

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Collecções do 6.^o anno

Os senhores assignantes que desejarem encadernada a sua collecção do 6.^o anno, poderão enviar-nos os numeros e as quantias de 700 réis, recebendo em troca o volume elegantemente encadernado.

SUMMARIO

Estudo da tarifa por zonas, em Portugal.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Correspondencia do Brazil, por Hippolyte de Baère.
Parte oficial.
Viação acelerada em porto al. (continuação).
Notas de viagem—XVI—Adens à Andaluzia.
A Fundição de Ouro.
Commercio portuguez.
Os negocios da Companhia Real.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa Londres e Paris.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas da Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 1 de fevereiro.
Motores a gaz — Sistema Stockport.
Linhas portuguezas — Estatística interessante e util — Caloríferos na linha da Beira Baixa — Tunnel de Alcantara — Comissão de caminhos de ferro.
Linhas hespanholas — Vigo ao porto — Os empregados da Companhia do Norte — Tremvias de Madrid — Noguera Pallaresa — Os secundarios — Grao-Vulencia-Turis — Murcia a Granada — Plasencia a Astorga — Madrid-Zaragoza — As dificuldades financeiras das companhias.
Linhas estrangeiras — Russia — França — Suecia — Congo belga.
Mercado de Metaes.
Arrematações.
Casas recommendedas.
Agenda do viajante.
Anuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

O estudo da tarifa por zonas, em Portugal

Desde que, em 1889, a Hungria se aventurou a adoptar nas suas linhas ferreas do Estado um sistema tarifário fundado em bases radicalmente novas, facto do qual fomos os primeiros a dar notícia, temos seguido com interesse, nas revistas científicas e outras publicações estrangeiras, o exame dos resultados d'aquella medida, e de alguns d'elles aqui temos tratado.

Um estudo detalhado em longos artigos sobre a notável tarifa hungara, não o temos julgado necessário no nosso jornal, porque, sendo tão diferentes no nosso paiz e na Hungria as condições económicas e as de exploração das vias ferreas, o que se passa lá não nos interessa directamente; o exemplo hungaro não nos pôde servir de base por mais que elle seja notável e de molde a impressionar, nos seus resultados, os que em toda a parte se dedicam a estudos d'este género.

Mas como os resultados do novo sistema de tarificação teem merecido a atenção de muitos competentes em diferentes paizes, e mesmo dos incompetentes sempre promptos em applaudir a maxima reducção nos preços de transporte que lhes garante a maxima economia nos seus gastos pessoais, visto que não comprehendem que ao caminho de ferro, como a todas as in-

(1) Vide o nosso n.^o 39 de 21 d'agosto de 1889, pag. 227.

dustrias, pertence a justa remuneração dos seus serviços, e quando d'elles não a obtem, ou a exploração tem que parar, com todo o seu cortejo de inconvenientes e prejuizos publicos, ou o Estado tem que accudir-lhes, pagando dos cofres publicos o *quantum* a menos que não pagaram os que de tais serviços se aproveitaram, por toda a parte tem mais ou menos surgido a idéa de implantar na exploração dos caminhos de ferro o arrojado sistema hungaro, e não falta quem o suponha não só viavel, mas mais ainda, de uma grande vantagem a sua adopção, para o paiz.

Hoje, pois, que, segundo vemos da determinação tomada pelo governo na portaria que adiante publicamos na Parte Official, d'este numero, o sr. ministro das obras publicas, impressionado certamente pela leitura das encomiasticas notícias que tem dado alguns jornaes estrangeiros, e nomeadamente a *Revue de l'Orient*, de Budapest, orgão do ministro das obras publicas, o sr. Baross, sobre os resultados do *Zontentaris*, por este posta em vigor, vamos dedicar-nos tambem ao assumpto, acompanhando os estudos da comissão nomeada para dar o seu parecer sobre a introducção d'aquelle sistema tarifário em Portugal.

Começaremos hoje, pois, por um pouco de historia.

Foi nos primeiros meses de 1889 que o notável publicista alemão, o doutor Eduardo Engel, deu á luz a sua brochura intitulada *Eisenbahn Reform*, na qual propunha uma radical transformação da tarifa de passageiros nos caminhos de ferro.

Esta arrojada idéa, verdadeira inspiração de sonhador economico, fundava-se na tarifa postal e propunha quasi as mesmas condições para o transporte de passageiros por caminhos de ferro.

Como é sabido, na Alemanha ha 4 classes de bilhetes, sendo a ultima a que corresponde á nossa 3.^a, a mais aproveitada pelo publico, de forma que, na rede do Estado prussiano, 32% dos viajantes andam na 4.^a classe.

Pois o sr. Engel propunha tambem a suppressão d'esta classe, do que deprehendemos que no seu projecto se cortava largo e forte, sem attender sequer aos costumes.

As bases da tarifa proposta pelo nosso distinto collega (porque o dr. Engel é collaborador de um jornal portuguez) eram as seguintes:

1.^a Zona — distancias de 1 até 25 kilometros:

1. ^a classe.....	2 marcos
2. ^a "	50 pfennig
3. ^a "	25 "

2.^a Zona — de 26 a 50 kilometros:

1. ^a classe.....	4 marcos
2. ^a "	1 "
3. ^a "	50 pfennig

3.^a Zona — entre duas estações quaisquer, afastadas mais de 50 kilómetros:

1. ^a classe.....	6	marcos
2. ^a »	2	"
3. ^a »	1	"

Isto nos comboios ordinarios. Nos comboios rápidos, expressos, cujo estabelecimento frequente o sr. Engel propunha, os preços seriam duplos.

Por este projecto não se concederia transporte gratuito de bagagens; estas pagariam á razão de 25 pfennig os 50 kilos na 1.^a ou 2.^a zona, e o duplo na 3.^a.

Esta extraordinaria ideia não foi acceita pelo sr. Maybach, então ministro dos caminhos de ferro na Alemanha, o que lhe valeu as maiores críticas da parte do illustre economista auctor da proposta, criticas que até se reproduziram nas suas correspondencias para Portugal.

Mas se na Alemanha a semente não fructificou, na Dieta hungara deu ella raízes vigorosas e levantou de si frondosa arvore, plantada pelo então ministro da fazenda, o sr. Wekerle, e pelo das comunicações, e hoje do commercio, o sr. Baross.

E' que na Hungria uma reforma da tarifa de passageiros tornava-se de instante necessidade, e bastava olhar para as bases da tarifa geral e para os resultados da exploração das linhas do Estado para isso se reconhecer.

Aquellas eram com efeito elevadas:

1. ^a classe	6	kreuzers
2. ^a »	4,2	"
3. ^a »	3	"

Se dissermos ao leitor que o florim tem 100 kreuzers e vale 450 réis nossos, ao par, acharemos que, reduzidas aquellas bases a moeda portugueza, dão:

1. ^a classe.....	27	réis
2. ^a »	18,9	"
3. ^a »	13,5	"

por kilómetro, o que é exorbitante, sendo a 2.^a classe, igual ao preço da nossa 1.^a e qualquer d'ellas 30 % superiores aos nossos preços.

Para atenuar o inconveniente d'este exagero de preços das viagens, que fazia que um percurso igual ao nosso de Lisboa ao Porto, por exemplo, custasse em 1.^a classe 9.261 réis da nossa moeda, tinha-se até então criado um grande numero de tarifas de concessões de redução: comboios especiais por preços reduzidos 50 %, bilhetes de assignaturas para as pessoas que faziam frequentes viagens em determinados percursos mais extensos, viagens circulatorias, cadernos de bilhetes para a circulação suburbana de Budapest, bilhetes para estudantes, operarios, etc.

Mas nada d'isto era bastante, porque cada nova disposição d'estas aproveitava apenas a uma determinada classe ou grupo, e representava, portanto, uma pequena fonte de affluencia de passageiros. A massa geral do publico, afugentada pelos enormes preços que lhe pediam pelo transporte, desacostumara-se ou talvez nunca se acostumara ao caminho de ferro, de forma que os comboios circulavam vazios de passageiros.

Especialmente na primeira classe havia apenas 2,4 por cento do numero total, enquanto que na 3.^a andavam 74,6 %. Isto provava que o publico fugia ao elevado preço da 1.^a classe.

Em relação aos percursos, apesar de os haver tão longos, na Hungria, e das mais importantes cidades estarem separadas por mais de 200 kilómetros, os passa-

geiros n'este percurso e alem foram, em 1888, apena 5,95 % do numero total; os a mais de 300 kilómetros foram apenas 1,24 %.

Para os pequenos percursos o caminho de ferro quasi que nunca era utilizado. Até 12 kilómetros, apenas 255:000 passageiros se serviram do caminho de ferro em um anno e em todo o paiz!

Fundando-se n'estas razões o ministro estabeleceu uma tarifa de zonas para passageiros, em bases diferentes das do primitivo projecto Engel, mas que se firmam no seguinte:

Todos os passageiros á 1.^a estação de partida pagam 30 kreuzers em 1.^a, 15 em 2.^a e 10 em 3.^a classe. A 2.^a estação 40, 22 e 15 kreuzers, respectivamente. Alem da 2.^a estação conta-se o percurso por 14 zonas, sendo a 1.^a de 25 kilómetros, a 2.^a até a 11.^a de 15 kilómetros, a 12.^a e a 13.^a de 25 kilómetros, a 14.^a comprehende todos os percursos superiores a 225 kilómetros.

Isto nos comboios ordinarios. Nos expressos o preço aumenta 20 %, não havendo os preços especiais para a 1.^a e 2.^a estações.

As bagagens pagam pelo seu peso total:

1.^a zona, até 50 kilómetros—cada volume que não pese mais de 50 kilos—25 kreuzers;

2.^a zona, de 51 a 100 kilómetros—cada volume até 50 kilos—50 kreuzers;

3.^a zona, toda a distancia superior a 100 kilómetros e volume idem—1 florin.

Os volumes de 50 a 100 kilos pagam o duplo d'aquelle preços e os de mais de 100 kilos o quadruplo.

Em 1 de agosto de 1889 foi posta, pois, em vigor esta tarifa, da qual no proximo numero daremos mais circumstanciados detalhes.

Por hoje, e para terminar, faremos uma comparação dos preços de transporte que por ella resultam, em relação aos que anteriormente vigoravam.

De Budapest, capital da Hungria, a Kolozsvar, 400 kilómetros:

	Preço antigo florins	Tarifa de Zonas florins
1. ^a classe.....	24,10	8
2. ^a »	16,90	5,80
3. ^a »	12,	4,

a Fiume, 620 kilómetros:

1. ^a classe.....	37,10	8
2. ^a »	27,80	5,80
3. ^a »	18,60	4,

A commissão a que acima nos referimos encetou os seus trabalhos no dia 24, resolvendo dividir-se em tres sub-comissões, a primeira encarregada da historia retrospectiva das tarifas de caminhos de ferro, da qual ficaram fazendo parte os srs. engenheiros Frederico Pimentel, Mattos e Fernando de Sousa; a 2.^a para o estudo das tarifas de passageiros composta dos srs. Conde de Gouveia, conselheiros Justino Teixeira e Tavares Trigueiros, Espregueira, Cabral Couceiro e Pedro Lopes, e a 3.^a para o estudo das de pequena velocidade, á qual pertencem os srs. Perfeito de Magalhães, Almeida Eça, Fernando de Sousa, Pedro Lopes e Queriol.

A seguinte sessão é no dia 10 de fevereiro.

Para facilitar a todos os membros da commissão o conhecimento dos documentos elucidativos das varia questões a estudar, das quaes não possue a commissão os exemplares sufficientes, foi apresentada por alguns membros da commissão e unanimemente aceita a ideia de que esses documentos sejam reproduzidos na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 23 de Janeiro.

A adjudicação dos carris d'aco de 38 kilos, anunciada há já algum tempo, effectuar-se-ha amanhã.

A parte do Estado belga é de 1:500 carris de 9 metros, 750 carris de 8,"96 e 1:000 carris de 5,"96.

*
A União Postal Universal poz em vigor, desde 1 de janeiro, as seguintes disposições:

Não serão expedidos os papeis commerciaes, amostras e impressos que pagarem porte reduzido, quando os conteudos não puderem ser examinados com facilidade. Se os mesmos forem nacionaes, serão entregues aos expedidores; se procederem do estrangeiro, serão enviados á administração postal da respectiva origem; mas em caso algum poderão ser, como se fazia até aqui, sujeitos ao pagamento da multa como carta indevidamente sellada.

*
Acaba de se realizar em Munich uma conferencia de representantes das companhias dos caminhos de ferro, com o fim de estabelecer um acordo relativamente á fixação dos horarios dos comboios internacionaes.

Mereceram especial attenção as questões que interessam o transito pela Belgica, Alemanha e Austria; foi organizado um serviço de comboios de mercadorias e passageiros entre Vienna e Ostende, havendo esperanças de que seja prolongado até Salonica.

*
O governo acaba de mandar publicar as primeiras tarifas directas para os paizes d'além-mar, cujo estudo tinha sido principiado há já muitos annos.

Ao contrario do que acontece na Alemanha, onde tarifas semelhantes existem, mas só para os portos do Levante, os transportes na Belgica poderão ser efectuados para certos portos da Dinamarca, Noruega, Suecia, Alemanha, Russia, Finlandia, Mediterraneo, Levante e Mar Negro.

As tarifas incluem todas as despesas de transporte por caminho de ferro e de navegação, e, apesar da constante fluctuação nos preços do frete, as taxas ficam absolutamente inalteraveis. Está n'isso a grande vantagem que offerecem estas tarifas directas, cujo valor os nossos industriaes, que vivem do commercio d'exportação, apreciarão bem.

*
A adjudicação de wagons para o Estado belga, que teve lugar em 3 do corrente, suprehendeu o mundo industrial, pela modicidade ruinosa dos preços das offertas.

Em quanto que a *Métallurgique*, Dyle & Bacalan, Baume & Marpent, Nicaise & Delcuve, só tiveram 7 a 8 lotes a dividir entre si, algumas officinas de menor importancia, taes como os *Ateliers de l'Industrie de Louvain*, Hiard à Haine, St. Pierre e Dailly, de Marlanwelz, obtiveram quasi a totalidade dos 1:200 wagons postos em adjudicação por preços bastante aproximados dos que foram feitos há um mez.

O beneficio feito pelo caminho de ferro do Estado, em consequencia d'estes preços verdadeiramente desastrosos, foi superior a um milhão de francos.

Sob a denominação de *Usines de Braine-le-Comte* acaba de se constituir, sob os auspicios do *Crédit Général* da Belgica, com o capital de 800:000 fr., que poderá ulteriormente ser elevado a 1.200:000 fr., uma sociedade anonyma com o fim d'explorar os estabelecimentos de Braine le Comte, da antiga Sociedade Internacional de construcção e de empreitada das obras publicas.

*
O trasiego da companhia do Norte belga teve em dezembro ultimo um aumento no transporte de alguns productos, que nos annos anteriores só forneciam muito poucas toneladas de carga.

Estes productos são, em primeiro logar, as pulpas de Gembloux, Chassart e Hongarde, dos quaes foram expedidos 90 wagons de 10 toneladas para França; 50 wagons de palha de Chassart e de Chastres para a linha de Chimay e França; 125 wagons de *tourbe* de Helenaveen (Hollanda) para pontos affastados da rede do Norte francez.

As expedições d'estas duas ultimas mercadorias são devidas evidentemente á grande secca do verão passado, que impidiu o crescimento normal das hastes dos cereaes.

*
A administração do caminho de ferro do Estado acaba de dar novas instruções aos chefes das estações, afim de facilitar o pagamento das indemnisações devidas aos expedidores em caso de perda, roubo ou avaria nas mercadorias que os mesmos expeçam. Em todos os casos em que a indemnisação não exceder um valor de 100 fr. para as estações de 1.^a classe, e de 50 fr. para as de 2.^a classe, os chefes das estações são autorizados a tratar directamente com as pessoas lesadas.

D'antes era preciso preencher inumeras e fastidiosas formalidades, dirigir-se á administração central e esperar, a maior parte das vezes, muitos mezes para se obter uma decisão.

Os comerciantes e os industriaes que realizam numerosas expedições terão toda a razão para estar satisfeitos com esta innovação.

*
Dizem de S. Petersburgo á *Gazeta de Colonia* que o ministerio das vias e communicações encommendou no estrangeiro 250 locomotivas e muitos milhares de wagons.

A parte mais importante d'esta encommenda teria sido concedida á Austria e o resto á Belgica.

Ha já bastante tempo que eu tinha sido informado a respeito de negociações existentes entre o governo russo e as fabricas austriacas, para o fornecimento de material circulante, mas ignorava até aqui que as nossas fabricas tambem estivessem interessadas n'este negocio. Estou um pouco incredulo com a noticia do jornal alemão, apesar de que o meu desejo é que ella seja verdadeira. Os nossos industriaes não deixariam de aproveitar a occasião para fazerem apreciar os seus productos no estrangeiro.

*
O consul d'Italia, em Bruxellas, acaba de enviar ao ministerio dos negocios estrangeiros um certo numero de programmas (textos franceses) da exposição que terá lugar em Milão, no corrente anno, e que abrangerá:

1.^º—Os vinhos e azeites d'oliveira, exclusivamente de proveniencia italiana.

2.^º—As machinas de qualquer proveniencia.

Estes documentos, aos quaes estão annexos boletins d'adhesão, estão depositados na sala de leitura do Museu Commercial.

Asseveram-me que a convenção entre o Estado e o conselho d'administração da exposição de Bruxellas foi assignada a semana passada, e em fins do corrente mês serão expedidos os convites aos governos estrangeiros.

Como já deve saber, está certa a participação oficial da França.

*
Foi publicado um decreto real determinando que os productos estrangeiros, destinados á exposição universal de Antuerpia, possam ser importados, livres de direitos de entrada, provisoriamente e como artigos para reexportação, mediante as condições e formalidades que o ministro das finanças determinar.

*
Publicou-se em Londres, no dia 9 do mês passado, um livro azul, contendo um telegramma comunicado pelo falecido barão Solvyns, ministro da Belgica, em 25 de novembro, ao governo inglez. E' concebido nos seguintes termos:

«O meu governo recebeu de Washington um telegramma dizendo que o presidente dos Estados Unidos entende não dever pedir, nas actuaes circumstancias, que a conferencia monetaria seja convocada.»

A. Urban.

Carta do Brazil

Rio de Janeiro, 8 de janeiro de 1894.

Esta terceira carta será muito reduzida em noticias para os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em consequencia do mau estado de coisas e dos negócios em que a revolta da esquadra brasileira, ainda não terminada, pôz o paiz.

Os effeitos d'esta revolta são nefastos sob todos os pontos de vista. A vida é d'uma carestia enorme; a falta de generos alimenticios, que principiou nas províncias, já se vae sentindo na capital; no porto nada se expede ou pouco. Porém, o governo está a tomar providencias para impedir que o mal se alastre mais.

*
O ministerio da fazenda expediu ordem para pôr na delegação do Thesouro em Londres, á disposição do commissario de compras de material na Europa, a quantia de Lb. 2:480, destinada ao pagamento da fiscalisação e analyse do carvão dos fabricantes Cory Brothers & C.º, para o caminho de ferro central do Brazil, e mais Lb. 1.000:000 para a aquisição e remessa de material para as obras de construcção do açude de Quixadá, estado do Ceará.

*
A estrada de ferro de Santa Maria que da Bocca do Monte, no Estado do Rio Grande do Sul, virá ligar-se á Sorocabana em Itareré, no Estado de S. Paulo, e da qual é concessionario o engenheiro João Teixeira Soares e empreiteiro geral o visconde de Ferreira Pinto, já tem prompto o leito até o kilometro 161 e assente os trilhos até o kil. 36, devendo antes de findar fevereiro proximo tel-os no kil. 72, em Villa Rica. Já estão também construidas as estações do Pinhal, kil. 18 e a das Colonias no 72.

As obras começaram ha menos de dois annos e a situação do Estado do Rio Grande tem contribuido para a demora.

*
Foi aprovada a multa de 2ºº, prevista na clausula 33.º do decreto n.º 10:119, á Companhia Leopoldina, por não ter concluido as obras de construcção da es-

trada de ferro de Santo Eduardo do Cachoeiro do Itapemirim, no prazo fixado na clausula 6.º do referido decreto.

*
Tendo-se pedido auctorisação ao governo para encetar os trabalhos d'um ramal de caminho de ferro no Estado de Pernambuco, o ministro das obras publicas, considerando não se ter encontrado nenhum decreto approvando os estudos e orçamento, que tambem não existem, para obras de assentamento de via permanente e superstructura metallica de ponte e pontilhões para empreitada geral do trecho da estrada de ferro central de Pernambuco, comprehendido entre Gravatá e S. Caetano da Raposa, na extensão de 70 kilómetros; considerando que a falta, tanto do referido decreto, como dos indicados estudos e orçamento, impossibilita a realização do contrato, visto faltar em tais condições base segura para a apreciação technica das obras e conhecimento exacto da respectiva despesa, resolveu não só annullar o acto de concorrência, celebrado a 1 de abril proximo passado, considerando-se de nenhum efeito o despacho de 18 de junho findo, que preferiu uma das propostas então apresentadas, como tambem mandar que se proceda aos ditos estudos e orçamento, para servirem de base á futura concorrência, depois de devidamente approvados, restituindo-se desde já as cauções depositadas nas estações fiscaes competentes pelos diversos concorrentes para garantia de suas propostas.

Vê-se por isto que, apesar da revolta, as coisas não vão abandonadas, nem pelos interessados nem pelo governo.

Hippolyto de Baère.

PARTE OFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição dos caminhos de ferro

Considerando que é de grande utilidade publica facilitar os transportes de pessoas e mercadorias em caminhos de ferro sem prejuizo dos rendimentos da exploração;

Considerando que na Hungria tem dado bons resultados o sistema de tarifa por zonas, adoptado n'aquelle estado;

Considerando que já em cortes foi chamada a atenção do governo para este sistema de tarificação, e que é de toda a conveniencia estudal-o com applicação ás linhas ferreas de via normal do paiz, exploradas pelo estado e por companhias;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei nomear uma comissão, que será composta do conselheiro Marianno Cyrillo de Carvalho, ministro e secretario d'estado honorario, que servirá de presidente, dos conselheiros João Joaquim de Mattos e Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, inspectores de caminhos de ferro, do inspector de 2.º classe, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, director da fiscalisação de caminhos de ferro, do conselheiro João Pedro Tavares Trigueiros, director dos caminhos de ferro do sul e sueste, do inspector graduado, Manuel Affonso de Espregueira, director geral da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, do engenheiro chefe de 1.º classe, Frederico Augusto Pimentel, director dos serviços de obras publicas, do conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, do engenheiro chefe de 1.º classe, Pedro Ignacio Lopes, do engenheiro chefe de 2.º classe, Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro, do engenheiro subalterno de 1.º classe conde de Gouveia, director da companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, do engenheiro chefe graduado, Manuel Francisco de Vargas, adjunto ao director geral da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, do major de engenharia José Fernandes de Sousa, do antigo chefe do traiego da referida companhia real Miguel Queiroz e do bacharel José de Sousa Freire Bandeira de Mello, chefe de circumscripção addido da fiscalisação de caminhos de ferro, que servirá de secretario, afim de estudar o assumpto colhendo todos os esclarecimentos necessarios e consultando as associações commerciaes, industriaes e agricolas.

Paço, em 17 de janiero de 1894.—Carlos Lobo d'Avila.

Repartição do commercio

Hei por bem exonerar, a seu pedido, do cargo de presidente da comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, nomeada por decreto de 11 de novembro de 1893, o conselheiro Frederico de Gusmão Correia Arouca.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 18 de janeiro de 1894.—REI—*Carlos Lobo d'Avila.*

Hei por bem nomear vogal da comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, nomeada por decreto de 11 de novembro de 1893, o antigo deputado da nação, José Monteiro Soares de Albergaria, para a vaga produzida pela exoneração, a seu pedido, do conselheiro Frederico de Gusmão Correia Arouca.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 18 de janeiro de 1894.—REI—*Carlos Lobo d'Avila.*

Repartição dos caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 14 de dezembro do anno findo: ha por bem aprovar o projecto de uma casa para instalação de fornalha e caldeiras para caloriferos junto á estação do Sabugal do caminho de ferro da Beira Baixa, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses.

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

Paço, em 27 de janeiro de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director da fiscalização da contrução do caminho de ferro da Beira Baixa.

Viação acelerada em Portugal

(Continuado do numero 145)

Ramal de Alfarellos

Este ramal liga a linha do norte no kilometro 200 a contar da estação de Santa Apolonia em Lisboa, com a da Figueira na estação da Amieira.

Foi construída e é explorada nas mesmas condições que a linha de Torres à Figueira.

As condições de planta e perfil são resumidas nos quadros seguintes :

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	8:037,14	48,66
Curvas com raios de 300m	214,07	1,30
De 400 metros	610,63	3,69
Do 500 metros	3:411,08	20,65
De 600 metros	2:812,44	17,02
De 800 metros	1:146,32	6,92
De 1:500 metros	283,62	1,76
Total.....	16:515,90	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontais.....	14:437,43	61,30
Declividades de 0m,000 a 0m,005	2:708,61	11,50
De 0m,005 a 0m,010	1:628,00	6,90
De 0m,010 a 0m,014	4:751,30	20,30
Total.....	23:525,34	—

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	8:037,14	48,66
Curvas com raios de 300m	214,07	1,30
De 400 metros	610,63	3,69
Do 500 metros	3:411,08	20,65
De 600 metros	2:812,44	17,02
De 800 metros	1:146,32	6,92
De 1:500 metros	283,62	1,76
Total.....	16:515,90	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontais.....	10:264,90	62,15
Curvas com raios de 0m,00 a 0m,005	5:581,00	33,80
De 0m,015	670,00	4,05
Total.....	16:515,90	—

A largura da plataforma é a mesma que a de Torres à Figueira.

Tem tres estações, incluindo a de Alfarellos e Amieira.

As linhas de Torres à Figueira e ramal de Alfarellos tiveram em 1890 um movimento de 285:507 passageiros, e um tráfego de 141:200 kilogrammas em grande velocidade.

As proporções de passageiros nas diversas classes foi de 8,10% na 1.ª classe, de 19,40% na 2.ª classe, e 72,5% na 3.ª classe.

As tarifas geraes applicadas na linha de Lisboa-Cintra, Torres-Figueira e Alfarellos, são :

0,1102 francos para a 1.ª classe por kilometro.

0,0857 francos para a 2.ª classe por kilometro.

0,0613 francos para a 3.ª classe por kilometro.

O producto bruto foi em 1890 de 10:381,3 francos e o coeeficiente de exploração de 68,12%.

Linha urbana de circumvallação

Pela linha de cintura são ligadas as de leste e de Cintra, e pela urbana põe-se esta em ligação com a estação do Rocio na cidade de Lisboa.

A extensão total é de 12:856 metros.

A linha de circumvallação tem um tunnel de 180m,5 e a urbana um de 2:600 metros, e foram construidos pela companhia real, sem encargo algum para o estado.

Linha de Cascaes

O caminho de ferro de Cascaes tem origem na estação de Alcantara em Lisboa, e segundo pela margem do Tejo liga com a capital as estações balneares que marginam o Tejo e as do Estoril e Cascaes no terminus.

Foi construída pela companhia real sem encargo algum para o estado.

E' de dupla via entre Pedrouços e Cascaes.

As suas condições technicas de planta e perfil são resumidas nos mappas seguintes :

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	15:601,68	66,30
Curvas com raios de 200 a 300m	214,68	0,90
De 300 a 400 metros	4:518,34	19,20
De 400 a 600 metros	2:765,41	11,70
Superiores a 600 metros	425,23	1,90
Total.....	23:525,34	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontais.....	14:437,43	61,30
Declividades de 0m,000 a 0m,005	2:708,61	11,50
De 0m,005 a 0m,010	1:628,00	6,90
De 0m,010 a 0m,014	4:751,30	20,30
Total.....	23:525,34	—

Movimento

Tem quatorze estações, incluindo a de partida.

As suas tarifas geraes são cobradas por zonas, sendo a linha dividida em tres tarifas :

1.ª classe—0,888 francos.

2.ª classe—0,444 francos.

3.ª classe—0,277 francos.

O movimento de passageiros no anno de 1890 foi de 615:592 guardando as seguintes proporções :

14:339 passageiros na 1.ª classe ou 2,32%.

285:564 passageiros na 2.ª classe ou 46,38%.

315:689 passageiros na 3.ª classe ou 51,30%.

Linha da Beira Baixa

Esta linha tem a sua origem na de leste na estação de Abrantes, com a cota de 31m,33 sobre o nível medio do mar, e segue pela margem direita do Tejo até ás Portas do Rodão, onde alcança a cota de 107m,211, seguindo pelas proximidades de Castello Branco e Covilhã, até ás proximidades da Guarda, onde vai terminar no caminho de ferro da Beira Alta com a cota de 811m,567.

Atravessa o districto administrativo de Santarem, Castello Branco e Guarda.

Foi construída pela companhia real, concedendo o Estado á empresa constructora 5,5% para juro e amortisamento do custo kilometrico, resultante do contracto que foi de 198:888 francos por kilometro.

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

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	135:343,64	63,93
Curvas com raios de 300m	32:915,43	15,55
De 300 a 400 metros	24:346,55	11,50
De 400 a 600 metros	14:740,42	6,96
Superiores a 600 metros	4:329,36	2,06
Total.....	211:675,40	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontais.....	89:085,83	42,08
Declividades de 0m,000 a 0m,005	14:868,00	7,02
De 0m,005 a 0m,010	13:845,00	6,51
De 0m,010 a 0m,015	23:968,00	11,32
De 0m,015 a 0m,018	69:908,57	33,07
Total.....	211:675,40	—

Esta linha achava-se ainda em construcção em 1890, e foi aberta á circulação a extensão de 166:000 metros, entre Abrantes e Covilhã, a 7 de setembro de 1891.

Além das linhas descriptas tem a companhia real a seu cargo a exploração de um ramal de via larga que liga a estação de Coimbra com o interior da cidade, e que servira de terminus á linha de Arganil, actualmente em construcção. O comprimento d'este ramal é de 1:700 metros.

Caminho de ferro do sul e sueste

As linhas ferreas do sul e sueste teem a sua origem commun no Barreiro, na margem esquerda do Tejo.

A linha principal dirige-se ao Algarve, tendo o seu terminus na cidade de Faro, capital do districto d'este nome, dando um ramal para a cidade de Setúbal, e outro para Extremoz, passando por Evora, e prolongando-se de Beja para Pias. Atravessa esta linha os districtos administrativos de Lisboa, Evora, Beja e Faro.

Estas linhas são exploradas pelo Estado.

A largura da via é de 1^m,67 entre as bordas interiores dos carros.

As condições technicas de planta e perfil dos seus diversos troços são resumidas e condensadas nos quadros seguintes :

PLANTA

Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	148:465,37	76,24
Curvas com raios de 300 a 350 ^m ..	1:391,72	0,71
De 350 a 400 metros	4:465,84	2,26
De 400 a 600 metros	3:063,22	2,02
De 600 a 800 metros	3:341,75	1,55
De 800 a 1:000 metros	214,00	0,01
Superiores a 1:000 metros	34:066,64	17,21
Total	195:908,54	—

PERFIL

Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	31:679,09	16,13
Declividades de 0 ^m ,000 a 0 ^m ,005 ..	51:542,50	26,39
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	94:906,05	48,49
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,015	15:033,41	7,07
De 0 ^m ,015 a 0 ^m ,016	2:657,49	13,01
Total	195:908,54	—

Ramal de Setúbal

Tem este ramal a sua origem na estação do Pinhal Novo, e termina na cidade de Setúbal depois de um percurso de 12:809^m,60.

A sua extensão em alinhamentos rectos é de 8:538^m,96 e de 4:270^m,64 em alinhamentos curvos, o que equivale a 66,6 % dos primeiros, e 33,4 % dos segundos para a extensão total.

As condições technicas do perfil podem condensar-se no quadro seguinte :

PERFIL

Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	557,30	4,35
Declividades de 0 ^m ,000 a 0 ^m ,005 ..	6:349,64	49,72
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	5:902,66	45,93
Total	12:809,60	—

(Continua).

Frederico Augusto Pimentel.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Adeus á Andaluzia

Partindo de *El Cerro*, o comboio começa uma penosa ascensão, ladeando o ribeiro Tamijoso, depois de o ter travessado em uma ponte de alvenaria de 3 arcos, até ganhar o planalto de Valdelamusa, onde é a estação d'este nome, e onde se nota um extraordinario movimento de machinas em manobras, wagons carregados de mineral, longas filas de material vasio.

D'esta estação destaca-se um ramal de via normal que serve a mina de Confesonario, cujas pirites de ferro, em quantidade não inferior a 200:000 toneladas or anno, vão, pela linha de Zafra, embarcar em Huelva para o estrangeiro.

Tambem afflue a esta estação os productos das

minas de Poyatos, Carpio, Bede-Metal, San Miguel, Cueva de la Mora e outras não menos importantes, de cobre, enxofre e manganez, exploradas por companhias hespanholas, inglezas e portuguezas na sua maior parte.

O viajante pôde ver á direita, ao longe, o povo de Zalamea, as casas da Vista-alegre, das minas de Rio Tinto, e á esquerda a casa da direcção da companhia das Aguas Teñidas e o bairro operario, e ainda lhe fica tempo para comer um bocado de presunto e tomar uma chavena de café no restaurante da estação, a uns 100 metros d'esta, entre as edificações de armazens e outras dependencias das minas que ali centralisam a sua accão.

De Valdelamusa a linha dirige-se á grande divisoria das aguas do Guadiana e do Odiel, subindo os contrafortes da serra de Almonaster em busca do Collado de la Cruz, seguindo-se 17 kilometros de difficil traçado e custosa construcção, ervados de fortes rampas, curvas de pequeno raio, trincheiras de elevadissimas cotas, abertas em schisto e rocha granitica, aterros de grande volume, 6 viaductos metalicos de muita altura e extensão, muros de supporte, e 9 tunneis de diversos comprimentos, trabalhos estes que fazem constituir esta linha, uma das mais notaveis da peninsula.

Entre os viaductos são mais dignos de attenção os dois de Valdehornos e Fresno e o de Tres Fuentes, ao kilometro 100 de tres tramos de 50, 60 e 50^m e á cota de 60^m sobre o thalweg do rio.

Dos tunneis, o maior é o da divisoria, medindo 1:400^m com uma carga de 100^m.

Logo que o comboio sae o tunnel, o viajante gosa o mais esplendido panorama de toda a vertente norte da serra, tendo ao fundo o valle de Repilado coberto de frondosos castanheiros.

Estamos na estação de Almonaster-Cortegana e se o presunto fez sede ao passageiro, como m'a fez a mim, tome aqui um copo de agua da mina, que é deliciosa.

Logo 5 minutos ao sahir da estação, deve o viajante assomar á portinhola da esquerda, se quizer ver a villa de Cortegana e o seu historico e bem situado castello, todo o panorama do valle e a estação de Jabugo-Galarosa, para a qual caminhamos com grande rapidez e que é a que centralisa todo o trafego da serra, pela estrada de Aracena que lhe fica junta, sendo, por isso, vasta e dotada de grandes caes de mercadorias, guindastes e longos armazens, cocheira, etc.

Em volta da estação elevam-se de todos os lados novos edificios de fabricas e armazens de cortiça, cereaes, coloniaes, stalagens, depositos de marmores; uma perfeita cidadesinha industrial que o caminho de ferro creou com o seu sopro magico.

Que o passageiro não deixe a portinhola da direita, se quer, d'esta estação até ao apeadeiro de La Nava, admirar a belleza da serra, vista debaixo, o valle do rio Caliente que o traçado segue, as arrojadas trincheiras e aterros do valle das Virtudes, e por ultimo os tres tunneis, dos quaes o ultimo tem 600 metros de difficil construcção.

Passada La Nava, e á saida de um pequeno tunnel, olhemos ainda, pela direita, o magnifico valle do Murtiga, sitio encantador como poucos, e a breve trecho atravessaremos o rio d'este nome n'um elegante viaducto de 100 metros, em tres tramos, um bello taboleiro metalico sobre pilares tambem de ferro e envasamentos de alvenaria.

Atravessado o rio, a paisagem muda totalmente, apparecendo-nos a serra agreste e pobre, que o comboio tem que subir durante 13 kilometros para alcançar a estação de Cumbres Mayores, ultima povoação da província de Huelva, e por tantoda Andaluzia. N'este

trajecto podemos examinar tres tunneis de pouca importancia, uma ponte-viaducto metallica de 60 metros e uma passagem superior, em arcos do systema chamado *retirada*, recordacão da celebre escola hespanhola onde estudaram os engenheiros que construiram esta linha, e, mais notavel do que tudo, veremos a um e outro lado da linha as inhospitas paragens, antigo theatro de roubos e assassinatos que tornaram celebre a serra Morena.

A estação está a uns 500 metros de altitude, e d'ali se gosa um bello panorama. Poucos minutos, depois de partir, um poste de pedra diz-nos que deixámos a província de Huelva para entrarmos na de Badajoz.

Despedimo-nos da Andaluzia com saudade das suas bellas cidades, dos seus artisticos e historicos monumentos, dos seus bellos panoramas, da amabilidade dos seus habitantes e do aroma das suas flores.

A esquerda e um pouco para traz vemos a povoação, cuja estação deixámos, com os seus muros e castellos, para a frente a serra de S. Cristobal, aos pés da qual se assenta a cidade de Fregenal, e mais para o poente Higuera la Real, destacando a brancura dos seus edificios nas serras e proeminencias que lhe servem de abrigo.

Poucos minutos depois entramos na estação de Fregenal que notamos ser uma das principaes da linha, pelo seu grande edificio e vastidão das suas dependências.

Como ha ali algum tempo de paragem para acudir ao grande movimento que afflue á estação, podemos ver esta nos seus detalhes e subir mesmo a casa do chefe da estação, um amavel cavalheiro que a isso nos convida para, da sua janella, vermos a curta distancia a velha cidade romana, patria de Murillo, com o seu castello que pertenceu aos Templarios, e que hoje é... praça de touros.

Fregenal é uma cidade aristocratica, centro de grande animação por confluirem ali as estradas reaes de Zafra, Jerez de los Caballeros, Higuera e Santa Olalla, ao que veiu juntar-se o caminho de ferro, animando o desenvolvimento da sua industria—farinhas, pannos, criação de gados, lavagem de lãs, etc.

Proximo da cidade acham-se já descobertos importantes jazigos de mineral de ferro que em breve vão ser explorados e constituirão uma nova fonte de trasego para a linha que vamos percorrendo.

Vae longo já este capitulo para que possamos continuá-lo.

Fiquemos por aqui e, no proximo numero, eu darei a descrição do resto d'esta formosa linha, encerrando em Zafra a minha viagem, e como de costume, fazendo a conta de quanto ella pôde custar ao excursionista que seguir igual itinerario.

A Fundição do Ouro

Do nosso amigo sr. Luiz Ferreira de Sousa Cruz, director gerente d'esta importante fabrica, uma das principaes senão a principal do paiz, recebemos a seguinte carta que publicamos com o maior prazer:

Sr. redactor: Rogando-lhe a graça da publicação da inclusa copia da carta, que dois operarios d'esta fabrica de Fundição do Ouro receberam dos dignos diretores e proprietarios da Fabrica de Lanifícios de Parada de Gonta, onde foram montar uma machina de vapor com condensador e respectiva caldeira, não é intenção minha senão, ao mesmo tempo que publicamente lhes galardão o merecimento, crear um incentivo a to-

dos os seus companheiros de trabalho que de certo se esforçarão por imitá-los:—nada mais

Sou de v. etc.

Porto e Fundição de Ouro, 4 de janeiro de 1894.

Luiz Ferreira de Sousa Cruz.

Fabrica de Lanifícios de Parada de Gonta

6 de dezembro de 1893.

Srs. José da Fonseca Rijo e Henrique José da Silva.

Ao concluirrem os trabalhos, n'esta fabrica, de que vieram incumbidos pelo sr. Luiz Ferreira de Sousa Cruz, não podemos deixar de significar lhes quanto ficámos satisfeitos, não só pelo exemplar comportamento que sempre observaram, como tambem pela assiduidade, intelligencia e zélo, que tiveram no desempenho da sua missão.

Dizemos-lhes com toda a franqueza e sinceridade, que operarios como v. , louvam e nobilitam a sua classe, bem como a Companhia da Fundição do Ouro, em cuja gerencia por certo residem exemplos taes, de ordem, e uma organisação tão perfeita, que os seus operarios, inspirados n'estes exemplos, cumprem com o seu dever como não é vulgar hoje encontrar-se.

Confessando-nos gratissimos por tudo, recebam por esta forma a expressão sincera da nossa muita estima e consideração, e somos

. De v. etc.

(a) *Syder & D'olne.* .

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro a junho de 1892-93

VALORES EM MIL. REIS

Importação para consumo

	1892	1893
Animaes vivos	222:575	362:293
Materias primas para as artes e industrias	5.787:061	8.429:293
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.874:640	2.443:785
Substancias alimenticias	5.489:275	5.935:247
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	1.053:745	921:294
Manufacturas diversas	1.297:779	1.186:086
Taras	32:497	35:557
Somma	15.457:572	19.313:552
Ouro e prata em barra e em moeda	1.214:453	897:146
Total	16.672:027	20.210:698

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos	326:124	309:727
Materias primas para as artes e industrias	2.383:637	2.368:053
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	146:420	272:842
Substancias alimenticias	9.269:508	8.120:497
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	74:543	33:326
Manufacturas diversas	705:328	728:945
Somma	12.907:560	11.833:390
Ouro e prata em barra e em moeda	6.443:021	2.578:085
Total	19.350:581	14.411:475

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação...	4.062:084	4.756:293
	Transito	1.916:381	928:214
	Somma	5.978:465	5.684:507
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação..	—	—
	Transito	1.260:083	—
	Somma	1.260:083	—
Total		7.238:548	5.684:507

Os negócios da Companhia Real

Não adiantaram n'esta quinzena consideravelmente as negociações sobre o convenio apresentado pela companhia real aos seus credores.

Ao que nos consta de Paris e Lyon, os *comités* de obrigatorios, representando umas 30:000 obrigações, isto é menos de 3 por cento do numero total d'estes titulos em circulação, teem conseguido atrahir a si todos os bancos e sociedades de credito francesas, e realizando uma assembléa constitutiva do syndicato, pediram o apoio do governo frances em prol das suas pretenções.

O governo concedeu-lhes um dos seus mais distintos empregados, Mr. Lhomme, inspector de finanças, que já esteve entre nós em 1892, encarregado pelos mesmos chefes dos *comités* de examinar o estado financeiro da companhia, para vir a Lisboa proceder a um novo exame n'este genero.

O sr. Lhomme acha-se em Lisboa e já deu começo aos seus trabalhos.

Sem nos preocuparmos com o caracter que reveste a vinda d'este distinto funcionario a Lisboa que tem dado aso a tantas controvérsias entre alguns dos nossos collegas, fiamos muito da sua rectidão e bom criterio de que já deu prova no relatorio que apresentou dos seus trabalhos de 1892, do qual aqui tratámos.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de janeiro de 1894.

O facto mais importante da quinzena foi, no tocante ás nossas relações externas, a renovação das reuniões dos *comités* dos credores portuguezes no estrangeiro, as suas sollicitações junto dos respectivos governos pedindo a sua intervenção junto do governo portuguez, contrariando as resoluções tomadas por um lado a respeito dos titulos de dívida externa e por outro ácerca dos caminhos de ferro; no referente á nossa situação interna, o definitivo rompimento das associações commerciaes e industriaes com o governo e uma unanime manifestação de protesto, decreto a mais significativa e imponente que entre nós se tem realizado.

O mal estar geral parece aggravado e não é lícito occultar que o descontentamento de todas as classes com o existente, tomou nos últimos dias proporções demasiadamente graves para que possam passar desapercebidas. No estrangeiro a opinião geralmente aceite pelos financeiros, é que o paiz tem recursos de sobra para satisfazer integralmente os seus compromissos e que se os não satisfaz é unicamente porque a administração deixa muito a desejar. Ora a opinião nacional está justificando a opinião estrangeira, á qual os acontecimentos estão dando singular força.

A questão está claramente posta e não ha meio de evitar que se regularise seriamente a nossa administração financeira, procurando, quanto possível, estabelecer o desejado equilíbrio orçamental, alargando as receitas e fazendo por reduzir rigorosamente as despesas. O aumento das receitas só se pode obter por uma remodelação dos impostos directos, especialmente da contribuição predial e da contribuição industrial, sobre bases de equidade e de justiça. Os impostos indirectos não podem ser aumentados e se o fossem a ordem publica seria fatalmente alterada.

A redução das despesas está-se impondo igualmente, fazen-

do-se cortes profundos onde é possível fazel-os, resolvendo de vez o problema da nossa organização militar sobre um ponto de vista accentuadamente nacional. D'outro modo, continuando a administração a ser descuidada e manifestamente perdularia, o resultado seria n'um prazo muito curto não podermos satisfazer os nossos encargos e termos de supportar a imposição d'uma intervenção administrativa estrangeira, hypothese que nos ultimos tempos tem ganho muito terreno dentro e fóra do paiz.

O unico meio de levantar o credito do paiz e de reconquistarmos as sympathias e a confiança dos estrangeiros será reorganizarmos a nossa administração, sobre bases completamente novas. D'outro modo as dificuldades irão succedendo umas ás outras, cada vez mais insuperaveis e o descontentamento publico atingirá proporções taes que a breve trecho a anarchia e a indisciplina tornarão o paiz ingovernável e não haverá meio, sem grande conflagração, de restabelecer a ordem. Deve, a nosso ver, pensar-se muito a serio em todas estas hypotheses.

*
O dinheiro encareceu algum tanto nos principaes centros commerciaes, pelo facto de se haver tornado mais intenso em Londres o pedido para desconto de papel a tres meses, coincidindo com a concentração de capitais nos bancos para o pagamento dos dividendos. No nosso mercado não foi facil descontar abaixo da taxa de 6% do Banco de Portugal. Apesar das bruscas oscilações dos principaes fundos estrangeiros, os nossos mantiveram nos mercados estrangeiros uma certa firmesa, apesar dos manejos dos interessados nalgumas das questões interessando ás finanças portuguezas.

As cotacões cambiales tem tido algumas oscilações pouco sensíveis, devido ás procedencias africanas, que continuam a suprir as necessidades do mercado ás compras realizadas pela Junta do Credito Publico, em concursos, que teem sido muito regularmente concorridos, sendo as ultimas offertas (sábado 28) sobre Londres 41 1/4 (60 dias vista), sobre Paris (cheque) 700 réis, sobre Londres (cheque) 40 7/8. Vê-se que é ainda avultada a existencia de papel na praça. As libras teem regulado a 1.310 réis. As operações da bolsa teem continuado a oferecer pouco interesse.

As inscrições de assentamento oscillaram entre 32,65 (cotação mais alta) e 32,20 (cotação mais baixa), as de *coupon* regularam respectivamente de 32,20 a 32,10, os titulos da dívida externa mantiveram-se a 26,50, as acções do Banco de Portugal flexionaram de 114.000 a 112.500 réis, as obrigações predias de 6% regularam a 89.400 réis, as do caminho de ferro de Loanda-Ambaca a 51.000 réis, devendo, comtudo, subir muito proximamente, pois julgamos imminente uma operação, que regulará definitivamente a situação económica d'esta companhia. Os outros titulos mantiveram, com pouco sensíveis alterações, as suas cotações anteriores.

*
Do Brazil chegam-nos, á ultima hora, noticias, que poderão modificar por completo a critica situação ali creada pela revolução de 6 de setembro. No entretanto parece-nos que elles carecem de importantes complementos de informação para se poder bem julgar do seu alcance. Se a resignação do marechal Floriano poderá pôr termo á revolução, por outro lado o conflito entre o contra-almirante Saldanha da Gama e o commodoro norte-americano comprometteria a sorte dos insurrectos. Veremos o que ainda podemos dizer, á ultima hora, sobre este momento assumpto.

*
A' ULTIMA HORA.—Não ha despachos confirmando a resignação do marechal Floriano. Ha-os, porém, dizendo que o contra-almirante Saldanha da Gama não realizou a sua entrega ao commodoro norte-americano por se lhe haverem opposto os officiaes. O commodoro norte-americano, porém, está senhor da situação. Triunpha o principio de Munroe — a *America aos Americanos*. Os fundos brasileiros, em Londres, mantém firme a cotação de 59,00.

J. F.

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

JANEIRO

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa :																
Inscrições assent.....	32,65	32,60	32,58	32,55	32,55	-	32,50	32,40	32,40	32,25	32,20	-	32,20	32,20	32,20	
" coupon.....	32,20	32,25	32,20	32,20	32,20	-	32,20	32,30	-	32,10	32,10	-	32,10	32,10	32,10	
Dívida externa.....	-	-	-	26,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bolsa de Londres 3%:	20,00	20,00	20,00	20,25	20,25	-	20,22	20,25	20,25	20,25	20,00	-	20,00	20,00	20,00	
Bolsa de Paris 3%:	19,95	19,95	19,93	20,18	20,18	-	20,00	20,49	20,18	20,18	19,93	-	19,93	19,93	19,97	

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

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de fevereiro de 1894.

Motores a gaz

Systema Stockport

Desde que o dr. Otto fez a sua descoberta, hoje bem conhecida, de obter a força motriz por meio da explosão de gaz e ar misturados, o motor a gaz tem ido, em todos os grandes centros industriaes, supplantando gradualmente todos os outros meios de força para pequenos usos.

A preferencia que este sistema tem obtido é especialmente devida, entre outros motivos, á extrema simplicidade do motor, ausencia de perigos, tales como explosões de caldeiras, etc., á facilidade com que pôde ser pos-

to a trabalhar em poucos minutos, não havendo absolutamente fumo, cheiro ou ruido.

O espaço que um motor a gaz ocupa, e principalmente do tipo vertical, é limitadissimo. Estes motores offerecem, além d'isso, a possibilidade de serem collocados no alto de qualquer edificio, sem que o seu peso, por ser de pequena importancia relativamente, damneifique as construções nem o seu ruido incomode os moradores dos outros pavimentos.

Com um motor a gaz moderno não é necessario um habil operario, visto que a limpeza e lubrificação, que é tudo quanto o motor precisa, pôdem ser feitas por qualquer pessoa.

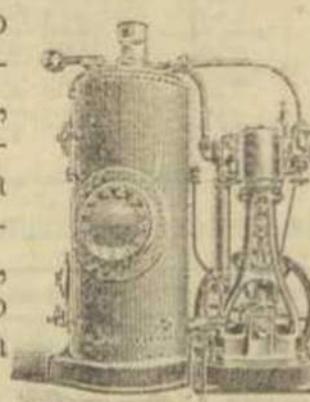
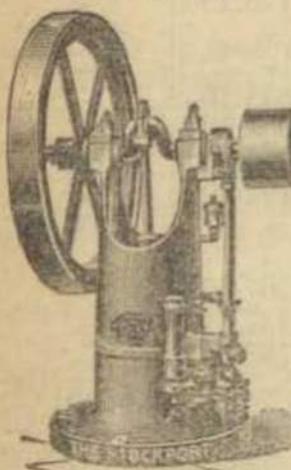
Entre os motores a gaz, o «Stockport», á venda na casa do sr. John Harker, representante da firma John M. Sumner & C.ª, de Manchester, com séde em Lisboa na Avenida da Liberdade, 41 e 43, occupa o logar principal, em consequencia do seu material ser de primeira ordem, e alliar á sua grande simplicidade a maior constancia, regularidade e silencio no trabalho.

Estes motores consomem muito pouco gaz, por isso que são regulados por um regulador vibrativo, privilegiado e inteiramente automatico, o qual, com o auxilio ainda de dois volantes, assegura um trabalho absolutamente firme e constante, o que é um ponto essencialissimo quando o motor seja destinado a instalações electricas.

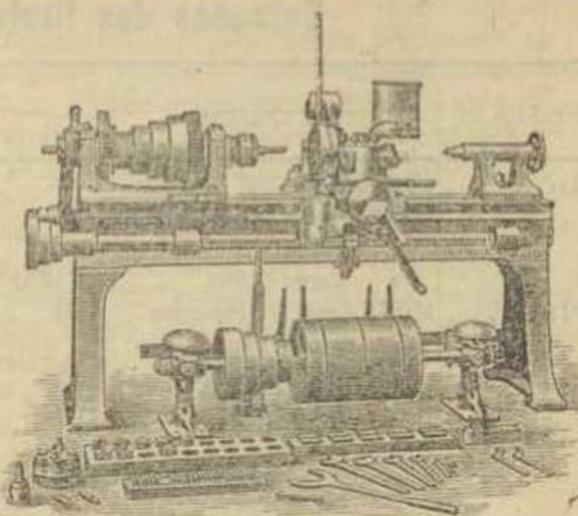
D'isso tivemos a prova na experiência, a que no dia 30 assistimos, da luz electrica que o sr. Harker installou no seu estabelecimento.

A dificuldade que os fabricantes dos motores a gaz experimentavam para terem um tubo soffivelmente forte para resistir ao calor, foi removido pelos fabricantes do «Stockport», de forma que os tubos agora fornecidos com estes motores duram pelo menos 9 a 12 meses.

Estes motores, que são mais baratos do que quaisquer outros, pôdem ser examinados a funcionar em qualquer occasião, na exposição do sr. John Harker, na Avenida da Liberdade.



Ahi se encontram tambem varios outros machinismos, cujos desenhos illustram esta pequena noticia, tales como tornos, caldeiras, machinas a vapor, e outras, em exposição permanente, que em breve se prolongará durante a noite illuminada a luz electrica.



LINHAS PORTUGUEZAS

Estatistica interessante e util. — A 2.ª repartição do ministerio das obras publicas tem elaborada já uma interessante estatistica que não se publicava desde 1876, e agora fica completa, de 1877 até 1882, indicando o movimento de passageiros e mercadorias em todas as linhas ferreas portuguezas, receitas do tráfego e fóra do tráfego, despesas, receitas liquidadas, impostos cobrados para o governo, etc.

É um bom serviço que o sr. engenheiro Perfeito de Magalhães presta com a publicação d'estes esclarecimentos absolutamente indispensaveis para o estudo dos assumptos ferro-viarios portuguezes.

A estatistica, que é longa e trabalhosa, vai ser publicada em appenso ao *Diario do Governo* e será naturalmente dada tambem como annexo da parte oficial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Caloriferos na linha da Beira Baixa. — Já está aprovado o projecto para a construcção da casa das caldeiras para o aquecimento. Esta construcção vai ser rapidamente concluida, sendo natural que os caloriferos começem a circular nos comboios d'aquella linha no presente inverno.

Tunnel de Alcantara. — Realisa-se brevemente uma inspecção oficial ao tunnel de Alcantara, a fim de se poder auctorizar a passagem dos comboios. A demora tem sido por causa d'umas depressões que este tunnel apresentava e que foram devidamente reparadas.

Comissão de caminhos de ferro. — A assembléa geral da Sociedade de Geographia reelegeu a commissão de caminhos de ferro que funcionou durante o anno findo, e reconduziu a mesa d'essa commissão, composta dos srs. Espregueira, presidente, Emygdio da Silva, 2.º secretario e Mendonça e Costa, 1.º secretario.

LINHAS HESPAÑOLAS

Vigo ao porto. — No concurso que teve logar no dia 8 do mes passado, perante a direcção geral das obras publicas, para a concessão da linha da estação ao porto de Vigo, foi presente uma unica proposta da companhia dos caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, á qual foi a concessão adjudicada provisoriamente e sel-o-ha breve em definitivo.

Os empregados da companhia do Norte. — Diz o nosso collega *Boletin de Obras Publicas* que os empregados dos escriptorios do caminho de ferro do Norte tencionam construir um bairro com bonitas casas, nos terrenos situados entre San Bernardino e El Canalillo, com o que, além de poderem viver mais barato, em relação com os salarios exiguis que a maior parte d'elles recebe, levariam a cabo um importante melhoramento em Madrid.

Tremvias de Madrid. — O engenheiro de vias publicas d'esta capital foi encarregado de proceder ao estudo d'uma rede geral de tremvias em Madrid, que, satisfazendo a todas as exigencias da

circulação na capital, estabeleça as bases que no futuro tenham de ser postas em vigor para a concessão de identicas linhas a novas empresas.

Noguera a Pallaresa. — Constituiu-se em Inglaterra uma sociedade para pedir a adjudicação d'esta linha.

A noticia, segundo refere um collega madrileno, produziu excellente efecto em toda a província e especialmente nos povos que devem utilizar com a construcção.

As camaras municipaes e alguns abastados proprietarios da província tencionam tomar parte na subscrição que vae ser aberta, em conformidade com as bases approvadas pela deputação provincial.

Os Secundarios. — Realisou-se no dia 22 em Madrid uma reunião dos concessionarios das diferentes linhas de vias reduzidas de 1 metro, presidida pelo seu promotor, o sr. D. João Isla, concessionario da de Turis a Madrid.

O fim da reunião era estudar os meios necessarios para evitar que o governo aprove o plano da commissão oficial dos caminhos de ferro secundarios, e impedir tambem que o seu monopólio seja dado ás grandes companhias.

O relatorio lido e approvado defende a via de 1 metro contra a de 75 centimetros, fundando-se em que n'aquelle largura estão já em exploração em Hespanha cerca de 1:000 kilometros, em construção quasi 2:000, e concedidos mais de 3:000; em que as despesas de estabelecimento são de apenas mais 10% e as de exploração identicas, facilitando aquella bitola muito mais que a de 75, o transporte de passageiros e mercadorias, e outras disposições tendentes á defesa das empresas de vias de 1 metro.

Termina o relatorio por propôr que se peça ao governo para que uma commissão nomeada pela assemblea estude e proponha a adopção de um plano geral de linhas secundarias e uma combinação financeira pela qual dentro de dez annos estejam construídos 10:000 kilometros de vias de 1 metro sem o menor encargo para o Estado.

A assemblea resolveu que uma commissão procurasse sem demora o sr. ministro das obras publicas e o aconselhasse a esperar a apresentação dos trabalhos do conselho executivo da assemblea, em oposição ao plano da commissão oficial, e que urgentemente se desse andamento a esse trabalho, inspirando-se no bem geral do paiz.

A commissão foi recebida no dia 24 pelo sr. Moret que prometeu apresentar ás cortes o resultado dos seus trabalhos conjuntamente com o plano da commissão oficial.

A memoria está já feita e vae ser impressa com urgencia.

Grao - Valencia-Turis. — Inaugurou-se no dia 26 a secção d'esta linha entre Torrente e Picasent, 9 kilometros, nos quaes ha duas pontes de alvenaria e ferro e dois viaductos. Os trabalhos continuam nas seguintes secções, além dos 18 kilometros já em exploração.

Murcia a Granada. — Estão parados os trabalhos de construção d'esta linha, tendo sido embargadas as obras á empresa constructora, ao que consta por falta de fundos.

Plasencia a Astorga. — Parece que nos primeiros dias de fevereiro a machine circulará até Bejar, tal é o adiantamento dos trabalhos.

Madrid-Zaragoza. — Tambem teem grande avanço as obras da ultima secção d'esta linha, entre Caspe e Samper de Calanda, esperando-se que em julho proximo as duas cidades verão inaugurada a sua linha directa.

As dificuldades financeiras das companhias. — Em conselho de ministros o sr. Moret, ministro das obras publicas, submeteu á apreciação dos seus collegas um projecto de auxilio ás companhias dos caminhos de ferro.

Segundo esse projecto as tarifas de transporte de mercadorias seriam modificadas; os direitos de carga e descarga substituídos por outras taxas, entre as quaes um sello especial applicável mesmo aos bilhetes de passageiros. As companhias prometteriam reduzir os fretes dos productos agrícolas, e ser-lhes-hia concedida a construção de estradas dando acesso ás gares, e de caminhos de ferro secundarios, mediante uma garantia pelo Estado.

LINHAS ESTRANGEIRAS

RUSSIA

A exemplo do curioso caminho de ferro sobre o gelo, que só funciona no inverno, entre Cronstadt e Oranienbaum, vae ser construída uma outra linha entre os dois centros commerciaes, Kremenschug e Jekatarinoslav, os quaes comunicam entre si no verão por meio de vapores. Este meio de comunicação finda logo que chegue o inverno, em consequencia do gelo, de forma que é necessário fazer-se uma longa e dispendiosa viagem em redor para passar d'uma para a outra cidade, apesar d'ellas não ficarem muito distantes entre si. O gelo do Dnieper será pois, no futuro, utilizado durante o inverno, construindo-se sobre elle uma linha ferrea para passageiros e mercadorias.

FRANÇA

Acaba de ser inaugurada a linha do caminho de ferro do Este que ligará o centro da cidade de Marselha (hôtel de Noailles) com Saint Pierre e o grande cemiterio.

A gare terminus de Marselha está situada á entrada d'um grande tunnel com alinhamentos ligados por 5 curvas, cujo raio minimo é de 30 metros, e rampas de 37 millimetros por metro. A secção da linha a descoberto comprehende uma serie de 7 curvas com o raio minimo de 35 metros e declividades que atingem 40 millimetros por metro. A via é da largura de 1 metro com carris Vignole, fóra da estrada publica.

Haverá, por enquanto, 4 comboios por hora em cada direcção, numero que será proximamente elevado a 8. Cada comboio é formado por uma locomotiva e duas carroagens de 10 metros de comprimento, podendo conter cada uma 52 passageiros.

Todo o material é munido do freio Soulerin.

As carroagens são solidas e leves; o peso morto é de 80 kilogrammas por passageiro com os apparelos de iluminação eléctrica (accumuladores etc.) e o freio continuo.

As locomotivas adoptadas são do sistema Francq, sem fornalha, construídas pela casa Weidnecht. A velocidade média é de 16 kilometros por hora, devendo as machines percorrer um trajecto de 15 a 18 kilometros sem ser preciso tornar a carregal-as de vapor.

Durante a estação dos banhos de mar, em 1893, de 1 maio a 30 de setembro, a companhia dos caminhos de ferro do Oeste vendeu 66:000 bilhetes de ida e volta, para as praias.

Este numero não inclue nem os bilhetes circulares nem os bilhetes simples. Em summa o numero dos passageiros durante os seis meses de verão foi de cerca de 200:000.

SUECIA

Foi recentemente inaugurada, na província de Narrland—a mais septentrional d'aquele reino— a ultima secção da grande linha do Norte, que se estende além do circulo polar arctico.

A estação terminus é na cidade de Bodö; a distancia entre esta e Stockolmo é de 1:181 kilometros, até Gothenberg, de 1:598; e a estação terminus Malmö dista da primeira cidade que citámos 1:763 kilometros.

Accrescentando a secção de Bodö a Gellwara resultam 1:940 kilometros.

CONGO BELGA

No dia 4 de dezembro inaugurou-se a primeira secção do caminho de ferro que é destinado a ligar Matadi com Stanley Pool, n'uma extensão total de 400 kilometros.

A secção inaugurada, na extensão de 40 kilometros, vae desde Matadi até Kenge. É a parte mais difícil e atormentada do traçado.

Saindo da estação de Matadi, a linha ferrea passa deante dos estabelecimentos do estado e das casas de comercio belgas e portuguezas, atravessa em uma ponte de 20 metros a ribeira Leopoldo, e inclina-se para o Zaire, que segue durante 6 kilometros.

Toda a parte do trajecto ate a confluencia do Mpozo é de um panorama verdadeiramente deslumbrante, tendo a um lado o flanco dos montes de Matadi, elevando-se a 200 metros, e vendo desenrolar-se ao outro o Zaire quebrando-se em rapidos, e a magnifica paisagem da margem direita.

Esta parte da linha foi a mais difícil e custosa; segue-se depois a subida de Palaballa, em que, desde o kilometro 10, onde a altitude é de 95 metros, até o kilometro 17, era preciso vencer uma diferença de altitude de 195 metros. Esta subida é de um aspecto surprehendente, e os panoramas que os accidentes da linha descrevem são de um pittoresco extraordinario.

De Palaballa a Kenge ha ainda alguns pontos interessantes, desdobrando-se á vista valles de um aspecto agradavel; ha algumas obras d'arte importantes, mas o aspecto da região muda, e as dificuldades de traçado passaram.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Caixa de socorros

Fornecimento de carnes

No dia 3 de fevereiro do corrente anno pela 1 hora da tarde, na repartição da caixa de Socorros, estação de Lisboa (Santa Apolonia) perante a Delegação da Comissão Administrativa das Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões serão abertas as

propostas que tiverem sido recebidas para os fornecimentos de carnes de vacca, vitella, carneiro e miudezas aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia e Torres Vedras.

Fornecimento de fazendas para fatos

No dia 8 de fevereiro do corrente anno pela 1 hora da tarde, na Repartição da Caixa de Soccorros, estação de Lisboa (Santa Apolonia) perante a Delegação da Comissão Administrativa das Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para o fornecimento de cheviotes, pannos, cazemiras, flanellas, e forros para fatos que sejam requisitados pelos empregados d'esta Companhia.

Fornecimento de calçado

No dia 12 de fevereiro do corrente anno pela 1 hora da tarde na repartição da Caixa de Soccorros, estação de Lisboa (Santa Apolonia) perante a delegação da comissão administrativa das Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para os seguintes fornecimentos:

1.º De todo o calçado que seja requisitado pelos empregados, em geral, d'esta companhia, residentes em ou fóra de Lisboa.

2.º Do calçado requisitado pelos empregados residentes em Lisboa, exclusivamente.

As condições de qualquer d'estes dois fornecimentos acham-se patentes, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde na repartição da Caixa de Soccorros e nas seguintes estações: Lisboa (Rocio), Alcantara (Terra), Villa Franca, Santarem, T. Novas, Payalvo, Coimbra, Aveiro, Porto, Barquinha, Abrantes, Elvas, Malveira, T. Vedras, Caldas da Rainha e Figueira da Foz.

Fornecimento de tinta d'escrever e papeis para desenho

No dia 2 de fevereiro do corrente anno pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de: Lote n.º 1, 800 litros de tinta d'escrever—lote n.º 2, papeis para desenho.

As condições 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.

Lisboa, 18 de janeiro de 1894.

Fornecimento de barro refractario e tijolo diverso

No dia 10 de fevereiro do corrente anno pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 12.000 kilogrammas de barro refractario e 33.000 tijolos diversos.

As condições 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.

Lisboa, 23 de janeiro de 1894.

Serviço de material e tracção

Arrematação de resíduos de carvão

Pela 1 hora da tarde do dia 15 de fevereiro de 1894 na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, estação de Lisboa (Santa Apolonia), e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a compra dos resíduos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e forjas das oficinas durante o anno de 1894.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de material e tracção e nas estações de Lisboa (Santa Apolonia, Central do Rocio e Alcantara), e nas de Villa Franca de Xira, Santarem, Torres-Novas, Abrantes, Torre das Vargens, Portalegre, Elvas, Castello de Vide, Pombal, Alfarcos, Coimbra, Aveiro, Villa Nova de Gaia, Queluz, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Martingança, Leiria, Amieira, Oeiras e Cascaes, onde podem ser consultadas durante o prazo d'esta arrematação.

Lisboa, 29 de janeiro de 1894.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de fevereiro, á 1 hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra, proprio para máquinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de efectuar na Caixa Geral de Depósitos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisório de 580.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5% 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, 10 de janeiro de 1894.

No dia 9 de fevereiro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 50 lanternas para signaes.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle establecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisório de 5.000 réis no cofre d'estes caminhos de ferro e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

Porto, 18 de janeiro de 1894.

MERCADO DE METAES

Preços correntes da casa Morrison, Kekewich & C.º, de Londres

Em 26 de janeiro

Cobre — Mercado firme. — Lb. 42¹/₃ — fechando: Spot Gobs & Gmbs, Lb. 41⁸/₉ a Lb. 41¹³/₉ — Tres meses: Lb. 41¹⁷/₆ a Lb. 42²/₆ — Tough: Lb. 45 a Lb. 45¹⁰/— — Best: Lb. 44¹⁵/— a Lb. 46⁵/— — Chapas: Lb. 53.

Metal Amarelo — Lb. 4⁹/₁₆ a Lb. 4³/₄.

Estanho — Mercado firme. — Lb. 71¹⁵/— a dinheiro — fechando os Straits: Lb. 71¹⁰/— a Lb. 72. Australiano: Lb. 71¹⁷/₆ a Lb. 72⁷/₆ — Tres meses: Lb. 72¹⁰/— a Lb. 73 — Inglez: Lb. 75¹⁰/— a Lb. 76¹⁰/—

Folha de Flandres — I. C. Cokes 10¹/₃ a 11¹/₃.

Chumbo — Inglez: Lb. 9⁸/₉ a Lb. 9¹¹/₃ — Hespanhol: Lb. 9⁶/₃ Lb. 9⁷/₆.

Chumbo, chapas — Lb. 10 5/— a Lb. 10 7/—

Zincos (spelter) — Lb. 16⁶/₃ a Lb. 16⁷/₆.

” chapas — Lb. 19²/₆ a Lb. 19⁵/—.

Prata — 30³/₄ d.

Azougue — Lb. 6, em primeira mão. — Lb. 5¹⁶/₆ a Lb. 5¹⁷/₆, em segunda mão.

Antimonio — Lb. 38 a Lb. 39.

Ferro — Escocez, pigs 43⁸/₁ a dinheiro 43¹⁰ 1/2, um mez.

” — Middlesbro, 35¹¹ 1/2 ” ” 36/2 ” ”

” — Hematite, 45⁸ ” ” 45¹⁰ 1/2 ” ”

Preços da casa Harrington & C.º, de Liverpool

Em 17 de janeiro

Prata em barra — 31³/₄ d. p. onça Standard.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRAO

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufactura em LAEKEN

Encerados de caminhos de ferro para wagons, wagonetes, aventaes, cortinas, reposteiros, etc. Encerados para escadas de salvamento e material de incendios. Lonas impermeaveis para navios e coberturas. Encerados pardos (crus), verdes e escuros para cobrir cimentos, cal, phosphatos, farinha, cereaes, ferragens, etc.

**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. — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa. — Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, frutas e outras comissões). — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2º.
Lisboa. — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.
Lisboa. — Compagnie des Wagons-Lits. — Rua do Príncipe.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Londres. — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres. — E. C. — A. Hartrodt. — 40, Fenchurch Street.
Madrid. — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Porto. — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.
Santarem. — José F. Canha.
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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

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

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propri. Victor Sassetti.

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

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

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 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.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada pelo n.º 40 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 rs. em deante.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 408 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

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

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

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

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

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

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

CINTRA **Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira so- ciedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

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

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

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella 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.º 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, propriétaire.

PORTO **Hotel Bragança** — Aceito, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria 1\$200 a 2\$000 rs. — Table d'hôte bien servie, vin à discréto.

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 **Grande Hotel Portuense** — Batalha, 122. Service de 1.º ordem. Proximo ao correio, theatros, etc. Desde 1\$200 rs. por dia incluindo vinhos. — Propri. Pedro Vasques.

PORTO **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Service de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhos.

PORTO **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito 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.

GOVILHA **Hotel Hortas** — Paragem indispensavel aos que se dirigem à Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavalos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

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

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.

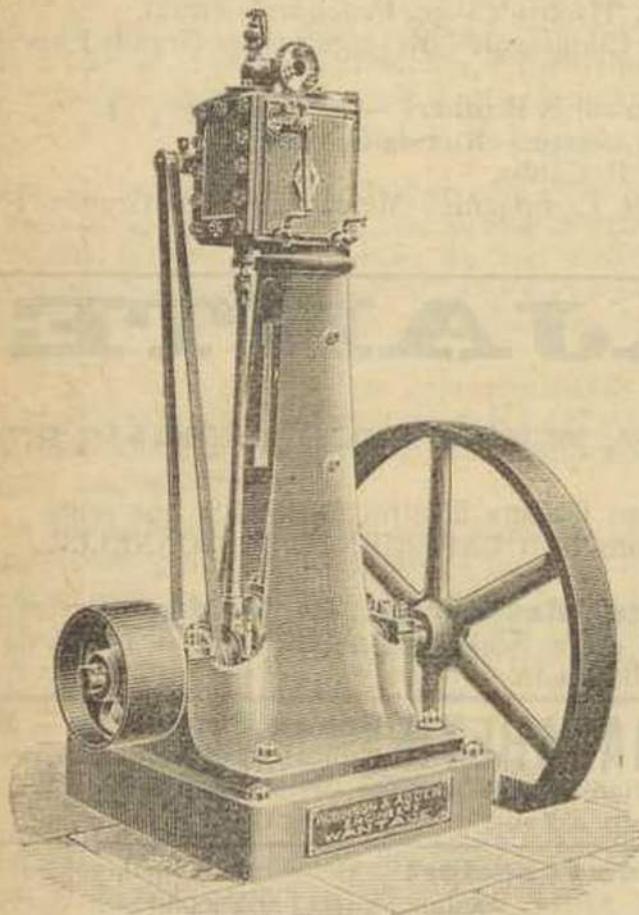
SEVILHA **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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, excelente 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.

Grandes Exposições de Machinas



MACHINAS Industriaes e agricolas

PERTENCES para machinas, bombas, pulsometros, tubos de ferro laminado, correias, empanques, borrachas, desperdicio, oleos mineraes para lubrificação, ferramentas industriaes e agricolais, etc.

NINGUEM AS VENDE MAIS BARATO QUE
STREET & C.^a

158, RUA DO POÇO DOS NEGROS, 158
LISBOA

14, RUA DE FERREIRA BORGES, 18
PORTO

PEDE-SE UMA VISITA A ESTA CASA



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

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

Em agosto de 1856, tomei conta da administração da **Fundição do Bicalho**, e em julho de 1860, fui forçado a 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 edifício regular em que ainda hoje funciona com 100 metros de comprido e 30 de largo, fóra a casa dos moldes, e as officinas auxiliares. Em 1889, passei-a a uma companhia, com o fim de poder attingir ao maior emprego de machinas, que o aumento de encommendas 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*.

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 extração 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



REAL COMPAÑHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

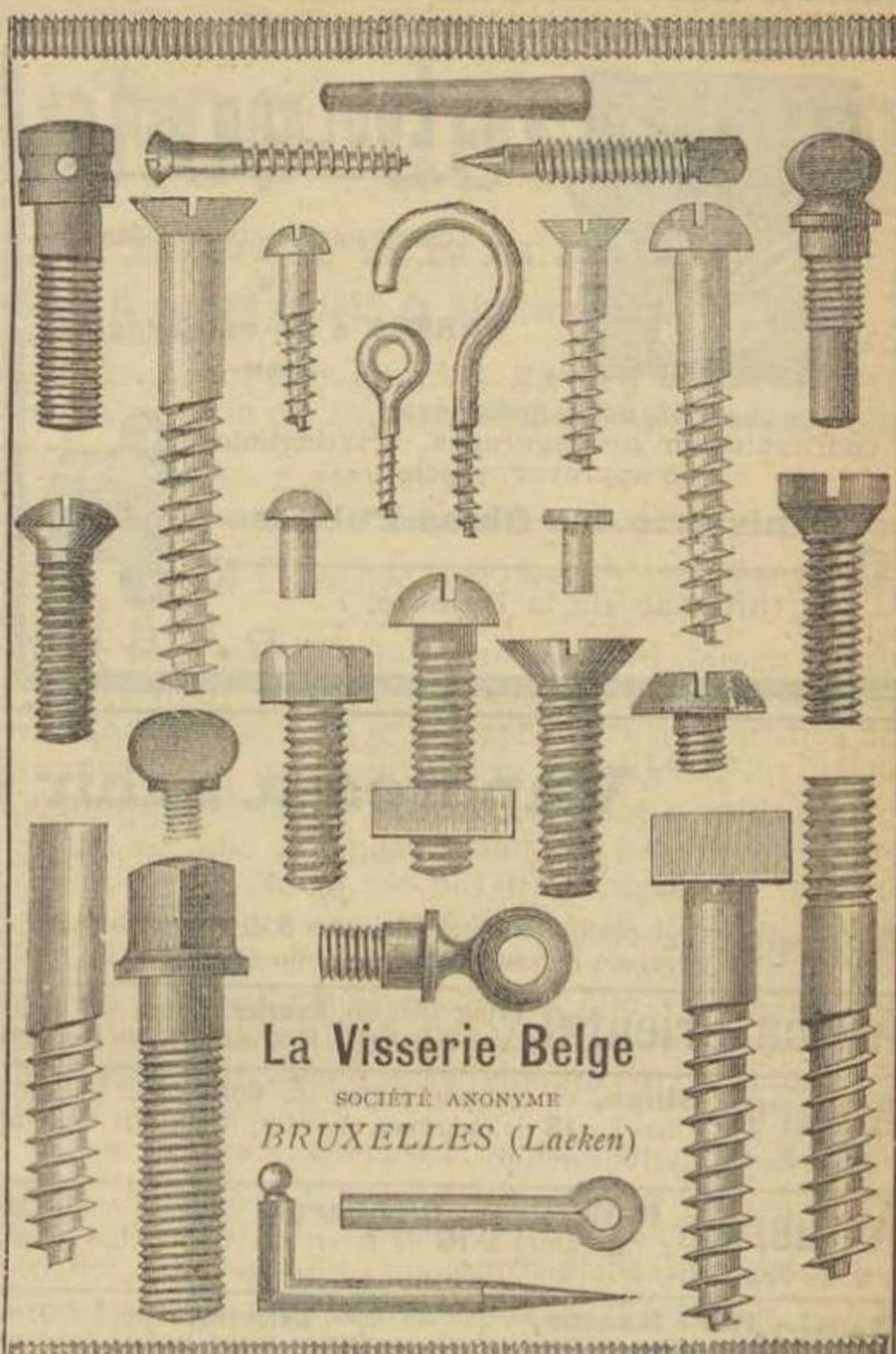
rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva	garrafa	1\$000 réis
" " " secco	"	1\$000 "
" " " extra secco	"	1\$000 "
" " grande vinho espumante	"	1\$200 "

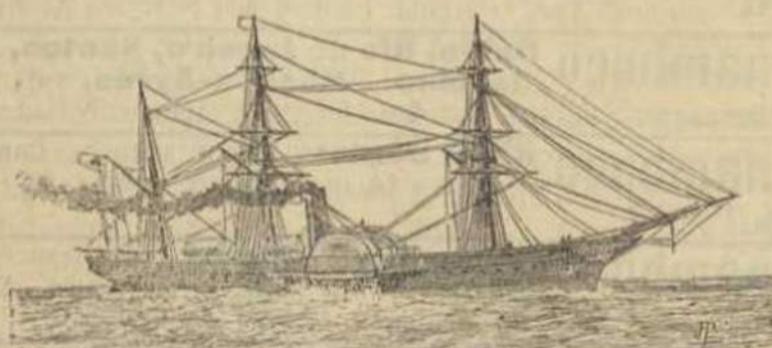
Ha também as mesmas qualidades em $\frac{1}{2}$ garrafas. Encontram-se nas principais confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72



Red Cross Line



Para o Pará e Manaus

Sahirá depois da indispensável demora o paquete inglez

SOBRALENSE

que se espera n'este porto em 12 do corrente.

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.^o 10.

Lisboa.

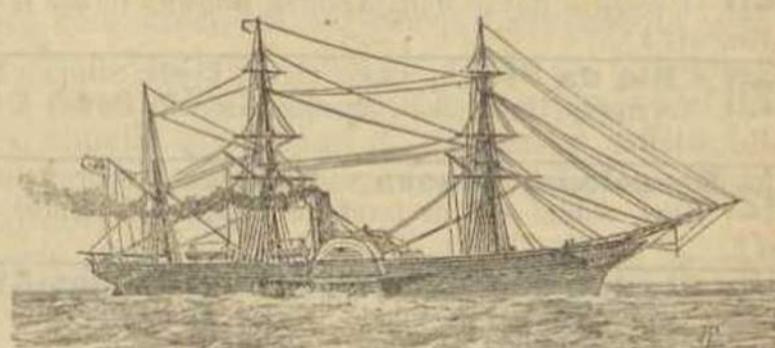
Os agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Brazil e Rio da Prata

O paquete NILE a 12 de fevereiro

Sahirá em 6 de fevereiro o paquete MAGDALENA para

Southampton

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

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

AGENTES

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

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

N. COULAUD ET C.^{ie}
Constructores privilegiados
EM
FRANÇA e no estrangeiro
Stores e fechaduras com indicador de segurança, privilegiados e aprovados pelo
Ministerio das Obras Publicas
7, Impasse de la Baleine, 7
PARIS

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


SAIRÁ no dia 1 de fevereiro, às 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 fevereiro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o

Africa Oriental, vapor allemão, Kanzler. Sahirá a 9 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Algarve, Sines, etc., vapor portuguez. **Gomes VI**. Sahe nos dias 1 e 16 de cada mez. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a. Largo dos Torneiros, 5.

Antuerpia, Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, Cea-rá. Sahirá a 10 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Belgrano. Sahirá a 7 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Hannove. Sahirá a 6 de fevereiro. Norddeutscher Lloyd. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 4.^o

Bordeaux, vapor franez, Orenoque. Sahira de 12 a 15 de fevereiro. Agentes, Tortades & C.^a

Bordeaux, vapor franez, Brésil. Sahirá de 23 a 25 de fevereiro. Agentes, Tortades & C.^a

Brazil e Rio da Prata, vapor inglez, Nile. Sahirá a 12 de fevereiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

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

Cadiz, Barcelona, Genova e Napoles, vapor hollandez, Hebe. Sahira a 3 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos-Ayres, vapor franez, Portugal. Sahirá a 8 de fevereiro. Agente, Tortades & C.^a

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor franez, Equateur. Sahirá a 23 de fevereiro. Agentes, Tortades & C.^a

Hamburg, vapor allemão, Tijuca. Sahirá a 4 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e Anvers, vapor franez, Saint-Jacques. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o

Havre e Liverpool, vapor inglez, Manauense. Sahirá de 15 a 16 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Liverpool, vapor inglez, Oporto. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Liverpool, vapor inglez, Lisbon. Sahirá a 14 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Londres, vapor inglez, Gibraltar. Sahira a 1 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes Sodré, 64, 1.^o

Londres, vapor hespanhol, Moratin. Sahira a 17 de fevereiro. Agente, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Londres e Anvers, vapor hespanhol, Montañes. Sahirá a 10 de janeiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Lourenço Marques, vapor inglez, Anglian. Sahirá a 13 de fevereiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Chinde, Quelimane, Moçambique, vapor inglez, German. Sahirá a 27 de fevereiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Maranhão, vapor inglez, Brunswick. Sahirá a 21 de fevereiro. Liverpool & Maranham Com. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Montevideo e portos do Pacifico, vapor inglez, Britannia. Sahirá a 7 de fevereiro. Agen. E. Pinto Basto & C.^a Caes Sodré, 64, 1.^o

Pará, Ceará e Maranhão, vapor inglez, Origen. Sahirá a 4 de fevereiro. Agen. Garland Laidley & C.^a R. Alecrim, 10.

Pará, Ceará, e Paranahiba, vapor inglez, Therezina. Sahirá a 8 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Pará e Manaus, vapor inglez, Sobralense. Sahirá a 12 de fevereiro. Agen. Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor franez, Dordogne. Sahirá de 3 a 4 de fevereiro. Agente, Tortades & C.^a

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Campinas. Sahirá a 14 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor franez, Concordia. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 49, 1.^o

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio, Santos, vapor franez, Parahyba. Sahirá a 1 de fevereiro. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 49, 1.^o

Porto, Rotterdam e Bremen, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, 5.

Rotterdam, vapor allemão, Mercur. Sahirá a 8 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, Magdalena. Sahirá a 6 de fevereiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El Rei, 31, 1.^o

Southampton, vapor inglez, Arab. Sahirá a 7 de fevereiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Southampton, Barcelona, Cette e Marselha, vapor franez, Saint-André. Sahirá a 8 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o

Victoria, Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor franez, Ville Buenos Ayres. Sahirá a 12 de fevereiro. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 49, 1.^o