

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 a 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

Caminho de ferro do Valle do Vouga, por X. C.  
Carta do Brazil, por Hippolyte de Baère.  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Parte oficial. — Portarias de 12, 18 e 20 de abril, do ministerio das obras publicas.— Decreto e contrato de concessão do caminho de ferro do Lobito e Messamédes.  
Tarifas de transporte.  
Medidas sanitarias em Hespanha.  
Apontamentos para um projecto de decreto regulamentar sobre tarifas.  
Publicações recebidas — O 1.º de Maio.  
Os filtros Chamberland, sistema Pasteur.  
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.  
Situação dos fundos portuguezas nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.  
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Horario dos comboios em 1 de maio.  
A estatística de mercadorias.  
Linhas portuguezas — Beira (Africa) — Novas linhas em Cintra — Monte (Funchal) —  
Mormugão — Festas no Porto.  
Linhas hespanholas — Os Economicos — Avila a Salamanca — Plasencia a Astorga —  
Santander a Madrid — Noguera-Pallaresa.  
Linhas estrangeiras — França — Republica Argentina.  
Avisos de serviço.  
Arrematações.  
Casas recommendedas.  
Agenda do viajante.  
Anúncios.  
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

## Caminho de ferro do Valle do Vouga

Foi, como noticiámos, submetido á approvação do governo, pelo sr. Frederico Pereira Palha, o anteprojecto da primeira secção do caminho de ferro do Valle do Vouga, comprehendida entre Espinho e o rio Caima.

Esta secção tem uma extensão total de 58,189,º55. Está dividida em seis lanços com os seguintes comprimentos: o primeiro de Espinho a Paços de Brandão 8.298,º21; o segundo de Paços de Brandão a Villa da Feira 9.967,º69; o terceiro de Villa da Feira a S. João da Madeira 6.181,º11; o quarto de S. João da Madeira a Porto do Carro 11.849,º20; o quinto de Porto do Carro á Portella de Casal Dima 9.578,º79; o sexto finalmente da Portella de Casal Dima ao rio Caima 12.314,º55.

Apesar de transpôr duas cumeadas cujas altitudes são superiores a 200º, uma no fim do segundo lanço, no sitio de Arrifana, onde se entra na bacia hydrográfica do Vouga, e outra no fim do quinto lanço, divisória entre os valles do Antuan e do Caima, o traçado d'esta secção está em condições muito regulares de perfil longitudinal e planta. A maxima inclinação, que é de 20 millimetros por metro, existe apenas em 25.118,º47, ou menos de metade da extensão total; sendo, no sentido ascendente, 7.553,º86 em subidas e 17.564,º61 em descidas.

As curvas de raio, comprehendido entre 80º e 100º, teem um desenvolvimento total não superior a 1.567,º78 ou  $\frac{1}{37}$  da distancia entre os pontos extremos da secção.

Os alinhamentos rectos prefazem 33.912,º37.

As obras d'arte mais importantes a construir são os viaductos de Valle de Perdizes e do Tojal, perto de Valle Maior, o primeiro com 50º de altura e 200º de extensão, e o segundo com 30º de altura e uma extensão de 120º; e a ponte sobre o Caima de 36º de abertura.

Além d'estas obras ha as pontes sobre a ribeira d'Ul, proxima ao Couto de Cucujães, e sobre o rio Antuan no Porto do Carro, altas, mas de pequeno vão; e algumas passagens, superiores e inferiores, de estradas cortadas pelo traçado.

As estações estão todas projectadas o mais perto possível das povoações. Foi esta a ideia predominante do estudo da linha e julgamos ter conseguido o desideratum.

Começemos pela de Paços de Brandão. Esta estação fica situada no extremo sul da povoação, entre uma rua da mesma e a estrada para Rio Meão. Serve também Lauras, Povoa, Moure, e outras povoações proximas.

A estação de S. João de Ver, a 5,400º de Paços de Brandão, está collocada proximo á egreja, com serventia pela estrada de Beire á estrada real. E' a estação das Caldas de S. Jorge, as quaes distam tres kilometros.

A estação de Villa da Feira fica entre Sanfins e a villa, á distancia de 700º da Misericordia.

Não foi possivel approximal-a mais, pela dificuldade de subir em seguida para S. João da Madeira. Em compensação serve Sanfins, Escapeus, e outras aldeias.

A estação de S. João da Madeira está junto á estrada real de Oliveira d'Azemeis ao Porto, no centro das duas importantes povoações, de S. João da Madeira e Arrifana, que rigorosamente constituem uma unica muito extensa. É uma das estações mais importantes da linha, pela população, pela industria e pela madeira de pinho que esta região possue em grande escala.

Segue-se a estação do Couto de Cucujães, a 4.100º de S. João da Madeira, com acesso pela estrada municipal d'Oliveira d'Azemeis ao Couto. Está no centro de um grupo de povoações, como Penedo, Manta, Faria, Rebordões, etc., onde, segundo o annuario estatístico, se contam perto de 800 fogos.

A estação de Oliveira de Azemeis é certamente, depois de Espinho, a mais importante. Para a attingir foi necessario subir, depois de transposta a ribeira de Cavalleiros, e tornar a descer para o Porto de Carro.

Não se subiu mais, porque não era possivel. Entretanto, na situação em que está projectada, perto da egreja e do mercado da villa, poderá a estação considerar-se dentro de Oliveira de Azemeis, logo que se construa uma avenida muito curta e pouco dispensiosa.

E ainda possivel dar acesso á estação pela estrada de Ovar.

Vem em seguida a estação de Travanca, a 2.400<sup>m</sup> de Oliveira de Azemeis, servida pela estrada d'esta villa ao Carvalhal; a estação de Bemposta a 2.700<sup>m</sup> de Travanca, e a estação de Branca a 3.900<sup>m</sup> de Bemposta, ambas com acesso pela estrada real; a estação do Carvalhal a 2.500<sup>m</sup> de Branca servida pelas estradas que alli passam para o Carvalhal e para Albergaria; e finalmente a estação de Valle Maior a 7,100<sup>m</sup> do Carvalhal, situada ao lado da estrada de Aveiro a Vizeu.

Todas estas estações teem importancia, não só pelo grande numero de povoações que as rodeiam, como Curval, Pinheiro, Palma, Tagilde, Fradellos, Palhal, Albergaria, Silva Escura, e outras muitas, como tambem pela madeira que ali existe em grandes extensões e pela industria que já hoje apresenta specimens da importancia da fabrica de lanifícios do Caima, da fabrica da pasta de papel do Carvalhal, e da fabrica de papel de Valle Maior.

Está pois dado o primeiro passo na execução d'esta bella linha.

É um verdadeiro arrojo intentar na presente epoca a construcção de um caminho de ferro, e demais sem subsidio do governo. Mas as condições da linha projectada são excepcionaes.

Communicando com a costa em Aveiro e Espinho, e portanto tambem em Ovar e Granja, e tendo por objectivo o Porto, pôde-se dizer que o terminus do caminho de ferro do Vouga se estende de Aveiro ao Porto, em 60 kilometros de costa, com uma população superior a 250.000 habitantes e frequentados annualmente por 150.000 banhistas; e que o seu ponto de partida é em Vizeu, no centro da província da Beira.

Poucas linhas se apresentam em circumstancias tão favoraveis.

X. C.

## Carta do Brazil

Rio de Janeiro, 11 de abril de 1894.

Como todos sabem já, no dia 13 d'este mez, em menos de duas horas de tempo, a execução do plano de ataque do marechal Floriano Peixoto esmagou d'uma vez a nefasta revolta d'essa parte infiel da esquadra brasileira, surta na bahia do Rio de Janeiro, e que durante seis mezes paralysou os negocios do Brazil interio, causando os maiores prejuizos em tudo e a todos.

Mas se o triumpho foi bello e glorioso para o marechal, a derrota, a débâcle foi vergonhosa para os chefes dos revoltosos, que cobardemente abandonaram os pobres marinheiros e soldados que á força tinham conservados para execução de seus projectos!

A victoria do vice-presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, o vencedor da guerra do Uruguay, foi festejada espontaneamente, no mesmo dia 13 de março, em quasi todo o estado do Rio de Janeiro e nos de Minas, S. Paulo e outros — e pode-se dizer com um entusiasmo frenético! — Mas o que o povo brasileiro quiz assim demonstrar, não foi a victoria d'uma personalidade sobre uma outra, foi a glorificação da legalidade, o triumpho da republica consagrada contra a revolta monarchista que quiz restabelecer o Imperio.

Os negocios ainda não estão restabelecidos — tudo por enquanto está ainda soffrendo, — mas em breve tudo correrá bem. Todavia, deve reconhecer-se que a administração publica nada quasi tem soffrido, — tudo tem andado como se não houvesse revolta!

No dia 12 de março foi afixado o *Boletim* do governo, convidando os habitantes do Rio de Janeiro a reti-

rar-se para fóra da cidade, dentro do prazo de 24 horas, porque o combate contra os revoltosos tinha de principiar de uma forma mais energica no dia seguinte, 13 de março, ao meio dia. Mais de 100:000 pessoas fugiram!

Mas, se eu fallo d'isto, é para elogiar o servico organizado pela direcção da estrada de ferro central, a cargo do illustre coronel Dr. Vespasiano de Albuquerque. Na Europa, em paiz algum, não se teria feito melhor servico, nem com mais intelligencia e ordem, com todos os cuidados para senhoras, crianças e homens — nem um só desastre, nem um só morto ou ferido, n'esta precipitada fuga d'um povo inteiro! Já estava convencido que a civilisação no Brazil não se achava atraçada como lá fora se imaginava; mas devo reconhecer que a sua administração publica nada tem a cubicar á da europea.

Vou agora ás minhas informaçoes costumadas, pois que não sou correspondente politico.

— Os trabalhos da commissão constructora da *nova capital* do Estado de Minas, e de que já lhes tenho falado, acham-se já principiados. Os serviços são admiravelmente organizados, tendo um pessoal completo e habilitado. O sr. dr. Azão Reis, engenheiro chefe da commissão, deseja que dentro do corrente anno esteja concluido e em trafego o ramal ferreo que deverá ligar a cidade de Minas á estrada de ferro central do Brazil, e organizado o projecto geral definitivo da nova capital. O ramal, de 12 a 14 kilometros de extensão, entroncará na estrada de ferro central, em uma nova estação, que terá de ser construída a 3 ou 4 kilometros acima da de Sabará.

— Como já o disse acima, os serviços administrativos não descuidam aqui dos negocios publicos e principalmente no ministerio d'obras publicas e industria. A prova está nas seguintes informaçoes.

— O sr. ministro da viação expediu a seguinte ordem ao sr. inspector geral das estradas de ferro:

«Nas informaçoes que tendes de prestar para a organisação do relatorio d'este ministerio, correspondente ao anno findo, deveis mencionar:

1.º Qual o capital garantido, o dispendido pelo governo com a fiscalisação e garantia de juros, por kilometro e o saldo ou *deficit* das estradas subvencionadas pela União desde 1888 a 1893;

2.º Qual o augmento progressivo da receita e despesa liquida e da extensão kilometrica durante esse periodo.»

E aos srs. engenheiros directores das estradas de ferro, custeadas pela União:

«Confirmando o meu aviso d'esta data, recommendo vos informeis, com a maxima brevidade, de modo a que chegue a tempo de servir ainda á parte estatistica do relatorio d'este ministerio, qual o augmento progressivo da receita e despesa liquida e da extensão kilometrica das estradas de ferro de sua direcção, no periodo que decorre de 1888 a 1893.»

— Pelo ministerio de industria e viação, foi imposta a multa de 2 % por mez á companhia Estrada de ferro do Ribeirão ao Bonito, sobre as quantias despendidas pelo governo federal com garantia de juro, visto não se acharem concluidos todos os trabalhos de construcção e não estar a estrada de ferro aberta ao trafego publico dentro do prazo estipulado.

— Tambem, pelo mesmo ministerio, foi mandado suspender o pagamento de juros ás companhias Estrada de ferro da Leopoldina e Industria, Lavoura e Viação de Macahé, relativo ás estradas de ferro de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim e Central de Macahé, até que as referidas companhias effectuem o pa-

gamento das multas que lhes foram impostas em consequencia de não terem sido concluidos, nos prazos dos referidos contractos, os trabalhos d'aquellas estradas.

— O sr. ministro da industria, viação e obras publicas resolveu manter a caducidade imposta pelo decreto n.º 1:468 de julho do anno passado á concessão da estrada de ferro de Maceió a Leopoldina, de que é cessionaria a Companhia Promotora de Industria e Melhoramentos.

— N'esta capital continua a grassar a epidemia da febre amarela, com certa intensidade.

— Tambem a falta de agua continua a ser motivo de numerosas queixas, das quaes os jornaes se fazem diariamente defensores zelosos, persistindo na campanha encetada para conseguir de quem compete acabar com esta importante questão d'interesse publico.

Hippolyto de Baère.



## A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de abril de 1894.

Como continuação do que disse na minha ultima carta do n.º 151 do 1.º de abril, pag. 108, começarei hoje por dar uma noticia, referente tanto ao estrangeiro como á Belgica.

Foi no mez anterior que em S. Petersburgo se fizeram os debates da conferencia internacional, a fim de estabelecer uma regularização de tarifas de transporte de mercadorias nas linhas russo-allemãs, russo-austro-hungras e russo allemãs-belgas e francesas.

A primeira sessão foi consagrada ao exame das questões concernentes aos caminhos de ferro da Russia e da Alemanha.

Na segunda, a conferencia examinou as tarifas de comunicação directa dos caminhos de ferro russos, allemães, belgas e franceses.

A conferencia decidiu que as tarifas de transporte de mercadorias, dos portos e da fronteira terrestre para o interior, applicaveis a todos os artigos que não são produzidos exclusivamente no estrangeiro, mas nos portos russos e nas regiões russas da fronteira terrestre, deviam ser absolutamente eguaes ás tarifas geraes do transporte dos mesmos generos produzidos no interior da Russia.

Decidiu mais, que as tarifas de transporte dos artigos de importação deviam ser inferiores ás tarifas geraes russas. Os representantes dos caminhos de ferro estrangeiros prometteram conceder reducções sobre o preço do transporte das mercadorias russas.

Dizem de S. Petersburgo para o *Berliner Börsen Courier*, que os agentes das officinas belgas e americanas de construcção de wagons, que se achavam n'aquella capital, receberam aviso de que, por emquanto, nada teem que fazer na Russia, visto que as encomendas que ha para as officinas estrangeiras iriam unicamente para as casas allemãs.

No proximo mez, as comunicações para Antuerpia são consideravelmente augmentadas para facilitar a viagem dos visitantes que devem affluir a esta cidade.

As companhias exploradoras das linhas vicinaes, que ligam com Antuerpia, organisaram numerosos comboios especiaes por preços reduzidos com bilhetes de ida e volta combinados, permittindo a entrada na Exposição e no Jardim Zoologico.

O caminho de ferro de Antuerpia a Gand, graças á dupla via que construiu entre Lokeren e Saint-Nicolas,

poderá organizar um comboio de hora a hora levando numerosos passageiros para Antuerpia.

O caminho de ferro do Grande Central Belga poe em circulação um grande numero de comboios de recreio que transportarão os habitantes das provincias que as suas linhas atravessam.

Do dia 1 em diante as relações entre a Alemanha e Antuerpia melhorarão muito; graças a esta sociedade, as nossas relações com Westphalia e o norte da Alemanha ganharam em rapidez e commodidade.

Um comboio que parte ás 7 horas e 47 minutos da manhã de Berlim-Friedrichstrasse chega pela via Gladbach a Antuerpia ás 10 horas e 3 minutos da tarde. Ha carruagens directas.

Um comboio, que parte de Antuerpia ás 6 horas e 35 minutos da manhã, chega a Düsseldorf ás 12  $\frac{1}{2}$  horas. Os passageiros que seguem para Berlim pôdem almoçar ahi, esperando o comboio rapido de Colonia que passa á 1  $\frac{1}{2}$  hora e chega a Berlim ás 10 horas e 36 minutos da tarde.

A correspondencia de noite entre a Alemanha do Sul, do Norte, a Westphalia e Antuerpia e vice-versa melhoraram consideravelmente, tanto pela via Gladbach como pela via Aix-Maestricht.

\*

A experiença feita pela administração dos caminhos de ferro do Estado belga, de combinação com uma companhia de navegação, para a expedição directa de productos belgas para os portos do Levante, deu, desde o 1.º de janeiro ultimo, resultados muito satisfactorios, que vão augmentando de semana para semana.

Sabe-se que, até hoje, a tarifa indirecta ainda não se applica senão ás expedições de peso inferior a dois mil kilos. Em vista do bom resultado da innovação, diz-se que o governo e a companhia de navegação estão de acordo para ampliar a tarifa e applicá-la ás expedições de qualquer peso.

O porto de Antuerpia não teria assim nada mais a enviar a Hamburgo, por onde as mercadorias são hoje remettidas directamente aos paizes do Levante, seja qual fôr o seu peso.

\*

No 1.º de janeiro de 1893 a extensão total das linhas de caminhos de ferro exploradas, na Europa, era de 232:438 kilometros ou mais 4:340 kilometros do que a extensão explorada no 1.º de janeiro de 1892.

É a Alemanha que figura em primeiro logar com 44:260 kilometros contra 43:464 no 1.º de janeiro de 1892 (dos quaes 27:517 são na Prussia, 5:835 na Baviera, 2:720 no Saxe real, 1:709 no Württemberg, 1:612 na Alsacia-Lorena, 1:543 no Gran-ducado de Baden, etc.)

A França occupa o segundo logar com 38:645 kilometros, ou mais 698 do que em 1892. Os outros paizes da Europa são pela ordem seguinte: Inglaterra 32:799, Russia e Finlandia 31:627, Austria-Hungria 28:357, Italia 13:673, Hespanha 10:894, Suecia e Noruega 10:023, Belgica 5:438, Suissa 3:389, Paizes Baixos e Luxemburgo 3:079, Roumania 2:611, Portugal 2:293, Dinamarca 2:065, Turquia, Bulgaria e Rumelia 1:818, Grécia 915, Servia 540, Ilha de Malta 12.

\*

O Estado belga procedeu, em 11 de abril ultimo, á readjudicacão de 21 *fourgons* para os seus caminhos de ferro. Foram obtidos pela firma Nicaise & Delcuve, por 69:909 francos.

\*

M. Vandenepeereboom, nosso ministro dos caminhos de ferro, acaba de decidir illuminar a estação do Meio dia pela luz electrica. As installações vão-se fazer

immediatamente a fim de poder funcionar ainda este verão. Já é tempo.

As proximidades da gare, assim como a praça da Constituição, serão igualmente illuminadas a luz eletrica.

\*  
Uma exposição internacional de raça canina abrir-se-ha em Milão, n'este mez. A administração dos caminhos de ferro, para favorecer as expedições de cães belgas para esta exposição, acaba de publicar uma tarifa excepcional provisoria que permite a volta gratuita no percurso belga.

Viu-se recentemente que os cães belgas gosam no estrangeiro de uma bella reputação. Eis uma occasião, para os nossos criadores, de provar uma vez mais que esta reputação é merecida.

\*  
Visto que lhes estou fallando de animaes, dir-lhes-hei que ha dias um comboio de Visé para Liége sofreu um atraço de uma meia hora por causa d'uma bella serpente encaixotada que fazia parte do carregamento.

Os guardas da alfandega viram-se a perros para verificar a caixa. Se o desejo de cumprir o serviço era grande, o medo do bicho era muito maior, tendo afinal que desistir de investigações, não viesse cá para fóra o animal.

Os empregados da alfandega allemã de Herbesthal tiveram tambem, ha tres ou quatro dias de registrar a passagem d'um hospede de *ménagerie*.

No expresso, que parte de Liége para Allemanha ás 7 1/2 horas da manhã, seguiu um soberbo leão confortavelmente installado n'uma grande jaula n'um wagon de mercadorias. Não se sabe se o rei dos animaes viajava incognito.

A. Urban.

## PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 12 do corrente mez, do conselho superior de obras públicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 24 de março proximo passado, de uma barraca para habitação do chefe de reserva na estação da Guarda, projecto apresentado pela companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os efeitos devidos.

Paço, em 18 de abril de 1894. = Carlos Lobo d'Avila.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo sido, por decreto de 7 de abril de 1892, rejeitado o recurso interposto pela camara municipal do conselho de Oeiras, do accordão de 20 de novembro de 1891, do tribunal administrativo do distrito de Lisboa, que revogou a deliberação da camara referida, tomada em sessão de 25 de setembro de 1890, pela qual a mesma camara resolveu aceitar da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a quantia de 1:200\$00 réis, como indemnisação pela serventia publica que ligava o logar da Terrugem a Paço de Arcos, cortada e inutilizada pela construção do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, decidindo outrossim aplicar o producto da dita indemnisação a outra serventia entre o logar da Terrugem e o sitio da Fonte de Maio: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do procurador geral da corôa e fazenda, ordenar que fique sem efeito a portaria de 7 de abril de 1891, pela qual o mesmo augusto senhor, deferindo uma representação da alludida camara municipal, houve por bem dispensar a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes de construir a passagem superior do caminho da Terrugem, proximo da estação de Paço de Arcos.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os efeitos devidos.

Paço, em 12 de abril de 1894. = Carlos Lobo d'Avila.

Para o director da fiscalisação de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento da companhia elvense de moagens a vapor, pedindo licença para assentar, como é indicado na planta, que baixa com esta portaria, assignada pelo director dos serviços de obras públicas, entre a estação de Elvas, no caminho de ferro de leste, e os seus armazens proximos da referida estação, uma linha ferrea de 1 metro de largura, atravessando a estrada de acesso á mesma estação, que na planta mencionada vem erradamente designada como estrada districtal n.º 104:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 12 do corrente mez do conselho superior de obras públicas e minas, conceder a licença pedida com as seguintes condições:

1.º A entrada da via reduzida, nos limites do caminho de ferro, haverá uma cancella fechada com chave, que estará em poder do chefe da estação;

2.º A cancella sómente estará aberta durante o tempo necessário para o serviço a que a via reduzida é destinada;

3.º Os wagonetes só estarão no recinto da estação o tempo indispensavel para carga e descarga e transporte dos generos;

4.º Todo serviço será feito sob a responsabilidade do chefe da estação;

5.º Esta licença será retirada, sem indemnisação alguma, á companhia requerente, e sendo esta obrigada a levantar a linha concedida, repondo tudo no estado anterior, logo que o governo assim o ordene;

6.º D'esta concessão será lavrado o competente termo, em que será transcripto o documento que prove que a companhia suplicante pagou os emolumentos devidos á fazenda nacional nos termos da lei de 16 de abril de 1867 e mais impostos, sem o que não terá efeito esta licença.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 20 de abril de 1894. = Carlos Lobo d'Avila.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministério dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

2.º Repartição — 2.º Secção

Attendendo ao que me foi representado pelo coronel de artilharia Henrique de Lima e Cunha e por Braz Faustino da Mota, pedindo a concessão de caminhos de ferro nos districtos de Benguela e Mossamedes, obrigando-se os requerentes a construir em primeiro logar os que liguem a bahia do Lobito com Caconda, e Mossamedes com o alto da serra da Chella;

Considerando que a construcção d'estas linhas ferreas é da maior importancia para as regiões que elles são destinadas a servir, e deve facilitar em larga escala a colonisação, dando acesso facil ás vastas extensões dos planaltos dos dois districtos, cuja salubridade do clima e fertilidade do solo são reconhecidas;

Considerando que os requerentes não pedem subsidio, nem garantia de juro, e só as concessões de terrenos e outras facilidades que têem sido dadas a empresas ás quaes têem sido dispensados aquelles auxilios especiaes;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e conselho de ministros;

Usando da auctorisação concedida ao governo pelo artigo 15.º do primeiro acto addicional á carta constitucional:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' auctorizado o governo a contratar com Henrique de Lima e Cunha e Braz Faustino da Mota a construção e exploração na província de Angola, de caminhos de ferro que partam da bahia do Lobito e de Mossamedes, nos termos das condições juntas a este decreto, que baixam assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de abril de 1894. = REL = João Antonio de Brissac das Neves Ferreira.

Condições para o contrato de construção e exploração dos caminhos de ferro do Lobito e Mossamedes

Artigo 1.º A empresa, entendendo-se por esta palavra os concessionarios e a companhia que elles são obrigados a organizar, effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos n'estas condições estipulados:

1.º A construção de um caminho de ferro de via reduzida, partindo da bahia do Lobito, ao norte de Benguela, até Caconda;

2.º A construcção de um caminho de ferro, tambem de via reduzida, partindo de Mossamedes até o planalto da serra da Chella, no ponto que, em vista dos estudos, for escolhido pelo governo de acordo com a empresa, devendo essa construcção ser feita ao mesmo tempo que a do caminho de ferro de Benguela, e por fórmula que as secções de ambas as vias sejam simultaneamente postas em execução.

§ 1.º O reconhecimento geral das duas linhas ferreas acima mencionadas será realizado no prazo de dezeseis mezes a contar da data da publicação d'este contracto no *Diario do Governo*, devendo os estudos necessarios para o dito reconhecimento começar dentro de seis mezes a partir da mesma data.

§ 2.º Dez mezes depois de publicada no *Diario do Governo*, a approvação do reconhecimento geral das duas linhas ferreas, será a empresa obrigada a sujeitar á approvação do governo os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros, tanto na linha ferrea de Benguela, como na de Mossamedes, proseguindo na apresentação dos estudos definitivos das ditas linhas por secções de 50 kilometros em prazos successivos de seis mezes.

§ 3.º Julgar-se-hão aprovados o reconhecimento geral e os estudos definitivos se, no prazo de noventa dias contados do dia em que respectivamente houverem dado entrada na secretaria da marinha e ultramar, o governo não houver tomado resolução alguma ácerca d'elles.

§ 4.º Os trabalhos das primeiras secções de 50 kilometros começarão simultaneamente no Lobito e em Mossamedes seis mezes depois da approvação dos respectivos estudos definitivos.

§ 5.º Os projectos das obras do porto e installação nas bahias do Lobito e Mossamedes serão apresentados dentro dos prazos fixados para a apresentação dos estudos definitivos das primeiras secções.

§ 6.º A construcção dos ditos caminhos de ferro será completa em todas as suas partes com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação; e todos os edificios necessarios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas; e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento de cada uma das linhas ferreas.

§ 7.º A empresa é obrigada ao fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelhos hidráulicos, guindastes e signaes, e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessário para manter as linhas em perfeito estado de exploração.

§ 8.º E' igualmente obrigada a empresa ao estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado das linhas ferreas e á conservação e renovação dos materiaes e apparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

§ 9.º Terminadas as linhas, deverão ser collocados os respectivos marcos kilometricos, e levantado o cadastro d'ellas, com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias.

Art. 2.º Os caminhos de ferro a que se refere este contracto, serão construidos com leito e obras de arte para uma só via, excepto nas estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço.

Art. 3.º A largura da plataforma ao nível dos carris, não comprehendendo os fossos, será pelo menos de 3<sup>m</sup>,60 nos aterros e nas trincheiras, e de 4 metros entre os parapeitos das pontes, viaductos e subterraneos.

A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris.

Quando houver duas vias, a largura da entrevia, medida entre as faces exteriores dos carris, será, pelo menos, de 1<sup>m</sup>,80.

Art. 4.º O maximo dos declives deverá ser de 25 millimetros por metro.

Os raios das curvas de concordancia, que ligam os alinhamentos rectos, deverão ser no minimo de 150 metros. Poderão ter, porém, em casos excepcionaes e com approvação do governo, 120 metros; e nas vias de resguardo 100 metros.

Art. 5.º Quando a via ferrea passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura do viaducto será fixada de acordo com o governo em vista das circumstancias locaes.

Art. 6.º Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada de acordo com o governo, em vista das circumstancias locaes.

Quando o viaducto for em arco, a distancia entre a face superior de cada carril e a abobada não será inferior a 4<sup>m</sup>,30.

Se o viaducto fôr de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4<sup>m</sup>,30.

Art. 7.º A largura dos subterraneos nas secções de uma só via será de 4 metros, pelo menos.

A distancia vertical entre o intradorso e o plano tangente á superficie superior dos carris não será inferior a 4<sup>m</sup>,30.

Art. 8.º A empresa estabelecerá ao longo da via ferrea os fossos e valetas que forem precisos para dessecamento da via e es-goto das aguas. As dimensões d'estes fossos e valletas serão determinadas em vista das circumstancias locaes.

Art. 9.º A empresa estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras dos caminhos de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que forem applicaveis.

Art. 10.º Nos cruzamentos com as estradas e caminhos deve-rão estabelecer-se todos os meios de precauções que se julgarem necessarios para segurança dos transeuntes.

Art. 11.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 12.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica, e de modo que se não prejudique a estabilidade das obras.

(Continua).

## Tarifas de transporte

**Especial n.º 2 da Beira Alta.** — Começou a vigorar esta nova tarifa que substitue as n.ºs 2 e 5 de grande velocidade applicaveis, esta, aos transportes de peixe fresco e salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabeches, e aquella a generos frescos, comestiveis, bebi-das refrigerantes, leite, etc.

Os transportes de peixe ficam pagando preços mais reduzidos do que os da antiga tarifa n.º 5 nas procedencias da Figueira para Pampilhosa 2<sup>5</sup>100, e Guarda, 8<sup>5</sup>200; e eguaes preços aos anteriores para Mangualde, 6<sup>5</sup>500, Celorico, 7<sup>5</sup>500 e Villar Formoso, 10<sup>5</sup>000 réis.

São creados mais dois grupos de preços especiaes para procedencias de Cantanhede, e para as de Pam-pilhosa, facilitando o abastecimento da linha da Beira com o peixe de Aveiro.

Nos demais percursos o typo por tonelada e kilometro é 60 réis.

Os generos frescos ficam pagando até 100 kilometros 60 réis por tonelada e kilometro; de 101 a 150, 55 réis; de 151 a 200, 50 réis; e de 201 em diante 45 réis.

Ha tambem um preço excepcional de 2<sup>5</sup>500 de Figueira á Pampilhosa para fazer competencia á via Alfarellos.

O minimo de peso, que nas tarifas annulladas era 50 kilos, foi reduzido a 30.

**Tarifa n.º 10 P. V. da Companhia Real.** — Vae em breve ser reduzido o minimo de peso fixado por esta tarifa, para mercadorias entre Lisboa e Porto de 1:000 para 100 kilogrammas.

## Medidas sanitarias em Hespanha

Em virtude da real ordem de 21 do corrente, publicada pelo governo hespanhol, foram declaradas sujas as procedencias de Lisboa, decretando-se as seguintes disposições:

**Passageiros** — Ficam sujeitos a inspecção medica á sua entrada em Hespanha.

**Mercadorias** — E' prohibida a entrada de: trapos, colchões e roupas de cama usadas, lás sujas, couros frescos ou por curtir, hastes de animaes com adherencias carnosas, substancias animaes ou vegetaes em putrefacção, fructas createdas á flor ou a pouca distancia do solo, e quaesquer plantas frescas ou tuberculos nas mesmas condições.

**Ficam sujeitos a baldeação e ventilação, ou a desinfecção por processos chimicos ou por meio de estufa de pressão a vapor, segundo fôr determinado pelo pessoal medico e conforme a classe das merca-**

dorias, os seguintes generos: roupas e effeitos de uso dos passageiros, pennas e pelo de animaes, papel usado, hastes de animaes sem adherencias carnosas, pelles, las lavadas, seda, algodão, linho, canhamo, juta e outras materias textis analogas que não procedam de fabricas onde hajam sido industrialmente preparadas por forma que garanta a saude publica.

O gado *vaccum, suino, lanigero e caprino* fica sujeito a 10 dias de observação; o gado *cavallar, mular e asinino e outros animaes de pelo*, a 3 dias de observação em curraes proximos á fronteira, e apropriados a este fim.

Todas e quaequer aves serão submettidas a *ventilação durante 24 horas*.

Ficam sujeitas a *ventilação nos proprios wagons* que as conduzam todas as demais mercadorias.



## Apontamentos para um projecto de decreto regulamentar sobre tarifas

Conforme prometemos, vamos ocupar-nos do projecto de decreto, (ou apontamentos para elle, como o seu auctor modestamente lhe chamou), apresentado pelo sr. conselheiro Almeida d'Eça na ultima sessão da commissão de estudo de tarifas.

Antes de tudo, e já que nos referimos aos trabalhos de s. ex.<sup>a</sup>, começaremos por agradecer a honrosa referencia que o digno ex-director geral das obras publicas fez ao nosso jornal, citando os artigos em que aqui iniciámos a demonstração de que a tarifa húngara não é applicavel entre nós.

Mas n'essa referencia ha um manifesto engano, da parte do sr. Eça, quando disse que o nosso artigo tinha algumas incorrecções, dando-se aqui ao kreuzer o valor de 45 réis, quando esse valor é de 4,5 réis.

Por mais que leiamos o que aqui publicámos, não encontramos onde s. ex.<sup>a</sup> foi descobrir tal erro que forçosamente é da sua imaginação.

Particularmente sollicitámos já de s. ex.<sup>a</sup> a fineza de desfazer o engano, na primeira sessão da commissão, e confiamos da sua lealdade que o fará, como nós confessariamos aqui o erro, se erro houvessemos praticado.

O sr. Eça explicou que, a pedido do sr. Bernardino Machado, quando ministro das obras publicas, formulou umas bases geraes sobre tarificação, trabalho que apresentou, em 26 de junho do anno passado, ao ministro, o qual o mandou (em 14 de setembro, explicou o sr. Perfeito de Magalhães) aos conselhos superiores de commercio, industria e agricultura, onde, até hoje, dorme na pejada tarima em que repousam tantos outros projectos, alguns da maior urgencia.

O projecto do sr. Eça pecca, em quanto a nós, por s. ex.<sup>a</sup> não ter tido em vista, ao elaboral-o, que a maior parte das linhas ferreas portuguezas ou pertencem ao Estado ou a companhias particulares sem a menor subvenção ou auxilio do thesouro. D'isto resulta que o projecto estabelece regras que exorbitam das atribuições que o Estado pôde ter sobre linhas que, longe de serem por elle beneficiadas, são ainda elles que pagam ao Estado, em impostos, grossas quantias annuas.

Logo no artigo 1.<sup>o</sup> s. ex.<sup>a</sup> estabelece que «o percurso mais curto deve ser sempre obrigatorio, quaequer que sejam as linhas que a mercadoria tenha a percorrer, devendo ser tambem o mais economico».

Ha aqui duas imposições qual d'ellas mais illegal:

Contra a primeira insurge-se o art. 381.<sup>o</sup> § unico do codigo commercial, que diz:

«Na falta de convenção (entre o expedidor e o transportador) pôde o transportador seguir o caminho que mais lhe convenha.»

Sobre o segundo ponto não ha legislação alguma que obrigue as linhas ferreas a estabelecer tarifas reduzidas; logo, supondo que, de duas linhas concorrentes, a

que tem maior percurso reduz as suas tarifas, implicaria isso ser obrigada a que tem o menor percurso a reduzil-as tambem, quer quizesse, quer não.

Ora o auctor do projecto, que é engenheiro, e distinto, sabe que ha percursos que, apesar de mais curtos que outros, custam muito mais do que estes em construcção e mesmo em exploração.

Duas linhas concorrentes entre dois pontos, se uma d'ellas tem maior percurso, pôde a outra, menor em extensão, ter tão apertadas curvas, tão fortes rampas, tão importantes obras de arte, que o seu custo de construcção tenha sido muito superior ao da outra, e que, se reduzirmos esse percurso menor á recta-patamar, elle, por vezes, excederá a extensão do seu concorrente.

No decreto de 31 de dezembro de 1864, em que o sr. Eça diz fundado o seu trabalho, não ha a menor disposição que aproveite para a defesa de taes theorias; no de 11 de abril de 1868 menos ainda. Pelo contrario, nos contractos entre o Estado e as companhias, para linhas não subsidiadas, fixam-se bases que são as *maximas* que elles podem adoptar para as tarifas, mas bases que são tambem as *minimas* a que o governo pôde obrigar-as. Logo as companhias, se por um lado não são obrigadas a abater as suas tarifas legaes, tambem nada as impede de reduzir os preços nos percursos que quizerem, sem ter que vêr se a vizinha, de menor percurso, as reduz ou não.

E crêmos que s. ex.<sup>a</sup> não desconhece que é da concorrencia que resulta o beneficio do publico, e desaparecendo ella, é este que padece.

Mas no artigo 1.<sup>o</sup> do projecto ha materia ainda mais original:

Depois de se citar o § unico do art. 381.<sup>o</sup> do codigo commercial que acima transcrevemos, antecedendo-o da prescripção de que *elle será observado*, diz um § 2.<sup>o</sup> que, para a execução d'aquelle doutrina, isto é, para que o expedidor tenha o pleno direito que lhe dá o codigo de deixar ao transportador a liberdade de levar a mercadoria por onde mais lhe convier, são as companhias (só se refere a companhias, como se não houvesse linhas do Estado) obrigadas a não aceitar qualquer remessa sem que o expedidor declare a linha ou linhas por onde a mercadoria deve seguir.

Francamente, lembra-nos a phrase: — «ó compadre, quando você fallar comigo, faça favor de estar calado!»

Mantendo-se a liberdade do expedidor, *tira-se a liberdade ao expedidor*; para sustentar os direitos do caminho de ferro é tirado o direito ao caminho de ferro!

Incomprehensivel disposição esta!

O artigo 2.<sup>o</sup> dispõe que todas as administrações, quer companhias, quer Estado, serão obrigadas a combinar o serviço directo entre as suas rôdes, applicando cada uma as tarifas mais economicas.

Ha aqui tambem, como no artigo 1.<sup>o</sup>, duas disposições encadernadas n'um só volume:

Primeira a obrigaçao das administrações estabelecerem serviço combinado.

Não se fixando regras para essa combinação, o principio é justo e só de vantagem para o publico.

Realmente, se duas linhas affluem ao mesmo ponto sem solução de continuidade, é logico que o trafego se troque entre elles sem necessidade de reexpedições que só servem para locupletar intermediarios.

Poderá haver, sobre a adopção d'este principio, objecção de uma ou outra administração, que, ou não, queira acceptar as expedições nas condições em que a sua confinante lh'as entrega ou não queira receber mercadoria para outra linha por desconhecer, ou não acceptar, as condições em que essa a transporta, ou ainda por

não querer tomar a responsabilidade pela sua succedanea no transporte; mas isso tudo é questão de detalhe em que o Estado, como fiscal do interesse publico, pôde intervir proveitosamente.

A segunda vem mais explanada no artigo 3.º, pelo qual as mercadorias transportadas de umas para outras linhas pagarão a tarifa mais economica, tanto na linha expedidora, como na destinataria, e ainda na linha ou linhas intermedias que intervenham no transporte.

E' a total annullação de todos os fins para que as tarifas são creadas!

Cada administração—bem entendido—faz as tarifas para si, para promover o trafego da sua rôde, e não para que vá beneficiar as linhas vizinhas, quando, para mais, estas não quizeram (no seu pleno direito) entrar em combinação para o trafego que só parcialmente utilisa á sua rôde.

Uma administração qualquer estabelece uma tarifa entre dois pontos da sua rôde, para uma determinada materia prima que se produz no primeiro e vai ao segundo ser elaborada, para, depois do producto fabricado, irradiar de novo pelas suas linhas n'uma determinada área. Já se vê que o caminho de ferro, para abaixar a tarifa, até com sacrificio, teve em conta alimentar uma industria encravada na sua zona de accão, e contou com a compensação do transporte do producto fabricado; ao mesmo tempo que teve em vista animar a producção no ponto de origem e gosar dos beneficios indirectos que d'ahi resultam.

Mas, pelas theorias do sr. Almeida Eça, a mesma tarifa será applicada a uma expedição originaria de uma linha estranha, e destinada a ponto muito distante, em outra linha tambem estranha; isto é: a linha intermedia, sem nenhuma compensação, terá que applicar a tarifa mais infima a um trafego que só serve para... engordar os vizinhos!

E poderá mesmo succeder que estes, contando com o beneficio de que o transporte gosa na linha intermedia, sejam os proprios que não estabeleçam para elle tarifa reduzida.

Isto faria, a ser adoptado, que as administrações das linhas ferreas se vissem muitas vezes impedidas de estabelecer tarifas que assim se prestassem a ser-lhes prejudiciaes, e não nos provará o illustre engenheiro que coartar essa liberdade seja um beneficio para o paiz.

Vae longa esta analyse, e nos subsequentes artigos do projecto do sr. Eça vemos que temos ainda materia para varias observações, algumas pró outras contra as theorias n'elles expandidas.

Somos, por isso, forçados a reservar-nos para voltar ao assumpto.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**O 1.º de Maio**, por Magalhães Lima.—O livro que ha dias recebemos, com uma dedicatoria amavel de um amigo quasi da infancia, o auctor, é duplamente interessante para todos; para os que se entregam ao estudo das doutrinas e evolução das ideias socialistas na nossa epoca, como para os que, alheados d'esse estudo, pretendam obter n'um rapido golpe de vista a noção, completa e clara, do que é esse credo politico que, nos ultimos annos, tanto se tem alastrado em todos os paizes.

Magalhães Lima reuniu n'aquellas 200 paginas como que um indice das ideias de todos os publicistas, tribunos e grandes propagandistas do socialismo, tomando de cada um o seu traço mais característico para

lhes esboçar a figura, para lhes accentuar a situação que os põe em evidencia.

Para esse serviço ninguem mais competente do que o director do *Seculo* que reune a uma intelligencia, cultivada pelo estudo profundo d'essa politica, a pratica da convivencia tantas vezes repetida com os proprios vultos que elle descreve.

O que seria, pois, compendio, na penna de outro escriptor, torna-se tractado, sendo apresentado por quem tão de perto tem lido com os personagens que figuram no seu livro. Tem, por isso, toda a auctoridade o trabalho do sr. Magalhães Lima.

O volume é illustrado por 31 retratos dos homens (e uma mulher) mais notaveis do socialismo actual em todos os paizes.

## O filtro Chamberland

Agora que tanto se fala dos systemas de esterilisação das aguas de alimentação, lembra-nos que em tempo tratámos dos filtros Chamberland, (vidé n.º 96 de 16 de dezembro de 1891) podendo completar o artigo de então com a noticia de uma nova applicação dos filtros sistema Pasteur.

Os mais competentes hygienistas têem discutido entre si a preferencia que se deve dar á esterilisação das aguas por meio da fervura, ou por filtros d'este sistema, e verificado está que a filtragem sobreleva em vantagens, porque, enquanto que a agua fervida perde uma grande parte de gazes indispensaveis á digestão, e saes nos quaes o organismo humano encontra importantes principios reparadores, a agua filtrada conserva todas essas particularidades chimicas, ficando, da mesma forma, expurgada dos micro-organismos que pôdem ser germe da mais violenta infecção.

Junta-se ainda que alguns scientificos ha que demonstram que na agua fervida o bacillo não fica destruido, mas apenas morto, e ainda n'este estado pôde ser prejudicial, e se finalmente quizermos attender a uma circunstancia de menor valor, mas nem por isso para ser desprezada, devemos notar que a ebullição não tira ás aguas más o seu sabor e transforma as potaveis muitas vezes em uma bebeda desagradavel que se ingere com repugnancia.

A agua filtrada, pelo contrario, mantendo todas as suas propriedades, adquire um brilhantismo, uma pureza e um sabor agradavel, porque tudo quanto n'ella haja de mau fica no filtro.

Alem d'isso a facilidade em obter agua purissima por meio de um bom filtro não tem comparação com os trabalhos da ebullição, coagem, arejamento, resfriamento e outras operações para, por outros processos, tornar aceitável a agua que não o é.

Este problema preocupou por muito tempo os hygienistas militares, em França, pela dificuldade de obterem meio facil de esterilisação das aguas para as tropas em marcha ou em campanha.

Foi portanto inventado para essa applicação o apparelho de que hoje damos a gravura, por meio do qual em menos de meia hora se obtém agua pura necessaria para uma columna de 200 homens.

O apparelho consta de uma caldeira montada sobre uma padiola que dois homens transportam com toda a facilidade.

Dentro d'essa caldeira ha uma cruzeta formada por 21 velas Chamberland, ligadas superiormente a um tubo que communica para o exterior, onde ha uma torneira para a sahida da agua.



A caldeira fecha hermeticamente de forma a não deixar sahir a agua que lhe é ministrada por meio de uma bomba.

E' a pressão que esta dá á agua que a obriga a atravessar as velas deixando n'ellas todas as suas más propriedades em suspensão e sahindo purificada pela torneira a que nos referimos.

As velas d'estes filtros são abertas dos dois lados e ligadas de um e outro entre si por meio de um collector de guta-percha.

Esta disposição permite que se possa introduzir nas velas qualquer substancia, que se julgue necessaria, para se fixar ou decompôr as materias soluveis que tornam algumas aguas desagradaveis ao sabor.

O governo francez fez experimentar este novo apparelho, pelo seu serviço de saude, nas manobras de Chaumont, em 4 de setembro, e tão vantajosa achou a sua applicação que a todos os destacamentos foram logo depois fornecidos filtros d'este genero e empregados na grande expedição ao Dahomé. N'uma experienzia de transporte de feridos por um trem sanitario, estes filtros forneceram a totalidade da agua necessaria, tanto para bebida como para a cozinha, nos refeitorios e enfermarias improvisadas em Saint Germain pela sociedade de soccorro aos feridos.

E já que tratamos d'estes filtros, cujas particulares vantagens conhecemos por experienzia propria ha mais de cinco annos, diremos ao leitor o meio pratico de os limpar, o que muitas pessoas consideram uma dificuldade.

Basta que, de dois em dois dias, cada vela seja introduzida por tres vezes consecutivas n'uma cafeteira de agua a ferver. A' terceira vez que se tira da agua esfrega-se om uma escova e lava-se em agua c'filtrada, ficando prompta a continuar a servir.

## BOLETIM FINANCIERO

Lisboa, 30 de abril de 1894.

As notícias alarmantes que nos ultimos dias correram em publico ácerca do estado sanitario da capital, logo depois agravadas com um notavel artigo publicado pelo eminent professor sr. dr. Sousa Martins para serem plenamente confirmadas pela Sociedade das Sciencias Medicas, produziram immediatamente os seus previstos resultados no nosso meio financeiro. As transacções retrahiram se, da provincia vieram muitas ordens suspendendo encomendas feitas, no estrangeiro organisou-se logo a defensa contra as procedencias de Portugal. Tudo isto representa um sensivel prejuizo para o nosso commercio, muito para lamentar, sobre tudo se houve exagero nas declarações ácerca do caracter da epidemia reinante em Lisboa.

A paralisação dos negocios da nossa praça determinou naturalmente uma maior offerta de capitais, que só n'uma parte muito limitada puderam ser aproveitadas, e a taxa inferior á reguladora do nosso banco emissor, havendo operações a  $5\frac{1}{4}$  e  $5\frac{1}{2}$  p. c. ao anno. Em Londres manifesta-se tendencia para o encarecimento do dinheiro devido á crise dos Estados Unidos, pela baixa de preços dos cereaes e receio d'uma intensa crise agricola. Maiores seriam as dificuldades se o presidente Cleveland não tivesse opposto o seu *veto* ao *bill* auctorizando a cunhagem de 140 mil contos em moeda de prata.

Em Paris realizou-se com extraordinario exito o emprestimo á cidade, que foi deseseis vezes coberto. Nos dias que precederam a subscricção o dinheiro attingiu taxas fabulosas, mas em poucos dias voltou á normalidade, ficando a  $1\frac{1}{8}$  e  $1\frac{1}{4}$  p. c. para descontos a tres meses. Em Londres realizou-se sabbado, com grande sucesso relativo, a subscricção para a elevação da Companhia de S. Vicente de Cabo Verde, que fica agora com todo o capital subscrito (100:000 libras sterlinas). Vê-se que a companhia tem excepcionaes condições de vida e vae dar grande amplitude á sua concessão.

O movimento de cambios no nosso mercado ressentiu-se do estado geral e inercia da praça. Ante-hontem, porem, começaram a mostrar-se mais firmes, com receio de que a nossa exportação possa vir a soffrer com as medidas de defensa adoptadas no estrangeiro, com relação a Portugal, o que determinará um sensivel decrescimento no papel com que cobriamos a nos a importação e saldavamos outros compromissos nos mercados externos. Assim o preço do cheque sobre Londres regulou de  $40\frac{5}{16}$  a  $40\frac{3}{8}$  e sobre Paris de 708 a 709. A libra sterlina tem sido procurada a  $1\frac{1}{2}390$  réis.

A situação do Brazil parece emfim regulada, assegurando-se que o movimento commercial do Rio de Janeiro readquiriu a sua intensidade normal. O governo ordenou o pagamento integral em ouro de todos os direitos aduaneiros. Os fundos subiram. O cambio, porem, esse parece que terá que subir muito lentamente, não só porque ha ainda grandes compromissos do governo brasileiro na Europa, mas tambem porque só d'aqui a certo tempo elle poderá conseguir levantar fundos no estrangeiro.

Muito reduzido o movimento da bolsa de Lisboa. As inscrições mantiveram-se firmes, depois dos categoricos desmentidos mandados fazer oficialmente aos boatos de uma nova reducção nos juros da dívida publica. As acções dos bancos tiveram nos ultimos dias larga offerta, embora sem explicação plausivel. Continua a procura das obrigações predias. Tambem se vae animando a procura das obrigações Loanda-Ambaca.

As inscrições de assentamento ficam a 35,40 e as de *coupon* a 35,50, os títulos da dívida externa a 29,20, as obrigações de 1888 (4 p. c.) a 15\$000 réis, as de 1890 (4 p. c. conv.) a 38\$200 réis, as dos tabacos a 91\$000 réis. As acções do Banco de Portugal estão a 113\$900 réis, as do Commercial de Lisboa a 89\$000 réis, as do Lisboa & Açores a 88\$000 réis e as do Ultramarino a réis 58\$000. Obrigações predias (6 p. c. ass.) a 91\$100 réis, as de Loanda-Ambaca a 64\$500 réis.

J. F.

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

#### ABRIL

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
<b>Bolsa de Lisboa :</b>															
Inscrições assent.....	35,20	35,25	35,49	35,60	36,00	35,85	-	35,65	35,70	35,60	35,65	35,65	35,40	-	35,40
" coupon.....	-	-	35,50	-	36,00	-	-	-	35,50	-	-	-	-	-	35,50
Dívida externa.....	-	-	-	-	29,40	-	-	-	-	-	-	29,20	-	-	-
<b>Bolsa de Londres 3 %:</b>	22,37	22,37	22,37	22,37	22,20	22,12	-	22,12	22,00	21,93	21,93	21,81	21,81	-	21,81
<b>Bolsa de Paris 3 %:...</b>	22,37	22,37	22,31	22,37	22,25	22,18	-	21,93	22,05	22,06	22,06	22,06	22,03	-	22,03

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - ABRIL - DIAS												
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp.ª Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	14.000	14.000	14.200	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza . . .	-	-	30.500	31.200	-	-	30.500	-	30.800	-	-	-	30.200
	» Comp.ª Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	64.500	64.500	64.000	-	64.300	-	64.000
Paris . . .	ACÇÕES Comp.ª Real Portugueza . . .	58	59,50	58,75	-	-	-	55	57	60	60	59,75	59,50	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	54	54	52	-	51	-	50,50	-	-	50	51	52	-
	» Norte de Hespanha . . .	100	98	99,75	99	98	98	98	99,25	100	100	98	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	144,75	147,50	143	145	146,25	147	145,50	147	148	146,50	146	-	-
	» Andaluzes . . .	193	187,50	183	187,50	185	185	180	177	-	175	177,50	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza . . .	124	125	126	128	127,75	126	128	127	126	125,50	125,50	127	125
	» C.ª da Beira Alta . . .	80	80	81	81	-	80	80	80,50	80	80	80	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	149	154	150	150	154	155	152,50	152	152	151	152	-	-
	» Norte Hespanha 1.ª hypot. . .	255	256	254,50	255,75	255	255,25	254,50	255	256	255	255	-	-
Amsterd..	» Atravez d'Africa . . .	54,50	54	54,37	-	54	-	-	53	-	-	-	-	-
Bruxellas.	» Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	55,50	-	-	-	-	-	-

## Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1894			1893			Totaes			1894				
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1894	1893	1894	1893	1894	1893		
COMPANHIA REAL	de a	2	8	Abril	690	46.500:000	67.391	690	52.230:773	75.696	696.395:000	719.710:286	Réis	Réis	
	enova não garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nova rede garantida.	de a	2	8	Abril	380	4.660:000	12.263	334	4.865:728	14.538	67.215:000	70.457:684	Réis	Réis	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sul e Sueste . . .	de a	12	18	Março	475	13.070:230	27.516	475	12.417:960	25.511	141.819:485	151.735:800	Réis	Réis	
	19	25	"	"	11.495:820	24.201	"	13.037:150	27.446	153.315:305	164.772:950	-	-	11.457:645	
Minho e Douro . . .	de a	26	1	Abril	"	10.422:505	21.942	"	10.851:670	22.845	163.737:810	175.624:620	-	-	11.886:810
	12	18	"	"	353	30.163:172	85.448	353	14.603:669	41.370	147.045:453	141.705:332	5.340:121	-	-
Beira Alta . . .	de a	19	25	"	253	4.864:637	19.227	253	5.949:670	23.516	60.315:522	69.481:182	-	-	9.165:660
	26	1	Abril	"	4.564:148	18.040	"	4.834:825	19.109	64.879:670	74.316:007	-	-	9.436:337	
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	de a	2	8	"	5.251:489	20.756	"	5.606:812	22.459	70.131:159	79.922:819	-	-	9.791:660	
	12	18	Março	105	1.068:612	10.177	105	1.333:768	12.702	14.494:947	13.133:254	-	-	1.638:307	
Norte de Hespanha . . .	de a	25	31	Março	3393	Ps. 1.426:389	Ps. 404	3393	Ps. 1.305:306	Ps. 385	Ps. 19.726:534	Ps. 18.999:463	727:069	-	-
	1	7	Abril	"	1.527:350	432	"	1.429:012	421	21.253:884	20.428:478	825:406	-	-	-
Madrid — Zara- goza — Alicante . . .	de a	2	8	Abril	2672	944:055	353	2672	865:594	323	13.495:662	13.493:103	2:559	-	-
	9	15	"	"	1.025:119	383	"	984:068	368	14.520:781	14.477:171	43:609	-	-	-
Andaluzes . . .	de a	26	1	Abril	894	259:191	290	894	344:803	382	3.363:179	3.611:586	-	-	248:407
	2	8	"	"	239:531	268	"	245:544	274	3.602:710	3.857:131	-	-	254:421	-
Zafra a Huelva . . .	de a	2	8	Abril	180	41:220	228	180	37:869	210	649:417	598:276	51:141	-	-
	9	15	"	"	46:791	259	"	40:832	226	696:209	639:110	57:099	-	-	-
	16	22	"	"	48:069	267	"	45:286	251	744:277	684:395	59 882	-	-	-

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de maio de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig.ª	Fig.ª- Lisboa R.	Bemfica-Caso.	Casco.-Bemfica	LINHAS DO SUL E SUESTE		Porto-Valença	Valença-Porto
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	7-0 m.	13- 0 t.	3-15 t.	11- 0 t.	8-30 m.	9-52 m.	5-40 m.	7-5 m.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	11- 0 m.	10- 0 t.	10-30 m.	7- 0 t.	5-30 m.	8-19 m.
7-30 t.	10-30 m.	7- 0 t.	5-30 m.	11- 0 m.	10-30 m.	11- 0 m.	3-15 t.	2-40 m.	8-19 m.

## A estatistica de mercadorias

A estatistica, segundo a definição geralmente recebida, é a sciencia dos factos sociaes representados por termos numericos. Quanto mais exactos, porém, houverem sido os elementos sobre que taes trabalhos se organisaram, tanto maior será a confiança que n'elles se depositará para a elaboração de estudos serios concernentes á agricultura, á industria fabril ou extractiva, aos progressos do commercio e muitos outros assuntos graves, cuja critica se não improvisa de conceitos palavrosos, e para a qual são contraproducentes as flôres estereis da rhetorica, sempre que se pretender falar ao raciocinio, quer sob o ponto de vista administrativo, quer sob o aspecto economico e financeiro.

Vem, pois, a propósito recordar aqui um trabalho que em tempo se propôz, para facilitar as comparações que se pôdem e devem deduzir com precisão rigorosa dos dados estatisticos, determinando-se o uso de uns modelos uniformes em todos os caminhos de ferro portuguezes. Hoje é difficilimo fazer uma estatistica comparativa dos productos, porquanto cada administração estabeleceu os mappas que julgou melhores, de forma que, sendo diferentes uns dos outros, é necessario recorrer a apanhamentos e trabalhos preparatorios, que nem sempre, parcialmente, accusam a verdade.

Por isso lembramos aqui a *uniformidade* da estatistica.

As estatisticas das *mercadorias por natureza* são tão diversas, em todos os caminhos de ferro portuguezes, que difficilmente, repetimos, se poderá fazer uma comparação e até um estudo bem meditado, em consequencia da maneira pouco racional como estão sendo elaboradas.

Em maio de 1890 os chefes dos serviços de fiscalização e estatística da companhia real e dos caminhos de ferro do sul e sueste, com o fim de reformarem a estatistica em geral, e em especial a *estatistica de mercadorias em pequena velocidade, por natureza, procedencia e destinos*, a qual não obstante contar 51 artigos, em muitos casos era deficiente para servir de base a um estudo qualquer, por isso que, havendo artigos sem importancia, outros nada significavam.

Representava esta estatistica muito trabalho e despesa para as administrações, sem resultado verdadeiramente pratico.

A companhia real aceitou a proposta que lhe apresentou o seu chefe de fiscalização e estatística, resultante da conferencia mencionada, mandando pôr imediatamente em execução a reforma da estatistica actualmente em vigor, contendo apenas 19 artigos, que fornecem os suficientes elementos para qualquer estudo, sendo possível descer a especialidades, recorrendo-se aos mappas subsidiarios da fiscalização. D'esta forma evita-se o trabalho de grande numero de operações, que só muito especialmente podem ser necessarias.

Assim resolveu a companhia real o problema, *sem mais commissões e delongas burocraticas* que servem unicamente para entorpecer o bom andamento do serviço publico.

Outro tanto não sucedeu com a administração do caminho de ferro do sul e sueste que, apesar do seu digno director concordar com o trabalho e exposição apresentados pelo seu chefe de fiscalização e estatística, teve de submeter ao governo o projecto de reforma, o qual provavelmente se perdeu no labirinto das commissões, que ainda até hoje não acabaram de o estudar, ou, para melhor dizer, não pensaram mais n'isso.

Continua pois a administração dos caminhos de ferro do sul e sueste com os seus 51 artigos, onde se en-

contram alguns que nada absolutamente significam pela sua má organização, como passamos a demonstrar.

Exemplo:

Artigo 21.º — *Lã ou algodão em rama*: o primeiro producto tem grande importancia; devia ser separado do segundo, que o torna inutil para um estudo a sério.

Artigo 32.º — *Objectos artisticos ou valiosos e matérias inflammaveis* (1) nada significa por esta forma; deveria conservar-se o segundo titulo, indo os outros para onde pertençam.

Por esta exposição se conhece a dificuldade, se não a impossibilidade de fazer um estudo a valer, com elementos estatisticos tão diferentes, pois outras administrações de caminhos de ferros adoptam essa incomoda e menos racional disposição.

As estatisticas dos caminhos de ferro franceses contam sómente 12 artigos; as hespanholas 20, enquanto que nós precisamos de 51 nos caminhos de ferro do Estado!

E assim marcha toda a estatistica em geral, não obedecendo a um plano uniforme. E já que tratamos d'este assumpto, devemos acrescentar que as dificuldades, d'ahi provenientes, se vão reflectir tambem na escripturação, que é diferente em todos os caminhos de ferro portuguezes, complicando muito a fiscalização do governo, a qual difficilmente encontra empregados habilitados devidamente para procederem a um minucioso exame de que resultem dados aproveitaveis.

\*

A organização dos serviços do ministerio das obras publicas, commercio e industria de 1 de dezembro de 1892 creou o conselho superior de estatistica, de que trata o titulo III, capitulo IV, auctorizando o dito conselho a convidar individuos estranhos ao mesmo, a assistir e emitir opinião ácerca de determinados assuntos especiaes, a respeito dos quaes os referidos individuos possuam reconhecida competencia.

Agora a parte anecdota do caso, que não deixa de ser altamente edificativa.

Houve alguem que se offereceu, ingenuamente (sem remuneração alguma, é claro) a prestar a sua modesta cooperação ao conselho, em resultado da longa pratica adquirida na direcção de serviços administrativos dos caminhos de ferro portuguezes, e especialmente nos de trâfego, movimento, fiscalização e estatística, e que bastantes trabalhos preparatorios possuia, a datar de 1859.

O offerente era o mesmo que em 1890 propunha em conferencia a uniformidade nos elementos estatisticos e mesmo na escripturação dos caminhos de ferro.

Não era pois de admirar que desejasse contribuir para o desempenho do § 2.º do art.º 116 do capitulo IV, acima citado, que diz:

«Compete-lhe dar parecer fundamentado aos methodos e modelos para a compilação e publicação dos resultados das estatisticas especiaes concernentes aos diversos ramos de administração, de modo a dar-lhes *unidade e imprimir-lhes a conveniente uniformidade*.»

Escusado é dizer que esse espontâneo offerecimento não foi aceito nem rejeitado oficialmente.

O conselho superior de estatistica prescindiu tacitamente das luzes de fóra e o ideal de *unidade e uniformidade*, tão preconisado na legislação escripta continua a manifestar-se pelo modo que deixamos bem accen-tuado!

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Beira, Africa.**—A' partida do ultimo paquete era esperado na Beira o empreiteiro Pauling, que vae concluir a via ferrea ate Chimoio. Tambem se dizia que se pensava na construcao da seccao da Beira a Fontesville, pondo-se assim o caminho de ferro em ligacao directa com o litoral.

**Novas linhas em Cintra.**—Dizem collegas diarios que alguns proprietarios em Cintra projectam a construcao de um caminho de ferro de via reduzida, para a povoacao de Magoito, bella praia onde os moradores e hospedeiros da formosa villa encontrariam, a dez minutos de viagem e por precos diminutos, banhos magnificos.

Perfeitamente d'accordo, mas que os mesmos emprehendedores nao se esquecam do elevador do Castello dos Mouros que é da maior necessidade.

**Monte, Funchal.**—Chegou no corrente mez mais uma porcao de material para este caminho de ferro, sendo esperado por todo o mez de maio o restante. Todos esperam que ja em julho chegue ate a egreja do Monte a nova linha.

**Mormugao.**—O caminho de ferro de Mormugao produziu nas 7 semanas do corrente semestre decorridas ate 17 de fevereiro 74.996 rupias, 21.850 rupias mais do que em igual periodo do anno passado.

**Festas no Porto.**—Durante os festejos henriquinos foram ao Porto, alem do numero de passageiros que entrou naquella cidade em eguaes dias do anno anterior, 15.925 passageiros, sendo 3.147 com bilhetes simples, e 12.778 com bilhetes de ida e volta.

Em 1.<sup>a</sup> classe foram 898, em 2.<sup>a</sup> 3.585 e em 3.<sup>a</sup> 11.442.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Os Economicos.**—A commissao executiva d'estes caminhos de ferro remetteu ao ministro das obras publicas uma memoria relativa as condicoes nas quaes se deve construir a rede dos caminhos de ferro secundarios.

Eis alguns pontos principaes:

1.<sup>o</sup> A largura da linha sera de um metro para as secundarias; 2.<sup>o</sup> O plano oficial de todos os caminhos de ferro secundarios comprehendera todas as linhas construidas, em construcao ou concedidas em virtude de leis especiaes, de 1 metro de largura, assim como as indicadas pela lei de 9 de junho de 1893;

3.<sup>o</sup> Uma commissao de tres engenheiros e tres constructores indicara as linhas que se excluem do plano de 9 de junho de 1893; juntara como prolongamento das linhas construidas, em construcao ou concedidas, sem que, contudo, a rede oficial dos caminhos de ferro passe de 10:000 kilometros;

4.<sup>o</sup> As linhas que fizerem parte do plano dos caminhos de ferro secundarios gozarao, durante vinte annos, do juro annual de 5 por cento, calculado sobre o custo da construcao, nas proporcoes seguintes: 30:000 pesetas por kilometro em terreno plano, 45:000 pesetas por kilometro em terreno ondulado, 60:000 pesetas por kilometro em terreno accidentado e 75:000 pesetas em terreno difficult.

Este juro sera pago, pelas secções terminadas, no anno em que a secção for aberta ao publico;

5.<sup>o</sup> Exceptuam-se do juro acima indicado as companhias nas quaes as receitas cubram as despesas de administração e exploração e que possam dar ao capital de construcao um juro de 5 por cento.

As que não obtenham este resultado poderão receber a diferença ate a concorrencia de 5 por cento conforme as bases indicadas no artigo 4.<sup>o</sup>

O Estado creará titulos especiaes de dívida publica, chamadas *cedulas hypothecarias*, para a construcao da rede dos caminhos de ferro secundaria. Estes titulos serão de 500 pesetas; receberão 5 p. c. de juro pagavel por semestre vencido e serão amortecidos por sorteios n'um periodo de 80 annos.

**Avila a Salamanca.**—Um jornal publica o seguinte ácerca d'este caminho de ferro:

“Os srs. Forrest e Herrero que, como os nossos leitores já sabem, tinham partido para o Porto, regressaram a Salamanca depois de terem terminado em todos os detalhes o contracto com a companhia de Salamanca á fronteira portugueza. Em virtude d'este contracto a companhia portugueza receberá 5:000 pesetas mensaes pelo material movele, pessoal e gastos de exploração de que se encarregará. Tambem, segundo se diz, está terminado o contracto com a companhia de Medina a Salamanca, cobrando por este serviço a dita companhia a quantia de 10:000 pesetas annuas.

Ainda não se diz quando terá logar a inauguração; ao que parece ainda hão-de correr algumas semanas, porque falta entre outras cousas terminar o orçamento de despesas, fazer a proposta do pessoal, e que seja dado o informe sobre a visita de inspecção que ultimamente fizeram os engenheiros do governo.

**Plasencia a Astorga.**—Diz-se que se removeram satisfactoriamente as dificuldades financeiras que impediam a continuação da construcao d'esta linha, pelo que talvez em maio comecearão as obras nas secções entre Salamanca e Astorga, estabelecendo-se n'este ultimo ponto a direcção technica dos trabalhos.

O assentamento da linha entre Plasencia e Salamanca e as obras que ainda faltam, ficarão a cargo da antiga companhia do Oeste.

A construcao da ponte de San Albin, em Bejar, vae adiantada, e o tunnel de Tendereros está quasi concluido.

**Santander a Madrid.**—Os srs. D. Ramón Pellica y Molinillo e D. Trinidad Gutiérrez de la Cuesta apresentaram um novo projecto de caminho de ferro de Santander a Madrid, do qual se pensa escolher o traçado, segundo o mais possivel a linha recta, e estabelecendo ramaes que se unam ás localidades importantes.

Na província de Burgos projecta-se a construcao d'un ramal de Aranda de Duero a Roa e outro de Lerma a Salas de los Infantes.

Em 26 de junho passado, diversos deputados assignaram e apresentaram ao congresso uma proposta de lei a favor da concessão.

Os autores d'este projecto estão dispostos a prosegui com actividade os seus trabalhos e tencionam reunir-se com os deputados e senadores das províncias interessadas antes de se dirigir ás respectivas deputações.

**Noguera-Pallaresa.**—O ministro de Fomento apresentou no conselho de ministros uma comunicação e cartas dos commissionados que estão em Paris tratando da construcao do tunnel internacional d'este caminho de ferro.

Parece que os engenheiros franceses julgam pouco explicita a condicão de que as obras do tunnel não começarão sem que estejam terminadas as de defesa determinadas pelo ministerio da guerra.

Allegam os franceses que esta condicão indetermina a data em que se possa começar a construcao do tunnel.

O ministro da guerra ficou de estudar o assumpto, pedindo, se for preciso, as informações necessarias, para dar em breve uma resposta.

Na ultima semana houve em Paris uma nova reunião dos commissarios technicos para deliberar sobre este negocio e sobre o tunnel da linha de Canfranc.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

A companhia Paris-Lyão-Mediterraneo resolveu, para facilitar o transporte de vinhos da região tão productiva que ella serve, pôr em serviço *wagons-cisternas*.

Este processo economisará em grande parte as despesas de carga e descarga dos cascos e do retorno d'estes em vazio.

Os novos vehiculos são formados por um leito de ferro ordinario sobre dois eixos, tendo fixa em cima uma cisterna cylindrica de folha de ferro forte que pôde receber doze cascos e meio de vinhos, ou sejam cincuenta barris.

Alem dos orificios indispensaveis para o enchimento e despejo, a cisterna terá uma abertura por onde cabe um homem para se fazer a limpeza, e uma valvula de segurança.

Espera-se que Mr. Jonnart, ministro das obras publicas, aproveitando a sua viagem a Lyão, por motivo da exposição, irá ao Loire presidir á inauguração do caminho de ferro *monorail*, sistema Lartigue, de Feurs a Panissière.

Este novo genero de caminho de ferro, muito interessante sob o ponto de vista technico e de construcao pouco dispendiosa, funciona já com o melhor resultado ha annos na Irlanda, entre Listowel e Ballybuniou (17 kilometros) onde effectua com uma regularidade e segurança perfeitas o transporte de passageiros e mercadorias.

## REPÚBLICA ARGENTINA

Foi declarada caduca a concessão dada aos srs. Julio Achával & C. para a construcção do caminho de ferro Internacional Norte, por motivo dos concessionarios não se terem apresentado em tempo competente para assignar o contracto.

A importante província de Santa-Fé contava em 1891, 1:118 kilómetros de caminhos de ferro, no 1.º de janeiro de 1894 já tinha 3.283 kilómetros, divididos da seguinte maneira:

Linhos particulares de via larga .....	Kil. 1.598
Linhos particulares de via estreita .....	" 478
Idem pertencendo á província .....	" 1.207
	3.283

Em 1892 não construiu nenhuma linha.

Tem 689 kilómetros em construcção e 1.530 concedidos mas não começados. Quando todos os trabalhos acabem, a rede será de 5.502 kilómetros.

Os caminhos de ferro pertencendo á província são explorados por uma sociedade francesa.

Em 1893 a extensão explorada foi de 1.207 kilómetros; o numero de trens-kilometricos foi de 31:679.500; o de viajantes foi de 324.214; as toneladas de mercadorias transportadas 219.255; o numero de locomotivas em serviço era de 57; o de carruagens 125; o de wagons 1.267. As receitas foram: Piastras 2.874:962 e as despesas 2.565:990.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

Viagens de recreio do Porto a Barcellos, Viana, Ancora, Caminha, Valenca e Braga

Bilhetes de preços reduzidos vendidos unicamente nos dominios e dias santificados, durante os meses de maio a outubro.

Do Porto ás estações abaixo indicadas, sem reciprocidade.— Preços: Barcellos, 1.ª classe, 1\$100; 2.ª, 700; 3.ª 500; Viana, 1\$500, 1\$200, 800; Ancora, 1\$800, 1\$400, 900; Caminha, 2\$000 1\$500, 1\$000; Valenca, 2\$500, 2\$000, 1\$400; Braga, 1\$200, 800, 600.

Para mais esclarecimentos vê os cartazes affixados nos logares do costume.—Porto, 20 de abril de 1894.

Ampliação á tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, de 12 d'outubro de 1889

Desde o dia 1 de maio proximo futuro em diante, será applicável ás remessas de carvão de coke a quinta série da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, datada de 12 d'outubro de 1889.

Porto, 20 d'abril de 1894.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 3:500 kilogrammas de massaroquinha

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 7 de maio proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico, para o fornecimento de 3:500 kilg. de massaroquinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido á licitação terá cada concorrente de efectuar, no cofre da direcção, o deposito provisório de 12\$500 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.—Porto, 23 de abril de 1894.

### Caminho de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 5 de maio proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 250 toneladas metricas de carvão de forja.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 53\$000. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho 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 n.º 22, onde podem ser examinadas

nos dias não santificados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.—Lisboa, 12 de abril de 1894.

## Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

### Fornecimento de material fixo da via

No dia 17 do proximo mez de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *carris, mudanças de vias, cruzamentos, agulhas, chapins, escapulas, parafusos e tirefonds*.

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, 14 de abril de 1894.

### Fornecimento de aço para ferramentas e para molas

No dia 17 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *aço para ferramentas e para molas*.

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, 14 de abril de 1894.

### TAREFA N.º 40

#### Fornecimento e montagem do taboleiro metálico da ponte do Ceitil

Base de licitação 2:400\$000 rs. — Deposito provisório 60\$000 rs.

Pela 1 hora da tarde do dia 19 de maio proximo futuro, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas, para o fornecimento e montagem de um taboleiro metálico composto de 2 tramos, para dupla via na ponte do Ceitil, no kilometro 57,407, N. L.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados desde as 11 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao director geral da companhia, estação central de Lisboa (Rocio), indicando exteriormente no subscripto «Proposta para o fornecimento e montagem de um taboleiro metálico» e serão redigidas conforme o theor seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a fornecer e montar um taboleiro metálico composto de 2 tramos, para dupla via na ponte do Ceitil no kilometro 57,407 da linha N. L., pela quantia de.... réis (por extenso) e na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras, das quaes tomei pleno conhecimento.» (Data e assignatura, esta por extenso e bem legivel.)

Lisboa, 18 de abril de 1894.

### Fornecimento de tubos de ferro

No dia 21 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de trezentos e quarenta metros (340m) de *tubos de ferro puchados á fieira*.

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 e em Paris, na agencia da companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 18 de abril de 1894.

### Fornecimento de anilhas de feltro

No dia 21 de maio, 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 2:550 anilhas de feltro comprimido para caixas de lubrificação dos eixos de carruagens, wagons e tenders.

As condições e amostras 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, 23 de abril de 1894.

### Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
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. — Sor-  
det et Compagnie.  
**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.  
**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.** — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.  
**Leiria.** — Antonio C. d'Azevedo Batalha.

**Lisboa.** — Miguel Amancio & Fernandes — Rua dos Bacalhoeiros.  
**Lisboa.** — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.** — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras comissões)  
— Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>  
**Lisboa.** — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.** — Compagnie des Wagons-Lits. — Rua do Príncipe.  
**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.  
**Londres.** — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.  
**Madrid.** — Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia  
Real — Echegaray.  
**Madrid.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express  
Européens.  
**Porto.** — Augusto Lavarré — 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 Príncipe, junto a Estação Central. — Etablissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>o</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flôres, 74 — 1.<sup>o</sup> 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, 43 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros — Desde 1\$000 por dia.

**LISBOA** **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — 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.<sup>o</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.<sup>o</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada pelo n.<sup>o</sup> 40 — 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.<sup>o</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-trade, 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.<sup>o</sup> 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços de 1\$000 rs. para cima.

**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.<sup>o</sup> 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** **Hotel Nunes** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Propri. João Nunes.

**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asselados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.

**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta** — Service de 1.<sup>o</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. — Propri. Paul Bergamin.

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, acoito inexcavável, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem — Propri. 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, proprietário.

**PORTO** **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Meza, serviço de 1.<sup>o</sup> ordem e com vinhos à descrição. — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.

**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 à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Acoito 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 à Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

**SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. 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 — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala 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** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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



**REAL COMPAÑHIA VINICOLA**  
DO  
NORTE DE PORTUGAL  
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente apreciavel a principiar em 300 réis a garrafa.

**VINHOS DE MESA**

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

**VINHOS ESPUMOSOS**

rivalisando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva . . . . .	garrafa	13000 réis
» » » secco . . . . .	"	13000 "
» » » extra secco . . . . .	"	13000 "
» » grande vinho espumante . . . . .	"	13200 "

Ha tambem as mesmas qualidades em  $\frac{1}{2}$  garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

**DEPOSITO FILIAL:** Rua do Alecrim, 117

**FILIAL DO DEPOSITO:** R. do Ouro, 72

**Aos Coleccionadores  
HENRIQUINOS**

**A Fundição do Ouro**, querendo pres-  
tar ás festas do **Centenario Henrique**  
uma homenagem duradoura e que só o pro-  
posito pudesse destruir, mandou fundir 12  
elegantissimas chapas em forma de escudo,  
encimadas pela caravela historica, e pre-  
enchidas com a estrophe dos **LUSIADAS**,  
que S. M. El-Rei, o sr. D. Carlos, transcre-  
veu no album **IN MEMORIAM**  
a mais elegante commemoração impressa que  
sahiu 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 des-  
truido para que d'elle se não pudesse fundir  
mais nenhuma.

Os colecionadores que as desejem possuir  
queiram dirigir ás suas encommendas á

**FABRICA DA FUNDIÇÃO DO OURO**

certos de que a venda se effectuará pela or-  
dem da recepção das mesmas encommendas.

**THERMAS DE CALDELLAS**  
GRANDE HOTEL DA BELLA VISTA



Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e explendidos horizontes.—Ha duches no estabelecimento.

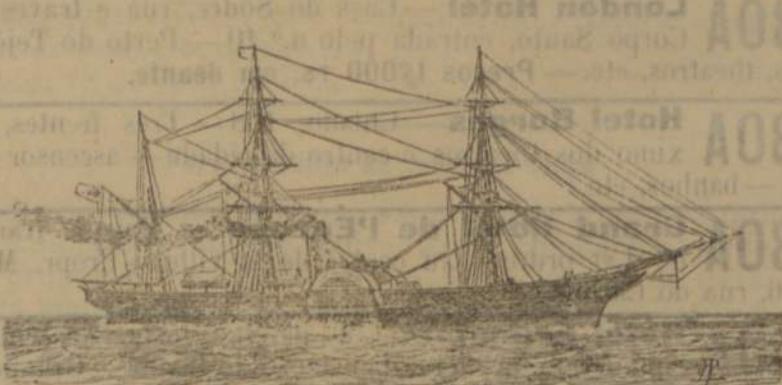
**Gerente** — Joaquim José de Mattos Braga

**CALDELLAS** — CORREIO DE AMARES

**Directora** — D. Maria de Mattos

Consultas — Posto Medico Portuense  
de serviço permanente, rua do Almada, 122. PORTO

**Royal Mail**  
STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**Brazil e Rio da Prata**

O paquete **CLYDE** que sahirá a 7 de maio

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

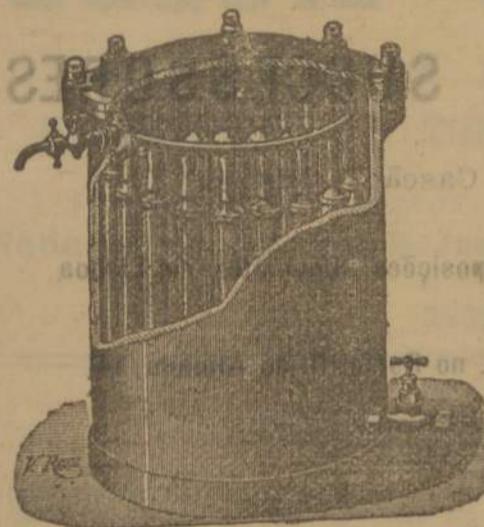
Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e creados por-  
tuguezes.

**AGENTES**

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.º — R. dos Capel-  
listas, 31, I.º

No Porto: — W. G. TAIT & C.º — Rua dos Ingleses, 23, I.º

# FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



O unico filtro industrial capaz de se oppor efficazmente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79  
LISBOA

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

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos.

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



**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 construções mecanicas de maior importancia, e até 1852, não teve competidor.

Neste anno de 1852, desintelligencias entre os seus administradores, deu logar 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 tomar-a de arrendamento, para se não fechar, porque casos de força maior, a obrigaram a uma liquidação judicial.

Nessa 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, provisoriamente 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 atingir ao maior emprego de machinas, que o aumento 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, província da Galliza. A **Fundição do Ouro** tem procurado acompanhar o progresso de todas as construções 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 aumentar as officinas não podemos empregar mais. — Porto, 31 de dezembro de 1893.—O fundador e director gerente, *Luis Ferreira de Souza Cruz*.

## Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1385

CAPITAL 1.844:000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo

— ESCRIPTORIOS —

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcoaba, Alemquer e Marceana, Almada, Alvalazere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Curtaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericceira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Guimaraes, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Oliuvas, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Tiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR  
PARA O  
**ALGARVE E GUADIANA**  
**Carreira official**  
**O vapor GOMES IV**  
**Commandante ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 2 de maio, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

**Vapores a sahir do porto de Lisboa**

**Açores**, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de maio. Agentes, Ger-  
mano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

**Africa Oriental**, vapor allemão, **Kaiser**. Sahirá a 3 de maio.  
Agentes, E. George. R. da Prata, 8.

**Bordeaux**, vapor francez, **Orenoque**. Sahirá de 13 a 15 de  
maio. Agentes, Torlades & C.ª

**Bordeaux**, vapor francez, **Brésil**. Sahirá de 24 a 25 de maio.  
Agentes, Torlades & C.ª

**Bordeaux**, **Plimouth** e **Liverpool**, vapor inglez, **Orcana**.  
Sahirá a 7 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª  
Caes do Sodré 64, 1.º

**Brazil** e **Rio da Prata**, vapor inglez, **Clyde**. Sahirá a 7 de  
maio. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª Rua  
d'El-Rei, 31, 1.º

**Cabo Verde** e **Guiné**, vapor portuguez, **Bissau**. Sahirá a 2 de  
maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Cette** e **Marselha**, vapor francez, **Saint-Pierre**. Sahirá a 2 de  
maio. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

**Copenhagen** e **S. Petersburgo**, vapor dinamarquez, **Dou-  
ro**. Sahirá a 1 de maio. Agente, E. George. Rua  
da Prata, 8.

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

**Dakar**, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Monte-  
video** e **Buenos Ayres**, vapor francez, **Equateur**.  
Sahirá a 23 de maio. Agentes, Torlades & C.ª

**Hamburgo**, vapor allemão, **Bremen**. Sahirá a 2 de maio. Agente,  
E. George. R. da Prata, 8.

**Havre** e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Jacques**. Sahirá a 5 de  
maio. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

**Liverpool**, vapor inglez, **Minho**. Sahirá a 5 de maio. Agentes,  
Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

**FABRICA**

DE

**H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

**PRODUCTOS**

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.

**Liverpool**, vapor inglez, **Oporto**. Sahirá a 12 de maio. Agentes,  
Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

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

**Londres**, vapor inglez, **London**. Sahirá a 2 de maio. Agentes, E. Pinto  
Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

**Londres** directo para **Lisboa**, vapor inglez, **Galicia**. Espera  
sahir de **Londres** a 2 de maio. Agentes, E. Pinto  
Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

**Londres** e **Anvers**, vapor hespanhol, **Herrera**. Sahirá a 5 de  
maio. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo  
Santo, 10, 1.º

**Lourenço Marques**, vapor inglez, **Greek**. Sahirá a 8 de  
maio. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Montevideo**, (directamente), vapor inglez, **Liguria**. Sahirá a 2 de  
maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do  
Sodré, 64, 1.º

**Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Santos**, **Mon-  
tevideo** e **Buenos Ayres**, vapor francez,  
Charente. Sahirá de 4 a 5 de maio. Agentes, Torlades & C.ª

**Pernambuco**, **Maceió**, **Bahia**, **Rio** e **Santos**, vapor  
francez, **Ville de Rosario**. Espera-se a 2 de  
maio. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

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

**Pernambuco**, **Bahia**, **Rio** e **Santos**, vapor francez, **Ville  
de Ceará**. Espera-se a 12 de maio. Agentes, F.  
Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

**Rio de Janeiro** e **Santos**, vapor allemão, **Petropolis**. Sa-  
hirá a 2 de maio. Agente, E. George. R. da  
Prata, 8.

**Rotterdam** e **Hamburgo**, vapor allemão, **Cintra**. Sahirá a 6 de  
maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Valencia**, **Alicante**, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, va-  
por francez **Saint-Luc**. Sahirá a 7 de maio. Agentes,  
Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.