

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers—1894

## Annexo d'este numero

Tarifa especial P. n.º 11 g. v. do Minho e Douro—transporte de peixe fresco e mariscos para a linha de Guimarães.

## Mappa dos caminhos de ferro

O nosso mappa acha-se á venda n'esta Redacção e nas livrarias e tabacarias de Lisboa.

Preço: em papel, 400 réis; envernizado, em panno e com reguas, 17000 réis.

Tambem trocamos, n'esta Redacção, o mappa em papel por outro envernizado, mediante o custo do envernizamento, 600 réis.

## SUMMARIO

Annulação de tarifas	81
Bagagens de mão	82
Parte Official. — Decreto de 4 de março do ministerio das obras publicas	83
Novas tarifas	83
Estatísticas	84
Tarifas do Norte de Hespanha	84
Notas de viagem. — XVII — O Rheno — Colonia	84
O Transsiberiano	86
Publicações recebidas	86
Companhia de seguros «Fidelidade»	87
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da praça de Lisboa — Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro. — Recetas dos caminhos de ferro.	87 a 90
O caminho de ferro de Jerez a Malaga	90
Linhas portuguezas. — Beira Baixa — Lourenço Marques — Urbana do Porto — Valença a Monsão	90 a 91
Linhas hespanholas. — O Norte de Hespanha — Zaragoza ao Mediterraneo — Pontevedra a Carril — Madrid a Santoña — Bedar a Garrucha — Benavente a León — Bilbao a Portugalete — Olot a Gerona — Llorca a Almeria — Nova linha — Transversal	91 a 92
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Austria — Estados Unidos	92
Arrematações — Concursos — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Annuncios — Horario dos combolos em 16 de março de 1895 — Vapores a sair do porto de Lisboa	91 a 96

## Annulação de tarifas

ENTENDEM OS NOSSOS estadistas, e respectivos conselheiros, que as linhas ferreas portuguezas não podem annullar as suas tarifas especiaes e de preços reduzidos, que expontaneamente crearam em beneficio do publico, apesar da letra expressa dos contractos.

Não é demais mostrar-lhes o exemplo alheio que raras vezes é tão eloquente nas suas afirmações como o que nos veio agora de Hespanha, onde o Estado exerce todo o rigor para com as linhas ferreas, mas onde tambem, para ser correcto, não exorbita nem tenta exorbitar dos poderes que os contractos lhe attribuem.

Como é sabido, a companhia do Norte, por motivos que não interessa discutir aqui, annullou a quasi totalidade das suas tarifas especiaes, resolução a que nos referimos já por diferentes vezes em numeros anteriores e de que fomos os primeiros a dar noticia.

Naturalmente o publico das localidades prejudicadas com a suppressão das tarifas reduzidas levantou re-

clamações que, tendo eco em todo o paiz, mais ou menos ferido por esta determinação, se reproduziram em interpellações no parlamento.

O facto da companhia annunciar a annullação já de si demonstrava que ella estava forte no seu direito de o fazer, mas as declarações, feitas nas camaras pelo ministro do Fomento (obras publicas), em resposta áquellas interpellações, ainda vieram pôr mais em evidencia a situação das companhias não subsidiadas perante o Estado.

Eis as palavras do sr. Groizard na sessão do Senado de 11 do mez findo:

«Ha dias que o meu particular amigo, o sr. marquez de Arlanza, me dirigiu uma pergunta relativa á conducta que o governo tenciona seguir com as companhias de caminhos de ferro, em vista da denuncia das tarifas especiaes que uma d'essas companhias tem ultimamente realizado, facto este que tem sobresaltado muitos productores e sobretudo certas provincias de Hespanha, como Huesca, Leon e outras.

Este facto, como já declarei no Congresso, e agora repito, é desgraçadamente verdadeiro. Houve uma companhia de caminhos de ferro que denunciou as tarifas especiaes que, até ao momento actual, tinha em applicação.

Sabe s. ex.<sup>a</sup> que, na lei para as concessões de caminhos de ferro, se fixou uma tarifa como *maximum*, dentro da qual as companhias podem reclamar o estabelecimento de tarifas especiaes menos elevadas do que as permanentes, e sempre poderão apresentar alguma condição para a applicação d'essas tarifas, como, por exemplo, wagons completos, percursos determinados, etc.

A companhia do Norte tinha empregado esse systema e vinha exercendo o seu trafego, com tarifas especiaes mais baixas do que as geraes. Mas agora, por circumstancias especiaes, julgou (a meu vêr mal avisadamente), que convinha aos seus interesses elevar as tarifas para evitar, talvez, que se tornem subitamente difficeis de executar, ou talvez para demonstrar aos accionistas e obrigacionistas estrangeiros que chegou o momento de empregar todos os meios para evitar a crise imminente.

Em face d'este procedimento, o governo nada pôde fazer, porque a Companhia está no seu pleno direito de obrar por esta forma. O governo aconselhou a companhia a que tal não fizesse, e d'isto não podia passar, de forma alguma.

Tinha o governo um meio, como eu já disse na outra camara, de hostilizar as companhias. Esse meio consistia em exigir-lhes o cumprimento de tudo aquillo que os outros governos entenderam não dever exigir, em vista das circumstancias porque o paiz tem passado.

Ha, pois, algumas obrigações que, effectivamente, as companhias não cumpriram, e o governo podia exigir-lhes rapidamente, immediatamente, o cumprimento



dos seus deveres; mas o governo é de opinião que não seria prudente a adopção d'uma tal medida, porque d'esse facto poderia advir um resultado fatal, qual seria o de acarretar ás companhias a fallencia immediata.

O governo, portanto, entende que, perante esta situação difficil, que tão justamente sobressalta o animo dos productores do paiz, só lhe resta aguardar tranquilamente que a companhia do Norte, reconhecendo o seu erro, volte de novo ao seu sensato procedimento anterior.

Por minha parte entendo que as tarifas pouco tempo se poderão sustentar, se, por acaso, forem postas em pratica. Até agora não tenho motivo algum para julgar que serão suspensas ou não; mas parece-me que o resultado de tudo isto será que a propria companhia, em defesa dos seus interesses, reconsiderará nos seus desígnios.

E' summamente delicada, esta questão das tarifas. A competencia ha de forçosamente estabelecer reduções reciprocas, e tanto assim é que já se realizaram algumas, em virtude da concorrência estabelecida pelo Norte com a nova linha de Valladolid a Ariza, e pelas combinações feitas pela companhia de Salamanca com as empresas de navegação, das quaes resulta que o trigo é conduzido a Lisboa e Porto, e d'ahi para Barcelona, por preços muitos inferiores aos das tarifas mais baixas do Meio Dia.

E' certo que alguns pontos, como Navarra, Santander e as provincias do Noroeste, serão prejudicados pela falta de concorrência e pela attitudo da companhia do Norte; porém o governo não pôde impedir que essa companhia, fazendo uso d'um direito que indiscutivelmente lhe assiste, denuncie essas tarifas. Tenho, porem, esperanças que voluntariamente desistirá da sua attitudo hostil, ainda que não posso dizer ao sr. marquez de Arlanza quando se effectuará essa reconsideração.»

Respondeu ao ministro o sr. marquez d'Arlanza, lamentando que não houvesse meio de levar a companhia do Norte a estabelecer tarifas mais beneficiosas, e o sr. Groizard de novo lhe retrucou:

«Tem razão o sr. marquez de Arlanza. Não devemos conservar uma attitudo de prevenção contra as companhias ferro-viarias, que tão poderosamente teem contribuido para o desenvolvimento do trafego e do fomento da riqueza publica. Eu entendo que as não devemos encarar hostilmente e que o seu direito lhes deve ser mantido.»

E, ainda em resposta ao sr. marquez de Lema, accrescentou o sr. ministro do Fomento:

«Todas as companhias necessitam auctorização do governo para estabelecer novas tarifas, menos elevadas do que as legaes; mas quando queiram denunciar essas tarifas e deixar só em vigor as legaes, não necessitam auctorização alguma».

Por esta fórma o ministro e o governo hespanhol, ao mesmo tempo que mantem a maior firmeza no cumprimento dos contractos, fortalecem-se para exigir das companhias o respeito á lei.

E é para notar que, emquanto o publico, sempre propenso a desdenhar dos serviços que as linhas ferreas prestam ao paiz, se levanta em reclamações contra a companhia que elevou as tarifas, o ministro vem declarar, em pleno parlamento, que o desenvolvimento da riqueza publica tanto deve ás linhas ferreas, que não se deve hostilizar-as quando uma crise as assola.

Honra lhe seja.

## Bagagens de mão

Recebemos a seguinte carta:

Sr. Redactor. — Fui ha dias d'aqui (Setubal) a Santarem e, como não ha ainda aquella celebre ponte do caminho de ferro sobre o Tejo, cuja construcção v. preconizou em um dos primeiros numeros da sua *Gazeta*, da qual tenho o prazer de ser assignante da primitiva, parti d'aqui no comboio das 8 horas da manhã, chegando a Lisboa ás 10, e d'ahi, como tinha que embarcar em Santa Apolonia ás 4 e meia, aproveitei o tempo para dar umas voltas na sua cidade, jantar, etc.

Mas eu levava uma malinha que não pesava 10 kilos; uma bengala, porque, se o tempo estivesse bom, não queria andar de guarda-chuva, tratinho com que eu embirro, e um guarda-chuva, porque, se cahisse agua a cantaros, não queria apanhal-a, coisa com que encavaco.

«Esta bagagem, se bem que nada pesava, não deixava de me incommodar, porque eu não podia andar para um lado e para o outro com aquelles tres objectos, ir a toda a parte de mala, como um sympathico soberano fallecido, andar de chapeo n'uma mão e canna da India na outra.

«Lembrei-me de depositar os dois n'um hotel onde fosse jantar, mas não me convinha abstrahir da minha liberdade de jantar onde me conviesse e, além d'isso, no caminho da Praça do Commercio até Santa Apolonia não ha hotel, que eu saiba, capaz para me dar de comer.

«Chamei portanto um moço dos que estão á porta da estação e propuz-lhe elle ficar-me com a maleta e a bengala, porque o tempo estava chuvoso, apesar do que disséra o Noherlesoom, o *Popular* e as *Novidades*, cuidar da guarda d'aquelles dois objectos até á tarde e ir-me esperar, ás 4 e meia, á partida do comboio.

«Assim se fez; tomei-lhe o numero, por causa das duvidas, desembaraçado dos dois tropeços dei as minhas voltas e á hora marcada lá estava eu na estação em busca de bilhete para Santarem e do moço.

«Honradinho e pontual era elle — lá estava ao pé do balcão.

«Recebi o volume e o bastão inutil, e tirando da algibeira duas cedulas de tostão preparava-me para receber as barretadas que merece quem paga generosamente, mas qual foi o meu espanto quando o *freguez* me recusa receber isso, como elle dizia, e me exige dez tostões pelo serviço!

«Mil réis por levar uma malinha que eu transportava segura n'um dedo, que nada pesava, em uma distancia de pouco mais de um kilometro, era duro.

«Mas a armazenagem durante seis horas? observava-me elle, a fidelidade com que me respeitára os haveres, não fugindo com elles (por esta theoria parece que, se elle me roubasse, far-me hia o frete mais economico) não me defraudando a fazenda, não me obrigando a esperar nem a incomodar-me.

«Se fosse só o recado, observava elle, com uma de tostão se pagava, mas a guarda, tivera que dal-a a um estabelecimento conhecido, tivera que fazer despesa lá, que ir depositar, que vigiar e que retirar mais tarde a mala — por dez tostões tudo isto, era um ovo por um real!

«O gallegorio não poupava argumentos e eu via que elle tinha folego para me recitar um discurso maior que o do sr. conde de Burnay na assembléa do Banco de Portugal, e eu ou perderia o comboio, ou teria que fugir ou que pagar.

«Que a mala fôra guardada n'um estabelecimento onde os moços fazem despesa, isso não ha duvida, e até,



sem laivos de onoffrofismo, eu posso afirmar que o foi n'uma taberna, porque me foi devolvida com um pronunciado aroma a sardinha assada e uma rodela demonstrativa de um respeitavel copo de litro a que serviu de bandeja.

«Optei pelo ultimo systema,—pagar os 1.7000 réis—e agora que estou de volta e de pachorra—como v. vê—sabendo quanto v. se interessa pela melhoria do serviço dos nossos caminhos de ferro e seus accessorios, venho perguntar-lhe se não haverá meio de remediar isto, fazendo-se uns bilhetes directos ou uns comboios, tambem directos, em que os volumes, quer de bagagens, quer dos que os passageiros levam consigo, fossem transferidos, pelo proprio caminho de ferro, de uma a outra estação, ou, finalmente, a não ser isso praticavel, não se poderia impôr a esses sujeitos que nos fazem fretes, ah!, uma tabella razoavel?»

«Se tiver paciencia e espaço, diga alguma coisa na sua *Gazeta*, que a lê sempre com muito interesse o seu, etc.»

F. A.

Tem muitissima razão o nosso espirituoso correspondente de Setubal.

Ha evidentemente uma grande falta, não só em Lisboa como em *todas* as estações das nossas linhas ferreas, de um deposito para estes volumes, como se faz em toda a parte, menos na península.

E' este o remedio para o mal de que o nosso correspondente se queixa, e não outros que aponta e que não seriam praticos.

Quem aqui lhe responde já foi victima d'essa falta, especialmente uma vez que, indo ás Caldas da Rainha e não encontrando quarto nos hotéis, teve que procurar alojamento em casas particulares, e como andou uma hora em busca d'elle, acompanhado por um rapazito que lhe levava a mala, tambem só a custo conseguiu reduzir a 600 réis o pagamento do recado que elle, com um côro de garotos companheiros, lhe exigia mais elevado.

Se o deposito de volumes nas estações existisse, o sr. F. A. não teria mais que, chegando á estação do Terreiro do Paço, deixar ali a sua mala e a bengala e receber uma senha. Quando, terminados os seus negocios, quizesse seguir para a estação do Norte e Leste, ia, ou mandava, com a senha buscar os volumes, pagaria dois vintens de deposito e elle proprio, em qualquer carro, os levaria para Santa Apolonia.

Gastaria assim 40 réis, em vez de 17000 e incommodava-se menos, e não recebia o seu volume manchado e mal cheiroso.

Mas esse serviço, de tão facil execução e que tantas commodidades proporciona aos passageiros, não está ainda estabelecido entre nós, posto tenhamos esperanza de que, em breve, comece a pôr-se em vigor, como já dissémos.

A todas as direcções dos nossos caminhos de ferro lembramos o expediente, e se voltarmos ao assumpto, como é bem possivel, dir lhes-hemos como podem prestar este e outros serviços ao publico, sem custo, e obtendo por elles fontes de receita mais que remuneradoras.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição do commercio

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei a representação da gerencia da companhia do caminho de ferro de Guimarães, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com sede na cidade do Porto, pedindo auctorização, em virtude da deliberação

tomada pela assembléa geral, em sessão de 12 de março de 1894, com voto affirmativo do conselho fiscal, de 9 de novembro do mesmo anno, para emittir 6:000 obrigações do valor nominal de 90.000 réis cada uma, ou no valor total de 540.000.000 réis, com o juro fixo de 5 por cento ao anno, amortizaveis em noventa e nove annos, mas de modo que o encargo para a companhia não seja nunca superior annualmente a 27.500.000 réis, e com o fim especial de, com o producto de tal emissão, se extinguir a divida fluctuante da companhia:

Considerando que a emissão pedida, destinada a extinguir a divida fluctuante da companhia, não lhe traz encargos novos, nem augmenta, antes deve restringir, os existentes;

Considerando que a importancia das obrigações que a companhia pretende emittir é inferior ao capital realizado em acções e immobilizado na construcção do seu caminho de ferro e material fixo e circulante;

Considerando que a companhia, tendo anteriormente satisfeito os seus encargos, ainda apresenta saldo positivo sufficiente para pagamento dos encargos da emissão que pretende:

Ha por bem o mesmo augusto senhor auctorizar a gerencia da companhia do caminho de ferro de Guimarães a emittir 6:000 obrigações do valor nominal de 90.000 réis cada uma, ou do valor total de 540.000.000 réis, com o juro fixo annual de 5 por cento, amortizaveis em noventa e nove annos, mas de modo que o encargo para a companhia não seja superior annualmente a réis 27.500.000, e com o fim especial de, com o producto de tal emissão, se extinguir a divida fluctuante da referida companhia, e ainda com as seguintes clausulas:

1.<sup>a</sup> Que d'esta emissão, ou de qualquer operação financeira realizada pela companhia, nenhuma responsabilidade, em qualquer situação ou hypothese, virá para o estado, não tomando o governo responsabilidade alguma pelas obrigações emittidas pela companhia;

2.<sup>a</sup> Que as garantias com que a companhia assegura o pagamento de juros e amortização das obrigações, em caso nenhum prejudicam nem offendem os direitos que, pelas leis e pelas clausulas dos contractos, pertencem ao estado sobre a referida linha por isso que o estado, sempre, e em todas as hypotheses, é credor privilegiado da companhia no que respeita ás obrigações contrahidas pela companhia nas leis e nos contractos;

3.<sup>a</sup> Que esta emissão será submettida ao registo do tribunal do commercio, nos termos da legislação commercial vigente.

Paço, em 4 de março de 1895.—*Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para a gerencia da companhia do caminho de ferro de Guimarães.

## NOVAS TARIFAS

Para dar maior realce a esta secção, tão interessante para todos os nossos leitores que fazem frequentes transportes por caminhos de ferro, e mesmo a pedido de alguns que desejam se lhes ponha sempre bem em evidencia qualquer nova modificação do systema tariffario das differentes linhas, alteramos, d'hoje em diante, o titulo «tarifas de transporte» que davamos a esta secção.

*Ampliação da tarifa especial n.º 2 p. v. da Beira Alta.* — Esta ampliação, agora publicada, tem dois paragraphos sendo, pelo 1.º, applicado um preço especial, muito reduzido, aos transportes de cal procedente da Figueira da Foz para Guarda — transito, evidentemente para levar a cal do Cabo Mondego a abastecer as povoações servidas pela linha da Beira Baixa.

O 2.º § não é mais que a publicação de uns preços que, por meio de concessão particular, aquella companhia já applicava aos transportes de cal, por wagons completos, tambem procedentes da Figueira para as estações proximas.

*Tarifa especial n.º 15 p. v. da Beira Alta.* — Não tinha esta companhia tarifa applicavel aos transportes de palha e resolveu creal-a agora.

As suas condições são:

O peso minimo será o de 8.000 kilos, ou pagando como tal.

Até 100 kilometros applica-se o typo de 11 réis por tonelada e kilometro, com o minimo de 1.200 réis por tonelada, incluidas as despesas accessorias.



De 101 até 111 kilometros as remessas pagam o preço firme de 1.400 réis por tonelada.

De 112 kilometros em diante paga-se 9 réis por tonelada e kilometro.

Alem dos typos de 11 e 9 réis supra cobram-se as despesas accessorias, 300 réis por tonelada, sendo a carga dos wagons feita pelo expedidor.

Contamos distribuir estas tarifas aos nossos assignantes com o proximo numero.

*Tarifa especial P. n.º 11 g. v. do Minho e Douro.* — E' destinada esta tarifa aos transportes de peixe fresco ou salgado e mariscos, das estações das linhas do Minho e das de Leixões (Mattosinhos ou Leça) Villa do Conde e Pova de Varzim para qualquer estação da linha de Guimarães.

N'esta linha ficam pagando estes transportes 50 réis por tonelada e kilometro e nas demais 45 réis.

## ESTATISTICAS

*Sul e Sueste.* — O movimento d'estas linhas nas primeiras 4 semanas do anno corrente, comparadas com as de 1894, dá os resultados seguintes :

	1895	1894
Passageiros.....	18.616	21.175
Bagagens e recovagens-toneladas....	463	770
Mercadorias-toneladas.....	12.594	10.941

Em virtude do augmento do movimento em pequena velocidade, não houve diminuição, antes excesso, na receita, apesar do menor movimento de passageiros (2.559) e grande velocidade (307 toneladas).

*Comboios tremvias.* — O numero de passageiros transportados n'estes comboios, durante os mezes de janeiro e fevereiro d'este anno e do anterior, foi :

	1895	1894
Janeiro.....	22.372	15.760
Fevereiro.....	21.390	15.574
Total.....	43.762	31.334
a mais.....	12.428	

A média por dia foi :

Janeiro .....	721	508
Fevereiro .....	764	555
Nos dois mezes.....	742	531

Em 1894 faziam-se 10 comboios por dia, o que dava a média de 53 passageiros por comboio ; em 1895 fazem-se 16 á semana e 20 aos domingos e dias santificados, ou 520 comboios em janeiro e 468 em fevereiro, sendo, portanto, a média 44 passageiros por comboio.

Devemos concordar que é bem pouco para um serviço estabelecido ha mais de dois annos.

*Os ascensores da Central do Rocio.* — E' curioso dizer-se que o movimento d'estes ascensores nos dias da chegada e partida dos estudantes que vieram de Coimbra á festa de João de Deus, foi :

Dia 7, chegada do comboio.....	13.850
» 10, partida.....	13.240

Poderiam ter transportado o duplo, especialmente no dia 10, se mais rapido fosse o seu andamento, porque é facto que pelas escadas subiram e desceram muitas mais pessoas que pelos ascensores.

Pode-se portanto calcular que, nomeadamente no dia 10, não foi inferior a 25.000 o numero de pessoas que foram á estação do Rocio.

## Tarifas do Norte de Hespanha

Em virtude de certas negociações com o governo e attendendo ás reclamações instantes do publico, esta companhia restabeleceu uma grande parte das suas tarifas especiaes que havia supprimido desde 15 de fevereiro e de novo começaram a vigorar desde 10 do corrente.

São ellas as n.ºs 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5, 7 § 1.º, 8, 8 bis, 9 §§ 1.º e 2.º, ampliação da 9 § 1.º, 9 § 3.º, 9 § 4.º, 10, 12 § 1.º, 12 § 2.º, 15 § 4.º, 15 § 5.º, 15 § 6.º, 15 § 9.º e especial A da estação de Tarazona.

Este restabelecimento é, todavia, com caracter temporario.

Das tarifas primeiramente annulladas não foram restabelecidas as n.ºs :

Additamento á n.º 3, 6 bis (que é a mais importante porque é a tarifa dos portos do Norte, applicavel a quasi todas as mercadorias, para Madrid e vice-versa) 7 § 2.º, additamento ao § 1.º da 8, 15 §§ 1.º, 2.º, 3.º e 8.º e seu additamento e temporaria n.º 1, nem as 16 § 14, N. M. n.º 1, B. V. M. 1, B. V. M. A. 1 e additamento a estas, annulladas desde 1 do corrente.

Para substituir a 6 bis, a que acima nos referimos, o Norte já tem, ao que nos consta, o novo projecto submettido á approvação do governo.

Attribue-se esta reconsideração condicional da companhia do Norte á resolução tomada pela mesma companhia e annunciada em conferencia que, em 7 do corrente, teve com o sr. Sagasta, o marquez de Comillas, representante da companhia, na qual este offereceu espontaneamente, em nome da companhia, o restabelecimento das tarifas especiaes, ha pouco supprimidas, em consequencia do conflicto com o governo, a que nos temos referido, com o intuito patriotico de não crear difficuldades ao governo e ao paiz na actual conjunctura, em que os acontecimentos de Cuba os põem em certa difficuldade.

Diz-se, porém, que esta nova attitudo da companhia é momentanea, e devida sómente aos factos anormaes que se estão passando n'aquella ilha e que reclamam todas as dedicações patrioticas, não cedendo, portanto, a companhia das suas reclamações anteriores.

## NOTAS DE VIAGEM

XVII

### O Rheno — Colonia

As 6 horas da manhã parte o primeiro vapor de Coblenz. É n'esse que deve ir quem queira aproveitar o tempo.

O *Niederwald*, assim se chamava o barco em que fui, partiu do embarcadeiro a juzante da ponte de barcos, passando em frente da embocadura do Mosel, deixando nos admirar as mais bellas perspectivas da foz d'este rio.

Continuam, posto que mais espacejados, nas duas margens, os castellos dos velhos senhores do Rheno, tão senhores que tinham as suas pequenas esquadras de embarcações, e os seus regimentos de assaltantes dos que se aventuravam a navegar no rio e que repetidas vezes eram obrigados a pagar bem cara a imprudencia de passar com valores diante dos ricos palacios, cujos donos os *tributavam* a seu talante.

Hoje o Rheno está pacificado — os antigos assaltantes deixaram grandiosas fortunas aos seus herdeiros ; mas estes não continuaram o *processo* de as avolumar.



Em vez dos barcos de piratas, salpicam o rio pequenas armações, com a apparencia de uma aranha enorme, onde a pesca se exerce com actividade.

Dos velhos tempos conservam-se, porém, as lendas, perpetuadas nas muralhas e mirantes dos antigos edificios que se ostentam nas duas margens, ora recordando dramas de sangue dos que ali se debateram em combates ou perderam a vida em assaltos; ora os poemas d'amor e de heroicidade dos paladinos, como o de Carlos Magno, cuja espada vibrante rachava montanhas e cuja vida emocionada de paixão se deixou esvaír, no vetusto castello de Rolandseck, em contemplação da eterna morada do bem amado; ora, finalmente, em cantos de voluptuosa alegria, como que sahidos ainda da ilha de Nonnenwerth, onde se davam os mais principescos festins em que a austera moralidade allemã não tinha entrada.

Antes de chegar a esta ilha, olhemos de frente e de frontaremos com *as sete montanhas*, interessante grupo de sete elevados montes, do cimo dos quaes se desfructam os mais imponentes pontos de vista.

E' apressada a minha viagem, mas não deixarei de lá ir, visto que posso fazel-o, no intervallo da passagem de um a outro vapor, graças ao caminho de ferro.

Ha, pois, que desembarcar em Köniwsginter e, sem demora, atravessar a povoação para ir tomar o ascensor.

Desde o caes até a estação ha frequentes taboetas que indicam o caminho a cada um dos dois ascensores que sôbem ás sete montanhas. Para a direita vae-se ao do Drachenfels; para a esquerda ao de Petersberg.

Vamos n'aquelle, que é uma linha do systema da do Rigi. A machina vae na frente, rebocando duas carruagens abertas, de 40 logares cada uma, das quaes se gosa bem o panorama.

A rampa mais forte é de 20 por cento; a linha tem 1.500 metros, apenas, subindo uma differença de nivel de 225 metros, em 12 minutos.

A subida custa 1 marco e a descida metade; o bilhete de ida e volta não tem redução de preço.

De lá de cima, do terraço do castello, a vista é admiravel, desfructando-se o rio e suas margens como *à vol d'oiseau*. Nas tres faces do terraço que olham sobre a montanha ha, no parapeito que as resguarda, grandes chapas de latão, em que está indicada a topographia de toda a extensão que a vista abraça.

Um grande restaurante estende as suas mesas pelo terraço e parte do terreno proximo. Pôde-se ali almoçar, isto é, jantar, que é como na Allemanha se chama á comida da 1 hora da tarde; mas eu aconselharei o leitor a ter tomado o seu café com leite no vapor, á vinda, e reservar a vontade para o outro vapor em que seguirá depois.

Feita a nossa visita, preparava-me para percorrer, a pé, uma parte da montanha, quando o silvo repetido da machina me avisou de que tinha um comboio extraordinario a partir, o que me permittiria ainda experimentar a outra linha.

Desci, pois, e tomando o caminho da estação de Petersberg, não sem custo alcancei o trem, já a partir.

E' um ascensor em tudo semelhante ao outro, differençando-se só em que o trajecto é todo por entre bosques; uma atmosphera de verdura nos rodeia, nada deixando ver para fóra. Custa tambem 1 marco e meio, subida e descida.

Lá em cima novos panoramas, hotel e restaurante, como no outro, o que tudo tive que ver rapidamente para descer do comboio immediato a tempo de tomar o vapor das 12 horas e tres quartos.

Chegou este com o seu razoavel atrazo (por toda a

parte ha d'isto); era o Loveley, pequeno barco de tres cobertas, na ultima das quaes eu fiz servir o meu almoço, que me soube deliciosamente, por 3 marcos, e 80 pf. de vinho, aquelle vinho branco, frio, acidulado, do Rheno, que se parece com o nosso Bucellas.

No percurso até Colonia só ha de mais importante a cidade de Bonn, onde se encontra a antiga universidade, o maior edificio da Allemanha, pois tem 580 metros de extensão na fachada, parte da qual mesmo do vapor podemos vêr.

Meia hora depois despedimo-nos do Rheno para entrar em Colonia.

Ao desembarque os corretores dos hotéis acotovelam-se e quasi nos enfadam com as suas insistencias para que prefiramos este ou aquelle.

Cuidado, recommendo ao leitor, não lhe succeda como me succedeu, ficar mal alojado.

O melhor é escolher um hotel proximo da cathedral que é o centro de onde irradia todo o movimento.

Colonia é uma linda cidade, uma das mais apreciaveis da Allemanha do Oeste.

Compridas avenidas ajardinadas, ladeadas de bellas edificações rodeiam o hemicyclo que ella forma, sendo a sua linha diametral um bello e vasto caes para o rio, onde se vêem os mais importantes armazens por atacado.

Este caes communica com a cidadezinha fronteira, Deutz, por uma ponte de barcos onde é immenso o transito de peões e carros, continuamente interrompido por ter que se abrir a ponte para a passagem dos vapores e barcos de carga.

E' inacreditavel como este systema de pontes se conserva ainda no Rheno, como n'um pequeno rio sem importancia, e mais uma vez nos lembra a adopção da ponte trasbordadora de Bilbao.

Uns 500 metros abaixo d'esta ponte ha outra, fixa, e d'uma grande imponencia, servindo, no centro, de passagem ao caminho de ferro entre as duas margens, e tendo aos lados, separada pelas cruces de Santo André que sustentam o taboleiro, uma estrada para transito publico.

E' toda de ferro, sustentada em dois encontros e tres largos pilares de alvenaria, tendo 412 metros de extensão, 19 de largura e 15 de altura sobre a agua.

Em cada uma das entradas ha uma grandiosa estatua equestre em bronze, Frederico Guilherme IV, e Guilherme I.

As duas maiores preciosidades de Colonia são: a cathedral e a estação central dos caminhos de ferro.

De uma e outra me occuparei no proximo artigo, acabando este com os varios detalhes que tive tempo de examinar durante a tarde da chegada.

Já disse que um largo *boulevard* rodeia a cidade. Não ha jardins publicos, nem são necessarios porque todas as casas são um jardim.

E' na verdade encantador o gosto d'aquella população pelas flores! Em cada edificio a entrada é ao centro, por um corpo saliente sustido por columnas. Sobre ellas forma-se um terraço, que é varanda da janella central do 1.º andar.

Pois todas essas varandas estão completamente cheias, absolutamente cheias de flores, entre as quaes a simples sardineira é estimada como a mais mimosa Ideale. O effeito das ruas principaes, ou melhor, das ruas onde vive a sociedade abastada, é lindissimo, assim.

O jardim zoologico e o de Flora, em cada um dos quaes se paga 1 marco de entrada (metade aos domingos) são muito interessantes, aquelle pela sua completa collecção de animaes, este pelas raras qualidades de flores que ali se reúnem, e pelo bello aquario.



Para este ponto (os dois jardins são juntos) ha trem-via (15 pfennigs) e vapor pelo rio.

N'esta visita, e na das mais frequentadas ruas, onde ha grandes e elegantes estabelecimentos, passei a minha tarde, até que uma chuva torrencial me obrigou a recolher ao hotel Tils, proximo do mosteiro de Santo André e da estação central, onde, por 4 marcos, jantei muito bem.

A' sahida, nova batega d'agua me esperava, impedindo-me de ver a cidade de noite, como tanto desejava.

Tive que desistir de qualquer distracção, ficando no hotel, evidentemente aborrecido, farto de agua... de Colonia.



## O Transsiberiano

Ainda ácerca do grande caminho de ferro russo, que promette ser uma das obras mais colossaes do nosso seculo, continuam os jornaes estrangeiros a publicar varias notas, que correspondem ao geral interesse com que se segue em toda a parte as particularidades da grandiosa empresa.

São, sobretudo, extremamente interessantes as impressões de viagem relatadas por um dos passageiros do primeiro comboio que, partindo de S. Petersburgo, chegou directamente a Omsk.

Confessa o viajante que empreheendeu a viagem de-baixo d'uma impressão pessimista. Uma viagem d'esta ordem, atravez de territorios interminaveis, onde a natureza ingrata se manifesta unicamente sob os seus aspectos inflexiveis, parecia-lhe não poder terminar sem que algum facto extraordinario e imprevisito viesse surprehender a tranquillidade da marcha.

Nada, porém, veiu confirmar as suas previsões, tudo se passou como se o comboio atravessasse as regiões europeias, e no segundo dia de viagem surgiu aos olhos dos viajantes o Volga, desenrolando-se magestosamente no seu leito, para além do qual começa, em breve, a Asia.

O comboio passou o rio sobre a grande ponte Alexandre, gigantesca construcção de 1.387 metros de comprimento, e que é uma das maiores e mais notaveis d'este genero. Ao longe, parece suspensa no ar, e quando a locomotiva corre sobre ella, gosa-se das portinholas das carruagens um espectáculo altamente pittoresco, onde a limpidez das aguas se casa perfeitamente com a brancura das aldeias marginaes.

Para lá do Volga recomeça a *steppe* desolada, invariavel, até que na estação de Tcherkaskaia apparece pela primeira vez a grande linha caracteristica dos Montes Uraes.

A secção montanhosa principia logo em Bogorouslane, e o desfiladeiro mais escarpado de toda esta parte do trajecto encontra-se entre as estações de Balaschovo e Tcheliabinsk, onde a linha attinge a altitude culminante de 600 metros acima do nivel do Baltico.

Impressiona vivamente a agreste paisagem d'esta região. Enormes rochedos perpendiculares, erguidos nos ares, parecem prestes a fulminar o comboio que, lançado por cima de precipícios, entra repentinamente n'uma floresta. A trincheira, com uma profundidade de 35 metros, é aberta na rocha viva. Depois a locomotiva desemboca alegremente das gargantas escarpadas, para entrar n'um mar de arvoredos, dominados pela cadeia dos montes. Estas metamorphoses repetem-se sem cessar.

A particularidade mais interessante d'este caminho de ferro atravez da montanha é que não tem um unico tunnel, e a via ferrea rodeia sempre os pequenos rios.

Que trabalho extraordinario não foi necessario empregar! Em muitos pontos, foi dentro de cestos, suspensos sobre os precipícios, que os engenheiros elaboraram os seus traçados.

Ao terceiro dia os viajantes transpunham o obelisco que divide as duas partes do mundo, e além do qual surge um arvoredado illimitado n'uma solidão absoluta.

Cahia a noite, quando a locomotiva atravessou os jazigos auriferos do Miass. Nas proximidades de Tcheliabinsk a cadeia das montanhas affasta-se e occulta-se, para depois apparecer dos lados de Oeste.

No dia seguinte o comboio entrava na Siberia e percorria até Omsk a nova via da secção Occidental do Transsiberiano.

Como já dissemos no nosso numero precedente, este trajecto, que comprehende a 5.<sup>a</sup> parte da rede geral, tem uma extensão de 1.620 kilometros.

Foi certamente por lapso que o nosso collega, *Engenharia e Architectura*, não disse que o artigo *O Transsiberiano*, que publicou ha dias, no seu n.<sup>o</sup> 40, foi transcripto do numero anterior do nosso jornal.

Não julgamos que aquella revista evite citar-nos e, se tal succedesse, bem vê que não lhe pagamos na mesma moeda.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Revista moderna.** — Semanario illustrado, director-gerente Emygdio Monteiro. Recebemos os n.<sup>os</sup> 5 e 6 d'este semanario, muito bem escripto e muito bem impresso. Romances interessantes, perfeitas gravuras e umas secções criticas, traçadas com um não vulgar cunho de bom senso; eis o que é a Revista moderna.

**Guia ferro-viaria.** — Mais uma publicação sobre caminhos de ferro appareceu no vizinho reino.

Este periodico quinzenal publica-se em Valladolid e dedica-se á defesa dos interesses do commercio, agora tanto em jogo com a guerra entre as companhias.

Desejamos longa vida ao novo collega.

**O Occidente.** — O n.<sup>o</sup> 583 d'esta illustração vem esplendido de gravuras, trazendo na 1.<sup>a</sup> pagina um magnifico retrato de João de Deus, pagina decorada e dedicada ao grande poeta lyrico: as duas paginas do centro, primorosamente illustradas com decoração apropriada, occupam-se do congresso viticola nacional, publicando um desenho representando uma sessão do congresso e os retratos dos srs. conde de Bertandos, João Achilles Ripamonte, Joaquim José d'Azevedo, Cincinnati da Costa, D. Luiz de Castro, Visconde de Chancelleiros, Henrique de Mendia, Sertorio do Monte Pereira, Antonio Maximo Lopes de Carvalho e José Verissimo d'Almeida, membros do congresso, e o retrato do Visconde da Silveira, ha pouco fallecido, completa a parte illustrada d'este esplendido numero.

A parte literaria compõe-se de: Chronica Occidental, por Augusto de Mello; João de Deus, por Theophilo Braga; Carta a João de Deus, por Libanio Baptista Ferreira; Poesias de João de Deus com versão em italiano, por Prospero Peragallo; Congresso Viticola Nacional, por Esteves Pereira; A Gazeta de Lisboa e o Diario do Governo, por Silva Pereira; Segredo Antigo, romance, pelo morgado de Fortinhães; Necrologia.

**O Diario d'Elvas** — Este jornal independente, literario e noticioso que se publica em Elvas, começou, a datar de 1 de fevereiro proximo passado, a distribuir, sem augmento de preço, aos seus assignantes, como brinde semanal, uma folha literaria que se publica ás quintas



feiras, contendo 16 paginas in-8.º de texto, e que, sob o titulo de *Encyclopedia Recreativa*, comprehende romances, contos, poesias, artigos sobre sciencia e bellas artes, compilados dos melhores auctores contemporaneos, nacionaes e estrangeiros. Este brinde constituirá, no fim do anno, dois volumes de 416 paginas cada um. Os 4 numeros da Encyclopedia que temos presentes comprehendem artigos literarios e scientificos de Alphonse Karr, Thomaz Ribeiro, M. Roussado, Trindade Coelho, Martins Velho, Fialho d'Almeida, João da Camara, Antonio de Lemos, Armand Silvestre, Gonçalves Ribeiro, Collete, Guilherme d'Azevedo, Vilhena Barbosa, Carvalho Cordeiro, Pereira Caldas, Oscar Ney, Paulo d'Amaranthe e Casimiro d'Abreu.

O 5.º numero, exclusivamente destinado a comemorar o anniversario natalicio de João de Deus, contém unicamente diversas das melhores poesias d'este primoroso vate.

### Companhia de seguros Fidelidade

São, como sempre, interessantes os dados que nos fornece o relatorio d'esta companhia, relativo ao ultimo anno. As suas receitas elevaram-se a 274:581\$244 réis, sendo 234:974\$237 de seguros terrestres, 25:376\$562 réis dos maritimos e os restantes 14:230\$445 réis provenientes de juros de titulos.

Tendo a despesa sido de 108:995\$099 réis, o saldo, junto com o que ficou do anno anterior, e extrahidos 15:746\$876 réis para fundos de reserva, elevou-se a 93:248\$223 réis.

O dividendo foi de 65\$000 réis por acção, livre de imposto, ficando ainda para fundo de reserva mais réis 5:888\$223.

Os seguros pagos por prejuizos terrestres foram na importancia de 53 contos e os maritimos 7 contos.

Nos doze annos, de 1883 a 1894 a companhia tem pago por sinistros terrestres 792 contos e nos doze anteriores pagou 624 contos, o que faz a importante verba de 1.416 contos.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes

Em virtude do artigo 39.º dos estatutos é convocada a assembléa geral d'esta companhia a reunir-se no dia 8 de abril, pela uma hora da tarde, na séde da mesma companhia, rua de El-Rei, 117, 3.º andar, para lhe ser presente o relatorio e contas da direcção até 31 de dezembro ultimo, e parecer do conselho fiscal, bem como proceder á eleição de todos os cargos da companhia.

Todo o proprietario de acções ao portador deverá depositar-as n'esta companhia quinze dias antes do dia da reunião.

Lisboa, 7 de março de 1895.—O secretario interino, João Antonio Pinto.

#### Companhia de seguros Fidelidade

A assembléa geral d'esta Companhia reuniu nos dias 31 de janeiro e 6 do corrente, sendo approvado o dividendo de réis 65\$000 por acção, livre para o accionista de imposto de rendimento. Foram eleitos para:

##### Mesa da assembléa geral

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

##### Direcção

Effectivos, Pedro Augusto Martins da Silva, José Adolpho de Mello e Sousa, Victorianno Estrella Braga; substitutos, José Rodri-

gues Tarujo Formigal, João Theotonio Pereira, Augusto Carlos Miranda Monteiro.

Lisboa, 7 de março de 1895.

O secretario da assembléa geral, Victorianno Estrella Braga.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Não se tendo verificado a assembléa geral ordinaria, convocada para hoje, por falta de representação necessaria nos termos do art.º 23.º dos estatutos, é novamente convocada para o dia 30 do corrente pela 1 hora da tarde.

A reunião effectuar-se-ha nas salas da camara do commercio e industria, Praça do Commercio, e n'ella se deliberará com qualquer numero de accionistas e representação de capital.

O fim da reunião é discutir e votar as conclusões do relatorio e parecer do conselho fiscal e proceder á eleição da mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Lisboa, 14 de março de 1895.—O presidente da mesa da assembléa geral, José Mesquita da Rosa.

Nos termos dos art.ºs 12 a 14 dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações d'esta Companhia, que teve logar no dia 14 do corrente, sahiram sorteadas as n.ºs 2:331 a 2:335, 4:596 a 4:600; 9:046 a 9:050, 35:146 a 35:150.

O pagamento das obrigações sorteadas, bem como o pagamento dos juros, começará no dia 1.º d'abril, na séde da Companhia e na sua agencia no Porto, nas condições dos semestres anteriores.

Lisboa, 16 de março de 1895.—Os directores, Pedro Ignacio Lopes, Antonio José Gomes Lima, Antonio Francisco da Costa Lima.

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 mars 1895.

La hausse et toujours la hausse; d'ailleurs aucun événement politique d'importance ne semble à l'horizon entraver les bonnes dispositions de la spéculation, mais malgré l'abondance des capitaux il ne faut pas aller trop vite, la prudence et la modération sont nécessaires pour que la plus value acquise sur toute la ligne se consolide et principalement sur les fonds étrangers, car le marché est spécialement engagé de ce côté.

Le terme de nos fonds d'Etat ne laisse rien à désirer; la liquidation de février s'est terminée comme celle de janvier à l'avantage des acheteurs; celle de mars est en bonne voie. Le 3% finit à 103,75 fr., l'amortissable à 101,70 fr. et le 3 1/2 à 108,15 fr.

L'Italien s'avance à 89 fr. — ce n'est pas la situation politique, et encore moins la situation financière de ce pays, qui justifient une pareille hausse.

L'Extérieure Espagnole regagne le terrain perdu à 78 1/2, sans s'occuper de la situation à Cuba, où l'état de siège a été proclamé. Les obligations Cubaines 6% par contre ont légèrement réactionné à 497 fr. et le 5% à 457,50 fr.

Le Portugais se maintient à 25 5/8. L'obligation Tabacs finit à 470 fr. avec de bons achats, et l'action varie de 537 à 540 fr.

Les Fonds Russes ne perdent rien de leur fermeté, et la brochure qui vient d'être lancée contre le crédit de la Russie n'a pas inquiété les porteurs de ces rentes. Le 3% cote à 95 fr., le 4% or 1889 à 102,50 fr., et le 3 1/2 1894 à 99,25 fr.

Les Fonds Ottomans progressent bien impressionnés par l'annonce que l'iradé relatif au monopole de l'alcool serait enfin signé. Les produits de ce monopole pourraient permettre d'élever de 1/4 le revenu des premières séries.

La Banque de France revient à 3.800 fr. Le Crédit Foncier varie de 900 à 950 fr. Dans ses deux dernières séances hebdomadaires des 28 février et 6 mars, le conseil d'administration a autorisé pour 5.372.367 fr. de nouveaux prêts, dont 4.099.400 fr. en prêts fonciers, et 1.272.967 fr. en prêts communaux. Le bénéfice net du mois de janvier s'est élevé à 1.170.000 fr.

La Banque de Paris et des Pays-Bas vaut 740 fr., on attend d'un moment à l'autre l'avis de la convocation de l'assemblée générale. Les résultats de 1894 sont satisfaisants; on dit que le dividende sera porté à 35 fr.

Le Comptoir National d'Escompte atteint 582,50 fr., le Lyonnais, 840 fr., et le Crédit Industriel, 552,50 fr.

La Société Générale reste à 500 fr. Les actionnaires sont convoqués pour le 29 courant en assemblée générale ordinaire. Le dividende qui leur sera proposé a été fixé par le conseil d'administration à 12,50 fr. Un à compte de 6,25 fr., ayant été payé le 1er octobre, il resterait donc 6,25 fr. à distribuer sans déduction des impôts.

La Banque Internationale termine à 530 fr. et le Crédit Mobilier à 62,50 fr.

La Banque de l'Algérie vaut 780 fr. La Banque des Pays-Autrichiens s'inscrit en reprise à 610 fr. Le bilan de 1894 accuse un rendement brut de 6.293.000 florins, et un bénéfice net de florins



4.598.000: on parle d'un dividende de 16 florins au lieu de 14 florins en 1893.

La *Banque Ottomane* suivant le mouvement des *Fonds Turcs* gagne 45 fr. en un mois et termine à 725 fr.

Le *Crédit Foncier Colonial* est faible à 70 fr.

Le *Foncier Egyptien* ne présente pas de changement à 462,50 et l'obligation 3% à lots est recherchée à 257,50 fr.

Les actions et obligations de nos six grandes *Compagnies de Chemins de fer* sont toujours l'objet de nombreuses transactions, malgré les moins values des recettes occasionnées par la mauvaise température. Nous retrouvons l'*Est* à 960 fr., le *Lyon* à 1.490 fr., le *Midi* de 1.320 à 1.325 fr., le *Nord* à 1.825 fr., l'*Orléans* à 1.620 fr. et l'*Ouest* stationnaire à 1.110 fr.

L'*Est-Algérien* cote 610 fr. Les actionnaires de cette société sont convoqués en assemblée générale pour le 3 avril, au siège social à Paris.

L'*Ouest-Algérien* vaut 600 fr., l'obligation 460 fr. (ex-coupon de 7,50 fr. du 6 courant.)

Les *Chemins Autrichiens* restent à 822,50 fr., les *Lombards* à 247,50 fr., et les *Méridionaux* à 630 fr.

Les obligations des *Chemins Portugais* 3%, anciennes et nouvelles, se négocient de 125 à 126 fr.

On cote en reprise les actions et les obligations des *Andalous*, du *Nord de l'Espagne* et du *Saragosse*.

Nous retrouvons le *Gaz Parisien* à 1.150 fr. — soit 60 fr. de plus value pour le mois. Le conseil d'administration a décidé de fixer le dividende de l'exercice 1894 à 62,50 fr. par action.

Le *Gaz pour la France et l'Etranger* est calme à 645 fr., le *Gaz de Marseille* cote 1.185 fr., *Mulhouse*, 1.840 fr., et le *Gaz Général* (Hugon) 400 fr.

Le *Suez* monte à 3.350 fr. Les recettes du canal, depuis le commencement de l'exercice, sont en augmentation de près de 900.000 fr.

*Panama* vaut 9 fr. — les obligations à lots ont été particulièrement recherchées de 135 à 137,50 fr.

Le *Corinthe* se traite à 25 fr. Les *Téléphones* gagnent une dizaine de francs à 310 fr.

*Dcauville* donne lieu à de bons achats à 225 fr. Nous croyons ce titre appelé à progresser.

Le marché des *Mines d'or* est en progrès marqué. La *Robinson*, clôture à 232,50 fr. (ex-coupon de 6,25 fr.) Les bénéfices de l'année 1894, tout entière, se sont élevés à 8.681.200 fr.: le dividende de 12,50 fr., soit 10%, a absorbé 6.875.000 fr. et en tenant compte de l'encaisse, au 1er janvier 1894, des frais généraux et d'amortissement, etc.; il restait au 1er janvier 1895 un salde de 1.557.000 francs, à reporter à nouveau.

La *Langlaagte* se traite à 132,50 fr. et la *Ferreira* à 46 fr. (ex-dividende 12,50 fr.)

*Simmer and Jack* en avance à 370 fr.

La *Mozambique* a été l'objet de nombreuses affaires entre 30 et 31,25 fr. Cette entreprise, analogue à la *British Chartered Company*, a devant elle un grand avenir. La compagnie étend, peu à peu, le réseau de son administration sur tout le pays qui lui a été concédé; il suffit pour apprécier les résultats obtenus de comparer les recettes du 1er semestre de 1894 avec celles de la même période de 1893. Nous donnons ces recettes dans le tableau ci-dessous:

#### Compagnie de Mozambique

Tableau des recettes du 1er semestre de l'année 1894 comparées à celles du 1er semestre de 1893

Nature des recettes	1894	1893	Augment.	Diminut.
Douanes .....	294.400	241.200	53.200	—
Service des ports .....	6.100	3.000	3.100	—
Concessions de terrains .....	53.700	62.800	—	9.100
Poste .....	6.600	6.300	300	—
Timbre .....	7.100	10.300	—	3.200
Permis. Patentes .....	44.500	49.200	—	4.700
Mines .....	800	2.600	—	1.800
Impôts immobiliers .....	19.900	9.400	10.400	—
Hôpital .....	9.200	3.400	5.800	—
Impôts sur les indigènes .....	55.600	14.500	41.100	—
Imprimerie de la Compagnie .....	2.000	1.300	700	—
Abattoir .....	3.100	2.100	1.000	—
Amendes .....	3.900	4.400	—	500
Recettes diverses .....	38.023	23.503	14.520	—
<b>Totaux .....</b>	<b>544.823</b>	<b>434.003</b>	<b>130.120</b>	<b>19.300</b>

Augmentation de recettes comparativement au 1er semestre de l'année précédente: — 110.820 francs.

Comme on le voit par le tableau des recettes qui précède, cette compagnie est en pleine marche, et son exploitation grandit chaque jour.

Le *Bechuanaland* vaut 41,25 fr. Les valeurs de *Nitrates* ont été plus mouvementées. La *Lagunas* a rencontré de nombreux partisans à 165 fr. et la *Paccha* à 125 et 127 fr.

L. C.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março.

O facto predominante na quinzena que hoje finda, foi a larga e por vezes acalorada discussão na assembléa geral do Banco de Portugal, do convenio ultimamente celebrado com o governo, e contra o qual se pronunciou uma parte dos accionistas, escudados com pareceres de alguns dos nossos mais auctorizados juriscultos. Afinal o convenio foi approvado conjunctamente com as conclusões do relatorio da gerencia finda. Na imprensa essa discussão teve um certo echo, parecendo-nos que n'este campo predominavam as opiniões contrarias a algumas clausulas do convenio, consideradas como menos favoraveis aos interesses geraes do paiz.

Não nos parece opportuno renovar agora esta questão, que tem pontos de vista interessantes, dando margem a um estudo muito vasto e amplo das condições economicas e financeiras do paiz. No entretanto, não queremos deixar de dizer que, a nosso vêr, a questão do convenio se não pôde julgar completamente liquidada. Afigura-se-nos que n'um prazo, mais ou menos proximo, este convenio será revisto e consequentemente modificado. É possível que, sob o imperio de certas circumstancias, attenuada, se não completamente modificada, a crise que ha cinco annos nos afflige, o estado possa ser mais exigente e assegurar mais vantajosamente os seus interesses.

\*

Um telegramma de Londres noticia que o governo brasileiro concluiu com o representante do governo inglez, medianeiro, os termos da conciliação entre o Brazil e Portugal. O facto tem apenas a importancia que hade resultar de se reatarem as relações diplomaticas entre os dois povos irmãos e amigos. Durante este periodo d'um anno, mantiveram-se felizmente as relações dos dois povos na melhor cordealidade, e a colonia portugueza no Rio de Janeiro teve occasião de receber novas e inequivocas provas de consideração e de apreço por parte dos poderes constituídos, indo mesmo alguns membros do governo, designadamente o ministro das relações externas, presidir a festas das associações portuguezas. As relações commerciaes continuaram no mesmo pé e se maiores facilidades não houve, foi isso devido á situação dos cambios, derivada das condições economicas e financeiras e das hesitações e preocupações resultantes d'uma intensa crise politica. No entretanto devemos notar que para a emissão do ultimo empréstimo nacional brasileiro de 100:000 contos foram subscriptos em Portugal 2:500 contos, sendo 2:000 na praça do Porto e 500 na de Lisboa.

\*

A situação da nossa praça continúa fraca e pouco animada. As inscrições de assentamento oscillaram entre 35,20 e 35,30, as de coupon entre 35,10 e 35,15. As obrigações do empréstimo de 1888 (4%) conservam-se a 15\$700 réis, as de 4% de 1890 não tiveram transacções, as de 4 1/2% de 1888-89, assentamento, regularam a 48\$000 réis. As acções do Banco de Portugal cotam-se a 118\$500 réis, as do Commercial de Lisboa a 98\$500 réis, as do Lisboa & Açores a 102\$000 réis, do Nacional Ultramarino a réis 57\$850. As obrigações *Loanda-Ambaca* subiram a 74\$500 réis, com tendencia para a alta. As obrigações prediaes de 6% cotam-se a 93\$300 réis e as de 5% a 90\$000 réis.

\*

A divida externa portugueza manteve-se firme e na alta a 25,81. As obrigações portuguezas dos Tabacos teem tido bastante procura, attingindo o preço firme de 467 francos. As acções estão firmes a 537 francos. O cheque sobre Londres (90 dias de vista) regulou a 42 3/8, sobre Paris a 677.

\*

A taxa de desconto do Banco de Portugal continúa a 6%, emquanto no mercado regula a 5 1/2. Na praça começa a considerar-se injustificada a conservação de uma taxa de desconto tão elevada. Parece que o banco, para corresponder á sua missão, deveria favorecer por uma forma mais efficaz o commercio nacional, sobre tudo, na praça de Lisboa.

\*

O cambio do Rio sobre Londres oscillou entre 9 1/2 e 7 9/16. A divida externa brasileira, depois de ter obtido 77 1/2, baixou a 76 3/4, reanimando depois, ficando a 77,75.

A situação publica do Brazil continúa muito indecisa. Os acontecimentos do Rio Grande do Sul voltam a ter a maior gravidade, porque se assegura que os revolucionarios visam á independência d'aquelle estado. No Estado do Rio de Janeiro o elemento militar, principalmente das escolas, continúa irrequieto e buliçoso, sendo fóra de toda a duvida que uma restauração *florianista* está premeditada. Todos comprehendem a gravidade e alcance que poderá ter a renovação da dictadura militar do marechal Floriano.

J. F.







## O caminho de ferro de Jerez a Malaga

Referem-se os jornaes hespanhoes, com toda a sollicitude, ás vantagens resultantes da realização do projecto relativo a este caminho de ferro. Não só a imprensa dos pontos directamente beneficiados com a conclusão d'esta nova linha encarece a sua utilidade; mas os proprios jornaes de Madrid repetidas vezes occupam as suas columnas com artigos concernentes ao projecto, instando e reclamando a sua rapida execução.

Reconhece-se a justiça e necessidade d'esta campanha, se attendermos a que a projectada linha ferrea, vindo servir interesses geraes importantes, dando o costumado impulso ao commercio e á industria dos pontos que atravessa, e estabelecendo a devida comunicação com as rédes construidas, contribue d'esta forma poderosamente para o desenvolvimento progressivo das forças productoras da nação hespanhola.

As provincias de Cadiz e Malaga, que, sem serem pobres, se veem, entretanto, hoje forçadas, pela falta de rapidas comunicações entre si, a explorar um reduzido numero de ramos industriaes, verão, decerto, entrar no seu territorio, com a primeira locomotiva, a larga prosperidade a que tem jus o seu trabalho perseverante.

Toda a região atravessada pela via ferrea de Jerez-Malaga se distingue pela poderosa vida industrial, que a anima, e a que só falta a necessaria expansão externa. Assim, Grazalema tem a merecida reputação dos seus marmores e fabricas de pannos; El Burgo tem uma vasta producção de azeite e cereaes, algumas fabricas de moagem, minas inexploradas de ferro, carvão, etc.; Yunquera, além de productos similares aos d'este ultimo ponto, distingue-se na fabricação de aguas-ardentes; Tolox é uma magnifica estação balnear, onde já concorre actualmente grande numero de forasteiros, que se multiplicará com o serviço ferro-viario.

E já não falamos em muitos outros pontos que, igualmente, se levantarão a um grau elevado de florecencia industrial e commercial, com a realização do novo caminho de ferro de Jerez-Malaga.

O estabelecimento de comunicações directas e rapidas é hoje o universal agente da prosperidade de todos os paizes, e a imprensa hespanhola, advogando a realização de mais esta linha de indiscutivel interesse, presta um relevante serviço á sua patria, honrando, por essa forma, a sua elevada missão.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Beira Baixa**—Já está, desde o dia 11, restabelecida a circulação de todos os comboios, n'esta linha, que esteve interrompida durante 12 dias por motivo dos temporaes.

**Lourenço Marques**—Segundo telegramma de Londres, Sir Edward Grey, secretario parlamentar do ministerio dos negocios estrangeiros, disse na camara dos comuns que o tribunal de juristas não deu ainda decisão a respeito dos pedidos dos portadores de obrigações e de outros, relativamente ao caminho de ferro de Lourenço Marques, mas a troca dos documentos já se effectuou; devem comtudo ser ainda ouvidos pelo tribunal os advogados das partes, e só depois é que o tribunal pôde dar a sua decisão.

**Urbana do Porto**—Nas obras da perfuração do tunnel da Avé-Maria já se começaram os trabalhos do revestimento da abobada.

**Valença a Monsão.**—Vae brevemente installar-se a companhia que se propõe construir e explorar esta nova linha que, incontestavelmente, será de uma grande vantagem, não só para as povoações do alto Minho, que, por ella, ficarão em comunicação facil com a rede ferro-viaria do paiz e com a Galliza, como para as linhas do Minho e Douro, que aproveitarão do trafego que essa facilidade de relações lhes virá dar á sua estação de Valença.

Os fundadores são os srs. visconde do Peso de Melgaço, de Melgaço; dr. João Manoel Correia e Francisco José da Cunha Guimarães, de Monsão; conselheiro Miguel Dantas Gonçalves Pereira, dr. Narciso C. Alves da Cunha, Antonio Fortunato Feitosa, Augusto Caraux e Guilherme José da Silva, de Valença e Paredes de Coura; Agostinho Antonio Lopes Cardoso, Antonio Domingues Canedo, Francisco Antonio de Lima, João Ferreira da Silva, José Bento Pereira e Antonio José Nogueira da Silva Vianna, do Porto.

O capital inicial da 1.<sup>a</sup> secção é de 120:000:000, em acções de 50:000 cada uma, considerando-se constituida a companhia logo que esteja integralmente subscripto o capital da 1.<sup>a</sup> secção e cobrados 20 p. c. de ratificação. As chamadas para as seguintes prestações serão de 30 a 60 dias, na razão de 20 p. c. A sede da companhia será provisoriamente no Porto, passando a ser em Valença logo que estejam concluidos os trabalhos de construcção da 1.<sup>a</sup> secção. A exploração, de conta da companhia, foi auctorizada por 99 annos e já estão muito adiantados os trabalhos do traçado da linha para o projecto definitivo. O alvará de concessão d'esta linha ferrea foi pela nossa *Gazeta* publicado no n.º 168, de 16 de dezembro do anno findo, pagina 391.

Segundo os calculos feitos pelos installadores, a receita annual da 1.<sup>a</sup> secção será de 20:512:840 e os gastos geraes de 10:280:000, havendo, portanto, o saldo de 10:232:840 réis.

Trabalha-se para que a construcção comece com urgencia para que, dentro de seis mezes, esteja a primeira secção aberta ao publico, o que é possivel, porque, na sua maior parte, a linha é assente sobre a estrada.

## LINHAS HESPANHOLAS

**O Norte de Hespanha.**—Consta a um collega de Madrid que será convocada por todo este mez uma assemblea geral dos accionistas da companhia e que, n'essa sessão, serão tomadas resoluções importantissimas.

**Zaragoza ao Mediterraneo.**—Brevemente abre á exploração a secção de Val de Zafán a Alcañiz, cuja exploração já foi superiormente auctorizada.

**Pontevedra a Carril.**—Foram superiormente auctorizados os estudos d'um tremvia, a vapor, que o sr. D. Laureano Salgado pretende estabelecer entre o porto do Carril e Pontevedra, pelas estradas de Coruña a Pontevedra e de Chapa a Carril.

O prazo dos estudos foi fixado n'um anno. A auctorização é limitada aos trabalhos dos campos necessarios para os estudos nos pontos designados, dos quaes o traçado se não poderá desviar, sem nova disposição d'este genero.

**Madrid a Santoña.**—No dia 27 do mez passado inauguraram-se oficialmente os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro, na sua primeira secção de Madrid a Buitrago.

A inauguração teve lugar n'uma propriedade do marquez de Santillana, que gratuitamente cedeu todos os terrenos atravessados pela linha nos seus extensos dominios.

O conjuncto da rede é construido por quatro concessionarios.

**Bedar a Garrucha.**—Proseguem com muita actividade os trabalhos de construcção da via.

A terraplenagem está começada em todos os pontos de importancia e as edificações encontram-se tambem já bastante adiantadas.

**Benavente a León.**—Foi presente no ministerio do Fomento o projecto d'um caminho de ferro de via normal de Benavente a León que atravessará as aldeias de los Antimos, Ardón, Valdevimbre, Villamañán, Toral, Algadefe, Villaquejida e San Cristó-



bal, incluindo-se no projecto um ramal que irá unir a importante povoação de Valencia de D. Juan com Villamañán. A verba destinada á construção d'esta nova linha é de 10 milhões de pesetas e as obras principiarão logo que as côrtes sancionarem o respectivo projecto.

**Bilbao a Portugalete.**—Esta companhia acaba de resolver a construção da dupla via em todo o trajecto da linha e o alargamento dos tunneis em breve principiará.

**Olot a Girona.**—Segundo consta ao nosso collega *El Eco de la Montaña*, de Olot, já foram levantados os embargos que pesavam sobre o primeiro lanço d'este caminho de ferro, e d'aquí a pouco será inaugurada a primeira secção, de Girona a Amer.

**Lorca a Almeria.**—Reina grande enthusiasmo em Cuevas (Almeria) pelo facto de ter o ministro do Fomento mandado pôr em arrematação publica o caminho de ferro de Lorca áquella cidade.

**Nova linha.**—A Companhia mineira de Sierra Alhamilla obteve concessão, sem subvenção do Estado, para um caminho de ferro economico que, partindo de Lucainena de las Torres irá terminar na enseada de Agua Amarga.

**Transversal.**—Vão em breve recommençar os trabalhos d'este caminho de ferro, principiando simultaneamente em Béjar, Guijuelo, La Maya, Alba de Tormes e Salamanca.

N'esta ultima estação já começaram os trabalhos de nivelção, a fim de se estabelecer a necessaria comunicação com o tunnel.

Estas obras, porem, terão character provisório, porque se trata sobretudo de assentar a via o mais depressa possível, para que possa ser transportado o material da ponte que vae ser levantada sobre o rio Cuerpo de Hombre.

Os estribos da ponte já estão collocados e a companhia quer terminal-a, no mais breve praso de tempo, para que a estação de Salamanca fique quanto antes em ligação com o resto da linha construida.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

O ministro das Obras Publicas da França acaba de homologar uma tarifa commum ás grandes companhias que será applicada ás bagagens propriamente ditas, malas, saccos e caixas com roupas e vestuario, etc.

Qualquer individuo, sem que para isso necessite de munir-se d'um bilhete de passagem, terá, d'aquí em diante, a faculdade de expedir as suas bagagens d'uma estação para qualquer outra das redes ferro-viarias francezas.

A taxa a applicar será a dos excedentes das bagagens ordinarias, com um direito fixo de registo, na importancia de 15 centimos.

Esta disposição constitue uma experiencia que durará até 31 de março de 1896, e que se tornará definitiva no caso de bom resultado pratico.

Afinal não é mais do que o systema que sempre tem vigorado em Portugal.

A Companhia P. L. M. mandou proceder, n'uma parte da linha comprehendida na secção Avignon-Marseille, entre as estações de Arles e Rognac, a interessantes experiencias, relativas a um assumpto que, sobretudo para a região meridional, tem especial importancia.

Trata-se de determinar as condições em que os comboios em marcha podem mais facilmente lutar contra a força do vento.

Para esse fim, foram feitas minuciosas observações dynamometricas n'um comboio especial que se move em ambos os sentidos.

As experiencias effectuaram-se na immensa planicie de Crau, onde a linha apresenta uma recta perfeita, e onde soprou, n'estes ultimos dias, um violento *mistral*, que, no emtanto, não difficilto, em coisa alguma, a força e a direcção do comboio.

Esse comboio, expressamente destinado a estas experiencias, compõe-se d'uma das novas locomotivas C., vulgarmente chamadas *corta-vento*, com *fourgons* e carruagens dispostas d'uma forma especial, e com ventoinhas proprias a facilitar a passagem do trem através das camadas atmosfericas.

A companhia de caminhos de ferro de Oeste, reconhecendo a impossibilidade de assegurar, só com o caminho de ferro de cintura, o rapido serviço do transporte dos viajantes, durante o periodo da Exposição de 1900, pediu auctorização ao governo para estabelecer uma nova via ferrea entre Courcelles-Beinture, Passy e o Campo de Marte.

Esta linha circumdará a de Auteuil, na sua plataforma actual.

## INGLATERRA

O *Railway Engineer*, de Londres, noticiou ultimamente o seguinte facto que mais uma vez vem demonstrar a necessidade absoluta d'um rigoroso serviço de revisão de bilhetes em transitio nos caminhos de ferro.

Uma companhia ingleza, que organizou um serviço d'este genero nos comboios em marcha, verificou que, por cada grupo de 3 passageiros, 2 não tinham bilhete legal, o que representa uma respeitavel proporção. D'esses delinquentes, 95 % viajavam sem bilhete algum, com bilhetes inutilizados ou com bilhetes de classe inferior.

## AUSTRIA

Com varias emendas, destinadas a facilitar e animar o estabelecimento das linhas ferreas d'esta ordem, acaba o Reichstag austriaco de approvar o novo projecto de lei, relativo aos caminhos de ferro de interesse local.

O prazo das concessões será de 50 a 60 annos, a isenção de impostos poderá prolongar-se alem dos 15 annos, fixados como limite, e, finalmente, nos trabalhos communs com as grandes linhas, com as quaes operarem a sua junção, as linhas de interesse local serão dispensadas de quaesquer despesas.

O conde Wurmbrandt, ministro do commercio, declarou na camara que, na sua opinião, estas empresas nunca poderão ter o necessario desenvolvimento enquanto se não conseguir que a construção seja o mais singela e economica possível, a fim de que a exploração possa garantir ao capital um juro minimo de 3 %. O ministro affirmou tambem que julga que, em consequencia da lei votada, terá logar em breve a abertura de muitas linhas d'esta categoria.

## ESTADOS UNIDOS

A Companhia do *Southern-Pacific* começou já a construção d'uma ponte de via dupla, sobre o Mississippi, ao pé de Nova Orleans, que, em dimensões, deve ultrapassar a celebre ponte do Forth, que tem sido considerada como a obra mais importante d'este genero, até agora construida. Esta ultima tem uma extensão de 1.600 metros e a ponte do Mississippi deverá ter 3.100 metros de comprimento. O seu peso será de 25.000 toneladas, approximadamente, e importará, segundo os calculos do constructor, em um milhão de libras. Esta importantissima obra de arte vem facilitar consideravelmente as communicações entre os Estados do Norte e do Sul da grande União americana.



## ARREMATACÕES

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de março proximo, á uma 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 diverso material de via para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 50.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento 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 onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 28 de fevereiro de 1895.

#### Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de maio do corrente anno, á uma hora da tarde, e perante o ex.º governador civil do districto do Porto, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 toneladas de carvão de pedra para consumo das machinas locomotivas dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar previamente na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito de 1:250.000 réis em dinheiro, ou titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado.

O deposito definitivo a que fica obrigado o adjudicatario é de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 2 de março de 1895.



**Fornecimento de carvão**

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 30 do corrente mez, 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 1.500 toneladas de carvão de pedra, para machinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar, na Caixa Geral de Depósitos ou na delegação n'esta cidade, o deposito provisorio de 188.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total d'este.

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, 4 de março de 1895.

**Fornecimento de ferro corôa**

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 22 do corrente mez, 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 6.500 kilos de ferro redondo corôa, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 8.500 réis.

O deposito definitivo, a que fica obrigado o adjudicatario é de 5 por cento 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 da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 9 de março de 1895.

**Fornecimento de massaroquinha**

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 23 do corrente mez, 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 kilos de massaroquinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12.000 réis.

O deposito definitivo, a que fica obrigado o adjudicatario, é de 5 por cento 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, 9 de março de 1895.

**Caminhos de ferro do Sul e Sueste**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 29 do corrente, 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 provisorio para poder licitar é da quantia de réis 33.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos referidos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 9 de março de 1895.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Leilão de remessas retardadas**

Em 1 d'abril proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 1 de feveiro de 1895, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 30 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Remessa n.º 7:351 de Pombal a Figueira, 137 taboas de pinho, peso 4:280 kilos, consignatario Henriques.

Remessa n.º 1:605 de M. Redondo a Lisboa P., 2 wagons serradura, peso 18:700 kilos, consignatario Mathias.

Remessa n.º 7:744 de Pombal a Lisboa P., 200 saccos serradura, peso 10:105 kilos, consignatario Mathias.

Remessa n.º 6:021 de Sacavem a Carregado, 10 saccos adubos, peso 450 kilos, consignatario Silva.

Remessa n.º 6:031 de Sacavem a Carregado, 6 saccos adubos, peso 360 kilos, consignatario Constantino.

Remessa n.º 17:499 de Figueira a Amieira, 2 cascos vassios, peso 230 kilos, consignatario Brito.

Remessa n.º 38:953 de Porto a Covilhã, 2 caixas obra de ferro fundido, peso 600 kilos, consignatario Alves.

Remessa n.º 41:383 de Porto a Lisboa P., 4 caixas vinho, peso 85 kilos, consignatario Peres.

Remessa n.º 2:351 de Martingança a Alcantara, 2 wagons pinheiros, peso 20:550 kilos, consignatario Lebre.

Remessa n.º 11:326 de Madrid a Pedrouços, 4 zarandas, peso 232 kilos, consignatario Companhia do Gaz.

Remessa n.º 23:374 de Jerez a Lisboa P., 1 caixa vinho, peso 52 kilos, consignatario Gonzalez.

Remessa n.º 4:045 de Cauterets a Lisboa R., 1 caixa malha, peso 20 kilos, consignatario Michon.

Remessa n.º 3:616 de Paris a Lisboa R., 1 caixa differentes, peso 13 kilos, consignatario Seghers.

**Fornecimento de materiaes**

No dia 26 do corrente mez de março, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes lotes: n.º 1—Cimento; n.º 2—Chumbo, estanho, folha de flandres e zinco; n.º 3—Bocaes para candieiros e grisetes; n.º 4—Molas d'aço para estofo; n.º 5—Fio, merlim, mialhar e corda alcatroada; n.º 6—Alcatrão mineral e vegetal; n.º 7—Atilhos de couro para correias; n.º 8—Carros de mão para terra; n.º 9—Asphalto; n.º 10—Paus de castanho.

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

Lisboa, 7 de março de 1895.

**Fornecimento de folhas de cartão para bilhetes**

No dia 4 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 63.890 folhas de cartão para bilhetes.

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

Lisboa, 7 de março de 1895.

**CONCURSOS****Caminhos de ferro do Minho e Douro****Direcção**

Annuncia-se que, nos termos dos artigos 27.º e 30.º do decreto n.º 6 de 1 de dezembro de 1892, está aberto o concurso publico, documental, para o preenchimento de duas vagas de factor de 2.ª classe do quadro d'esta direcção.

Os concorrentes, que não forem apontadores de 3.ª classe de obras publicas, deverão dirigir os seus requerimentos á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até ao dia 23 de março corrente, acompanhados de attestados comprovativos do seguinte:

- 1.º Ser portuguez;
- 2.º Não ter mais de trinta annos de idade;
- 3.º Ter sufficiente robustez;
- 4.º Ter cumprido as leis do recrutamento;
- 5.º Não ter nenhuma responsabilidade criminal;
- 6.º Ter exame de instrucção primaria;
- 7.º E de quaesquer habilitações literarias, e serviços prestados ao estado, se os tiverem.

Porto, 1 de março de 1895.—O engenheiro director, *Augusto Cesar Justino Teixeira*.



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Manceau.  
**Antuerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.  
**Berlim.**—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.  
**Bremen.**—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.

**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**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.º  
**Lisboa.**—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

# 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 Avenida-Palace**—Rua do Principe 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.º ordre—Prop. Victor Sasseti.

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

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

**LISBOA Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

**LISBOA Hotel Francfort**—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 15000 a 25000 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: 15000 rs. para cima.

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

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

**CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 15600 a 25000 rs.—Prop. João Nunes.

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

**MAFRA Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 15000 réis por dia até 15300.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

**TORRES VEDRAS Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 15200 réis.

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

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

**PORTO Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodas para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção—Diaria 15000 a 15500 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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

**PORTO Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diários.

**COVILHÃ Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 15000 rs. por dia.

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

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

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

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

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

**NICE Riviera-Palace-Hôtel.**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

**BRUXELLAS Hôtel de la Poste**—Rue Fossé aux Loups, 32. Prés de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

**ROMA Grande Hotel Continental**—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hôtel.**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

**CAIRO Ghesireh-Palace-Hôtel.**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.



# SYNDICAT LIÉGEOIS

Rua Louvrex, 75 — LIÈGE

## MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO

Locomotivas—Tenders—Wagons—Carruagens para caminhos de ferro e tremvias—Pontes—Ferramentas—Pontes de ferro para portos—Carris de aço e de ferro—Machinas ferramentas—Locomoveis—Machinas de vapor para extracção e esgotamento de poços, etc.—Caldeiras de varios systemas—Vigas e armações—Instrumentos de pesagem—Material para telegraphos, fios, isoladores, etc.—Chapas galvanizadas—Rebites—Parafuzos e ganchos—Gruas hydraulicas e de carregar—Ferro corrente e em verga—Tubagem para agua, de latão e cobre—Forjas, folles—Macacos—Moinhos de farinha, amassadores—Motores hydraulicos—Bombas de incendio e seus accessorios—Armas de guerra, de luxo e exportação—Pregos de ferro e de arame—Cobre vermelho e amarello em laminas.—Zinco em laminas e pregos.

Enviam-se albens e preços a quem os pedir

Dirigir os pedidos ao SECRETARIO DO SYNDICAT LIÉGEOIS

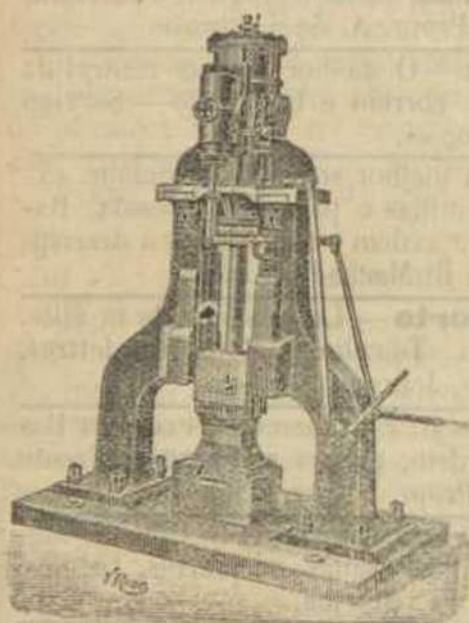
75 — Rue Louvrex — LIÈGE — BELGICA

Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly

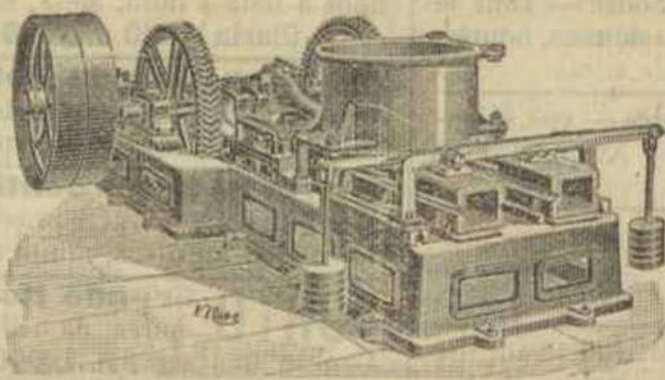
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE MACHINAS DE TODAS AS QUALIDADES

Instalações de fabricas em geral

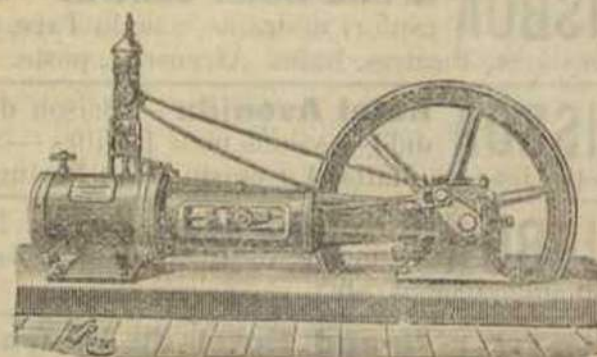
Dirigir cartas a Mr. Aimé ROBERT, Administrateur — Délégué à GILLY (BELGIQUE)



Martello-pilão, tipo V



Prensa para agglomerar carvão



Machina a vapor de mola de gatilho variavel por meio de regulador

TONICO



AMARELLO

MARCA REGISTRADA

Magnifico especifico que tem a propriedade de dissolver e limpar as materias que a transpiração acida e oleosa deixa sobre côro cabeludo.

O Tónico Amarello limpa rapidamente a caspa e restitue o brilho natural ao cabelo.

SILVA TADESCHI

Pharmacia Barreto — Rua do Loreto, 24 e 30 — Lisboa

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de março, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PRIVILEGIO EXCLUSIVO

PARA

Affixação de annuncios nas estações

MUDOU A SUA SÉDE PARA A

CALÇADA DO CARMO, 6 3.º

(Por cima da tabacaria NEVES)



# COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Paris — Rue Portalis 15 — para Portugal, Hespanha, França e Belgica

**Medalhas d'ouro**

Exposição Universal de Paris, 1878.

Internacional de Londres, 1885.

Universal de Paris, 1889.

**FREIOS CONTINUOS**

Automaticos e não automaticos

PARA

Caminhos de ferro e tremvias a vapor

Freios de acção rapida para grandes comboios de passageiros e de mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

**175:000 APPLICAÇÕES**

Até fim de 1893

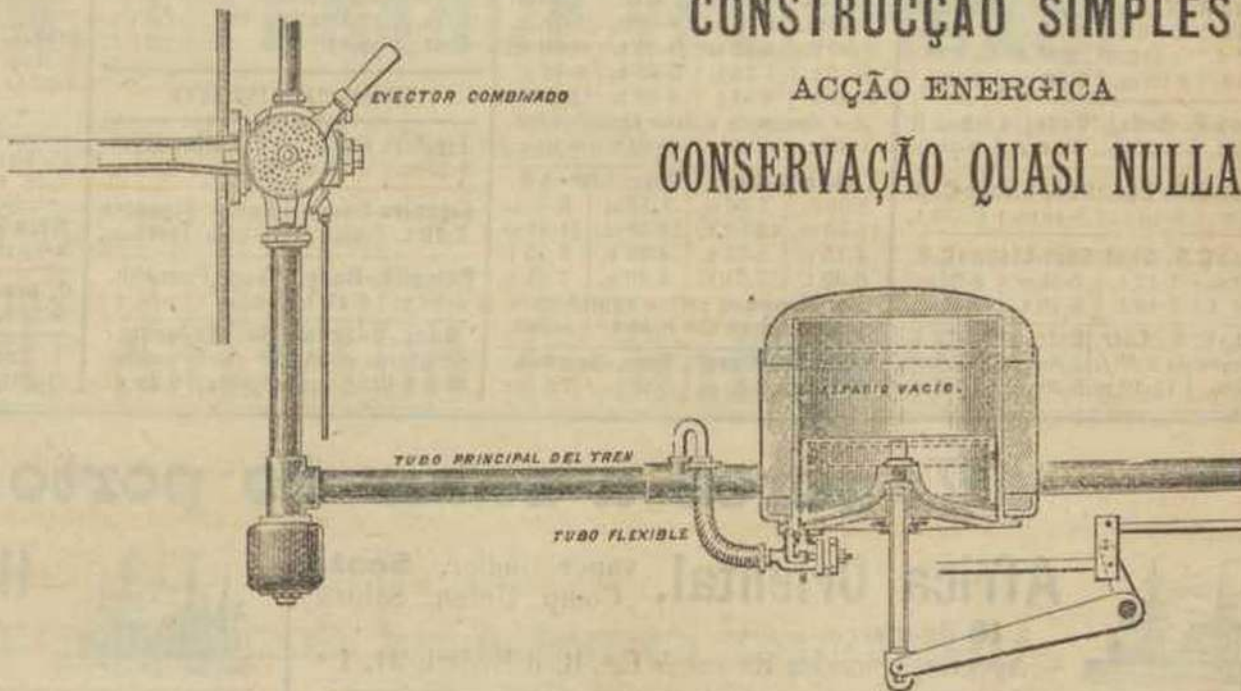
**Em Inglaterra, no continente**

Indias, America do Sul, colonias, etc.

Lista das companhias da Peninsula que teem adoptado este freio

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

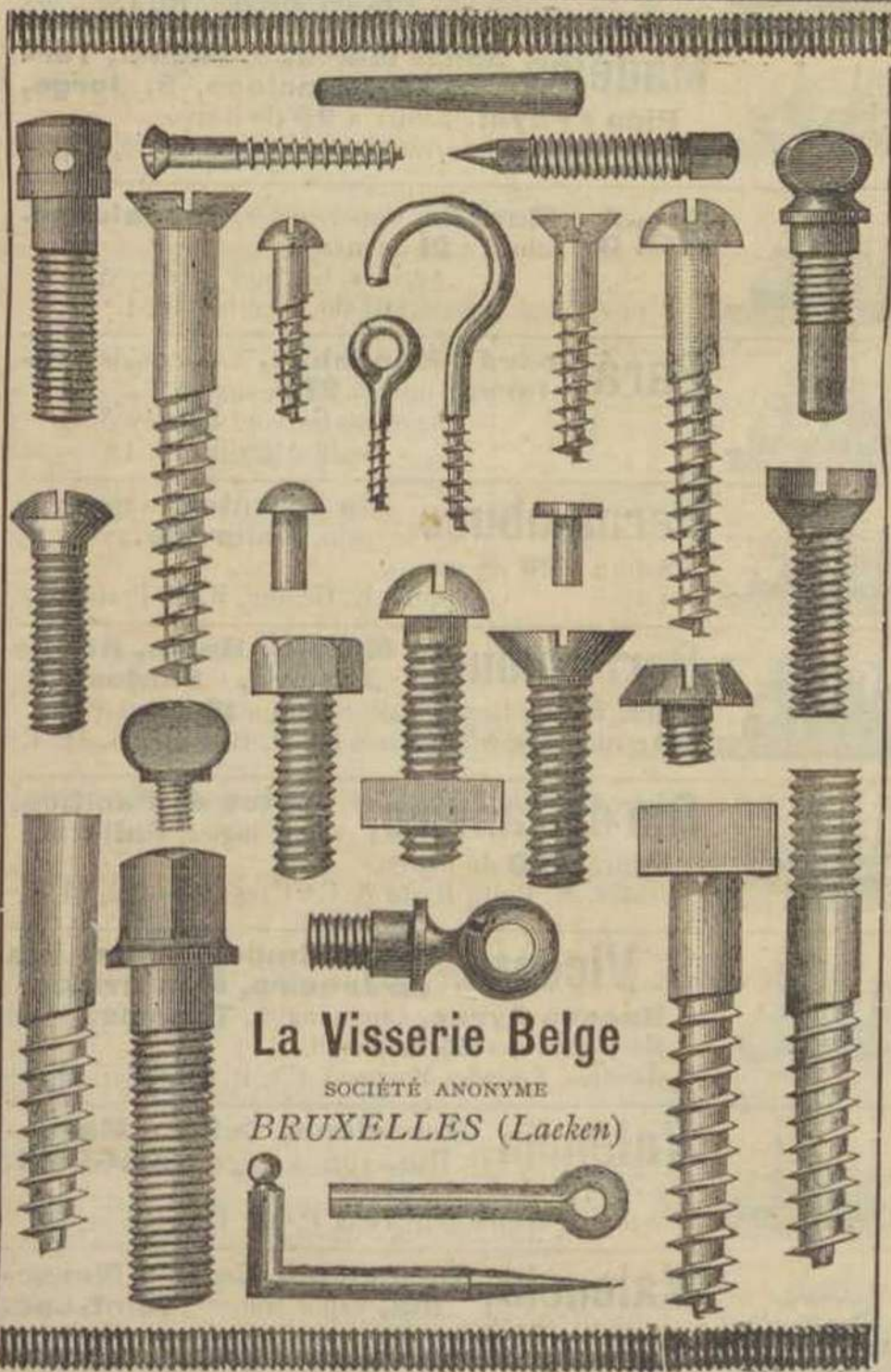
**HESPAÑHA** — Norte — Madrid, Zaragoza y Alicante — Andaluces — Tarragona, Barcelona y Francia — Madrid Caceres y Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla — Algéciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias — Madrid-Villa del Prado — La Robla-Valmaseda — Lezama-Bilbao — Triano — Luchana-Munguia — Las Arenas — Palencia — Puerto Santa Maria — San Lucar — Central de Vizcaya — Grao a Turis; tremvias: Urbano de Santander; Sardinero a Santander; Barcelona a San Gervasio; Avilés a Las Salinas; Valencia al Grao.



**CONSTRUÇÃO SIMPLES**

ACÇÃO ENERGICA

**CONSERVAÇÃO QUASI NULLA**

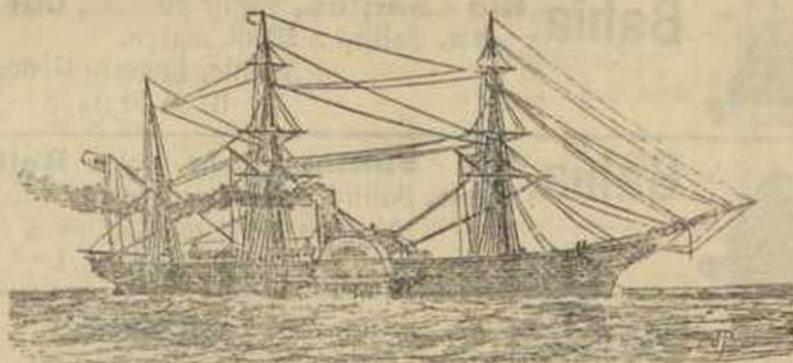


**La Visserie Belge**

SOCIÉTÉ ANONYME  
BRUXELLES (Laeken)

## Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos**

O paquete **Elbe** que sahirá a 18 de março

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>—R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto:—W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>—Rua dos Inglezes, 23, 1.<sup>o</sup>



## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de março de 1895.

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup> Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.		Abrantes-Guard. Guard-Abrantes		LINHAS DO SUL E SUESTE		LINHAS DE MINHO E DOURO	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa R.-Sagav	Sagav-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença
18-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	6-45 m.	7-29 m.	4-30 t.	5-0 m.	5-0 m.	10-23 m.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	9-0 m.	9-45 m.	8-0 m.	3-5 t.	7-0 m.	9-15 t.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	10-0 m.	10-44 m.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 m.	9-0 t.	5-40 t.	7-55 t.	11-0 m.	11-30 m.	8-0 m.	3-5 t.	8-20 m.	1-26 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Figueira-Alfar.	Alfar-Figueira.	11-30 m.	12-14 t.	Lisb. T. P. Pias	ias-Lisb. T. P.	2-40 m.	8-19 m.
Excepto aos domingos		4-50 m.	5-32 m.	12-0 t.	1-44 t.	8-0 m.	5-0 t.	9-45 m.	2-15 t.
4-0 m.	6-25 m.	2-0 t.	3-0 t.	12-40 t.	5-24 t.	Lisboa T. P. Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	5-40 t.	11-45 t.
11-20 m.	3-35 t.	7-0 t.	7-59 t.	1-40 t.	6-25 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	6-50 t.	7-34 t.	4-30 t.	11-10 t.	3-25 t.	10-30 t.
7-30 t.	5-10 m.	7-0 m.	8-11 m.	8-0 t.	8-44 t.	Lisb. T. P. Setub.	Setub.-Lisb. T. P.	Porto-Braga	Braga-Porto
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e sab.	2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	11-0 m.	12-3 t.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t.	8-0 m.	10-10 m.	5-0 m.	8-10 m.
7-15 t.	1-50 m.	6-0 t.	7-16 t.	12-0 t.	12-43 t.	4-30 t.	6-25 t.	8-20 m.	10-45 m.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	8-30 t.	9-33 t.	2-0 t.	2-44 t.	—	—	11-0 m.	3-15 t.
7-30 t.	6-35 m.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t.	—	—	—	—	5-40 t.	8-25 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Caso.	Caso-Lisboa R.	—	—	P. Novo-Setub.	—	9-19 m.	9-54 m.
7-30 m.	9-15 t.	6-30 m.	7-56 m.	Fig. <sup>a</sup> -V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>	3-15 t.	3-42 t.	Porto-B.d'Alva	B.d'Alva-Porto
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	11-30 m.	12-52 t.	5-25 m.	3-30 t.	Beja-C. Branca	C. Branca-Beja	7-40 m.	3-15 t.
11-0 m.	1-40 t.	4-15 t.	5-37 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	4-30 t.	7-24 t.	1-30 t.	10 t.
4-30 t.	7-10 t.	6-30 t.	7-51 t.	3-10 t.	4-48 t.	C. Branca-Evo a	Evora C. Branca	3-30 m.	10-59 m.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Aos domingos e dias santificados	1-15 t.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	5-30 t.	6-30 t.	Porto-Regoa	Regoa-Porto
Excepto às 2. <sup>as</sup> f.	Excepto aos dom.	Lisboa R.-Caso.	Caso-Lisboa R.	6-35 t.	9-47 t.	Beja-Faro	Faro-Beja	6-0 t.	11-30 t.
4-0 m.	11-10 m.	8-30 m.	9-52 m.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	11-20 m.	7-35 t.	3-12 m.	8-
	5-30 m.	5-40 m.	7-5 m.	4. <sup>as</sup> feiras e sab.	5. <sup>as</sup> feiras e dom.	6-30 m.	2-40 t.		
				10-0 t.	12-50 m.				

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vapor inglez, **Scot.**  
a 18 de março.  
Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Africa Oriental**, vapor inglez, **Greek.**  
a 26 de março.  
Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 3, 1.<sup>o</sup>



**Africa Oriental**, pelo **Canal de Suez**,  
vapor allemão, **Bundesrath.** Sahirá a 5 de abril.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV.**  
Sahirá a 16 de março.  
Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>  
Largo dos Torneiros, n.<sup>o</sup> 5.



**Anvers e Havre**, vapor portuguez, **Rio Tejo.**  
Sahirá a 18 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bahia, Rio e Santos**, vapor allemão, **Curity-ba.** Sahirá a 19 de março.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Bahia, Rio e Santos**, vapor inglez, **Bellenden.** Sahirá a 26 de março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeaux**, vapor francez, **Congo.**  
Sahirá a 17 de março.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>  
R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Bordeaux**, vapor francez **Portugal.**  
Sahirá a 24 a 25 de março.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>  
R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cabo Verde Bissau e Bolama**, vapor portuguez, **Bolama.**  
Sahirá a 2 de abril.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Copenhagen e Baltico**, vap. allemão, **Vesuv.** Sahirá a 23 de março.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez, **Orenoque.**  
Sahirá a 23 de março.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão, **Paraguassu.**  
Sahirá a 20 de março.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**La Pallice, (La Rochelle), Plymouth e Liverpool**, vap. inglez, **Potosi.** Sahirá a 22 de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez, **Lisbonense.**  
Sahirá a 22 de março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal.** Sahirá a 20 de março.  
Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Pará e Manaus**, vapor inglez, **Sobralense.**  
Sahirá a 21 de março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará, Ceará e Maranhão**, vapor inglez, **Hilary.** Sahirá a 27 de março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor allemão, **Belgrano.**  
Sahirá a 26 de março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, e Santos**, vap. ing., **Elbe**, Royal Mail. Sahirá a 18 de março.  
Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro, e portos do Pacifico**, vapor inglez, **Galicia.**  
Sahirá a 20 de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor inglez, **Thames.** Royal Mail. Sahirá a 25 de março.  
Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Valencia, Barcelona, Cete e Marseilha**, vap. francez, **Saint-Paul.**  
Sahirá a 16 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Valencia, Barcelona, Cete e Marseilha**, vapor francez, **Saint-Luc.**  
Sahirá a 21 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



# Caminhos de Ferro do Minho e Douro

SERVIÇO COMBINADO COM A COMPANHIA DO PORTO À POVOA E FAMILIÇÃO E DE GUIMARÃES

## TARIFA ESPECIAL P. N.º 11—GRANDE VELOCIDADE

(P. n.º 3 da Companhia de Guimarães e P. n.º 5 da Companhia da Povoá)

PARA TRANSPORTE DE

### PEIXE FRESCO OU SALGADO E MARISCO

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 15 DE FEVEREIRO DE 1895

E

APPLICAVEL DESDE 15 DE MARÇO DE 1895

#### PREÇOS POR TONELADA E KILOMETRO

De Leixões (Mattosinhos ou Leça) Villa do Conde e Povoá, para qualquer estação das linhas do Minho e Douro e da Companhia de Guimarães				De qualquer estação, desde Porto até Valença, para qualquer estação da linha de Guimarães	
PARTICIPES PARA				PARTICIPES PARA	
Minho e Douro	Companhia da Povoá		Companhia de Guimarães	Minho e Douro	Companhia de Guimarães
	Remessas destinadas às estações das linhas do Minho e de Guimarães	Remessas destinadas às estações da linha do Douro (Vallongo & B. d'Alva)			
45	45	30	50	45	50
Minimo do preço de transporte para cada linha, 100 réis. Minimo de pezo por expedição, 60 kilogrammas ou pagando como tal.					

#### CONDIÇÕES

1.ª Além dos preços acima indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade com as respectivas tarifas.

2.ª As remessas realizadas com a applicação d'esta tarifa, só serão accites em porte pago á partida.

3.ª Para gosar da applicação da presente tarifa, devem as mercadorias ser acondicionadas em caixas de madeira, ou em canastras resguardadas por grades de pau, de fôrma que permitam o carregamento dos volumes uns sobre os outros, sem deteriorar o seu contheudo.

4.ª Cada volume deve indicar distinctamente a marca, para evitar que se confundam com outros de identica fôrma e natureza. Esta marca deverá ser indicada pelo expedidor na respectiva nota de expedição.

A falta d'estes requisitos isenta as administrações combinadas da responsabilidade pela troca de volumes, que se produza com mercadorias da mesma natureza.



5.<sup>a</sup> As administrações combinadas declinam toda a responsabilidade pelas diferenças de pezo encontrado á chegada, sempre que os volumes não apresentem visiveis signaes de defraudação, bem como pelas avarias ou quebras naturaes, resultantes d'esta classe de transportes.

6.<sup>a</sup> As administrações combinadas declinam também toda a responsabilidade pelas demoras ou atrasos originados por causa de força maior, ou de ligação dos comboios de correspondencia entre os pontos d'origem e destino, obrigando-se unicamente a fazer seguir as remessas pelos primeiros comboios de correspondencia.

7.<sup>a</sup> E' obrigatoria a applicação d'esta tarifa, sempre que o expedidor não designe na nota de expedição outra que tambem lhe possa ser applicavel.

8.<sup>a</sup> Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes de cada administração combinada, em tudo que não fôr contrario ás disposições da presente.

9.<sup>a</sup> Fica pela presente revogada a tarifa M. D. P. n.º 2 de grande velocidade de 1 de junho de 1881, e a ampliação á mesma tarifa de 31 de agosto de 1888.

Porto, 1 de março de 1895.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cesar Justino Teixeira.