

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## Annexos d'este numero

Tarifa especial P. n.º 9, p. v., da Companhia real — Transportes de batatas.

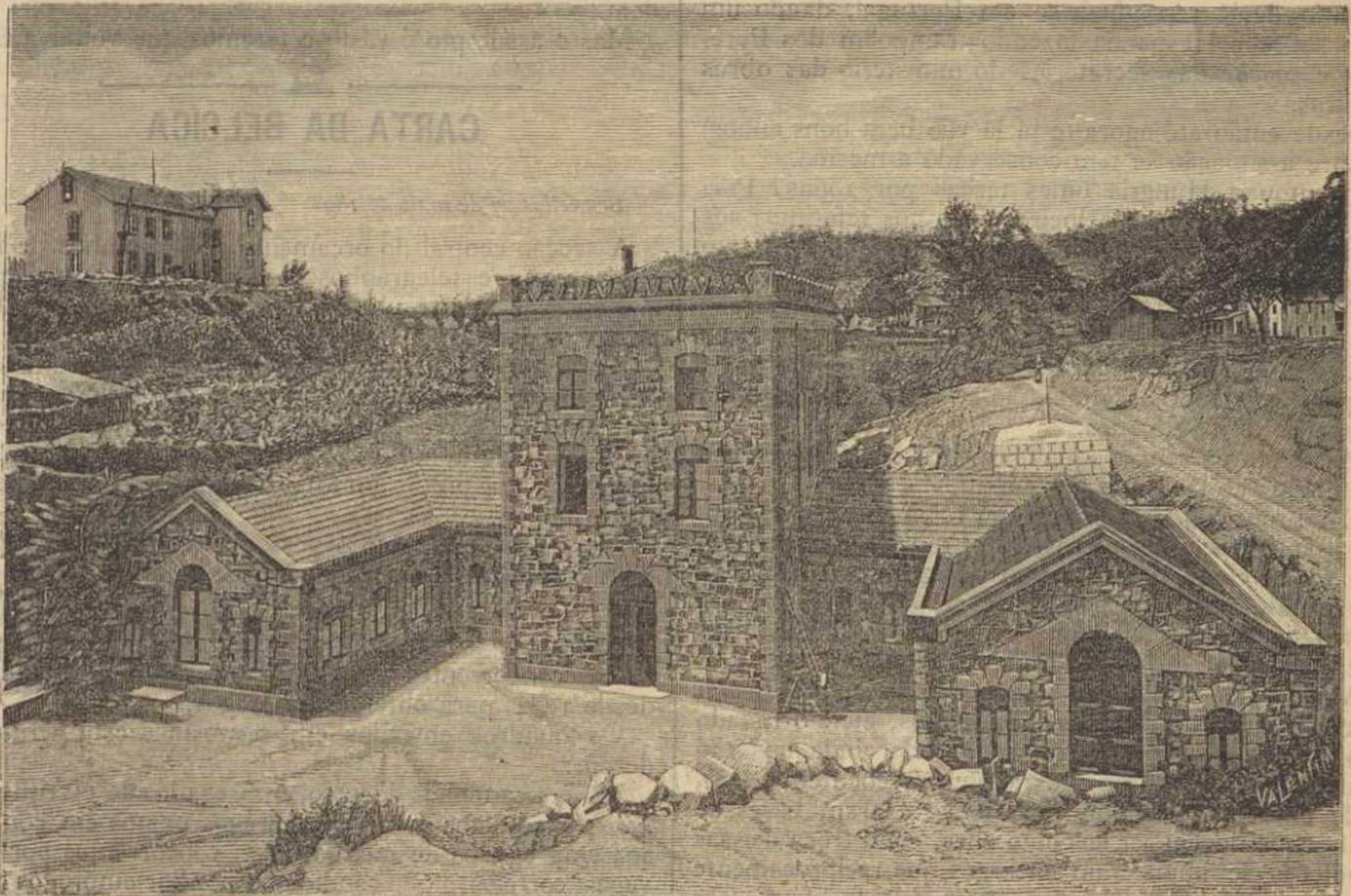
Tarifa especial P. n.º 10, p. v., do Minho e Douro — Peixe fresco e salpicado.

Tarifa especial n.º 6 bis, p. v., da Companhia real — Aluguer de jaulas para condução de touros.

## SUMMARIO

Questão de principios.  
 A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
 Parte official. — Portarias de 16, 17 e 26 de maio do ministerio das obras publicas.  
 Tarifas de transporte.

Thermas, campos e praias — II — As Caldas da Felgueira.  
 Comissão de estudo de tarifas.  
 Publicações recebidas.  
 O Grande Central Belga.  
 Novo aparelho.  
 Carteira dos accionistas.  
 Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.  
 Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.  
 Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
 Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
 Horario dos comboios em 1 de junho.  
 Linhas portuguezas — Linha Urbana do Porto — Valle de Santarem — Lourenço Marques — Luz electrica — Estação da Figueira — Passagem de nivel — Porto Alfandega.  
 Linhas hespanholas — A crise das companhias — Companhia do Norte — Calatayud, Teruel, Sagunto.  
 Linhas estrangeiras — França — Inglaterra.  
 Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta. — Relatorio.  
 Arrematações.  
 Casas recommendadas.  
 Agenda do viajante. — Anuncios.  
 Vapores a sahir do porto de Lisboa.



Estabelecimento de Banhos da Felgueira — Vidé artigo «Thermas, campos e praias», pag. 184

## QUESTÃO DE PRINCIPIOS

**S**e ha assumpto em que o nosso espirito, altamente imitador do estrangeiro, se tenha manifestado, é por certo na orientação do modo de ver de algumas instancias officiaes sobre a questão de tarifas de caminhos de ferro.

O exemplo *lá de fóra* sorri d'uma fôrma tentadora; o resultado de uma ideia que em França ou na Inglaterra, na Russia ou na Hungria fructificou, é d'uma

força prodigiosa para resolver as duvidas que temos cá por casa; cá por casa onde as condições do meio e do desenvolvimento da nossa viação são bem differentes.

Logo os primitivos contractos de exploração se resentiram d'este peccado original em muitas disposições que são puramente (?) traduzidas, e por tal fôrma foi descuidada a sua adaptação ao nosso paiz, que ficaram eternamente manquejando para o lado... d'além dos Pyreneos.

Para a fixação das tarifas maximas ou taxas legaes do transporte, é ver que uma simples redução de

francos a réis, ao cambio do par, cortou o nó gordio da difficuldade de se encontrar o typo ao qual os transportes deviam ser taxados para que o producto do trafego dêsse o sufficiente para as despesas de exploração e o juro do capital empregado na construcção.

Em França o typo de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe era então 10 centimos; pois  $0,10 \times 180 = 18$  réis. É um preço exquisito, mas é a rigorosa traducção do francez.

Cobrava o Estado 5 % sobre essa base; pois augmentou-se tambem 5 % aos nossos 18 réis, o que deu em total 18,90.

Ainda é mais exquisito, mas não importa; é francez.

Em 1.<sup>a</sup> classe as mercadorias pagavam 16 centimos mais 5 % ou 0,168 francos. Traduziu-se pela mesma forma e deu 30,24 réis.

Exquisitissimo, não é verdade? Mas que faz isso se, visto que se adoptou a base franceza, o resultado é seguro? Está feito o calculo, lá para elles, e a coisa rende; tambem hade render entre nós.

Devem concordar que é commodo e de uma facilidade infantil.

Fez-se mais; previniu-se nos contractos que quando em França as tarifas fossem modificadas poderia ser imposto ás linhas portuguezas acompanhal-as n'essa modificação!

Isto é, que necessariamente um facto qualquer que determinasse em França uma remodelação do systema tarifario devia reproduzir-se em Portugal, dando um salto sobre a Hespanha fazendo trampolim dos Pyreneos e *couche* das secretárias do ministerio das obras publicas.

Desde então até agora (e já lá vão bem bons annos) sempre a situação se tem conservado a mesma.

Inventou a Hungria umas tarifas por zonas? Pois não faltaram logo conselheiros (não nos referimos aos *encartados*) que conclamaram que, adoptado o mesmo principio cá, era meio de ficarmos todos ricos.

Felizmente que d'isto nos salvou uma commissão que tem tido o raro criterio de ver a questão pelo seu verdadeiro lado, e a ideia salvadora vae sendo posta de parte, tratando a commissão acertadamente de tudo menos de tarifa zonatica.

Mas n'outros sentidos ainda o vibrião estrangeiro não attenuado vae lavrando por cá.

Em França, o Estado tem um regimen apertado sobre a approvação de tarifas. Em França o Estado paga a *todas* as companhias quantiosas sommas annuaes de subvenção, por isso dispõe de certa força sobre as fontes de receita das linhas, visto que os sacrificios que lhes impõe é o Estado que os paga.

Aqui onde, a algumas linhas, como as de Leste, Norte, Beira Alta, Povoas, Guimarães, etc., o Estado não dá um real por anno, recebendo ainda uns 136 contos de réis de impostos, (como recebeu em 1892), onde em contractos que são lei se fixaram bases de tarifas que devem ser lei como elles, e em troca d'essas condições se impuzeram encargos que reciprocamente teem que ser cumpridos, é agora faltar á fé d'esses contractos querer a essas linhas impôr tarifas mais baixas do que as que o contracto de concessão lhes garante, ou pretender subordinar a applicação de preços de transporte a outras condições que não sejam as que d'esses contractos resultam.

E já que tanto se olha para o estrangeiro, bom será ver em que situação se encontra o governo inglez perante as poderosas companhias, ás quaes, em virtude dos seus contractos de concessão, que elle tem que respeitar, não pôde impôr o regimen tarifario que, por vezes, o commercio reclama, e as companhias, no exercicio dos seus direitos, se negam a adoptar.

Para attender a estes clamores e conseguir umas certas modificações na applicação de tarifas, o governo inglez tem seguido o unico caminho direito que lhe traçam os seus deveres para com as linhas ferreas; tem negociado com as companhias, offerecendo concessões em troca de concessões, e reconhecendo sempre que, para modificar as clausulas de um contracto bilateral, só ha o accordo entre as duas partes e, na falta d'elle, só o resgate das linhas pôde deixar o governo á sua vontade para dispôr das fontes de receita.

No nosso paiz, dada a redacção expressa das clausulas dos contractos das linhas a que acima nos referimos, não percebemos como se pretenda que o Estado possa impôr outras tarifas que não sejam aquellas cujas bases esses contractos estipulam.

Estas considerações foram-nos suggeridas pela portaria de 9 de maio, que publicámos no nosso numero passado e coincidentemente pelo projecto de lei sobre tarifas de caminhos de ferro, apresentado na camara franceza pelo ministro do gabinete demissionario Mr. Jonnard, cujo relatorio, bastante resumido, de resto, expõe claramente a questão, demonstrando a differença que vae do regimen francez ao inglez e americano.

Eis um documento cuja leitura se recommenda aos que insistem no nosso paiz em querer applicar regras e principios francezes, bem entendido que só na parte em que estes podem convir ás ideias que defendem.

Mas o assumpto é vasto e teremos que voltar a elle.

## CARTA DA BELGICA

Bruxellas 27 de maio de 1893

A secção central do orçamento dos caminhos de ferro, correios e telegraphos perguntou ao ministro qual é o encargo que resulta, para o seu ministerio, do descanço ao domingo.

Da resposta de Mr. Vandenpeereboom resulta que a organização do descanço ao domingo custa: para os caminhos de ferro 696.404 francos; correios 133.049 francos; telegraphos 36.554 francos; e marinha 30.400 francos, o que prefaz um total de 896.406 francos, perto d'um milhão.

Apostamos em como o pessoal preferiria ver empregada esta quantia em augmento de salarios.

\*

A mesma secção central pediu uma nota do numero de concorrentes que se apresentaram aos exames, desde 1884, para obterem empregos.

Os quadros enviados em resposta a esta pergunta deram:

Para os caminhos de ferro, empregados de escriptorio, 4.304 candidatos por 900 empregos postos em concurso; empregados de guarda 6.077 concorrentes por 515 vagas; correios, 3.989 candidatos por 892 empregos conferidos; telegraphos, 3.843 candidatos e candidatas, alumnos telegraphistas, por 485 empregos conferidos; 689 candidatos empregados por 120 empregos e 8.000 candidatos boletineiros por 2.527 logares.

Aqui está um pequeno resumo d'uma eloquencia — sob diversos pontos de vista — que não precisa commentarios.

\*

Devo notar aos leitores da *Gazeta* as inconsequencias que resultam das impulsões distinctas dadas ás nossas relações internacionaes pelas medidas aduaneiras e de tarifação de caminhos de ferro, tomadas

sempre sem accordo previo e muitas vezes em opposição umas ás outras.

Acontece assim que, enquanto que a alfandega carga de direitos um producto á sua importação na Belgica, o caminho de ferro facilita, pelas tarifas reduzidas, o accesso aos nossos mercados a esse mesmo producto.

E' uma anomalia que o mais simples bom senso condemna.

Na Allemanha e na França existem *comités* mixto de caminhos de ferro e alfandega, que analysam todas as medidas a tomar sobre o trafego internacional; este trafego obedece por esta fórma a uma unica impulsão.

Na Allemanha, onde o *comité* mixto funciona agora d'uma maneira muito severa, acabam de julgar que essa instituição ainda não é bastante. Li com effeito no jornal official dos caminhos de ferro do imperio que, em breve, a direcção economica de todos os caminhos de ferro allemães, dividida actualmente em sete administrações distinctas, terá a sua séde em Berlim, nos escriptorios do ministerio das obras publicas.

Independentemente do *comité* mixto, o ministro terá assim a verificação immediata de todas as medidas de tariffação que o caminho de ferro está muitissimas vezes disposto a tomar a bem das suas receitas e sem cuidar dos interesses geraes do paiz e da linha de conducta do governo em materia economica.

Aqui, o carro do Estado continuará ainda muito tempo a ser tirado por cavallos que querem tomar um pela direita outro pela esquerda, sem se importarem da redea nem... do destino a que vão.

\*

Acaba de ser dada uma nova ordem pela administração dos caminhos de ferro a todas as estações, avisando-as de que não será aceita a moeda divisionaria italiana, desde 24 de julho proximo.

As referidas moedas serão trocadas nas caixas do Banco Nacional ou nos escriptorios dos recebedores de contribuições.

Um aviso collocado em todas as estações informa o publico d'esta medida.

Os bilheteiros do caminho de ferro estão auctorisados a aceitar as peças italianas só até 24 de julho e não podem—a prohibição é formal—tornal-as a pôr em circulação.

\*

Em execução d'uma decisão ministerial, installou-se desde o 1.º de maio em Bruxellas, rua d'Ecuyer, 65 e 67, um escriptorio para a venda de bilhetes para passageiros.

Este escriptorio póde vender bilhetes para todos os destinos e é considerado como bilheteira complementar da estação de Bruxellas (norte).

Estes bilhetes são validos, se se trata de viagens no interior do paiz e para as localidades servidas pelo Estado Belga, a partir de todas as estações de Bruxellas. Para as viagens internacionaes ou mixtas—quer dizer para as localidades servidas por uma companhia—devem ser tomados á partida de Bruxellas (norte).

Administrativamente, o escriptorio da rua d'Ecuyer chama-se em Bruxellas *Office Central*, indicando-se nos bilhetes *Bruxellas O. C.*

Esta medida foi sobretudo tomada em vista da concorrência que a exposição de Antuerpia provocará ás bilheteiras das estações; será boa em toda a epocha, porque fará ganhar tempo a todos os viajantes que não teem precisão de esperar nas bilheteiras e que poderão utilizar os seus passeios ao centro da cidade para tomarem os bilhetes á hora que mais lhes convenha.

Animada pelos bons resultados da sua experiencia de tariffação directa para as expedições feitas da Belgica para os portos do Levante, a administração dos caminhos de ferro acaba de assignar um novo contrato com duas companhias de navegação, a *Ostlandske Lloyd* e a *Gotha*.

Este contracto terá por fim a criação d'uma nova tarifa directa para os portos de navegação, a qual será naturalmente publicada em 1 de junho proximo.

Assegura-se que já estão em bom caminho as negociações entre a administração dos caminhos de ferro e diversas grandes companhias de navegação para ultimar a criação de tarifas para a India, America, etc.

Depois de ter custado muito a entrar no caminho que os allemães nos indicaram, eis que ultrapassamos os nossos vizinhos.

Uma vez, ao menos, por excepção.

A. Urban.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
Direcção dos serviços de obras publicas  
Repartição de caminhos de ferro

Pedindo a companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, como participa o director fiscal da exploração de caminhos de ferro no seu officio n.º 799, de 25 de abril proximo passado, auctorisação para ceder gratuitamente á camara municipal do concelho de Figueira da Foz 104 metros quadrados de terreno na estação de Figueira da Foz para a abertura de uma nova rua, como é indicado na planta que acompanhou o officio mencionado: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 10 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a auctorisação pedida.

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

Paço, em 16 de maio de 1894. — *Carlos Lobo d'Avila*.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes auctorisação para modificar a sala de distribuição de bagagens da estação de Santa Apollonia do caminho de ferro de leste, como é indicado na planta que acompanha o officio n.º 878 de 4 do corrente do director fiscal de exploração de caminhos de ferro, a fim de obter o espaço necessario para accommodar a arrecadação do serviço do trafego: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 d'este mez do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a auctorisação pedida, mas sendo considerada como provisoria a modificação alludida.

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

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

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 14 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 29 de novembro de 1893, da construcção da estação central do Porto, para exploração provisoria, e o seu respectivo orçamento, na importancia de 145:165,7000 réis, sem prejuizo do projecto geral da mesma estação, datado de 19 de abril d'aquelle mesmo anno, convindo, porém, alargar quanto possivel a rua de accesso á estação, em frente do projectado vestibulo.

O que se communica ao director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, para os effeitos devidos.

Paço, em 26 de maio de 1894. — *Carlos Lobo d'Avila*.

Para o director dos caminhos do ferro do Minho e Douro.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Os annexos d'este numero.—As que hoje damos como annexo já foram noticiadas no nosso numero 154 e no supplemento que publicámos ha poucos dias a esse numero.

Unicamente com respeito á tarifa para transporte de batatas da Beira Baixa para as linhas do Sul e Sueste, devemos fazer notar que esta tarifa é *directa*, isto é, que nos seus preços está incluída a transferencia em Lisboa entre a estação do Caes dos Soldados e a do Terreiro do Paço, despacho aduaneiro para essa transferencia, pagamento ao guarda que acompanha os volumes, descargas, novas cargas, tudo.

Vê-se, portanto, a economia e commodidade que representa esta tarifa para os expedidores, que se libertam assim de intermediarios no transporte, extranhos ao caminho de ferro, despesas, demoras, etc.

**Serviço de banhos.** — O costumado serviço de verão entre as linhas da companhia real, Minho e Douro e Povia de Varzim, começa a vigorar no dia 9 d'este mez.

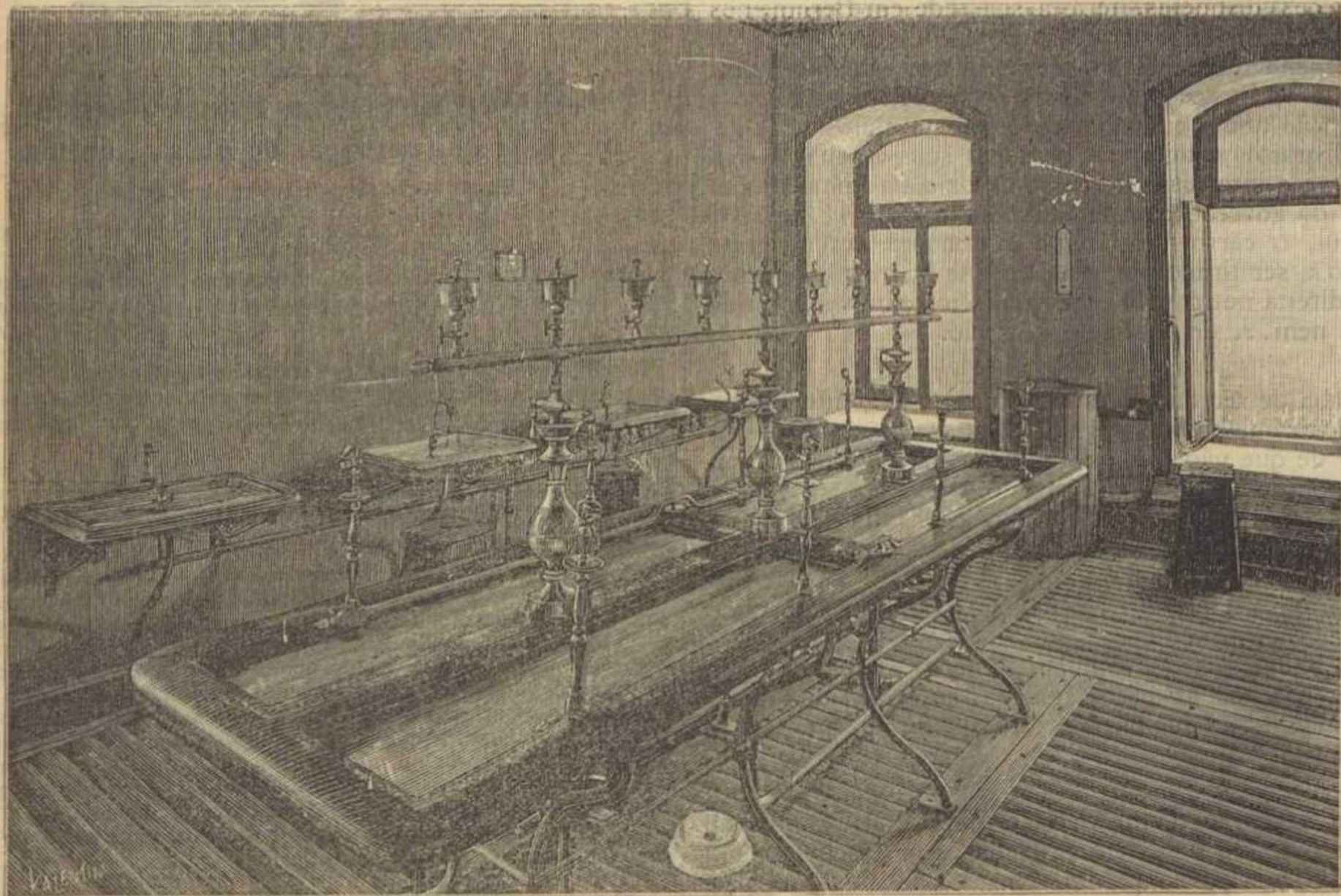
Daremos, em annexo do proximo numero, os seus preços e condições.

sebres ainda estremeceriam com o rodar dos luxuosos trens conduzindo as familias da melhor sociedade áquelle logarejo da margem do Mondego!

Realizou este milagre a triplice alliança da bondade d'aquellas aguas, milagrosas em muitos casos, da intelligencia de um engenheiro, o sr. Berquó, e do genio emprehendedor de alguns homens, fundadores d'aquelles dois edificios que ora se ostentam no logar onde antigamente um pobre pardieiro offerecia aos visitantes um banho de agua mineral e um duche de chuva que penetrava pelo telhado.

A **Felgueira**, como passou a dominar-se o logar, está situada na margem direita do Mondego, a uns 6 kilometros, apenas, da estação de Cannas de Senhorim, na linha ferrea da Beira Alta.

O seu aspecto é attrahente, como natureza, assentadas como estão as pequenas casinhas na vertente da montanha, tendo aos pés as aguas limpidas, purissimas



Sala de inhalações e pulverisações

## THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

### II

#### As Caldas da Felgueira

Quem diria aos habitantes da pequena povoação do *Banho* ou do *Valle de Madeiros*, quando, em 1880, viram o distincto engenheiro D. Rodrigo Berquó fazendo experiencias para a captagem das aguas que alimentavam o velho, sujo e apardieirado estabelecimento, em que os doentes da provincia da Beira se banhavam — aos dois e aos tres na mesma tina e ao mesmo tempo (!!)—quem lhes diria que haviam de ver ali elevar-se, entre as suas casinhas brancas miudas que se assentam na vertente da montanha, uma das mais importantes estações thermaes do paiz!

Quem lhes ensinaria que as varandas de madeira das suas habitações e as telhas em vão dos seus ca-

n'aquelle sitio, do poetico rio, e defrontando com a grande cordilheira da Serra da Estrella que lhe envia, purificado e fresco, o seu ar vivificador.

Ao centro da povoação e ligados entre si por uma avenida plantada de acacias, platanos e outras arvores, encontram-se os dois elegantes edificios que, pela sua grande importancia, merecem mais especial menção: o estabelecimento de banhos e o grande hotel.

A duas companhias, ligadas entre si por mutuos interesses, se devem estas construcções e os grandes melhoramentos locais que nos ultimos annos ali tem sido operados, no intuito de tornar a estancia na Felgueira o mais agradavel e commoda possivel.

O **Estabelecimento balnear** é o primeiro.

Pela gravura que damos na primeira pagina vê-se bem a grandiosidade e elegancia d'este edificio.

O corpo central, que apresenta tres pavimentos, é por onde se faz a entrada dos banhistas para a 1.ª classe.

Pela porta da ala esquerda entram os de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>; os de 4.<sup>a</sup> classe tem nas trazeiras do edificio as suas tinas, e os de 5.<sup>a</sup> classe vão ás piscinas que ficam n'uma installação separada.

As banheiras são em numero de 60, o que permite que, durante a manhã, se possam dar diariamente cerca de 300 banhos de tina, 100 duches e egual numero de inalações.

O estabelecimento dispõe de um manancial que lhe fornece 700:000 litros d'agua diariamente.

A' direita da entrada principal encontram-se duas salas de duches, uma para homens e outra para senhoras, installações perfeitamente completas com todos os apparatus de applicação de aguas, segundo os mais modernos processos scientificos.

No 1.<sup>o</sup> andar está installada a sala de inalações e de aspiração de vapores das aguas, e pulverisações, representada na nossa gravura, applicação especial que não se encontra em outro estabelecimento do paiz e só em raros do estrangeiro se vê.

A' esquerda, no corredor central, são os grandes depositos d'agua thermal pura, aquecida e resfriada, para que rapidamente se possam dar banhos a qualquer temperatura, sem necessidade de adicionamento de outras aguas.

Os preços dos banhos são de 300 réis a 1.<sup>a</sup> classe, 200 a 2.<sup>a</sup>, 150 a 3.<sup>a</sup>, 100 a 4.<sup>a</sup> e 50 a 5.<sup>a</sup>, havendo ainda uma classe extra a 400 réis, e tinas gratuitas para os pobres, para doenças contagiosas, para as de aspecto repellente etc.

Em frente do estabelecimento estão as grutas, para uso interno das aguas e para o engarrafamento.

Das virtudes therapeuticas das aguas da Felgueira para o tratamento e cura de doenças herpeticas, diabetes, rheumatismos chronicos e affecções pulmonares fallam, mais alto ainda do que os relatorios dos illus-

tres medicos dr. Manuel Bento de Sousa, o nosso chorado amigo Leonardo Torres e outros, os numerosos doentes que ali tem encontrado melhoria importante ou o completo restabelecimento da sua saude.

Como dissémos, uma larga avenida ultimamente construida liga os banhos ao **Grande Hotel Club**, de que vamos agora tratar, e cuja gravura publicamos.

Este grandioso estabelecimento é de uma vastidão, de uma imponencia extraordinaria, lembrando os orgulhosos edificios n'este genero que, no estrangeiro, se elevam nos mais notaveis centros balneares ou estações de verão.

E (digamol-o já porque sabemos que muitas pessoas ha que suppõem que a estada na Felgueira custa carissima) não obstante a riqueza de edificação e ornamentação de apurado gosto d'este hotel, os preços do alojamento e comida são apenas 17200 a 27500 réis diarios, tendo o hospede direito a frequentar gratuitamente a sala de baile, casino, gabinete de leitura, salas de bilhar e outros jogos, etc.

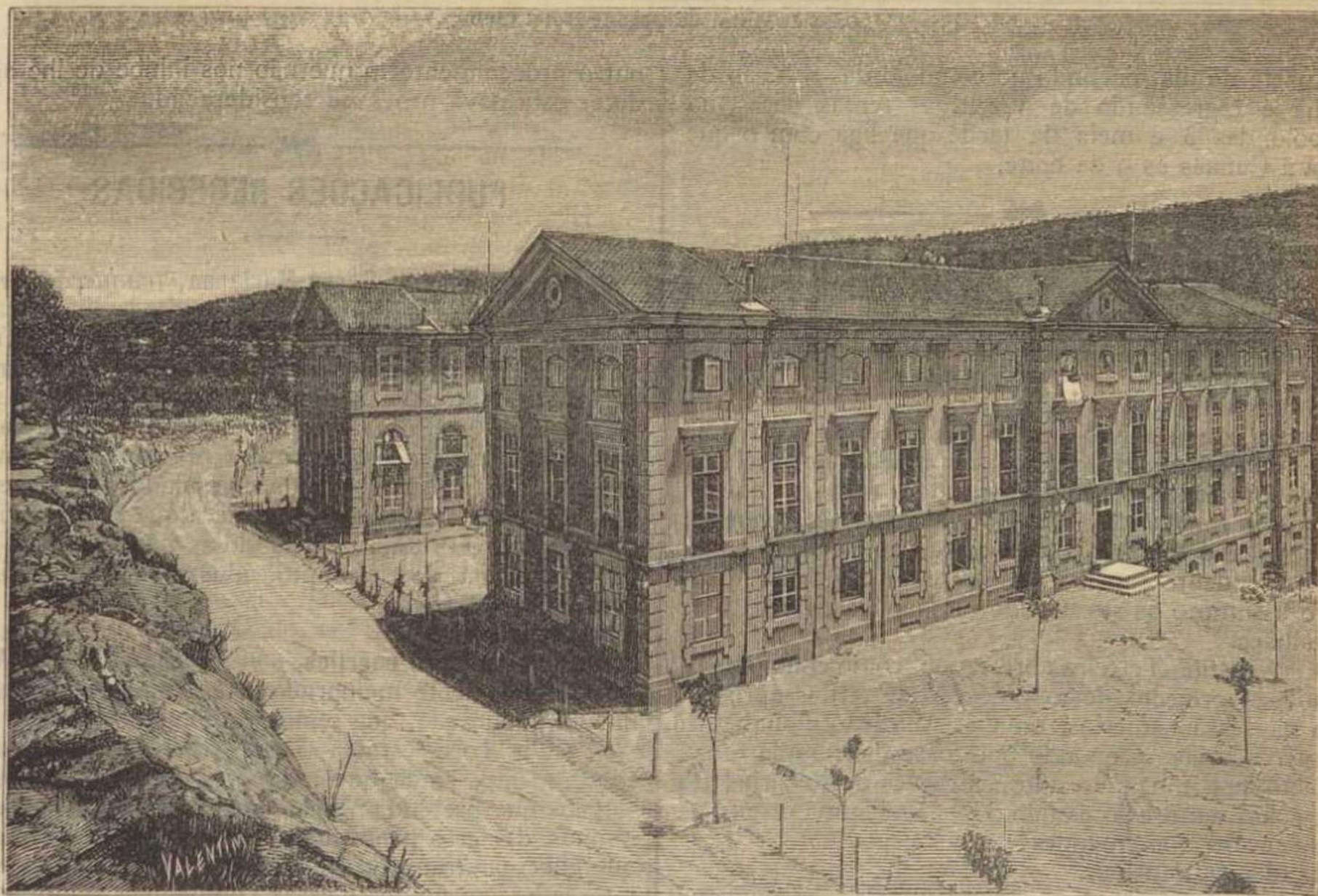
A differença de preços depende apenas da posição e mobilia dos quartos.

A sala de jantar, como se vê da gravura que damos, é de uma vastidão notavel, ricamente ornamentada, e illuminada por 10 janellas em arco, com 10 mesas de 10 talheres, podendo elevar-se a 150 o numero de lugares.

O numero de aposentos no hotel é de 150, podendo ainda receber mais 50 hospedes em caso de extraordinaria affluencia.

O grande salão de baile é o centro de reunião, até as 11 da noite, de todas as familias. Anexo a este ha uma sala para senhoras e um *fumoir* para homens.

Da Felgueira podem fazer-se deliciosos passeios, já em barcos, pelo Mondego que deslisa a dois passos do hotel, já em carros a diversas povoações da Beira, ás



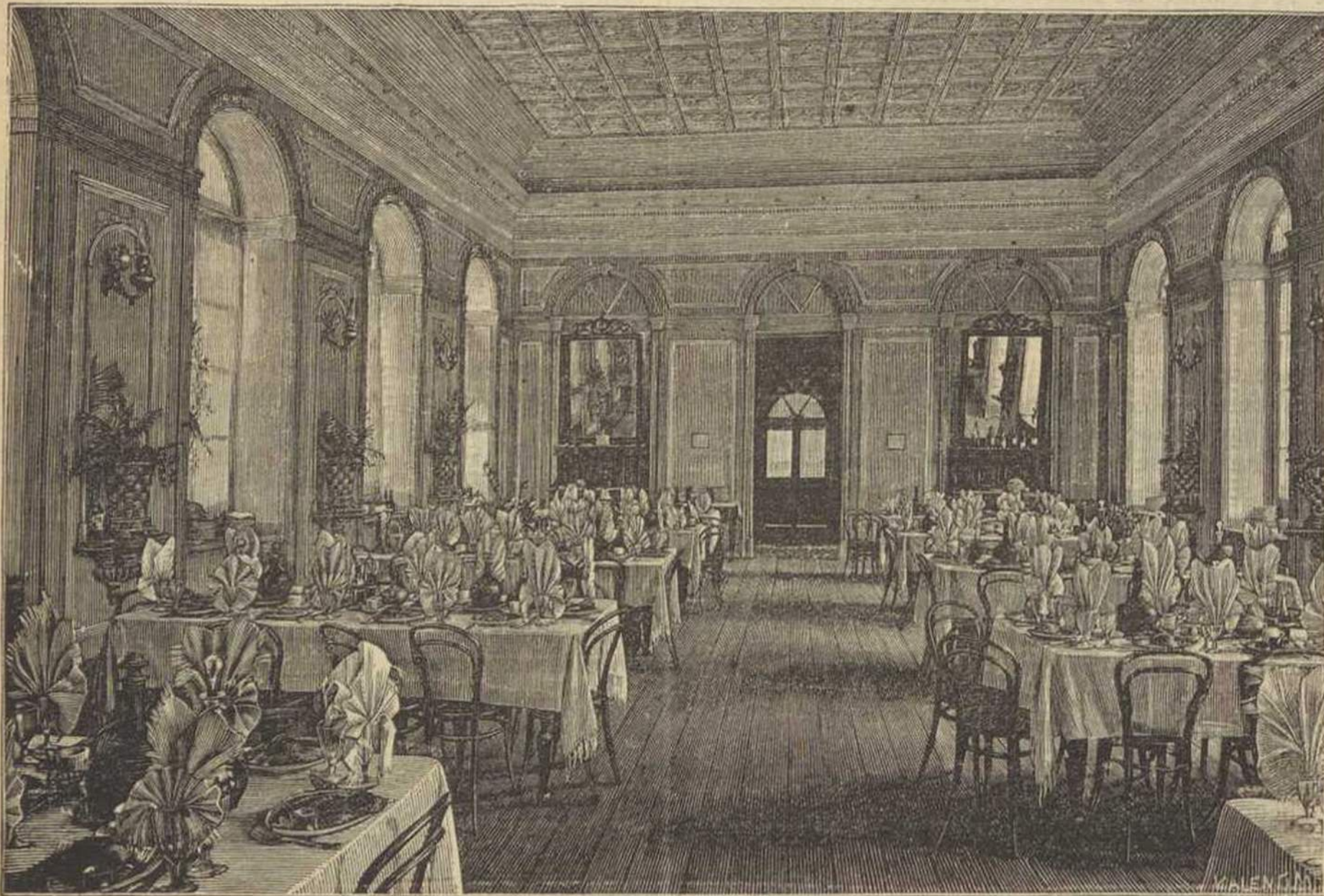
Vista do Grande Hotel Club da Felgueira

quaes a ligam modernas estradas. No hotel mesmo se tomam esses carros.

Para a Serra da Estrella, por exemplo, organisam-se, no tempo de verão, numerosas caravanas de banhistas; a Nellas, Mangualde e Vizeu pôde tambem ir-se com facilidade, em caminho de ferro, passar agradavelmente

um supposto erro que s. ex.<sup>a</sup> julgou encontrar na nossa «Gazeta», rectificou as suas palavras, apresentando o numero do nosso jornal em que julgára haver o erro e pedindo para que essa parte do seu discurso fosse eliminada da acta.

Da lealdade do illustre engenheiro nunca esperámos



Casa de jantar do Grande Hotel Club

uma parte do dia, partindo no comboio das 9 h. 50 da manhã e regressando de Vizeu, ás terças feiras, no comboio das 3 e meia da tarde que liga com o que chega a Cannas ás 9 da noite.

### Comissão de estudo de tarifas

Reuniu no dia 26 esta commissão, presidindo o sr Marianno de Carvalho e estando presentes quasi todos os seus membros.

Entrou em discussão o projecto de decreto do sr. Eça sobre transportes em serviço combinado, ao qual nos temos aqui referido, sendo discutido o artigo 1.º que foi vivamente combatido pelos srs. Vargas, Espregueira, e Queriol e defendido pelo auctor, ficando ainda a discussão pendente para outra sessão em que fallarão sobre o assumpto os srs. Conde de Gouvêa e Perfeito de Magalhães.

O sr. Justino Teixeira apresentou, como complemento ao seu projecto de modificação de tarifas apresentado na sessão anterior, uma classificação alphabetica de mercadorias, propondo que fosse distribuido o seu projecto por todas as administrações ferroviarias do paiz a fim de, previo estudo d'elle, cada uma propôr as modificações que entendesse necessarias.

Mandou-se imprimir.

O sr. conselheiro Eça, referindo-se ao engano que se tinha dado na sua informação á commissão sobre

outro procedimento, o que não nos inibe de lhe agradecer esta nova prova de consideração.

### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Cartas de amor** — Soror Marianna, *traducção e revisão de Luciano Cordeiro*. — A acreditada livraria Gomes, do Chiado, brindou-nos com um exemplar d'esta sua nova edição. Interessante leitura são estas cartas, em que palpita toda a paixão de um coração de mulher agitado por um amor verdadeiramente genial, e grande serviço á nossa literatura prestou o seu intelligente e laborioso traductor e compilador, indo desentranhal-as dos archivos da historia a que já pertenciam, como o activo editor, publicando-as n'uma edição elegante, propria do assumpto, illustrada de finissimas gravuras.

Agradecemos.

**Anuario de ferro carriles**, por E. de la Torre. — Vem consideravelmente melhorado este livrinho no 2.º anno da sua publicação, que temos presente.

O sr. la Torre esmera-se em reunir no seu annuario tudo quanto, ainda que indirectamente, pôde interessar aos que pretendam fazer qualquer estudo sobre caminhos de ferro peninsulares, aos que tenham mesmo que effectuar transportes, que conhecer tarifas, aos interessados em fundos d'essas companhias e a quantos, finalmente, quiserem, para qualquer fim, conhecer do

estado financeiro, das receitas e despesas, do movimento, extensão, etc. das linhas hespanholas.

Para dar uma ideia da utilidade d'esta publicação, extractamos do seu indice a indicação de algumas das muitas materias que o annuario contém:

Breve resenha historica dos caminhos de ferro e do seu estabelecimento em Hespanha,—linhas concedidas e abertas á exploração em 1893,—principaes periodicos sobre caminhos de ferro,—diferença de meridianos,—divida publica das principaes nações,—estatistica postal,—esclarecimentos financeiros e commerciaes dos caminhos de ferro estrangeiros,—tunneis; tarifas de passageiros, material circulante, orçamento e commercio da Hespanha, subvenções ás companhias, capital d'estas (acções e obrigações,) tarifas diversas, velocidade dos comboios, fiscalisação do Estado, linhas que explora cada companhia, productos da exploração de cada linha, nomes e moradas de todo o pessoal superior das administrações, direcções e serviços. etc.

A 2.<sup>a</sup> parte, mais dedicada ao assumpto de transportes, contém o extracto de todas as disposições das leis hespanholas, que ao viajante, ao expedidor ou ao consignatario convem conhecer, varios outros esclarecimentos de interesse, como bases das tarifas geraes, varias tarifas, as distancias kilometricas de todas as linhas ferreas do reino vizinho etc, terminando o livro por um mappa a côres em que estão traçadas todas as linhas, diferenciadas por côres segundo as companhias ou empresas a que pertencem.

Este mappa —devemos prevenir o leitor que faça aquisição d'este livro—não se refere a Portugal porque o *anuario* é apenas respectivo á Hespanha. Por isso os nossos caminhos de ferro estão ali mal traçados. Que não se infira, pois, que o mesmo succede ás linhas hespanholas, as quaes estão exactas na sua indicação.

O annuario custa apenas 3 pesetas em brochura ou 3,50 cartonado. Podemos mandal-o vir, por este preço, para os nossos leitores que o desejarem.

## O Grande Central Belga

A segunda brochura das tres a que nos referimos no numero anterior é o relatorio do serviço da tracção e material, no exercicio de 1893. Acompanha-o grande numero de mappas estatisticos de grande interesse.

O numero de locomotivas em serviço, em 1893, elevava-se a 207, e o percurso total dos comboios foi de 4.642:290 kilometros, sendo a média por locomotiva de 22:427 kilometros.

N'outro mappa encontra-se o percurso dos comboios sobre as linhas de administração de 1865 a 1893.

O percurso médio, em cada dia, de cada locomotiva, foi de 135 kilometros para as secções reunidas.

Ha em serviço 54 locomotivas para comboios de passageiros, 77 para mercadorias, 52 para fortes rampas, e 24 para manobras de gare.

A lubrificação das machinas foi feita com oleo de colza, oleo mineral, cebo e gordura, avultando consideravelmente o emprego do oleo mineral para a lubrificação do material circulante.

A substituição para este fim dos oleos vegetaes pelos mineraes reduziu a despesa a proporções taes, que esta pôde considerar-se de pouca importancia. De mais de 10 % que ella representava da despesa total de tracção, passou a não representar actualmente senão um pouco mais de 1 %. Foi esta, sem duvida, uma das maiores economias realisadas na exploração dos caminhos de ferro.

As 370 carruagens para passageiros contem 15:240

logares, dos quaes 1:616 de 1.<sup>a</sup> classe, 2:708 de 2.<sup>a</sup> e 10:916 de 3.<sup>a</sup>—Wagons de 5 toneladas ha 511; de 7 ton. 953; de 10 ton. 5:363; de 20 ton. 192, representando um total de 66:696 toneladas.

Nas diversas officinas, e especialmente na central em Louvain, trabalharam, termo médio, 706 operarios, cujo trabalho, em conjuncto, perfez 2.024:342 horas, ao salario médio fr. 0,31 por hora real de trabalho.

O salario médio mensal de cada operario foi de frs. 74,20.

Da instituição do Economato resultaram grandes beneficios ao pessoal. Applicando aos objectos fornecidos pelo Economato os preços dos mesmos nas casas de venda de Louvain, apurou-se que o lucro realisado pelo pessoal corresponde a 28,56 % sem contar com a superior qualidade dos generos e com a exactidão do peso. Só no fornecimento do pão os consumidores lucraram 44,07 %, o que é muito importante.

Accidentes houve apenas 12, dos quaes resultou avaria grossa em duas carruagens de passageiros, dois fourgons e sete wagons de mercadorias.

E' firmado este trabalho pelo sr. Mauricio Urban, engenheiro em chefe, director de tracção e do material.

A terceira brochura occupa-se com desenvolvimento da administração do Economato no anno de 1893. Como registamos n'outro lugar d'esta noticia os factos mais dignos de menção, com respeito a este interessante assumpto, terminaremos por aqui, fazendo votos pela prosperidade d'uma administração que parece zelar com tanta sollicitude não só os interesses dos seus accionistas, como o bem estar dos seus empregados e operarios.

## Novo aparelho

Uma nova invenção acaba de ser introduzida no sistema de acendimento de machinas.

Com o actual methodo são precisas 3 horas para pôr uma machina em pressão. Para reduzir esta perda de tempo foi inventado o aparelho Smith, o qual é simplesmente composto d'um pulverizador de petroleo collocado na fornalha da locomotiva, sendo o petroleo fornecido por um reservatorio e o ar comprimido por um compressor collocado na cocheira das locomotivas.

Basta, pois, ligar o pulverizador a esta dupla canalisação, pôr na extremidade do pulverizador um pedaço de trapo a arder e abrir as torneiras do ar e do petroleo. Por este meio pôde-se obter em 35 ou 40 minutos uma pressão sufficiente para pôr a machina em movimento.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia de caminho de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convocados os srs. accionistas d'esta companhia, possuidores de vinte ou mais acções (artigo 29.<sup>o</sup> dos estatutos), e os que acharem nos casos determinados no artigo 13.<sup>o</sup> dos mesmos estatutos, para a assembléa geral ordinaria, que deverá ter lugar na cidade do Porto, no dia 20 de junho, ao meio dia, rua do Rosario n.<sup>o</sup> 5.

O deposito das acções ao portador a que se refere o artigo 13.<sup>o</sup>, pôde effectuar-se:

No Porto, no Banco Alliança.

Em Lisboa, nos escriptorios dos correspondentes do mesmo banco.

Em Madrid, no Credit Lyonnais.

Em Paris, no Credit Lyonnais.

Porto, 23 de maio de 1894.

## Companhia de Seguros Fidelidade

Dividendo de 1893

Nos dias 2, 4 e 5 de junho proximo, das 11 horas da manhã até a 1 hora da tarde, no escriptorio da mesma companhia, largo do Corpo Santo, n.º 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1893, 25.000 réis por acção, livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em todas as quintas-feiras. Quando seja sanctificado o dia de quinta-feira, far-se-ha pagamento na quarta-feira anterior.

Lisboa, 22 de maio de 1894.

Pela Companhia de Seguros Fidelidade.—Os directores.—P. A. M. da Silva, Victorianno Estrella Braga.

## Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Para os effeitos do § 3.º do artigo 6.º do decreto de 9 de novembro de 1893, declara-se que o deposito de obrigações para a emissão de voto sobre a convenção entre a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e os seus crédores, mandada publicar por edital do tribunal do commercio de Lisboa de 18 do corre mez, se póde verificar :

Em Lisboa :—Nas caixas da companhia ; Nos bancos de Portugal, Commercial de Lisboa, e Lisboa & Açores.

No Porto :—No banco Alliança e no banco Portuense.

Em Paris :—Na caixa da delegação da companhia real, rua de Chateaudun, 28, e nos seguintes estabelecimentos de credito : banque Internationale ; banque de Paris et des Pays-Bas ; banque Parisienne ; Comptoir National d'Escompte ; Crédit Industriel ; Crédit Lyonnais et Société Generale ; no cofre do consulado portuguez.

Em Lyon :—Na caixa da Société Lyonnaise.

Em Londres :—Nas caixas de Glyne Mills Currie & C.ª ; no cofre do consulado portuguez.

Na Allemanha :—No banco Für Handel und Industrie, nas suas caixas em Berlim, Darmstadt e Francfort ; No cofre do consulado de Portugal em Berlim.

Em Bruxellas :—Na caixa do Banco de Brabant ; No cofre do consulado de Portugal.

Em Liège :—Na caixa do banque Liégeoise ou na sua caixa em Bruxellas.

Declara-se mais que, por despacho do juiz do tribunal do commercio de Lisboa, datado de 19 do corrente, as obrigações que forem depositadas podem ser restituídas logo que a convenção seja approvada ou rejeitada ; ou quinze dias depois de findo o prazo de que trata o edital do mesmo tribunal de 18 do corrente mez ; mas n'esse caso os estabelecimentos ou consulados que tiverem recebido os depositos devem tomar nota circunstanciada dos numeros, classes e typo dos respectivos titulos, e declarando a obrigação a que estão sujeitos pelo deposito em que estiveram, isto além da descripção minuciosa dos mesmos titulos que tem de ser feita no documento do voto a apresentar ao tribunal.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, Lisboa, 21 de maio de 1894.—O vice-presidente da commissão administrativa e presidente do conselho de administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

Em additamento ao annuncio de 21 do corrente faz-se publico que as succursaes dos estabelecimentos de credito indicados no mesmo annuncio, podem tambem receber o deposito das obrigações da companhia para a votação do projecto de convenção.

Lisboa, 28 de maio de 1894.—O vice-presidente da commissão administrativa e presidente do conselho de administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1894.

A praça tem continuado a ressentir-se das consequencias da questão sanitaria, em que a precipitação dos medicos portuguezes parece estar completamente demonstrada, e tambem dos resultados do rompimento do Brazil com Portugal. A pretexto de medidas sanitarias o Brazil fechou os portos a todas as procedencias portuguezas, incluindo os da Madeira, Africa e Açores. Os prejuizos resultantes desta medida são enormes, porque era esta a epoca da exportação de productos agricolas para os diversos portos brazileiros. Assim perderam valorosos lucros não só os productores, mas tambem os compradores e exportadores.

Felizmente as negociações diplomaticas para uma reconciliação honrosa devem estar iniciadas com a mediação da Inglaterra, acceita de bom grado pelo Brazil. Parece que o governo brasileiro obedeceu á influencia de intrigas que só tinham por fim indispor os portuguezes com elle. Isto por um lado, por outro o *nativismo* sectario das formulas politicas e economicas de Munroe e de McKinley crearam no Brazil uma especie de partido contra os estrangeiros, que por ora tem uma representação politica muito reduzida e que não será facil tornar-se preponderante, porque a applicação de semelhantes principios causaria uma profunda e perigosa revolução economica no Brazil.

A nossa praça tem continuado desanimada e não deve deixar de causar preocupação a paralyção que se observa em todas as transacções, tornando-se necessario sahir quanto antes d'este estado anormal afim de evitar maiores prejuizos. Os bancos collocaram-se na defensiva, restringindo as operações de desconto, mas agora começam a sahir d'essa attitude de cautelosa reserva, offerecendo de novo dinheiro para papel puramente commercial á taxa de 6 p. c. do Banco de Portugal. Os cambios naturalmente aggravaram-se, regulando o cheque de 39 7/8 a 39 13/16 sobre Londres, 715 a 719 sobre Paris.

As inscrições de assentamento, que ficaram a 34,00 no dia 15, desceram a 33,40 no dia 17, attingindo outra vez 35,00 a 19, que, com pequenas oscillações, tem mantido. As de coupon acompanharam este movimento. Obrigações de 1888 (4 p. c. premios) cotam-se a 15.000 réis, as de 1890 (4 p. c. conv.) a 38.000 réis, as da Companhia dos Tabacos de 93.500 a 94.000. Acções do Banco de Portugal regularam a 114.000 réis, do Commercial de Lisboa, a 90.900 réis, as do Nacional Ultramarino a 59.000 réis, as do Lisboa & Açores a 90.500 réis. Obrigações pedias (6 p. c. ass.) 92.000 réis, *Loanda-Ambaca* 72.000 réis, com tendencia para a alta.

Constituiu-se a *Companhia de Mossamedes*, que parece tem já todo o capital subscripto, e trata-se de organizar outra para explorar duas das maiores ilhas da Guiné, na embocadura do rio Geba. Continua a desenvolver-se um certo interesse pelas concessões de terrenos em Africa.

Continua a fallar-se n'uma proxima transformação da circulação monetaria no ultramar. Especialmente em Moçambique as difficuldades monetarias são grandes e a *Companhia de Moçambique*, exigindo que se regularise a circulação reclamando mesmo auctorisação para introduzir nos seus territorios o ouro e a prata portugueza, forçará, ao que parece, o governo a adoptar uma resolução definitiva sobre este momentoso assumpto.

J. F.

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

MAIO

|                              | 16    | 17    | 18    | 19    | 20 | 21    | 22    | 23    | 25    | 26    | 27 | 28    | 29    | 30    | 31    |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|-------|
| <b>Bolsa de Lisboa :</b>     |       |       |       |       |    |       |       |       |       |       |    |       |       |       |       |
| Inscrições assent. ....      | 33,70 | 33,40 | 33,80 | 35,00 | —  | 35,30 | 35,30 | 34,80 | 34,80 | 35,80 | —  | 34,90 | 34,90 | 34,40 | 34,40 |
| " coupon. ....               | 33,40 | 33,30 | 33,80 | 35,00 | —  | —     | —     | —     | 34,60 | 33,60 | —  | 34,75 | 34,85 | 34,90 | 34,90 |
| Divida externa .....         | —     | —     | —     | —     | —  | —     | —     | —     | —     | —     | —  | —     | —     | —     | —     |
| <b>Bolsa de Londres 3 %:</b> | 21,75 | 21,75 | 21,81 | 21,87 | —  | 21,87 | 21,87 | 21,87 | 22,25 | 22,25 | —  | 22,25 | 22,25 | 22,25 | 22,25 |
| <b>Bolsa de Paris 3 %:</b>   | 21,81 | 21,75 | 21,93 | 21,93 | —  | —     | 21,93 | —     | 22,25 | 22,25 | —  | 22,18 | 22,25 | 22,25 | 22,25 |



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

| BOLSAS      | TITULOS                                    | 1894 - MAIO - DIAS |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|-------------|--|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|             |  | 1                  | 17     | 18     | 19     | 21     | 22     | 23     | 24     | 25     | 26     | 28     | 29     | 30     | 31     |
| Lisboa...   | ACÇÕES Comp. <sup>a</sup> Real Portugueza. | -                  | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | OBRIG. Comp. <sup>a</sup> Real Port. 3 0/0 | -                  | -      | 29.500 | -      | 29.500 | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » C. <sup>a</sup> Real Port. 4 1/2 0/0     | -                  | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | 65.000 | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » Comp. <sup>a</sup> Nacional.....         | -                  | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » Atravez d'Africa.....                    | -                  | -      | 67.500 | 68.000 | 68.300 | -      | 69.000 | -      | 69.000 | -      | 69.500 | -      | -      | 72.000 |
| Paris.....  | ACÇÕES Comp. <sup>a</sup> Real Portugueza. | 55                 | 55     | -      | -      | -      | -      | 55     | 55     | 55     | -      | 54     | 54     | -      | -      |
|             | » Madrid-Caceres-Portugal.                 | 54                 | 54     | -      | -      | -      | 53     | 54     | 54     | 53     | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » Norte de Hespanha.....                   | 99                 | 101    | 101,50 | 100,75 | 99     | 102,50 | 101    | 103,75 | 103,75 | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » Madrid-Zaragoza-Alicante                 | 144                | 145    | 144    | 144    | 146,25 | 146    | 145    | 146,50 | 147    | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » Andaluzes.....                           | 171                | 170    | 175    | -      | -      | -      | 177    | 185    | 195    | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | OBRIG. Comp. <sup>a</sup> Real Portugueza. | 122                | 123,50 | 124    | 123,75 | 125    | 123,50 | 124,75 | 123,75 | 125    | 123,75 | 123,50 | -      | 123,75 | -      |
|             | » C. <sup>a</sup> da Beira Alta.....       | 78,50              | 78     | 78     | -      | -      | 78     | 78     | 78     | 78     | -      | -      | -      | -      | -      |
| Amsterd..   | » Madrid-Caceres-Portugal.                 | 167,50             | 165    | 170    | 165    | 168    | 170    | 169    | 170    | 169,50 | 169,75 | -      | 169,50 | 167,50 | 167,50 |
|             | » Norte Hespanha 1. <sup>a</sup> hypot.    | 268                | 269    | 269    | 266    | 266,50 | 270    | 268,50 | 273    | 272,50 | -      | -      | -      | -      | -      |
|             | » Atravez d'Africa.....                    | -                  | 55,50  | -      | 55,87  | 55,62  | -      | 56,50  | -      | -      | 56,50  | -      | 57     | -      | 57     |
| Bruxellas.. | » Atravez d'Africa.....                    | -                  | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | 58     | -      | -      | -      | 58     |        |

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas                             | Periodo de exploração             | RECEITAS NO PERIODO |            |                   |           |            |                   | DESDE 1 DE JANEIRO |             |                      |            |            |           |
|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------|-------------------|-----------|------------|-------------------|--------------------|-------------|----------------------|------------|------------|-----------|
|                                    |                                   | 1894                |            |                   | 1893      |            |                   | Totaes             |             | Diferença a favor de |            |            |           |
|                                    |                                   | Kil.                | Totaes     | Kilome-<br>tricas | Kil.      | Totaes     | Kilome-<br>tricas | 1894               | 1893        | 1894                 | 1893       |            |           |
| COMPANHIA REAL                     | Antiga rede e nova não garantida. | 30 6 Maio           | 690        | 47.880:000        | 69:391    | 690        | 50.763:992        | 73:570             | 881.265:000 | 927.166:527          | -          | 45.901:521 |           |
|                                    | Nova rede garantida.              | 7 13 »              | 14 20 »    | 380               | 4.335:000 | 11:407     | 334               | 4.800:905          | 14:373      | 85.315:000           | 89.855:773 | -          | 4.540:773 |
|                                    | Sul e Sueste...                   | 7 13 »              | 14 20 »    | 475               | 4.600:000 | 12:105     | 347               | 4.790:086          | 14:341      | 89.915:000           | 94.645:859 | -          | 4.730:859 |
|                                    | Minho e Douro.                    | 23 29 Abril         | 475        | 4.596:000         | 12:094    | 347        | 4.790:086         | 13:804             | 94.511:000  | 99.435:945           | -          | 4.924:945  |           |
|                                    | Beira Alta.....                   | 30 6 Maio           | 353        | 9.970:520         | 20:990    | 475        | 12.896:990        | 27:151             | 203.352:085 | 225.477:070          | -          | 22.124:975 |           |
| Nacional (Mirandella e Vizeu)..... | 30 6 Maio                         | 353                 | 11.401:810 | 23:372            | 353       | 12.303:495 | 25:902            | 214.453:895        | 237.780:555 | -                    | 23.326:660 |            |           |
|                                    | 7 13 »                            | 353                 | 12.297:630 | 25:889            | 353       | 14.094:425 | 29:672            | 226.751:525        | 251.874:980 | -                    | 25.123:455 |            |           |
| Beira Alta.....                    | 30 6 Maio                         | 253                 | 5.395:179  | 21:325            | 253       | 4.156:660  | 16:429            | 89.147:586         | 100.327:147 | -                    | 11.179:561 |            |           |
|                                    | 7 13 »                            | 253                 | 3.942:766  | 15:584            | 253       | 4.810:609  | 19:032            | 93.090:352         | 105.167:756 | -                    | 12.077:404 |            |           |
| Norte de Hespanha.....             | 19 25 Março                       | 105                 | 1.074:592  | 10:234            | 105       | 1.327:385  | 12:641            | 13.655:694         | 15.800:727  | -                    | 2.145:033  |            |           |
|                                    | 26 1 Abril                        | 105                 | 1.023:526  | 9:747             | 105       | 1.127:980  | 10:742            | 14.679:220         | 16.928:707  | -                    | 2.249:487  |            |           |
|                                    | 2 8 »                             | 105                 | 1.028:543  | 9:795             | 105       | 1.185:829  | 11:293            | 15.707:763         | 18.114:536  | -                    | 2.406:773  |            |           |
| Madrid - Zaragoza - Alicante.....  | 29 5 Maio                         | 3393 Ps.            | 1.559:112  | 441               | 3393 Ps.  | 1.477:833  | 436               | 27.524:461         | 26.341:008  | 1.183:453            | -          |            |           |
|                                    | 6 12 »                            | 3393 Ps.            | 1.667:533  | 472               | 3393 Ps.  | 1.528:437  | 450               | 29.191:995         | 27.869:446  | 1.322:549            | -          |            |           |
| Andaluzes.....                     | 30 6 Maio                         | 2672                | 989:396    | 370               | 2672      | 984:403    | 368               | 17.586:011         | 17.525:586  | 60:426               | -          |            |           |
|                                    | 7 13 »                            | 2672                | 1.403:304  | 413               | 2672      | 1.034:165  | 387               | 18.669:315         | 18.559:751  | 129:564              | -          |            |           |
| Zafra a Huelva.                    | 30 6 Maio                         | 894                 | 295:830    | 331               | 894       | 311:447    | 348               | 4.646:789          | 5.005:571   | -                    | 358:782    |            |           |
|                                    | 7 13 »                            | 894                 | 262:936    | 294               | 894       | 253:040    | 283               | 4.909:725          | 5.258:611   | -                    | 348:886    |            |           |
| Zafra a Huelva.                    | 7 13 Maio                         | 180                 | 48:909     | 272               | 180       | 47:381     | 263               | 897:881            | 812:551     | 85:330               | -          |            |           |
|                                    | 14 20 »                           | 180                 | 45:492     | 252               | 180       | 44:835     | 249               | 943:374            | 857:387     | 85:987               | -          |            |           |

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de junho de 1894

| LINHAS DA COMPANHIA REAL |         |          |         | Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup> Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R. |                   |          |          | Bemfica-Casc. Casc.-Bemfica |                 |                  |         | LINHAS DO SUL E SUESTE |         |                  |                 | Porto-Valença Valença-Porto |         |         |                  |                 |          |         |          |               |                    |         |          |          |               |                  |         |          |          |         |             |         |          |          |          |             |         |          |          |          |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
|--------------------------|---------|----------|---------|--|-------------------|----------|----------|-----------------------------|-----------------|------------------|---------|------------------------|---------|------------------|-----------------|-----------------------------|---------|---------|------------------|-----------------|----------|---------|----------|---------------|--------------------|---------|----------|----------|---------------|------------------|---------|----------|----------|---------|-------------|---------|----------|----------|----------|-------------|---------|----------|----------|----------|-------------|--------|---------|---------|---------|-------------|--------|---------|---------|---------|
| Part.                    | Cheg.   | Part.    | Cheg.   | Part.  | Cheg.             | Part.    | Cheg.    | Part.                       | Cheg.           | Part.            | Cheg.   | Part.                  | Cheg.   | Part.            | Cheg.           | Part.                       | Cheg.   | Part.   | Cheg.            |                 |          |         |          |               |                    |         |          |          |               |                  |         |          |          |         |             |         |          |          |          |             |         |          |          |          |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisboa B.-Porto          | 8-45 t. | 7-20 m.  | 2-45 t. | 4-30 m.  | 10-0 t.           | 10-30 m. | 7-0 t.   | 5-30 m.                     | Porto-Lisboa R. | 8-45 t.          | 7-20 m. | 2-45 t.                | 4-30 m. | Lisboa T.P.-Faro | 4-30 t.         | 5-0 m.                      | 6-30 t. | 7-0 m.  | Faro-Lisboa T.P. | 4-30 t.         | 5-0 m.   | 6-30 t. | 7-0 m.   | Porto-Valença | 8-20 m.            | 1-26 t. | 2-40 m.  | 8-19 m.  | Valença-Porto | 2-40 m.          | 8-19 m. |          |          |         |             |         |          |          |          |             |         |          |          |          |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisboa C.S.-Port.        | 7-30 m. | 9-0 t.   | 8-45 m. | 10-30 t.   | Port.-Lisboa C.S. | 7-30 m.  | 9-0 t.   | 8-45 m.                     | 10-30 t.        | Lisboa R.-Leiria | 6-0 t.  | 1-15 m.                | 1-30 m. | 8-40 m.          | Guard.-Abrantes | 1-15 m.                     | 9-25 m. | 7-0 m.  | 4-0 t.           | Abrantes-Guard. | 1-15 m.  | 9-25 m. | 7-0 m.   | 4-0 t.        | Lisboa T.P.-Pias   | 8-0 m.  | 4-55 t.  | 8-10 m.  | 4-40 t.       | Pias-Lisboa T.P. | 8-0 m.  | 4-55 t.  | 8-10 m.  | 4-40 t. | Porto-Braga | 5-0 m.  | 8-10 m.  | 5-40 m.  | 8-19 m.  | Braga-Porto | 5-0 m.  | 8-10 m.  | 5-40 m.  | 8-19 m.  |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Aveiro a Porto           | 4-0 m.  | 6-25 m.  | 4-15 t. | 6-37 t.  | Porto a Aveiro    | 11-20 m. | 3-35 t.  | 5-30 m.                     | 9-35 m.         | Leiria-Figueira  | 5-40 t. | 7-55 t.                | 5-45 m. | 8-5 m.           | Lisboa R.-Sacav | 6-45 m.                     | 7-33 m. | 8-30 m. | 9-18 m.          | Sacav-Lisboa R. | 10-15 m. | 11-3 m. | 11-15 m. | 12-7 t.       | Lisboa T.P.-Ext.   | 8-0 m.  | 3-45 t.  | 12-10 m. | 7-0 m.        | Ext.-Lisboa T.P. | 8-0 m.  | 3-45 t.  | 12-10 m. | 7-0 m.  | Porto-Braga | 8-20 m. | 10-45 m. | 11-45 m. | 2-15 t.  | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Porto-Braga | 5-0 m. | 8-10 m. | 5-40 m. | 8-19 m. | Braga-Porto | 5-0 m. | 8-10 m. | 5-40 m. | 8-19 m. |
| Lisboa R.-V. Alc.        | 7-30 t. | 5-10 m.  | 8-45 t. | 6-30 m.  | V. Alc.-Lisboa R. | 7-30 t.  | 5-10 m.  | 8-45 t.                     | 6-30 m.         | Lisboa R.-Cintra | 7-0 m.  | 8-11 m.                | 7-30 m. | 8-40 m.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Ext.   | 4-30 t. | 11-10 t. | 9-10 m.  | 4-10 t.       | Ext.-Lisboa T.P. | 4-30 t. | 11-10 t. | 9-10 m.  | 4-10 t. | Porto-Braga | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisboa R.-Badaj.         | 7-30 t. | 6-35 m.  | 7-0 t.  | 6-30 m.  | Badaj.-Lisboa R.  | 7-30 t.  | 6-35 m.  | 7-0 t.                      | 6-30 m.         | Lisboa R.-Cintra | 4-30 t. | 5-32 t.                | 3-0 t.  | 4-0 t.           | Lisboa R.-Sacav | 8-0 t.                      | 8-48 t. | 9-25 t. | 10-15 t.         | Sacav-Lisboa R. | 8-0 t.   | 8-48 t. | 9-25 t.  | 10-15 t.      | Lisboa T.P.-Setub. | 8-0 m.  | 10-10 m. | 8-0 m.   | 9-50 m.       | Setub.-Lisb.T.P. | 8-0 m.  | 10-10 m. | 8-0 m.   | 9-50 m. | Porto-Braga | 5-40 t. | 8-25 t.  | 6-50 t.  | 10-30 t. | Braga-Porto | 5-40 t. | 8-25 t.  | 6-50 t.  | 10-30 t. |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisboa C.S.-Eiv.         | 7-30 m. | 9-15 t.  | 8-45 m. | 10-30 t.   | Eiv.-Lisboa C.S.  | 7-30 m.  | 9-15 t.  | 8-45 m.                     | 10-30 t.        | Lisboa R.-Cintra | 6-0 t.  | 7-16 t.                | 5-45 t. | 6-46 t.          | Lisboa R.-Sacav | 8-0 t.                      | 8-48 t. | 9-25 t. | 10-15 t.         | Sacav-Lisboa R. | 8-0 t.   | 8-48 t. | 9-25 t.  | 10-15 t.      | Lisboa T.P.-Setub. | 4-30 t. | 6-25 t.  | 2-30 t.  | 4-40 t.       | Setub.-Lisb.T.P. | 4-30 t. | 6-25 t.  | 2-30 t.  | 4-40 t. | Porto-Braga | 7-10 m. | 8-57 m.  | 9-20 t.  | 11-8 t.  | Braga-Porto | 7-10 m. | 8-57 m.  | 9-20 t.  | 11-8 t.  |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisboa C.S.-Sant         | 11-0 m. | 1-40 t.  | 6-45 m. | 9-20 m.  | Sant-Lisboa C.S.  | 11-0 m.  | 1-40 t.  | 6-45 m.                     | 9-20 m.         | Lisboa R.-Cintra | 8-30 t. | 9-33 t.                | 9-50 t. | 11-0 t.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Setub. | 8-0 m.  | 10-10 m. | 8-0 m.   | 9-50 m.       | Setub.-Lisb.T.P. | 8-0 m.  | 10-10 m. | 8-0 m.   | 9-50 m. | Porto-Braga | 8-20 m. | 10-45 m. | 11-45 m. | 2-15 t.  | Braga-Porto | 8-20 m. | 10-45 m. | 11-45 m. | 2-15 t.  |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisb.-C. S. Entr.        | 4-0 m.  | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t.   | Entr.-Lisb.-C. S. | 4-0 m.   | 11-10 m. | 5-30 m.                     | 1-5 t.          | Lisboa R.-Cintra | 8-30 t. | 9-33 t.                | 9-50 t. | 11-0 t.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Setub. | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.        | Setub.-P. Novo   | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.  | Porto-Braga | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisb.-C. S. Entr.        | 4-0 m.  | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t.   | Entr.-Lisb.-C. S. | 4-0 m.   | 11-10 m. | 5-30 m.                     | 1-5 t.          | Lisboa R.-Cintra | 8-30 t. | 9-33 t.                | 9-50 t. | 11-0 t.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Setub. | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.        | Setub.-P. Novo   | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.  | Porto-Braga | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisb.-C. S. Entr.        | 4-0 m.  | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t.   | Entr.-Lisb.-C. S. | 4-0 m.   | 11-10 m. | 5-30 m.                     | 1-5 t.          | Lisboa R.-Cintra | 8-30 t. | 9-33 t.                | 9-50 t. | 11-0 t.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Setub. | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.        | Setub.-P. Novo   | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.  | Porto-Braga | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisb.-C. S. Entr.        | 4-0 m.  | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t.   | Entr.-Lisb.-C. S. | 4-0 m.   | 11-10 m. | 5-30 m.                     | 1-5 t.          | Lisboa R.-Cintra | 8-30 t. | 9-33 t.                | 9-50 t. | 11-0 t.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Setub. | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.        | Setub.-P. Novo   | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.  | Porto-Braga | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisb.-C. S. Entr.        | 4-0 m.  | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t.   | Entr.-Lisb.-C. S. | 4-0 m.   | 11-10 m. | 5-30 m.                     | 1-5 t.          | Lisboa R.-Cintra | 8-30 t. | 9-33 t.                | 9-50 t. | 11-0 t.          | Lisboa R.-Sacav | 1-0 t.                      | 1-48 t. | 2-0 t.  | 2-48 t.          | Sacav-Lisboa R. | 4-45 t.  | 5-33 t. | 6-40 t.  | 7-29 t.       | Lisboa T.P.-Setub. | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.        | Setub.-P. Novo   | 3-15 t. | 3-42 t.  | 4-45 t.  | 5-7 t.  | Porto-Braga | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   | Braga-Porto | 11-0 m. | 1-20 t.  | 3-25 t.  | 6-0 t.   |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |
| Lisb.-C. S. Entr.        | 4-0 m.  | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t.   | Entr.-Lisb.-C. S. | 4-0 m.   | 11-10 m. | 5-30 m.                     | 1-5 t.          | Lis              |         |                        |         |                  |                 |                             |         |         |                  |                 |          |         |          |               |                    |         |          |          |               |                  |         |          |          |         |             |         |          |          |          |             |         |          |          |          |             |        |         |         |         |             |        |         |         |         |

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Linha Urbana do Porto.**—Estão finalmente satisfeitas as aspirações dos portuenses tendo sido ordenado, por portaria que publicamos no lugar respectivo, a construção da estação central na Feira de S. Bento.

Consta que o sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro vai abrir desde já concurso para as respectivas empreitadas a fim de que os trabalhos possam começar com toda a urgencia.

**Valle de Santarem.**—Foi transformado em estação para todo o serviço de grande e pequena velocidade o apeadeiro que existia n'este sitio, sendo applicaveis, pelas distancias effectivas, todas as tarifas de base kilometrica que a companhia tem em vigor.

A distancia de Lisboa, Caes dos Soldados, é 67 kilometros e do Rocio 74.

**Lourenço Marques.**—Continua augmentando consideravelmente o rendimento d'este nosso caminho de ferro.

Desde 1 de janeiro até 25 de fevereiro, ultimo boletim que temos á vista, a receita mais que duplicou, tendo sido de 25:289.7521 rs. em 1893 e de 51:919.7421 em 1894.

**Luz electrica.**—Já começaram os trabalhos para a instalação da luz electrica, na estação central do Rocio, adjudicação que foi feita ás acreditadas officinas do nosso amigo sr. Herrmann, de Lisboa.

**Estação da Figueira.**—Tendo a associação commercial d'esta cidade pedido á companhia da Beira Alta o estabelecimento de uma nova bascula na ponte de embarque da estação, a fim de facilitar a pesagem dos wagons completos, a companhia está-se entendendo com a companhia real para esse fim, visto a bascula ter que ficar em terreno affecto ao serviço commum da estação.

**Passagem de nivel.**—A camara municipal de Castello de Vide requereu ao governo que seja restabelecida, nas condições normaes, a passagem de nivel situada ao kilometro 233,480 do ramal de Caceres, entre as estações de Castello de Vide e Marvão, onde a linha ferrea atravessa a estrada municipal que liga as povoações de Montalvão, Povoia, Meados e Castello de Vide.

**Porto-Alfandega.**—A associação commercial do Porto requereu ao governo, por intermedio do ministerio das obras publicas, que seja construido mais um barracão na estação da alfandega, para abrigo do grande numero de volumes que, por falta de accomodações, são hoje conservados em caes descoberto, a ligação das linhas do ramal até dentro do edificio da alfandega, o que é de enorme vantagem para o commercio, em economia de trabalho e despesas de manipulação dos volumes que são recebidos do rio para seguirem pela linha ferrea ou vice-versa, e a ampliação da estação pela forma que aos engenheiros encarregados d'esse estudo parecer conveniente.

Bem necessarios se tornam estes trabalhos, porque a estação, como está actualmente, é demasiado exigua para o enorme movimento que tem.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**A crise das companhias.**—Segundo os jornaes de Madrid do dia 30 deve ter-se realisado hontem 31 uma conferencia entre as commissões vindas de Barcelona, Santander, Valencia, S. Sebastião, Cadiz, etc., na antiga Bolsa de Madrid, para resolver sobre o pedido a fazer ao governo para que resolva a questão dos auxilios ás companhias.

**Companhia do Norte.**—Na assembléa geral ordinaria de accionistas, que esta companhia celebrou em Madrid em 30 de maio, foi submettida á discussão uma proposta relativa ao pagamento do juro de obrigações, em pesetas, caso o governo mantenha o seu proposito de não auxiliar a companhia nas difficuldades que a questão dos cambios lhe origina.

**Catalayud, Teruel, Sagunto.**—Os deputados e senadores das provincias de Zaragoza, Teruel, Castellón e Valencia pediram ao sr. Sagasta para declarar immediatamente caduca a concessão d'este caminho de ferro, e que se approve a proposta de lei para nova concessão d'esta linha.

O ministro respondeu que isto não daria resultado algum, visto que o concessionario, para defender os seus interesses, appellaria para o conselho d'estado e para o tribunal do contencioso contra a decisão governamental, e passar-se-hiam annos primeiro que se outorgasse novamente a concessão.

Parece, porém, que posteriormente o ministro modificou a sua maneira de ver, porque n'um conselho de ministros posterior foi resolvido recommendar á commissão do Senado este assumpto sem esperar a resolução sobre a caducidade da linha.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Desde 1889 que as estações de Paris não tem um movimento tão importante como o que está havendo na estação do Norte.

Em consequencia do abaixamento de tarifas de passageiros e grande velocidade, o movimento de passageiros, que era em 1884 de 9.000.000, passou em 1893 a 16.000.000. O movimento de comboios era em 1884 de 240 por dia, em 1889 de 400 e em 1893 de 600, chegando em certos dias de grande affluencia a 650.

Este numero não indica o verdadeiro movimento da estação nas oito linhas paralelas da ante-gare, no sitio em que a circulação é mais difficil. Sem contar com os 300 comboios circulares, tremvias e de cintura, aos quaes não se muda o material durante o dia, cada um dos 350 restantes necessita de machinas vindas do deposito e uma certa circulação de material vazio, de sorte que os 350 comboios representam 750 circulações addicionaes ou um movimento total de 1:350 viagens da locomotiva dentro da estação, em manobras, o que prefaz então um total de 1:500 passagens na ante-gare.

Por isso, torna-se urgente a ampliação da estação do Norte, substituindo a estação de lado por uma estação de frente, imitação das estações inglezas de Charing-Cross, Sanct-Pancras, etc. Para este melhoramento, a companhia votou sete milhões e meio de francos.

Tenciona elevar o numero de linhas a 27, estabelecendo 4 onde estão as arrecadações, mais particularmente para os comboios de cintura, emquanto que 6 linhas de via reduzida serão alargadas para receber os comboios de via larga; será modificado tambem o lado das chegadas, utilizando para este fim as salas de bagagens, que serão transferidas para o *faubourg* Saint-Denis.

O projecto ainda comporta outras modificações, taes como: a collocação da casa dos signaes e das agulhas, a suppressão do troço commum existente na extensão de cerca de 500 metros, entre a ponte Doudeauville e o interior da estação, para as linhas de Chantilly e Soissons.

A companhia P.-L.-M. augmentou consideravelmente o seu material circulante, mandando construir 81 locomotivas Compound, de quatro cylindros, parte das quaes é destinada ao serviço de mercadorias na linha principal, e transformando 32 locomotivas de grande velocidade em machinas de *bogies*, visto que o emprego d'estas machinas nos comboios rapidos entre Paris e Vintimille fez com que augmentasse o trafego.

As novas carruagens de passageiros construidas sobem a 274, sendo 166 de 1.ª classe, 100 de 2.ª e 8 mixtas.

Todas estas carruagens são do typo de corredor lateral com retrete.

No 1.º de janeiro de 1894, o material circulante da companhia P.-L.-M. compunha-se de 2.521 locomotivas, 5.660 carruagens e 86.540 wagons.

Bonitas cifras.

A commissão dos caminhos de ferro approvou na sua ultima sessão por 12 votos contra 2 a construção do caminho de ferro tubular Berlier, ao contrario do que tinha feito na sessão anterior.

O ministro das obras publicas prometteu apresentar em breve um projecto de lei para a concessão d'esta grande empreza.

### INGLATERRA

O primeiro troço da linha de Glasgow-Central, entre Rutherglen e Glasgow-Cross, deve ser aberta á exploração no proximo mez de outubro.

A companhia do «Midland Great Western» da Irlanda, abandonou o pedido que tinha feito para a concessão do prolongamento da linha, desde Belfast até Londonderry.

## Companhia dos caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

**Relatorio apresentado pelo Conselho de Administração,  
na assembléa geral ordinaria de 26 d'abril de 1894**

*Senhores:* — A crise financeira que Portugal atravessa ainda não acabou, e esta situação continúa a pesar enormemente sobre as empresas de transportes. Nada é para admirar, pois, se os resultados da nossa exploração durante o anno findo foram pouco satisfactorios.

A abertura, em 11 de maio, do ultimo troço da Beira Baixa, entre Covilhã e a nossa estação de Guarda, não trouxe á nossa linha todo o trafego que logicamente devia pertencer-lhe.

Desviadas, com effeito, da sua via natural as mercadorias, são, em grande parte, condemnadas sem direito algum, e por effeito de medidas puramente arbitrarias, a seguir itinerarios notavelmente mais longos e mais caros, e isto em grande detrimento dos interesses do commercio e nossos.

Emfim, a falta de concordancia de certos comboios de Guarda a Covilhã com os nossos, que servem a direcção do Porto, obriga uma parte bastante numerosa de viajantes que circulam entre estas duas cidades a passar por Abrantes, o que lhes impõe não só um prolongamento de percurso de 116 kilometros, mas ainda um consideravel augmento de despesa.

Os nossos esforços mais energicos não teem conseguido até hoje senão attenuar debilmente este estado de cousas a respeito do qual as associações commerciaes e grande numero de commerciantes lesados apresentaram ao governo queixas que confirmam e justificam as nossas.

Em face d'estas circumstancias tão desfavoraveis, temos felizmente a notar o estabelecimento do novo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha, o qual tem dado logar a um trafego de exportação e importação, especialmente de sal e cereaes, o que nos permittiu obter um total de productos um pouco superior ao do exercicio precedente.

Mas, ainda este anno, tivemos que soffrer gravemente com a elevação da taxa de cambio.

A companhia da Beira Alta teve, d'esta origem, uma perda de 33.783,781 réis nas remessas de fundos para França, para pagamentos em francos das despesas, e para prover o pagamento das prestações dos *coupons* de obrigações. Sem esta perda teria sido possivel distribuir mais 1,50 fr. por obrigação (6 fr. em logar de 4,50 fr.).

### Receitas

|   |             |
|---|-------------|
| As receitas brutas, feita a redução dos reembolsos e dos impostos, elevaram-se a réis ..... | 291:455,732 |
| ou seja por kil. e por anno 1:151,998 rs.   |             |
| As de 1892 foram de réis.....   | 284:881,462 |
| Hoive um augmento de réis.....  | 6:574,270   |
| que se divide da seguinte fórma:  |             |
| Sobre passageiros um augmento de réis.  | 1:496,921   |
| Sobre bagagens e recovagens, uma diminuição de réis.....                                    | 3:017,847   |
| Sobre mercadorias P. V. um augmento de réis.....  | 6:969,067   |

A diminuição de recovagens recae sobre os transportes de peixe, causada unicamente por mudança da direcção habitual dos bancos de peixe.

O augmento das mercadorias, pequena velocidade, provém principalmente do trigo e sal (trafego com a Hespanha), batatas (boa colheita) e productos diversos destinados á Beira Baixa.

A tonelagem de pequena velocidade, que em 1892 só tinha sido de 87.185 toneladas com um percurso medio de 85,4 kilometros, em 1893 elevou-se a 90.659 toneladas com um percurso de 93 kilometros.

### Despesas

Apesar do augmento das receitas, pudemos ainda realizar, nos diversos serviços, pequenas economias, incidindo sobre os capitulos que não respeitam á conservação da via, dos edificios e do material.

|  |             |
|--|-------------|
| As despesas limitaram-se a réis .....  | 157:770,878 |
| Ou seja por kilometro explorado e por anno, réis.....  | 623,599     |
| As despesas de 1892, diminuindo já réis 3:805,315 sobre as do anno anterior, elevaram-se a réis..... | 160:814,741 |
| A nova economia foi de réis.....   | 3:043,863   |

### Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas foi de réis..... 133:684,853  
Ou seja sobre o anno anterior um augmento de réis..... 9:618,132  
Deduzindo 3:043,863 réis, provenientes da economia realisada, acha-se a cifra de 6:574,269 réis, acima indicada.

O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1892 eleva-se a réis..... 62:888,250  
O saldo das contas de exploração em 1893 foi de réis..... 133:684,534  
O saldo das sommas disponiveis attingiu, pois, réis..... 196:572,784  
que foram empregados da seguinte maneira:

|  |             |
|--|-------------|
| Os obrigatarios receberam:   |             |
| Em 30 de junho de 1893, uma prestação de 2 francos sobre o <i>coupon</i> n.º 17 ou seja réis.....  | 43:602,120  |
| Em 31 de dezembro de 1893, uma prestação de 2,50 fr. sobre o mesmo <i>coupon</i> ou seja réis..... | 54:502,650  |
| Foi além d'isso descontado:  |             |
| Por sellos e despesas relativas ao pagamento de <i>coupon</i> réis..                               | 9:041,841   |
| Por premio annual destinado á conta «Fundos de seguro» rs...                                       | 317,700     |
| Por perdas de cambio nas remessas de fundos de Lisboa a Paris                                      | 33:783,780  |
|  | 141:248,091 |
| Fica disponivel em 31 de dezembro de 1893, réis .....  | 55:325,012  |

D'esta somma tiramos, como nos annos anteriores, para reserva de previdencia contra as eventualidades da exploração réis..... 24:300,000  
O restante..... 31:025,012  
juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permittirão distribuir aos obrigatarios em 30 de junho proximo.

### Conta de primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se, como no anno anterior, a réis 11:812:537,130. Não teve augmento algum.

A seguir ao *balanço*, encontra-se a conta das insufficiências dos productos liquidos.

Ainda não houve solução sobre a reclamação formulada pela empresa constructora da linha, mas cremos saber que os interessados se propõem retomar o negocio em condições de obterem a constituição do tribunal arbitral.

Os administradores eleitos este anno foram:

Ficalho (Francisco de Mello, conde de)

Tourangin

De Vilhena.

M. M. Durangel

Nos termos do artigo 26 (§ 5) dos estatutos são reeligiveis.

Por applicação do artigo 38 dos estatutos, a assemblea terá que eleger os membros titulares e supplentes do conselho fiscal para o anno de 1894.

Quando tiverdes lido o parecer do conselho fiscal sobre o balanço e contas de 1893, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

## ARREMATACÕES

### Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

#### Fornecimento de pedras lithographicas

No dia 15 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pedras lithographicas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun. Lisboa, 14 de maio de 1894.

#### Prorogação do praso para o concurso de material fixo de via

Esta companhia proroga até 8 do proximo mez de junho o praso do concurso para o fornecimento de carris, mudanças de via, cruzamentos, agulhas, chapins, escapulas, parafusos e tire-fonds que estava annunciado para 17 do corrente.

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

Lisboa, 14 de maio de 1894.

#### Fornecimento d'artigos de caoutchouc

No dia 22 de junho, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *artigos de caoutchouc*.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun. Lisboa, 14 de maio de 1894.

#### Fornecimento de chapas tubulares

No dia 15 de junho, pela 1 hora da tarde perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *chapas tubulares de cobre, para caixas de fogo de locomotivas*.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun. Lisboa, 14 de maio de 1894.

#### Venda de papel inutilisado

No dia 15 de junho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 16.000 kilogrammas de papel inutilisado, existente no seu deposito de materiaes em Santa Apolonia.

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

Lisboa 25 de maio de 1894.

## Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

### Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 12 de junho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 8:000 kilogrammas de massaroquinha.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 18.000 réis. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão logar, aquelle na thesouraria dos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias não santificados, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde. Lisboa, 22 de maio de 1894.

### Fornecimento de chapas de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 5 de junho proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 22 chapas de ferro forjado, estriadas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 12.000 réis. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

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

Lisboa, 23 de maio de 1894.

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

### Fornecimento de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de junho, 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 cobre em chapa e em barra, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 23.800 réis. O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for 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 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 10 de maio de 1894.

### Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de junho, pela 1 hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4:000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar na caixa geral dos depositos ou na sua delegação n'esta cidade o deposito provisorio de 580.000 réis. O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total do fornecimento.

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

### Fornecimento de feltros para cobrir carruagens e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de junho, 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 feltros para cobrir carruagens e wagons, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 60.000. O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do fornecimento.

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

Porto, 23 de maio de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

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

**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.**—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdala Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da Companhia Real—Echegaray.  
**Madrid.**—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.  
**Porto.**—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.  
**Santarem.**—José F. Canha.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Vienna.**—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

**AGENDA DO VIAJANTE**

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

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

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

**LISBOA Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—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 Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade proximo de theatros, passeios, ministerios, etc.—Banhos — trens — Preços modicos.

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

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

**LISBOA Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — 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 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

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

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

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

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

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

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

**TORRES VEDRAS Hotel dos Cucos** — Avenida Casa Ribeiro—Renovado e augmentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, acieo e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 réis—Gerente Ernesto Nobre.

**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 1\$200 réis.

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

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

**PORTO Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

**PORTO Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.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. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

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

**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 Maria** — 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, excellente 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.

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

# THERMAS DOS CUCOS

(Torres Vedras)

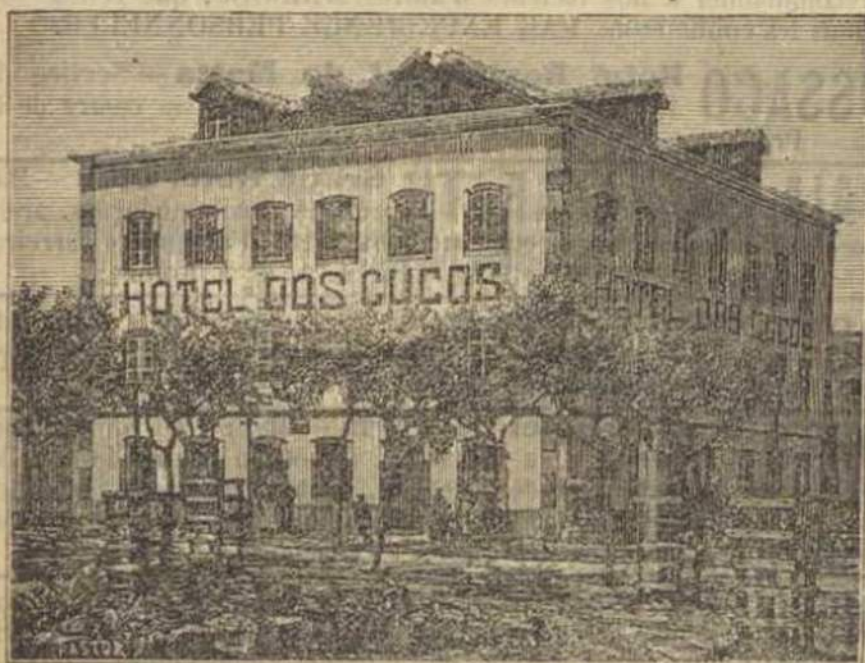
## AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Abrem no dia 15 de maio e fecham em 31 de outubro

ESTE estabelecimento, sob a direcção medica do **Ex.<sup>mo</sup> sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire**, é, como thermal e hydrotherapico, o mais completo da Península; pois, além do mais perfeito machinismo e accomodações confortaveis, dispõe dos banhos e uso das

### LAMAS MINERAES

unicos em Portugal e Hespanha; e tanto estas como as suas maravilhosas **Aguas Mineraes** teem produzido admiraveis resultados no **rheumatismo, gotta e sciatica** assim como o uso interno das aguas nas doenças de **estomago**. As aguas em garrafas ou garrafões vendem-se por grosso nos dois depositos da Empresa, em Lisboa, rua dos Fanqueiros, n.<sup>os</sup> 282 ou 245; e por miudo em diversas pharmacias do paiz. Aceitam-se correspondentes nas terras importantes. Para esclarecimentos sobre as Thermas, dirigir-se ao gerente, A. Lafaia, Torres Vedras—Cucos.



## HOTEL DOS CUCOS

Avenida Ignacio Casal Ribeiro

TORRES VEDRAS

ESTE hotel, localizado no principal ponto da villa, renovado e augmentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescrições sanitarias, aconselhadas pelas auctoridades medicas, taes como canalisação externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1,5000 a 1,7400 rs. diarios, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a conducção dos hospedes ao estabelecimento balnear, entre as 5 e 8 horas da manhã.

**SERVIÇO:** Almoço, tres pratos, vinho á discrição, chá ou café. Jantar, sopa, cinco pratos, vinho á discrição, queijo, fructas e café. Alugam-se por preços modicos compartimentos independentes com ou sem comida, devidamente mobilados. A' chegada de todos os comboios estarão na estação carros para o transporte gratuito dos hospedes e suas bagagens. Ha magnificos trens para visitas ou passeios que se alugam por preços convidativos.

O gerente, **Ernesto Nobre**.

## BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

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

Abertura do estabelecimento e do hotel a 15 de maio.

Applicam-se os **banhos de imersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorrhéas, inflammações de quaesquer orgãos, etc. Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** há, além do estabelecimento de banhos e do hotel, **bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos**.

A administração do hotel da **Companhia das Aguas Thermaes da Amieira** está a cargo do sr. Domingos Martins, proprietario do **Hotel Alliança**, na Figueira da Foz. O nome do novo arrendatario do hotel da Amieira é solida garantia para o bom tratamento de todas as pessoas que na presente quadra tenham de fazer uso d'aquellas aguas.

Para esclarecimentos, rua de S. Julião 142, deposito da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

**N. B.**—Brevemente os comboios mixtos n.<sup>os</sup> 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros.—Desde 9 de junho ha bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes, por preços reduzidos.



## THERMAS DE CALDELLAS

### Grande Hotel da Bella Vista

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

Gerente — **Joaquim José de Mattos Braga CALDELLAS — CORREIO DE AMARES**

Directora — **D. Maria de Mattos**

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



## Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

*Excellentes aguas mineraes para doencas de pelle, estomago, garganta, etc.  
Fecha em 30 de novembro.*

Foi completamente reformado e comprehende banheiras de 1.<sup>a</sup> a 5.<sup>a</sup> classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhação, pulverisação, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette. Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

## CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM  
Beira Alta

### Grande Hotel Club

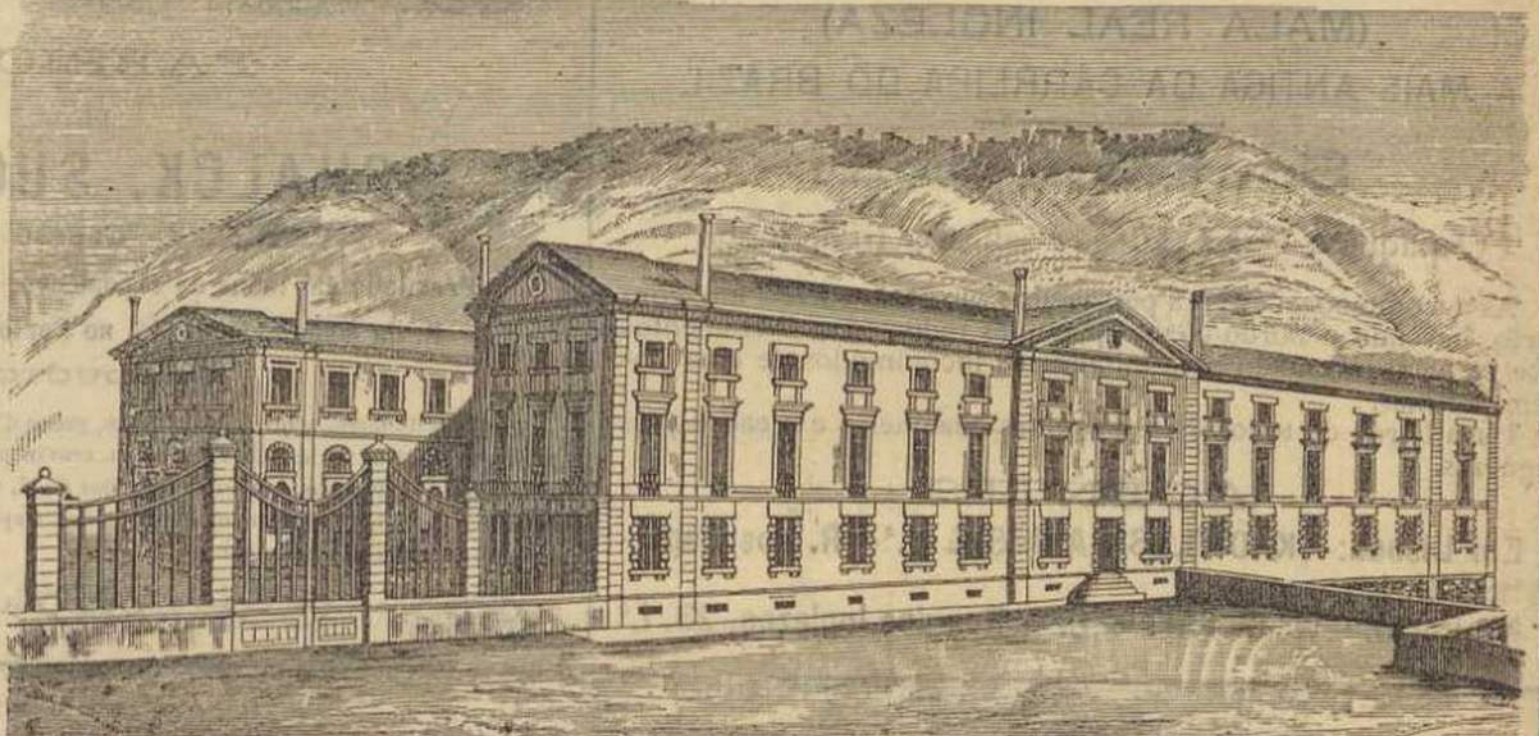
Abriu em 15 de maio

Magnificas accommodações

Desde 1\$200 réis  
comprehendendo serviço club, etc,

Para esclarecimentos:  
rua de S. Julião, 80, 1.<sup>o</sup>  
Correspondencia, para  
**Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, R. do Alecrim.



**VIAGEM** — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros.

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

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

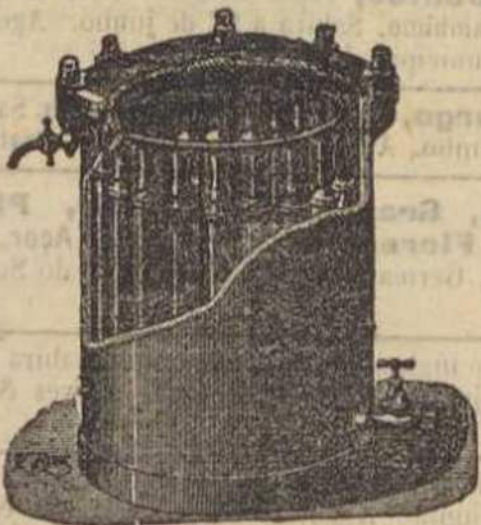
Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

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

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

## FILTRO CHAMBERLAND

### SYSTEMA PASTEUR



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

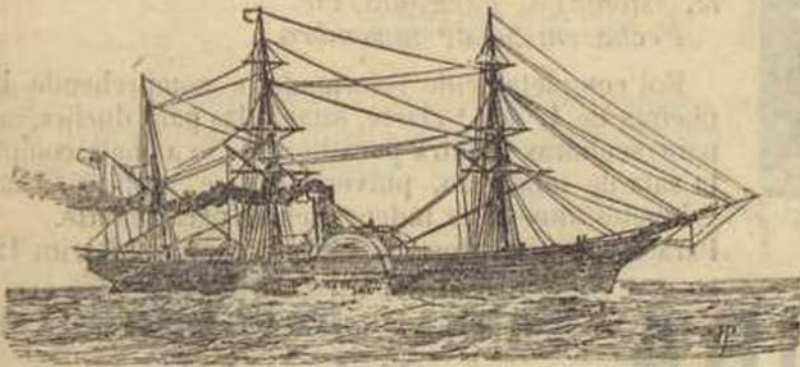
DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

**C. DORNER**

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79  
**LISBOA**

# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)  
A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL  
**Southampton**

O paquete **NILE** que sahirá a 10 de junho

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

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

## 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>

## EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

### O vapor **GOMES IV** Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 14 de junho, 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.<sup>a</sup>*

## FABRICA

DE

### H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup>, no Porto: R. do Almada, 141

#### PRODUCTOS

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**America** com escala pelos **Açores**, vapor portuguez, **Vega**. Sahirá a **8** de junho. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 1.<sup>o</sup>

**Anvers** e **Hamburgo**, vapor francez, **Saint Jacques**. Sahirá a **4** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. dos Fanqueiros, 10.

**Bordeaux**, (em direitura) vapor francez, **Congo**. Sahirá de **13** a **15** de junho. Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>

**Bordeaux**, (em direitura) vapor francez, **Portugal**. Sahirá de **23** a **25** de junho. Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>

**Cette** e **Marselha**, vapor francez, **Saint Pierre**. Sahirá a **12** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. Fanqueiros, 10.

**Copenhagen** e portos do **Baltico**, vapor dinamarquez, **Douro**. Sahirá a **12** de junho. Agente, E. George. Rua da Prata, 8.

**Dakar** **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor francez, **La Plata**. Sahirá a **8** de junho. Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>

**Dakar**, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor francez, **Orenoque**. Sahirá a **23** de junho. Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>

**Emden** e **Bremen**, vapor allemão, **H. A. Nolze**. Sahirá a **5** de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Genova**, **Leorne** e **Napoles**, vapor hollandez, **Juno**. Sahirá a **16** de junho. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Hamburgo**, vapor allemão, **Livorno**. Sahirá a **3** de junho. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Londres**, vapor inglez, **London**. Sahirá a **2** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**Lourenço Marques**, vapor inglez, **Goth**. Comp. Union. Sahirá a **5** de junho. Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>

**Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Santos**, **Montevideo** e **Buenos-Ayres**, vapor francez, **Cordouan**. Sahirá de **3** a **5** de junho. Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>

**Portimão**, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a **4** de junho. Agentes, A. R. Centeno & C.<sup>a</sup> L. dos Torneiros, 5.

**Porto**, vapor portuguez, **Gomes VIII**. Sahirá a **5** de junho. Agentes, A. R. Centeno & C.<sup>a</sup> L. dos Torneiros, 5.

**Rio de Janeiro** e **Santos**, vapor francez, **Ville de Pernambuco**. Sahirá a **12** de junho. Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup> Praça do Municipio, 49, 1.<sup>o</sup>

**Rotterdam** e **Hamburgo**, vapor allemão, **Bundesrath**. Sahirá a **4** de junho. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**S. Miguel**, **Terceira**, **Graciosa**, **S. Jorge**, **Pico**, **Fayal** e **Flores**, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a **5** de junho. Agente, Germano Serrão Arnaud. C. do Sodré, 84, 1.<sup>o</sup>

**Southampton**, vapor inglez, **Gaul**. Comp. Union. Sahirá a **14** de junho. Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>

**Southampton**, vapor inglez, **Nile**. Royal Mail. Sahirá a **10** de junho. Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>





## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com os caminhos de ferro do Sul e Sueste*

## TARIFA ESPECIAL P. N.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

para o transporte de

**BATATAS**

em saccos, caixas ou barricas, por wagon completo com o minimo de 5:000 kilogrammas ou pagando como tal

Desde 15 de Junho de 1894

Preço por cada 1:000 kilogrammas comprehendidas as despesas accessorias

Expediente 1:539/A

| Das estações abaixo ás da frente<br>sem reciprocidade | Pinhão<br>a Setúbal | Pocoião<br>a Vendas Novas | Montemor<br>a Alcaçovas | Vianna a Cuba | Beja<br>a Carregueiro | Casvel<br>a Odemira | Soboya<br>a Messines | Albufeira<br>a Faro | Monte das Flores<br>a Évora | Azaruja<br>a Estremoz | Baleizão a Pias |
|---|---------------------|---------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------|
| Pezo. . . . .   | 3.810               | 4.090                     | 4.520                   | 4.762         | 5.248                 | 5.464               | 5.840                | 6.240               | 4.573                       | 5.044                 | 5.284           |
| Castello Branco . . . . .                             | 4.070               | 4.350                     | 4.780                   | 5.022         | 5.508                 | 5.724               | 6.100                | 6.500               | 4.833                       | 5.301                 | 5.544           |
| Alcains . . . . .                                     | 4.120               | 4.400                     | 4.830                   | 5.072         | 5.558                 | 5.774               | 6.150                | 6.550               | 4.883                       | 5.351                 | 5.594           |
| Lardoza . . . . .                                     | 4.155               | 4.435                     | 4.865                   | 5.107         | 5.593                 | 5.809               | 6.185                | 6.585               | 4.918                       | 5.386                 | 5.629           |
| Castello Novo. . . . .                                | 4.245               | 4.525                     | 4.955                   | 5.197         | 5.683                 | 5.899               | 6.275                | 6.675               | 5.008                       | 5.476                 | 5.719           |
| Alpedrinha . . . . .                                  | 4.290               | 4.570                     | 5.000                   | 5.242         | 5.728                 | 5.944               | 6.320                | 6.720               | 5.053                       | 5.521                 | 5.764           |
| Valle de Prazeres . . . . .                           | 4.335               | 4.615                     | 5.045                   | 5.287         | 5.773                 | 5.989               | 6.365                | 6.765               | 5.098                       | 5.566                 | 5.809           |
| Fatella-Penamacôr. . . . .                            | 4.380               | 4.660                     | 5.090                   | 5.332         | 5.818                 | 6.034               | 6.410                | 6.810               | 5.143                       | 5.611                 | 5.854           |
| Alcaide . . . . .                                     | 4.425               | 4.705                     | 5.135                   | 5.377         | 5.863                 | 6.079               | 6.455                | 6.855               | 5.188                       | 5.656                 | 5.899           |
| Fundão . . . . .                                      | 4.470               | 4.750                     | 5.180                   | 5.422         | 5.908                 | 6.124               | 6.500                | 6.900               | 5.233                       | 5.701                 | 5.944           |
| Tortozendo . . . . .                                  | 4.605               | 4.885                     | 5.315                   | 5.557         | 6.043                 | 6.259               | 6.635                | 7.035               | 5.368                       | 5.836                 | 6.079           |
| Covilhã . . . . .                                     | 4.650               | 4.930                     | 5.360                   | 5.602         | 6.088                 | 6.304               | 6.680                | 7.080               | 5.413                       | 5.881                 | 6.124           |
| Caria . . . . .                                       | 4.740               | 5.020                     | 5.450                   | 5.692         | 6.178                 | 6.394               | 6.770                | 7.170               | 5.503                       | 5.971                 | 6.214           |
| Belmonte. . . . .                                     | 4.785               | 5.065                     | 5.495                   | 5.737         | 6.223                 | 6.439               | 6.815                | 7.215               | 5.548                       | 6.016                 | 6.259           |
| Benespera . . . . .                                   |                     |                           |                         |               |                       |                     |                      |                     |                             |                       |                 |
| Sabugal . . . . .                                     | 4.920               | 5.200                     | 5.630                   | 5.872         | 6.358                 | 6.574               | 6.950                | 7.350               | 5.683                       | 6.151                 | 6.394           |
| Guarda . . . . .                                      |                     |                           |                         |               |                       |                     |                      |                     |                             |                       |                 |
| Pampilhosa . . . . .                                  | 4.090               | 4.370                     | 4.800                   | 5.042         | 5.528                 | 5.744               | 6.120                | 6.520               | 4.853                       | 5.321                 | 5.564           |

**CONDIÇÕES**

1.ª As operações de carga e descarga são feitas pelos interessados. Quando o consignatario não faça a descarga no prazo de 24 horas, depois do wagon ter sido posto á sua disposição, mandar-se-ha proceder a ella por conta da Companhia ou conservar-se-hão os wagons carregados conforme mais convier, pagando, porém, o consignatario, no primeiro caso os direitos de descarga na razão de 100 réis por tonelada, e no segundo caso, 15000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

2.ª São ampliados a 6 dias os prazos legais de transporte.

3.ª A presente tarifa é applicavel ás remessas procedentes da Beira Alta, tanto pela via de Pampilhosa como pela da Guarda.

4.ª As remessas taxadas por esta tarifa gosam de armazenagem gratuita, durante o prazo de 2 dias, depois da descarga.

5.ª Os excedentes de 5:000 kilogrammas serão taxados por fracções de 100 kilogrammas.

6.ª Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula

Lisboa, 15 de Maio de 1894.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta  
Administração das linhas do Minho e Douro  
e Companhia dos Caminhos de Ferro de Porto à Povoá e Famalicão.*

## TARIFA ESPECIAL P N.º 8 — GRANDE VELOCIDADE

(Beira Alta N. B. N.º 40 — Minho e Douro P. N.º 40 — Porto a Povoá P. N.º 4)

PARA O TRANSPORTE DE

# Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabeches

**Desde 15 de Junho de 1894**

Por expedição de 50 kilogrammas ou pagando como tal.  
Preço por tonelada comprehendidas todas as despesas  
de serviço braçal e transmissão:

| Das estações da frente às abaixo indicadas | Povoá<br>de<br>Varzim | Vianna<br>do<br>Castello | Caminha | Valença |
|--|-----------------------|--------------------------|---------|---------|
| Santa Comba Dão .....                      | 11\$645               | 12\$345                  | 13\$380 | 14\$505 |
| Carregal do Sal .....                      | 12\$305               | 13\$005                  | 14\$040 | 15\$165 |
| Cannas de Senhorim .....                   | 12\$910               | 13\$610                  | 14\$645 | 15\$770 |
| Nellas .....                               | 13\$350               | 14\$050                  | 15\$085 | 16\$210 |
| Mangualde .....                            | 14\$010               | 14\$710                  | 15\$745 | 16\$870 |
| Gouvêa .....                               | 14\$835               | 15\$535                  | 16\$570 | 17\$695 |
| Fornos d'Algodres .....                    | 15\$275               | 15\$975                  | 17\$010 | 18\$135 |
| Celorico .....                             | 15\$565               | 16\$265                  | 17\$300 | 18\$425 |
| Villa Franca das Naves .....               | 16\$265               | 16\$965                  | 18\$000 | 19\$125 |
| Pinhel .....                               | 16\$515               | 17\$215                  | 18\$250 | 19\$375 |
| Guarda .....                               | 16\$685               | 17\$385                  | 18\$420 | 19\$545 |
| Cerdeira .....                             | 17\$585               | 18\$285                  | 19\$320 | 20\$445 |
| Freineda .....                             | 18\$395               | 19\$095                  | 20\$130 | 21\$255 |
| Villar Formoso .....                       | 18\$755               | 19\$455                  | 20\$490 | 21\$615 |

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> — As remessas realizadas com a applicação da presente tarifa só serão aceites em portes pagos á par  
tida.

2.<sup>a</sup> — Para gozar da applicação d'esta tarifa, as mercadorias devem apresentar-se acondicionadas em caixas  
de madeira ou em cestos ou canastras resguardadas com grades de pau que permittam o carregamento dos vo-  
lumes, uns sobre os outros, sem lhes deteriorar o contheudo.

3.<sup>a</sup> — Cada volume deve conter marca bem visível afim de evitar que se confundam com outros de identica fôrma ou natureza. Esta marca deverá ser indicada pelo expedidor, na respectiva nota d'expedição. A falta d'estes requisitos, isenta as Administrações das linhas combinadas da troca de volumes, que se produza com mercadorias da mesma natureza.

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

5.<sup>a</sup> — As Administrações combinadas declinam egualmente toda a responsabilidade pelas demoras ou atrasos occasionados a estas remessas por falta de prompta ligação de comboios de correspondencia entre os pontos d'origem e destino, obrigando-se unicamente a fazel-as seguir pelos primeiros comboios de correspondencia.

6.<sup>a</sup> — O regresso de taras vazias, terá logar gratuitamente por **pequena velocidade** dentro do **prazo de 30 dias** a contar da data do despacho da remessa em cheio

7.<sup>a</sup> — Esta tarifa será applicada **de officio** sempre que o expedidor não reclame a expressa applicação d'outra.

8.<sup>a</sup> — Ficam em tudo mais vigorando as condições das Tarifas Geraes das linhas de cada Administração, em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa 24 de Maio de 1894.

o Director Geral da Companhia

*M. Affonso d'Espregueira.*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 6-BIS—PEQUENA VELOCIDADE

(Ampliação da tarifa n.º 6 p. v. - Internacional M. L. 9 p. v.)

## Aluguer de jaulas para a condução de touros

Desde 15 de Junho de 1894

Para facilitar o transporte dos touros, tornando segura e commoda a sua condução pelo caminho de ferro, dispõe esta Companhia de um certo e determinado numero de jaulas construidas com solidez e segundo os melhores e mais modernos modelos hespanhoes, as quaes poderão ser alugadas nas seguintes

## CONDIÇÕES

1.ª O preço do aluguer de cada jaula é de :

2\$500 réis para as expedições entre duas estações da rede da Companhia ;

3\$500 réis para os transportes de ida e volta entre duas estações da rede da Companhia, previstos na condição 7.ª da presente tarifa ;

5\$000 réis para as expedições destinadas a estações das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, ou d'ellas procedentes.

2.ª As requisições das jaulas serão feitas, com uma antecedencia não inferior a oito dias, ao chefe do Serviço do Movimento da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em Lisboa.

N'estes pedidos será indicado, alem do numero das jaulas que se requisitem, as estações d'origem e destino do respectivo transporte, bem como a data prefixa em que elle deva effectuar-se, e os dias de antecipação com que se deseje receber as jaulas.

3.ª Ao receber aviso de que a sua requisição é accete, deverá o expedidor pagar, nas estações de partida ou de chegada, a importancia do aluguer ; e quando este pagamento não seja effectuado 24 horas antes da data estipulada para a entrega das jaulas, considerar-se-ha a requisição nulla.

4.ª Reverterá a favor da Companhia o aluguer pago, quando a entrega das expedições na estação de partida não se realizar nos prazos ajustados. E para que o transporte possa ser effectuado satisfazer-se-ha novamente a importancia do aluguer.

5.ª Os expedidores ou consignatarios assignarão termo de responsabilidade, abonado por fiador idoneo, garantindo á Companhia a pontual entrega das jaulas e resalvando-a de todos os prejuizos resultantes das avarias ou danos que lhes possam occorrer, emquanto permanecam fóra da vigilaucia e guarda da Companhia ;

O modelló d'estas declarações que vae reproduzido no fim da presente será fornecido pela Companhia ; outro não será accete ;

Estas garantias serão prestadas dentro dos prazos marcados para o pagamento do aluguer ; e não o tendo sido dar-se-ha o ajuste por nullo, revertendo qualquer importancia paga, a favor da Companhia.

6.ª Salvo accordo previo entre a Companhia e o alugador, a devolução das jaulas á estação de destino, será feita dentro do praso maximo de 24 horas, contado da chegada do comboio ;

Ultrapassando esse praso de 24 horas, o consignatario satisfará, na referida estação e no acto da entrega das jaulas, um aluguer supplementar de mil réis por jaula e por cada fracção indivisivel de 12 horas de demora. Para garantia do cumprimento d'esta obrigação a Companhia poderá exigir aos consignatarios, á entrega das remessas, uma caução na importancia de 4\$000 réis, quatro mil réis, por jaula.

7.<sup>a</sup> Poderão requisitar-se jaulas para transportes de ida e volta;

A duração d'estes transportes não excederá de 7 dias, contados desde que a Companhia entregar as jaulas na estação de partida, até o dia em que n'essa mesma estação se effectue a devolução das jaulas vazias.

Para que estas requisições, depois de acceitas pela Companhia, surtam effeito, é mister que o alugador, alem de cumprir com o que determina a condição 3.<sup>a</sup>, satisfaça na estação de partida, 24 horas antes da entrega das jaulas, a importancia do aluguer das mesmas e do transporte dos touros, correspondente á viagem de regresso.

Em conformidade com a condição 4.<sup>a</sup>, toda e qualquer importancia paga reverterá a favor da Companhia, quando a entrega das remessas na estação de partida, não se fizer nos prazos ajustados, devendo fazer-se novo aluguer, tanto á ida como á volta, se se pretender que o transporte seja effectuado:

Os dias de demora, sujeitos a aluguer suplementar, contar-se-hão na estação de partida desde o oitavo dia inclusivamente, cumprindo-se em tudo mais os preceitos da condição 6.<sup>a</sup>.

8.<sup>a</sup> Para o despacho das remessas destinadas ás estações das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, só será accete o Agente Aduaneiro da Companhia em Valencia d'Alcantara;

No acto do pagamento do aluguer na estação de partida, entregará o expedidor uma importancia equivalente a vinte cinco mil e duzentos réis por jaula, afim de se constituir o deposito regulamentar para garantia de reexportação das jaulas do paiz visinho.

9.<sup>a</sup> A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes que sobrevenham aos animaes emquanto permaneçam dentro das jaulas, sempre que não se prove que taes accidentes resultam de culpa do seu pessoal.

10.<sup>a</sup> A Companhia não toma sobre si o encargo de substituir as jaulas que não agradem aos expedidores; nem por tal facto desiste do direito de cobrar a importancia do aluguer em conformidade das condições 4.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup>.

11.<sup>a</sup> É reservada à Companhia inteira liberdade de satisfazer ou não satisfazer, conforme mais lhe convenha, ás requisições que lhe são enviadas; apenas se compromette pelo cumprimento d'aquellas que declare acceitar nas clausulas e condições da presente tarifa.

Lisboa 15 de Maio de 1894.

O Director Geral da Companhia

*M. Affonso d'Espregueira*

**Termo de responsabilidade e fiança exigido pelas condições da Tarifa n.º 6 bis de pequena velocidade sobre aluguer de jaulas para a condução de touros**

M. T. 54.

Eu abaixo assignado ..... morador em ..... tendo requisitado á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por minha carta de ..... de ..... de 189..., ..... jaulas para transporte de touros, da estação de ..... para a de ..... em conformidade com a Tarifa n.º 6 bis de pequena velocidade, de 15 de Maio de 1894, declaro ter recebido essas jaulas em bom estado de solidez ou em ..... e por este termo me comprometto a entregal-as, na estação final do transporte, dentro do praso maximo marcado nas condições 6.<sup>a</sup> ou 7.<sup>a</sup> da citada Tarifa ou dentro do praso convencionado de ..... no mesmo estado em que as recebi; ficando sujeito ao pagamento suplementar de 1\$000 réis por jaula e por fracção indivisivel de 12 horas de demora, quando não realise a entrega no mencionado praso.

Mais declaro em vista do estatuido na condição 9.<sup>a</sup> da referida Tarifa, isentar a Companhia de toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes que sobrevenham aos animaes, emquanto permaneçam dentro das jaulas, sempre que não prove, que taes accidentes tiveram logar por culpa do pessoal da Companhia.

Outrosim me comprometto a indemnisar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de todos os prejuizos resultantes das avarias ou danos que possam occorrer ás jaulas, emquanto estejam em meu poder e sob minha responsabilidade, que só acaba, quando resgate um dos dois exemplares d'este termo.

Tendo já satisfeito o aluguer na importancia de réis ..... como se prova pelo documento, modelo n.º ..... de ..... de 189..., equivalente ao transporte de ida das jaulas nos termos da condição 3.<sup>a</sup> ou de ida e volta nos das condições 3.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup>, para maior garantia da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes dou por meu fiador e principal pagador o Sr. .... domiciliado em ..... o qual commigo assigna este termo.

Feito e assignado por duplicado em ..... aos ..... de ..... de 189...

Assignatura do expedidor ou consignatario

Assignatura do fiador