e Madrid.

Noguera Pallaresa. — O engenheiro mr. Linstornes, que tinha sido encarregado por capitalistas inglezes de estudar o traçado d'esta linha, regressou já da sua viagem, sendo, segundo se diz, muito favoraveis os resultados das observações que fez do traçado d'este caminho de ferro.

Novo ascensor. — A Sociedade dos caminhos de ferro de Montaña, concessionaria da linha de San Gervasio ao alto do Tibidabo, em Barcelona, está, segundo se diz, trabalhando activamente na construcção da referida linha, tendo já adquirido grandes terrenos no Tibidabo, onde, logo que a linha esteja terminada, instalará um *restaurant*, com grande parque, e ainda outros melhoramentos.

Linares a Almeria. — Segundo se diz, a companhia constructora d'este caminho de ferro tenciona dar mais impulso aos seus trabalhos logo que o governo apresente ás camaras, e estas approvem, o projecto de lei relativo á proporção do pagamento entre a importancia dos trabalhos effectuados e o subsidio que deve ser concedido á companhia, a qual, tendo gasto 22 milhões de pesetas em obras, recebeu sómente do Estado 7 milhões.

Os directos. — Consta que já chegaram á estação de Zaragoza os carris e travessas destinados a esta linha.

Começaram já activamente os trabalhos de assentamento da via, desde a estação de Puebla, chegando já ao rio Martin. Em Caspe, estes trabalhos são feitos tambem com grande actividade, chegando a linha já á estação de Chiprana.

Santander a Cabezon de la Sal. — Segundo periodicos do reino vizinho, é quasi certa a abertura, no proximo verão, d'este caminho de ferro.

Estão sendo concluidas as estações e apeadeiros mais importantes, tendo-se já collocado um dos pilares da ponte de Mogro, que era um dos trabalhos do traçado que mais difficuldades offerecia.

A companhia recebeu já algum material circulante.

Bercedo a Burgos e a Aranda. — Mr. Craconier & C.^{ie}, de Liège, propuzeram á deputação provincial de Burgos construir um caminho de ferro de Bercedo áquella capital e d'esta a Aranda, constituindo assim o primeiro ramal do caminho de ferro do Meridiano, se se lhes der o subsidio de 12:500 pesetas por kilometro.

A dita corporação já reuniu para saber se deve ou não acceitar a proposta.

Os proponentes depositarão como fiança a quantia de 40:000 duros.

A corporação provincial já tem reunido por diversas vezes para tal fim, prestando-se a acceitar uma proposta vantajosa, mas não conseguiu, segundo se diz, alcançar até hoje uma garantia que lhe assegure a realisação das obras por parte dos contratistas.

Madrid-Zaragoza-Alicante. — Esta companhia exige á de Torralva a Soria, por um pequeno descarrilamento occorrido ha dias, devido ás neves e a um engano do agulheiro, uma indemnisação de 4:000 pesetas.

Caminhos de ferro economicos. — Entre os pareceres suggeridos pela assembléa e que foram apresentados ao ministro de Fomento, figura o da naturalisação da administração dos caminhos de ferro de Hespanha.

Estação do Meio-dia em Zaragoza. — Parece que sempre se realisará a construcção d'esta estação.

Caminho de ferro Cantabrico. — Foi auctorisado o conselho de administração d'este caminho de ferro a emprehender o estudo do prolongamento da linha até as Asturias, emittindo tambem uma pequena serie de obrigações hypothecarias, como complemento das 500 emittidas anteriormente, com obrigação de terminar os trabalhos até Cabezon de la Sal.

Talvez em julho proximo seja a inauguração da linha entre Santander e Cabezon.

Murcia a Granada. — Continuam ainda paralisadas as obras d'este caminho de ferro e a imprensa hespanhola, occupando-se d'este assumpto, faz sentir que a companhia constructora ainda não tenha achado uma solução facil e prompta aos obstaculos que se oppõem á continuación dos trabalhos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O conselho de ministros, por proposta do ministro das obras publicas, decidiu apresentar ás camaras um projecto de lei, concedendo auctorisação para a construcção d'um tremvia tubular subterraneo com tracção electrica entre o bosque de Bolonha e o de Vincennes.

AUSTRIA-HUNGRIA

Uma pequena estatística da tarifa de zonas :

No anno de 1893 transitaram nas linhas ferreas do estado húngaro, 31.402:300 passageiros, mais 2.198:000 que em 1892. As receitas foram de 19.652:000 florins, mais 1.042:000 florins que no anno anterior.

As bagagens, representadas por 1.032:500 volumes, renderam 787.100 florins, mais 36.100 florins que em 1892.

Dos 31.402:300 viajantes 11.990:300 percorreram grandes trajectos e 19.412:000 transitaram apenas nas pequenas distancias (trafego proximo).

RUSSIA

Durante o mez de janeiro proximo passado, foram abertos á exploração nas linhas ferreas russas os seguintes troços:

Na linha Mosca-Riäsan-Kasan, o troço de Sassowo a Swyahyssk, na extensão de 528 kilometros.

A continuação do troço da linha Kiew-Kursk na extensão de 113 kilometros.

O troço do caminho de ferro de via reduzida da estação de Krutü, a Tschernigow na extensão de 75 kilometros.

Um caminho de ferro semelhante ao anterior e que, partindo da mesma estação de Krutü, vae até Pèrjutw, na extensão de 101 kilometros, e finalmente um outro, na extensão de 93 kilometros entre a estação de Konotep e Piroganko.

ESTADOS UNIDOS

Uma invenção perfeitamente original noticiada por um collega da America. N'uma das linhas dos caminhos de ferro dos Estados Unidos foi introduzida uma novidade absolutamente americana.

O individuo que fôr casar-se a uma cidade, villa ou aldeia, onde haja estação da linha ferrea, tem direito a comprar um bilhete de ida e volta, que custa o mesmo que os ordinarios e só differe d'estes em ter mais um *coupon* de regresso.

Apresentando-se este *coupon* á volta, a dama que acompanha o passageiro com quem acaba de casar, tem passagem gratis, para o que basta apresentar-se a certidão de casamento.

Não nos surprehenderá que no futuro esta concessão seja tornada extensiva á ama que vem criar o *consequente* menino.

Durante o exercicio que terminou em 30 de junho de 1893, o numero de desgraças acontecidas nas linhas ferreas d'este paiz foi bastante consideravel.

Morreram 2:554 empregados de caminhos de ferro, devido a desgraças acontecidas em serviço, e ficaram feridos 28.267.

O numero de viajantes mortos foi de 376, e o de feridos 2.972.

A média de empregados mortos foi de um por 372, e o de feridos de 1 por 29, não estando porem na mesma proporção as desgraças acontecidas aos passageiros.

N'estes ha só 1 morto para 1.491:910 e 1 ferido para 173:833.

Pobres victimas do trabalho!

Sobre este mesmo assumpto diz um correspondente de Nova-York:

Não se faz ideia do numero de desastres em caminhos de ferro que aqui occorrem e dos quaes só dou noticia quando teem grande importancia, pois como o leitor verá, seria uma tarefa impossivel no limitado espaço destinado ás minhas cartas. Basta dizer que só no Estado de Massachussets houve 313 d'esses desastres durante os mezes de julho, agosto e setembro, ficando 87 individuos mortos e 269 feridos, na maior parte mutilados de braços ou pernas!

CONCURSOS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

No dia 26 de março pela 1 hora da tarde terá lugar o concurso para o preenchimento de 2 vagas de revisores supplementares de bilhetes.

As condições do concurso estarão patentes no serviço de fiscalisação e estatística, em Santa Apolonia, todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 4 da tarde do dia 21.

Lisboa 1 de março de 1894.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz se publico que, pela 1 hora da tarde de 26 do mez corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 12:000 kilogrammas de azeite de oliveira.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 72#000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, 22, onde podem ser examinadas todos os dias não feriados ou santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 2 de março de 1894.

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 26 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de correias de algodão e de couro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 10#000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, 22, onde podem ser examinadas todos os dias não feriados ou santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 8 de março de 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de machinas-ferramentas

No dia 31 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 13 machinas-ferramentas.

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

Lisboa, 27 de fevereiro de 1894.

Venda de sucata

No dia 4 de abril pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata:

Aço de molas, 6 toneladas; ferro forjado, 420 toneladas; aros d'aço, 110 toneladas; rodas de ferro, 80 toneladas; rodas montadas, 90 toneladas, que póde ser examinada no deposito de materiaes em Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 28 de fevereiro de 1894.

Fornecimento de ferros especiaes

No dia 12 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3:245 metros de ferros especiaes.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa 12 de março de 1894.

Repicagem de limas

No dia 26 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a repicagem de limas.

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

Lisboa, 5 de março de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Príncipe.
Liverpool.—Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres. E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Manchester.—Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Laverré — Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Grand Hotel International — Rua do Principe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Propr. Victor Sasseti.

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

LISBOA Hotel Universal — Chiado — No centro da cidade proximo de theatros, passeios, ministerios, etc.—Banhos — trens — Preços modicos.

LISBOA Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros — Desde 1\$000 por dia.

LISBOA Grand Hotel Central — Caes do Sodrê — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Alliance — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodrê, rua e travessa do Corpo Santo, entrada pelo n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 rs. em deante.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe — Maison française de 1.º ordre — au centre de la ville — Propr. M. Estrade. 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA Francfort Hotel — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA Hotel Americano — P. de S. Paulo, n.º 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços de 1\$000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel do Globo — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA Lawrence's Hotel — Freqüentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. —Propr. João Nunes.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta — Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.— Propr. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club — Magnificas accommodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propr. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.ª ordem — Propr. Adriano & François.

PORTO Grande Hotel de Paris — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de reception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues — Rua da Fabrica — Aufrère, propriétaire.

PORTO Hotel Bragança — Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria 1\$200 a 2\$000 rs.— Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central — Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

GOUVEIA Hotel Hortas — Paragem indispensavel aos que se dirigem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

VIGO Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1\$200 a 1\$600 rs. por dia.— Propr. João José de Sousa.

SEVILHA Hotel d'Europe — Fonda de Europa — Propr. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid — Principal estabelecimento de Sevilha — iluminação electrica — luxuosos pateos — salla de jantar para 200 pessoas — banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Maria — Calle Moratin — no centro da cidade — casa confortavel e economica — mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria — Propr. Cristóbal Gambero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

Medalhas d'ouro { Exposição Universal de Paris, 1878.
 » Internacional de Londres, 1885.
 » Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

Caminhos de Ferro

E

Trens americanos a vapor

175:000 APLICAÇÕES

Até fim de 1893

Em Inglaterra, no continente

Índias, America do Sul, colonias, etc.

Agencias

PARIS — RUE PORTALIS, 15, para Portugal, França e Belgica.

VIENNA, I. Wallfischgasse, 8.

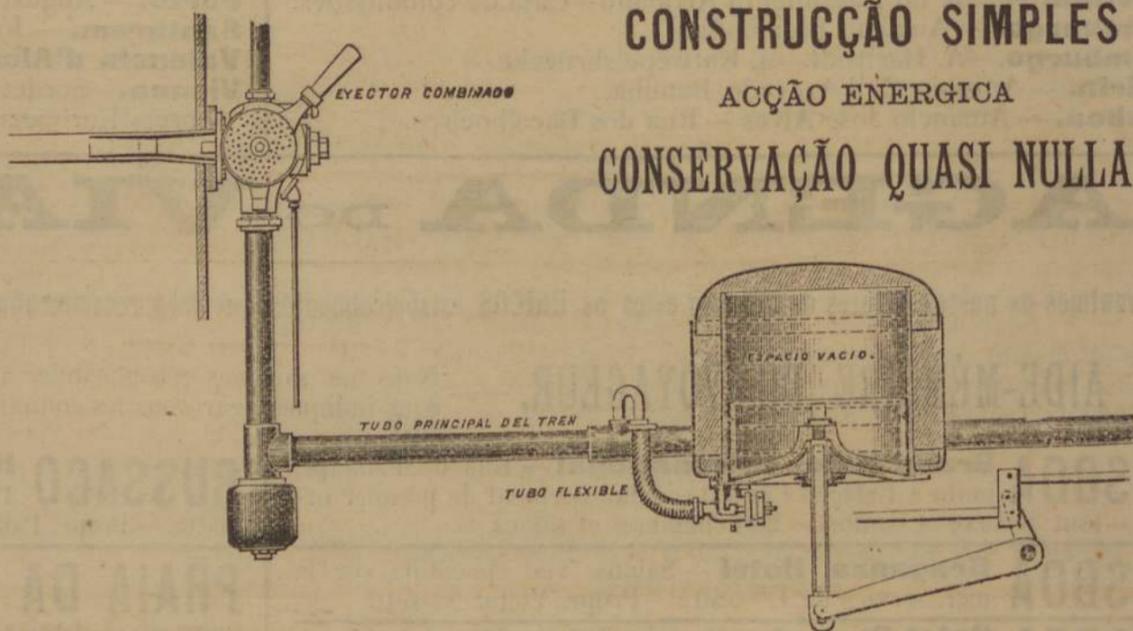
BERLIM, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Wortbugwall, 217.

FLORENÇA, 21 Via Cavour.

S. PETERSBURGO, 21 Italienskaia.

SYDNEY, 71 Clarence Street.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Aos Colleccionadores HENRIQUINOS

A Fundição do Ouro, querendo prestar ás festas do **Centenario Henriquino**, uma homenagem duradoura e que só o proposito podesse destruir, mandou fundir 12 elegantissimas chapas em forma de escudo, encimadas pela caravella historica, e preenchidas com a estrophe dos LUSIADAS, que S. M. El-Rei, o sr. D. Carlos, transcreveu no album **IN MEMORIAM** a mais elegante commemoração impressa que sahio no Porto por occasião das festas do **CENTENARIO**.

Essas chapas são numeradas com os n.ºs 1 a 12 e o seu molde foi seguidamente destruido para que d'elle se não pudesse fundir mais nenhuma.

Os colleccionadores que as desejem possuir queiram dirigir as suas encommendas á

FABRICA DA FUNDIÇÃO DO OURO

certos de que a venda se effectuará pela ordem da recepção das mesmas encommendas.



N. COULAUD ET C.^{ie}

Constructores privilegiados

EM

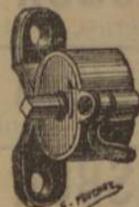
FRANÇA e no estrangeiro

Stores e fechaduras com indicador de segurança, privilegiados e aprovados pelo

Ministerio das Obras Publicas

7, Impasse de la Baleine, 7

PARIS



DYNAMITE GOMMA

1\$100 RÉIS O KILO

FABRICA NA TRAFARIA

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
 » » » 3, » » 540 »
 Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.
 —Q. 950 réis.
 Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa

Lima Mayer & Filhos. R. da Prata, 59, 1.º

Agente no Porto: — José R. Pinto e Pinho, R. do Almada, 109 e 111



A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO, é o seguimento da **FABRICA DE FUNDIÇÃO DO BICALHO.**

A **FUNDIÇÃO DO BICALHO** foi fundada em 1841, em condições de satisfazer ás construcções mechanicas de maior importancia, e até 1852, não teve competidor.

N'este anno de 1852, desintelligencias entre os seus administradores, deu lugar á sahida de um d'elles, o qual foi fundar a **Fundição de Massarellos.**

Em agosto de 1856, tomei conta da administração da **Fundição do Bicalho,** e em julho de 1860, fui forçado a tomal-a de arrendamento, para se não fechar, porque casos de força maior, a obrigaram a uma liquidação judicial.

N'essa liquidação, comprei a parte mais importante das suas machinas e ferramentas, **bem como todos os seus moldes,** tanto de ferro, metal e zinco como de madeira.

Deixando a **Fundição do Bicalho** em 25 de outubro de 1864, vim no dia 26 com todos os operarios, d'esta fabrica, levantar em barracões de madeira, provi-

soriamente a nova fabrica, que denominei **Fundição do Ouro,** por ficar situada na freguezia de Lordello do Ouro.

Em 15 d'agosto 1866, inauguraram-se os trabalhos da **Fundição do Ouro,** no edificio regular em que ainda hoje funciona com 100 metros de comprido e 30 de largo, fóra a casa dos moldes, e as officinas auxiliares. Em 1889, passei-a a uma companhia, com o fim de poder attingir ao maior emprego de machinas, que o augmento de encomendas exigia. As suas manufacturas acham-se disseminadas por todo o paiz e pela nossa Africa Occidental, no Brazil: no Rio de Janeiro, em Pelotas, e em Pernambuco, e na Hespanha: em Guardia, provincia da Galliza. A **Fundição do Ouro** tem procurado acompanhar o progresso de todas as construcções metallurgicas, e o bom resultado das suas machinas de vapor e respectivas caldeiras, e de todas as mais obras de que se tem encarregado, tem sido tal, que mal podendo sustentar o trabalho a 170 operarios em 1891, hoje dá trabalho a 270 operarios, e só a estes porque sem augmentar as officinas não podemos empregar mais. — Porto, 31 de dezembro de 1893.—O fundador e director gerente, *Luíz Ferreira de Souza Cruz.*

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe,** Namur (Belgica)

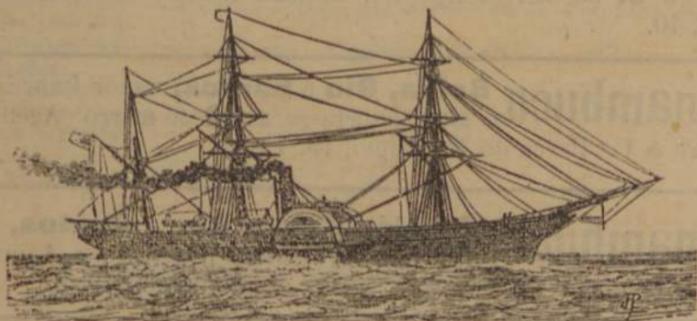
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Applicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, córte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — **Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.**

Agente em Portugal—AD. SEGHERS—Rua Nova do Almada, 11

Red Cross Line



Para o Pará

Sahirá depois da indispensavel demora o paquete inglez

LANFRANC

d'este porto a 25 de março corrente mez.

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

Lisboa.

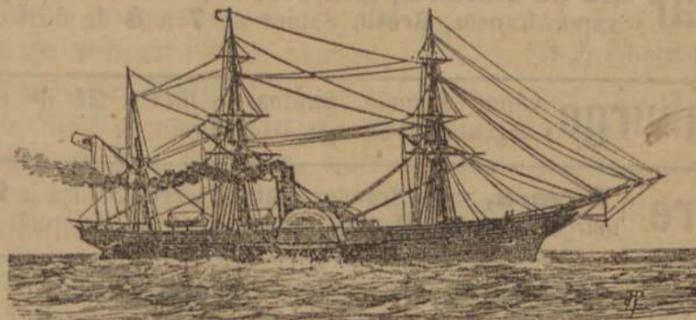
Os agentes

Garland Laidley & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Brazil e Rio da Prata

O paquete **THAMES** que sahirá a 26 de março

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e creados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.ª**—R. dos Capellistas, 31, 1.º

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O
ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 16 de março, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

J. B. FERNANDES & C.ª

Successores de José Gregorio Fernandes
Escritorio:—LARGO DE S. JULIÃO, 19—LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flôr de enxofre, enxofre em pedra e moído

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, aço, chumbo em barra, laminado e de munição, louça de ferro esmaltada e esmaltada, garrafões, garrafas para escrever e muitos outros artigos

15a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental pelo canal de Suez, vapor allemão, Reichstag. Sahirá a 6 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Itaparica. Sahirá a 21 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez, Congo. Sahirá de 16 a 17 de março. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, vapor francez, Portugal. Sahirá de 24 a 25 de março. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, Plymouth e Liverpool, paquete inglez, Galicia. Sahirá a 15 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Brazil e Rio da Prata, vapor inglez, Thames. Sahirá a 26 de março. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Orénoque. Sahirá a 23 de março. Agentes, Torlades & C.ª

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Brésil. Sahirá de 7 a 8 de abril. Agentes, Torlades & C.ª

Hamburgo, vapor allemão, Santos. Sahirá a 21 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e Anvers, vapor francez, Saint-Pierre. Sahirá a 28 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

Havre e Liverpool, vapor inglez, Obidense. Sahirá de 24 a 25 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Liverpool, vapor inglez, Lisbon. Sahirá a 31 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez, Minho. Sahirá a 17 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez, Oporto. Sahirá a 24 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor hespanhol, Calderon. Sahirá a 29 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor inglez, Malaga. Sahirá a 15 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres e Anvers, vapor hespanhol, Goya. Sahirá a 24 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Lourenço Marques até Moçambique, vapor inglez, Trojem. Sahirá a 27 de março. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal, vapor portuguez, Funchal. Sahirá a 20 de março. Agentes, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Manila, Bombaim, Hong-Kong, Singapore e Aden, vapor hespanhol, San Ignacio de Loyola. Sahirá a 19 de março. Agentes, N. de Goyri. Rua do Alecrim, 20 A.

Maranhão, vapor inglez, Bourbon. Sahirá a 18 de março. Liverpool & Maranhão Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Pará, vapor inglez, Lanfranc. Sahirá a 25 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pará, Ceará e Maranhão, vapor inglez, Kildebrand. Sahirá a 31 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, Corriente. Espera-se a 22 de março. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, Corrientes. Espera-se a 1 ou 2 de abril. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Parahyba e Natal, vapor inglez, Scholar. Sahirá a 28 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Argentina. Sahirá a 28 de março. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.

Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Buenos Ayres e Valparaiso e portos do Pacifico, paquete inglez, Iberia. Sahirá a 21 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, Amazonas. Sahirá a 22 de março. Agente, E. George. R. Prata, 8.

Tanger, Genova e Napoles, vapor hollandez, Iris. Sahirá a 20 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, Saint-Marc. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.