

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactores: Madrid, D. Juan de Bona; Bruxellas, Alb. Urban, Eng.; Rio de Janeiro, Hippolyte de Baère, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa P. H. n.º 2, do Minho e Douro. — Tarifa de bilhetes de banhos.

SUMMARIO

Engenharia Civil. — Ponte transbordador para a travessia dos canais marítimos (ilustrado), por A. Urban.
 A representação da Associação Commercial do Porto.
 Parte oficial. — Portarias de 4 e 9 de junho do ministerio das obras publicas. — Curso para a construção dos caminhos de ferro de Lobito e Mossamedes, (continuação).
 Tarifas de transporte.
 Supressão das medidas sanitárias em Hespanha.
 Thermas, campos e praias — III — As Caldas da Amieira, (ilustrado).
 Caldas da Felgueira.
 Comissão da estudo de tarifas.
 Tarifa por zonas na Russia.
 A exposição de Antuerpia.
 Publicações recebidas.
 Necrologia.
 Carteira dos accionistas.
 Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
 Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
 Cotacões dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Recetas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.
 Horário dos comboios em 16 de junho.
 Linhas portuguesas — Lobito a Cacanda — Entre o Porto e Gais — Loanda a Amabaca.
 Linhas hespanholas — Calatayud-Teruel-Sagunto — Peñaranda a Salamanca — Barcelos a Zaragoza — Canfranc — A crise das companhias — Redução de tarifas.
 Linhas estrangeiras — Suíça — Russia.
 Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta. — Relatório.
 Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recomendadas. — Agenda do viajante.
 — Anúncios. — Vapores a sair do porto de Lisboa.

face do rio. As comunicações entre as duas margens não se faziam senão por meio de barcos, serviço incommodo e por vezes perigoso que não correspondia ás necessidades d'uma activa circulação.

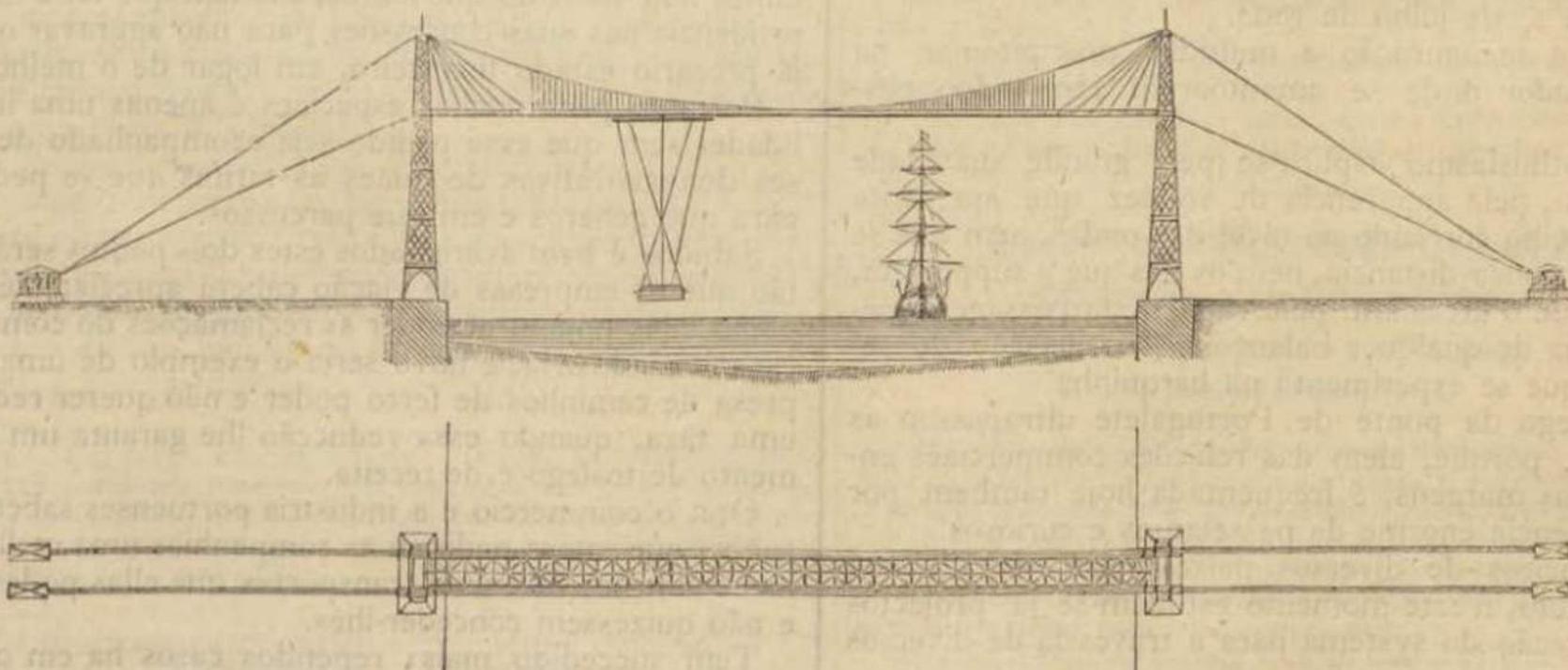
Mas a grande largura do rio, os movimentos da maré, as violentas tempestades do golfo de Biscaya, a navegação importante da ria de Bilbao, tornavam o problema difficilimo de resolver.

O sr. del Palacio pensou primeiro em colocar uma via transversal no fundo da ribeira, e ahi fazer circular um cabo de vae-vem do genero do que se estabeleceu entre Saint-Maló e Saint Servan, mas não pôde obter auctorização para essa obra por causa dos perigos que as calhas acarretariam á navegação, no porto.

Adoptou então, e fez aceitar pelas auctoridades um novo sistema de ponte, que Mr. Arnodin procurava estabelecer, e foi aos estudos combinados d'estes dois engenheiros que se deveu a *ponte transbordador*, cuja descripção foi feita ultimamente em sessão da sociedade dos engenheiros civis de França.

Esta interessante obra está aberta ao publico ha dez meses, com o maior resultado.

Eis, em resumo, a descripção das principaes disposições d'esta ponte original, completando o esboço que damos em gravura.



ENGENHARIA CIVIL

Ponte transbordador para a travessia dos canais marítimos

PROUNHA-SE o sr. del Palacio, engenheiro e arquitecto de Madrid, estabelecer uma travessia do rio Nervion, proximo da sua embocadura, entre Las Arenas, na margem direita, cuja magnifica praia foi recentemente escolhida para estação de banhos do mar das mais frequentadas, e a velha cidade de Portugalete, cujas casas se escalonam em amphitheatro em

O Nervion corre entre dois caes verticais a uma largura de 160 metros. Era indispensável deixar em toda esta largura uma altura livre de 45 metros acima da mais alta maré equinocial.

Dois pilares de ferro elevam-se sobre os caes, a uma altura de 61 metros, fundados em bases de alvenaria a uma conveniente distância das margens.

Por meio d'estes supportes e d'estas peças fixas estabeleceu-se uma ponte suspensa para supportar com segurança uma carga de perto de 40 toneladas e um vento de 275 kilogrammas por metro quadrado.

Mas se fosse preciso fazer subir até a altura do taboleiro e logo tornar a fazer descer os passageiros, animaes, carros etc., que atravessam o rio, o trajecto seria muitissimo mais longo, penoso e demorado.

E' por isso mesmo que se faz a travessia do rio ao nível dos caes. Uma plataforma formando ao centro leito de estrada e tendo aos lados dois passeios cobertos, com bancos, podendo dar lugar a 150 pessoas, á vontade, a alguns metros acima do nível da agua, faz ora n'um, ora n'outro sentido, o trasbordo sobre o rio á largura de 160 metros, em menos d'um minuto.

Esta especie de barquinha é presa por meio de cabos de aço, convenientemente dispostos sob o ponto de vista da segurança e da estabilidade, a um wagonete de nove pares de rodas de cada lado. Esta carreta circula sobre duas pequenas linhas de caminho de ferro postas nos dois lados do taboleiro da ponte.

Um guincho a vapor collocado a uma certa altura n'um dos pilares, dá o movimento á carreta, por um pequeno cabo sem fim. O machinista está collocado de maneira a poder apreciar o movimento dos navios, e não põe a plataforma em marcha sem se assegurar de que a passagem estará livre durante um minuto. Pôde além d'isso fazer parar instantaneamente e em qualquer ponto, em caso de necessidade, o andamento da barca.

A construccion apresenta um conjunto de arrojo, de ligeireza e elegancia a um tempo.

A inspecção administrativa d'esta curiosa obra foi confiada pelo governo hespanhol ao sr. Lequerica, engenheiro chefe das provincias vascongadas e da Navarra.

Os trabalhos foram feitos, parte nas officinas de *Chateauneuf sur Loire*, parte nas de *Zorroza* perto de Bilbao.

A montagem que tornava bastante perigosa a actividade da navegação e a affluencia dos viandantes nas duas margens, foi levada a cabo sem nenhum incidente.

Depois de duas provas, a *ponte transbordador* foi aberta em 28 de julho de 1893.

Desde a inauguração a multidão precipitou-se na *transbordador* onde se amontoaram 250 a 300 pessoas.

Este entusiasmo explica-se pela grande suavidade da marcha, pela apparencia de solidez que apresenta um apparelho correndo ao nível das ondas, sem que se perceba a pouca distancia, nem os fios que o supportam, nem os que o arrastam, pela rapidez da passagem, pela ausencia de qualquer balanço, pela sensação de segurança que se experimenta na barquinha.

O trafego da ponte de Portugalete ultrapassou as previsões, porque, alem das relações commerciaes entre as duas margens, é frequentada hoje tambem por uma affluencia enorme de passeiantes e curiosos.

Engenheiros de diversos paizes teem visitado esta notavel obra, n'este momento estudam-se já projectos de applicação do sistema para a travessia de diversos rios de grande navegação.

A. Urban.



A representação da Associação Commercial do Porto

Representou ao governo a Associação Commercial do Porto pedindo tarifas especiaes para os transportes em caminhos de ferro e certas disposições no andamento dos processos que á implantação das mesmas respeitam.

Está correctamente na sua missão, e não temos se não a louval-a por mais esta prova da sua actividade.

Ha n'essa representação porém, como em quasi todos os pedidos, reclamações, queixas, etc. que, sobre o assumpto vemos surgir repetidas vezes, uma falta de profundez, uma ausencia completa de demonstração de estudo que mais parece provar que esses pedidos são apenas filhos d'um mal estar geral, que sentem de ha muito o commercio e a industria do paiz, do que a convicção de que, para attenuação d'esse mal sejam necessarios sacrificios por parte das empresas transportadoras.

Estão caros os generos nos mercados; é precaria a situação de varias industrias; o commercio restringe-se cada dia; a agricultura definha por falta de producção; vejamos se os caminhos de ferro abaixam as suas tarifas para dar mais desafogo a estes factores da nossa economia, para que a offerta possa ser menor que a procura, para que a producção se desenvolva e o consumidor a compre toda.

Mas os srs. já viram quaes os artigos em que o abaixamento de tarifas pode ser benefico ao desenvolvimento do seu commercio? já estudaram em que proporção o elemento — custo do transporte — está para o resultado — valor do genero?

Já viram se, com effeito, uma reducção de tarifas em determinada mercadoria pode influir por tal forma no seu commercio, que a offerta possa ser tão mais facil, que a procura se torne mais rapida?

Não viram. Pedem tarifas especiaes porque — tudo que venha é ganho — e se as companhias abaterem os seus preços maior margem de lucros ficará para o que produz o genero transportado ou para o que com elle commerceia.

E o que não viram tambem é que a industria do transporte está atravessando uma crise bem mais violenta do que a crise geral por que tem causas especiaes que a ella incidentemente affectam, e que portanto, hoje mais do que nunca, ella tem que ter a maior prudencia nas suas concessões para não aggravar o seu já precario estado financeiro, em lugar de o melhorar.

Portanto pedir tarifas especiaes é apenas uma inutilidade, sem que esse pedido seja acompanhado de bases demonstrativas de quaes as tarifas que se pedem, para que generos e em que percursos.

Sabidos e bem averiguados estes dois pontos será então que ás empresas de viação caberá apreciar até que ponto elles pôdem attender ás reclamações do commercio e da industria, e novo seria o exemplo de uma empresa de caminhos de ferro poder e não querer reduzir uma taxa, quando essa reducção lhe garanta um augmento de trafego e de receita.

Ora, o commercio e a industria portuenses sabem de sobejo que nunca pediram ás companhias uma melhoria nas condições dos seus transportes que ellas podessem e não quizessem conceder-lhes.

Tem sucedido mais; repetidos casos ha em que a companhia real tem tomado a iniciativa de offerecer reducções de tarifas para determinados generos, e tem sido industriaes e commerciantes que lhe teem respondido que não lhes convem, porque preferem a via maritima ou por outra qualquer circumstancia.

Mas a representação da associação portuense encerra theorias que precisam analysadas:

«Que, sem declaração do expedidor, a mercadoria siga a via mais curta e pelo preço mais reduzido; e ao mesmo tempo que o preço maximo da via mais longa corresponda ao minimo da via mais curta.»

Ora com um simples exemplo pratico e sem entrar

em mais considerações que estas theorias sugerem, facil é demonstrar como elles por si só se combatem:

Do Porto para o Fundão, por exemplo, a via mais curta é por Pampilhosa e Guarda. Suppomos que para esse percurso as companhias estabelecem o preço de 4.000 réis por tonelada para a mercadoria X.

Mas a companhia real entende dever reduzir o preço pela via Abrantes a 3.000 réis. Pergunta-se: por onde deve seguir a mercadoria quando o expedidor não declare a via a seguir? Pela mais curta? é mais cara; pela mais barata? é mais longa.

O que se faz então? *Obrigam-se* (por que lei?) as duas companhias que fazem o serviço entre o Porto e a Guarda a reduzir os seus portes, quer queiram quer não? ou impede-se a companhia real de as reduzir pela via de Abrantes? E n'este caso não virão de novo reclamar as classes commercial e industrial por lhes ser vedado gosar de tarifas mais reduzidas?

Outro pedido faz a associação portuense pelo qual se prova que a nossa propaganda tem feito proselitos, e que vão sendo geraes no paiz os clamores contra a injustificavel demora na approvação das tarifas de caminhos de ferro.

E este, que os projectos de tarifas sejam affixados nas estações no mesmo dia em que sejam enviados ao governo e não havendo reclamação contra elles durante um mez sejam postas em vigor independentemente de approvação.

Esta ideia é muito rasoavel *como theoria*; na pratica, porém, não nos parece que dê resultado.

Para que a tarifa não vigore bastaria que se apresentasse uma reclamação contra ella? e por quem e a quem dirigida?

Ao governo? Mas se este se conserva no mais fechado mutismo em relação ao projecto, o mesmo fará em quanto á reclamação.

A' companhia? Mas sendo esta a interessada em fazer passar o seu projecto, não nos parece que possa ella ser juiz em causa propria.

E por quem deve ou pôde ser feita a reclamação?

Basta um transportador qualquer? Que auctoridade pôde ter um negociante de cereaes para protestar contra uma tarifa de vinhos?

E depois, se a tarifa faz competencia a qualquer outra companhia ferrea ou de navegação, não será facil a esta obter que uma ou muitas pessoas reclamem contra ella só para lhe defender os interesses ameaçados?

Teem-se visto até associações commerciaes fazerem-se echo d'esses interesses; não seria portanto novidade.

Diz a representação:

«6.º Se se reconhecer, porém, que o pedido, ou estabelece preços superiores aos impostos pela concessão ou regulamentos em vigor, ou se provar que tem em vista desviar a mercadoria da via mais curta, e, por isso, mais economica, o ministro notificará á companhia o seu *veto*, etc.»

No primeiro caso perfeitissimamente d'accordo. E' mesmo este o unico ponto, por assim dizer, que reputamos no caso de provocar o *veto*; mas no segundo, não percebemos, francamente.

Desviar a mercadoria da via mais curta, só se pôde fazer por tarifas mais economicas pela via mais longa. Não percebemos por isso como se possa conseguir desviar para a via mais longa, transportes que já teem outra via *mais curta e mais economica*, e mórmente tendo o expedidor, como tem sempre, o incontestavel direito de designar a via que a expedição deve seguir.

Por todas estas razões julgamos ter bem demonstrado que as ideias da representação da associação commercial do Porto se barulham e se confundem, e pro-

vam uma ausencia de estudo da questão, e de conhecimento para saber o que ha a pedir.

Reclamar é facil; declamar que o «commercio sofre e sofre muito», que ha «assombrosas anomalias, (nas tarifas,) que redundam em grave prejuizo para o commercio, para a industria em geral e para a agricultura em especial» como diz o nosso collega *Commercio do Porto* é facilimo, e do melhor efecto, mas o util, o bom serviço a essas classes e ao paiz seria estudar bem a questão e reclamar depois com fundamentos precisos.

Querem as associações commerciaes que as ajudemos? Com todo o prazer pomos o nosso fraco prestimo ao seu serviço.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 9 de abril ultimo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto e orçamento na importancia de 3.153.000 réis, datados de 21 de fevereiro ultimo e elaborados pela direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, de prolongamento do armazem e caes de mercadorias da estação de Evora. Outro sim ha por bem o mesmo augusto senhor ordenar que o director dos referidos caminhos de ferro faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas ou tarefas, ficando auctorizado a despender n'este serviço até a totalidade do orçamento mencionado

Paço em 4 de junho de 1894. — *Carlos Lobo d'Avila*.

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 31 de maio findo do conselho superior de obras publicas e minas, ha por bem aprovar, nos termos da informação do director fiscal de exploração de caminhos de ferro, constante do officio n.º 1.060, de 21 do mez referido, do mesmo director, o projecto datado de 10 de fevereiro ultimo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um apeadeiro em Barcarena, ao kilometro 15,100 do caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

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

Paço, aos 9 de junho de 1894. — *Carlos Lobo d'Avila*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

2.º Repartição — 2.º Secção

(Continuado do n.º 154)

Art. 29.º O uso do telegrapho electrico da empresa será permitido ao governo para os depachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa, de acordo com o governo. Será feito ao governo um abatimento de 50 por cento nos preços da dita tabella; reservando-se-lhe o direito de estabelecer logo, ou quando lhe convenha, um fio sobre os postes das linhas para seu uso exclusivo.

Art. 30.º A empresa poderá abrir ao trafico as linhas ferreas por secções, cuja extensão será fixada de commun accordo.

Art. 31.º Se a empresa, tendo começado as obras, não as continuar em escala proporcional á sua extensão, ou se não concluir a construcção dos caminhos de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessórios e dependencias, nos termos de este contrato, ou se não cumprir as clausulas estipuladas n'este contrato, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ unico. N'este caso a construcção dos caminhos de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada á empresa que maior lance offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa depois de deduzidas as despesas que o governo tiver feito com o pagamento da fiscalisação d'estes caminhos de ferro.

Art. 32.º Exceptuam-se das disposições do artigo precedente os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 33.º Se a empresa não conservar, durante todo prazo da concessão, as linhas ferreas e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 19.º, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo governo, poderá este mandar proceder ás necessárias reparações por sua própria auctoridade, e nesse caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, aumentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 34.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração o governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la logo para ella se habilitar e cumprir a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se tres meses depois de intimada, na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração das linhas ferreas, nos termos d'este contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo devidamente comunicada á administração da empresa na metropole, na pena da sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse dos caminhos de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior, devidamente comprovados.

Art. 35.º Quando o governo tomar conta dos caminhos de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaequer despesas, que sejam necessárias para os pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos.

Art. 36.º A execução de todas as obras concedidas por este contrato, e o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalisação dos engenheiros que o governo nomear para esse fim; ficando a empresa obrigada a fazer todas as alterações que o ministerio da marinha e ultramar exigir da administração da dita empresa na metropole em presença do contrato, tendo sido consultadas as auctoridades competentes.

Art. 37.º Os caminhos de ferro, na sua totalidade ou em quaequer das suas secções, não serão abertos ao transito publico enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do governo, que para esse fim mandará examinar míuda e attentamente por pessoas competentes todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção, e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo, que submeterão á sancção do governo para o habilitar a resolver.

Art. 38.º O governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas ferreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 39.º A empresa, seus empreiteiros, agentes e operarios, ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contrato, ás leis e tribunaes do reino de Portugal.

Art. 40.º Os concessionarios ficam obrigados a constituir no prazo de vinte mezes, a contar da data da assignatura do presente contrato, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com a sua séde em Lisboa, para a execução dos fins a que se refere o mesmo contrato, devendo os seus estatutos ser submettidos á aprovação do governo.

Esta sociedade será considerada portugueza para todos os efeitos.

§ 1.º Como garantia á realização d'este contracto obriga-se a empresa a depositar na caixa geral de depositos a quantia de 10:000:000 réis, em dinheiro ou titulos pelo valor do mercado, podendo este deposito ser levantado logo que tenham começado as obras das primeiras secções das linhas do Lobito e Mossamedes.

§ 2.º Se os concessionarios não organisarem a sociedade anonyma na conformidade d'este artigo, o seu contrato, considerar-se-ha *ipso facto* rescindido.

§ 3.º Se os concessionarios não effectuarem o deposito a que se refere o § 1.º d'este artigo, ficará nullo e sem efeito todo o presente contrato.

Art. 41.º A empresa obriga-se a completar o caminho de ferro do Lobito até Caonda e o de Mossamedes até o alto da serra da Chella nos prazos que o governo determinar, de acordo com ella, em vista dos estudos e reconhecimento, sendo ambos os prazos contados da data da approvação dos estudos definitivos das respectivas primeiras secções.

Art. 42.º Concede o governo á empresa o direito exclusivo de construir e explorar os caminhos de ferro designados no presente contrato, as pontes, caes e docas e quaequer obras necessarias

nas bahias do Lobito e Mossamedes para desenvolvimento do trânsito dos mesmos caminhos de ferro, podendo comodo o governo explorar as pontes e caes que construir por sua conta.

§ 1.º Esta concessão é feita pelo prazo de noventa e nove anos, findo o qual as linhas ferreas e as obras accessorias revertêrão para o estado sem indemnização alguma.

§ 2.º O governo não poderá durante o periodo da concessão construir ou conceder em uma facha de terreno de largura não inferior a 100 kilometros para cada lado das linhas a que se refere o presente contrato, nenhuma outra linha paralela, partindo da costa do districto, que possa fazer-lhe concorrência; entendendo-se que por esta clausula não são prejudicados os direitos que provenham de qualquer concessão anterior.

§ 3.º O governo poderá ordenar ou conceder a construção de quaequer caminhos de ferro, estradas ou canaes, que atravessem as linhas concedidas, ou sigam em qualquer direcção, devendo nesse caso tomar todas as medidas e fazer todas as despesas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo á circulação da dita linha. A empresa terá o direito de preferencia em igualdade de circunstancias para a construção d'estes caminhos de ferro, estradas ou canaes.

A abertura de qualquer das vias de comunicação ou a construção das obras indicadas, feita nas condições declaradas, não poderá auctorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 43.º Concede o governo á empresa, sem prejuízo dos direitos estabelecidos por concessões anteriores:

1.º Todos os governos do estado que deverem ser ocupados pelas linhas que fazem objecto d'este contrato e pelos edificios respectivos, bem como todas as madeiras do estado que estiverem sobre os mesmos terrenos;

2.º Metade dos terrenos n'uma zona de 2:000 metros para cada lado de eixo de caminho, fazendo-se a divisão alternadamente entre o estado e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nenhuma parcella com um comprimento superior a 10 kilometros;

3.º Uma area de terrenos incultos e pertencentes ao estado, no decurso das linhas ferreas concedidas, a fim de n'elles exercer ou promover a exploração agricola, mineira, ou de qualquer outra riqueza ali existente, ficando porém entendido que essa area não poderá exceder 10:000 kilometros quadrados no distrito de Benguela e 2:000 no de Mossamedes, nem cada uma das parcellas concedidas ser superior a 20:000 hectares, separadas por terrenos do estado de superficie pelo menos de 10:000 hectares; devendo a escolha dos indicados terrenos ser feita de acordo com o governo;

4.º Uma porção de terreno pertencente ao estado nas bahias do Lobito e Mossamedes escolhida por mutuo acordo entre o governo e a empresa, e que seja necessaria para a construção de depositos, armazens e outras installações, e bem assim uma porção da margem nas bahias do Lobito e Mossamedes para a construção de docas, armazens, caes acostaveis e installações necessárias para a carga e descarga de navios, sendo esta porção de margem similhantemente escolhida por mutuo acordo.

5.º O direito, durante o prazo da construção, de extrahir das florestas e terrenos do estado todas as madeiras e materiaes que forem necessarios para a construção da linha, com previa auctorização do governador geral da província, e de acordo com os regulamentos e instruções que o governo entender decretar para este efeito;

6.º O direito de preferencia, em igualdade de circunstancias, para a construção de ramaes e prolongamentos das ditas linhas ferreas em qualquer direcção;

7.º O direito de estabelecer uma linha de embarcações a vapor que realisem viagens rápidas e directas entre Lisboa e a bahia do Lobito.

§ 1.º No caso de uma parte do caminho de ferro atravessar terrenos que não pertençam ao estado e de não ser por esse motivo exequível o determinado no n.º 2.º do presente artigo, a falta d'esses terrenos será compensada pela concessão de outros de igual extensão, escolhidos de commum acordo na extensão, das linhas ferreas, não ficando o estado obrigado, caso não haja terrenos nas condições indicadas, a dar nenhuma compensação á empresa.

§ 2.º A empresa terá a plena posse dos terrenos que lhe pertencerem, em virtude das disposições d'este artigo, assistindo-lhe o direito de cortar madeiras, extrahir materiaes e explorar minas, sujeitando-se em cada um d'estes casos a todos os regulamentos actualmente existentes ou que vierem a estabelecer-se, bem como ás restricções originadas de concessões anteriores.

§ 3.º Quando o governo, em virtude dos direitos que se reserva n'este contracto, quizer construir ou conceder a construção de qualquer estrada, canal de irrigação, abastecimento de aguas ou esgoto, ou outras obras analogas, nos terrenos concedidos á empresa, e nos quaequer não haja edificios, não terá a empresa direito a indemnização alguma, mas terá preferencia, em igualdade de circunstancias, para a execução das referidas obras.

§ 4.º A posse dos terrenos, a que se referem os n.º 2.º e 3.º d'este artigo, será dada á proporção que se forem concluindo os

differentes lanços de cada secção da linha ferrea, precedendo sempre a demarcação, que será feita por termo administrativo; e com assistencia dos funcionários que para tal fim forem superiormente designados. Tres meses depois de terminada cada secção deverá estar entregue á empresa a porção de terrenos a que fica com direito, em virtude da disposição anterior.

§ 5.º A concessão, tanto dos terrenos como da exploração das minas, não ficará dependente da duração do contrato, devendo sobordinar-se ás respectivas leis e regulamentos; entendendo-se, porém, que tal concessão ficará nulla, *ipso facto*, quando este contrato seja rescindido por falta de cumprimento das suas condições por parte da empresa.

(Continúa).

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial P. H. n.º 2 de grande velocidade do Minho e Douro.—Esta tarifa, que hoje damos como anexo, destina-se ao transporte de generos frescos de Porto, Braga, Leixões, Povoa, Valença e intermedias para Madrid, via Barca d'Alva, substituindo a que até hoje vigorava para os mesmos artigos e destino em que não se incluiam as procedencias de Leixões e Valença.

Os preços foram elevados um pouco, a partir de Braga e Povoa, conservando-se o do Porto o mesmo.

Serviço de banhos.—Como prometemos damos hoje em anexo a tarifa de bilhetes de banhos combinada entre as linhas da companhia real, Minho e Douro e Povoa de Varzim.

Já explicámos que n'este anno foram suprimidos os bilhetes para creanças, que pouco aproveitamento ti-

Suppressão das medidas sanitarias em Hespanha

Estão finalmente terminadas as precauções sanitarias que a Hespanha, com toda a razão, entendeu dever adoptar contra a phantasiada epidemia que os nossos sábios tiveram a imprudencia de proclamar como existente no nosso paiz.

Desde 14 do corrente a Hespanha declarou limpas todas as procedencias de Portugal, e o serviço dos comboios mixtos entre Elvas e Badajoz ficou restabelecido.

Resta que outros paizes sigam o exemplo da Hespanha, se, entretanto, não houver n'esta nossa terra quem de novo se lembre de inventar outro processo para mais prejudicar o nosso pobre Portugal.

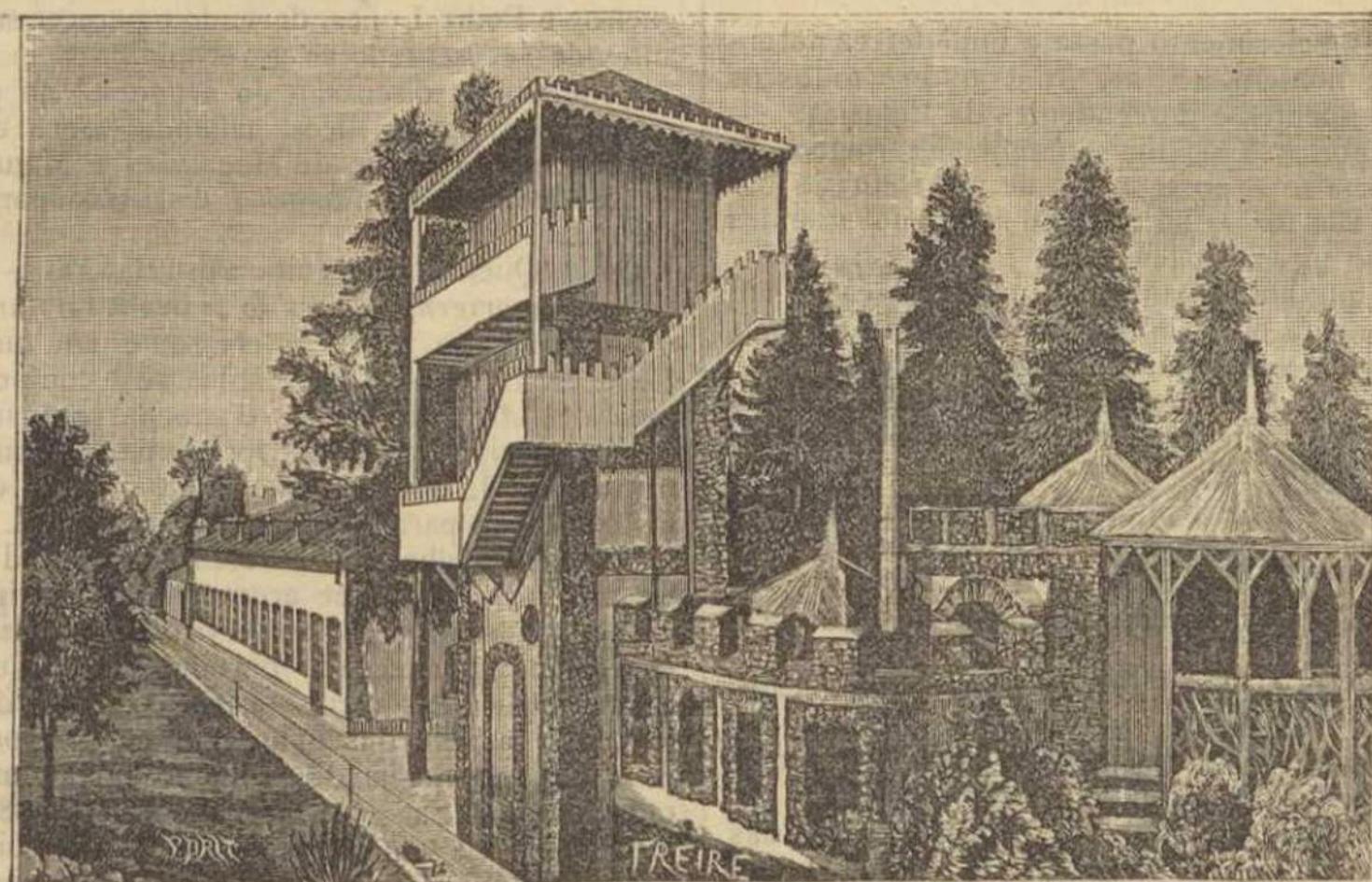
Que nós temos cá uma certa epidemia, isso temos; microbio de stulticia que se propaga prodigiosamente e nos tem arrastado á ruina.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

III

As Caldas da Amieira

E' uma estancia de banhos, a da Amieira, mais modesta do que outros estabelecimentos que temos no paiz; mas isto de aguas mineraes, para quem precisa d'ellas, não deve de ser questão de luxo mas de pro-



Estabelecimento das Caldas da Amieira

nham, e ampliada a tarifa a grupos de passageiros com abatimento sobre os preços para uma só pessoa.

Na edição que damos vão separados os preços segundo a quantidade de passageiros; assim quem quizer saber, por exemplo, o preço para a viagem de um grupo de 2 pessoas deverá consultar o 2.º quadro (na 3.ª pagina do impresso) quem desejar conhecer os preços dos grupos de 4 ou mais pessoas encontra-los-ha no 4.º quadro, pagina 5.

No anno passado estes bilhetes foram aproveitados por 11:430 pessoas.

priedades therapeuticas da agua que toma ou applica, e n'esse sentido as aguas da Amieira são de primeirissima qualidade.

O distinto academico doutor Alfredo Luiz Lopes, no seu livro ultimamente publicado sobre *Aguas mineiro-medicinaes de Portugal* (edição da livraria Gomes, do Chiado) diz que «a agua da Amieira é das nossas aguas hyposalinas analysadas, a mais ricamente chloretada. As aguas da Fervença, Cucos, Estoril e Arsenal, mais chloretadas do que esta são todas meso ou hypersalinas».

O estabelecimento **thermal** inaugurado pela actual companhia em 1886, no sitio onde antigamente os doentes se banhavam em poças feitas no chão, e se abrigavam em cabanas de palha, é mais que confortavel, extremamente commodo, abundante de agua que lhe fornecem as trez nascentes que descem da montanha, fornecendo a enorme quantidade de 3.891.880 litros d'agua em 24 horas.

O estabelecimento tem 19 tinas de pedra e cimento, uma piscina e os mais aperfeiçoados apparelhos para duches de todos os generos, inhalações etc.

Os quartos são todos independentes, com rasgadas janellas; ao lado ha sala de espera, gabinete para o medico e gymnasio, e junto da porta um pequeno jardim bem ensombrado com uma cascata com jogos d'agua.

Porque não dar mais este embellemento ali onde o manancial é tão abundante!

E' o estabelecimento o edificio que a nossa gravura representa no segundo plano. A parte alta que n'ella se vê é a torre dos depositos e o pequeno edificio acastelado, mais áquem, a casa das machinas, tendo por detrás a da nascente e ao lado um pavilhão para recreio.

Annexo ao estabelecimento **thermal** ha o **hotel**, ao fundo do jardim. Este hotel que pôde comportar 100 hóspedes ao preço de 1.200 réis diarios, foi ultimamente reformado tanto nas suas commodidades como na parte administrativa, achando-se hoje a cargo do sr. Domingos Martins, o conhecido proprietario do hotel **Alliança da Figueira da Foz**. Tem bilhar, gabinete de leitura, sala de baile com piano, varios jogos, correio e telegrapho.

Junto do estabelecimento passa a linha ferrea parando ali, desde hontem, 15, até 31 d'outubro todos os comboios ascendentes e descendentes da Figueira.

Não pôde por isso ser mais commoda a viagem. O passageiro apeia-se á porta como de um trem; as bagagens lá lhe vão ter ao hotel como se usa nos grandes hoteis *terminus* no estrangeiro.

A Amieira que antigamente era uma povoação doentia, sezonica está hoje absolutamente sanificada pelas plantações que a companhia das Aguas ali fez.

A montanha onde as Aguas nascem, assim como a planicie onde o estabelecimento está fundado, estão revestidas de frondoso arvoredo e vinha.

As digressões que os banhistas podem fazer d'ali são muitas e variadas, podendo ir á Figueira da Foz, em comboio, em trez quartos de hora; a Alfarellos, em meia hora; a Telhada, Louriçal ou Guia, no mesmo espaço de tempo.

Os que preferirem passeios a pé teem os bellos campos das margens do Mondego, o vasto parque de 35:000 metros quadrados. Quem deseje gosar bellos panoramas encontra-os facilmente subindo á colina que fica ao nascente e no cume da qual é o logar de **Casaes das Camarinheiras**, de onde a vista alcança os mais extensos e bellos horisontes vendo-se em baixo o bonito valle cortado pelos rios do Pranto e Mondego que se avista até a sua fóz, e ainda alem d'esta uma parte do Oceano.

Finalmente os que amem os exercícios de canotagem pôdem navegar no bello rio em pequenos barcos que se alugam por preços economicos.

Da proficuidade das Aguas para o tratamento do escrofulismo, engorgitamentos ganglionares das cavidades, inflamações na pharyge, bronchios, intestinos e outros órgãos, varias fórmas da chlorose e anemia, dyspepsias e affecções chronicas do figado e do baço, ha importantes provas dadas pelo enorme numero de doentes que ali vão todos os annos; uns que se alojam no ho-

tel e em varias casas que se alugam mobiladas ali proximo ao preço de 500 a 1.500 reis por dia; outros que ficam na Figueira e veem todos os dias ás Aguas no comboio que durante o verão se realiza especialmente para esse fim.

Só d'estes houve no anno passado 2.465 visitantes aos banhos da Amieira, tal foi o numero de bilhetes vendidos.

CALDAS DA FELGUEIRA

No artigo que a respeito d'este estabelecimento publicámos no numero passado esqueceu-nos dizer que no proprio hotel ha estação telegrapho-postal o que não é indiferente porque representa uma grande commodidade para as pessoas de negocio que vão utilizar-se d'aquellas Aguas.

Comissão de estudo de tarifas

Reuniu no dia 9 esta comissão, sendo a sessão presidida pelo sr. engenheiro Mattos, por impedimento do sr. conselheiro Marianno de Carvalho.

Foi presente a representação da Associação Commercial do Porto (a que em artigo especial nos referimos), a qual o governo mandou á comissão para sobre ella dar parecer. Para este fim foi nomeada uma sub-comissão composta dos srs. Mattos, Tavares Trigueiros e Pedro Lopes, devendo o parecer ser discutido antes de apresentado ao governo.

Continuou a discussão do artigo 1.^o do projecto de regulamento do sr. Eça, fallando sobre elle os srs. Espregueira, Perfeito de Magalhães e Miguel Queriol, e ficando ainda pendente a discussão para a sessão seguinte.

O sr. Queriol apresentou um relatorio — *Esboço historico das origens e bases do sistema tarifario em Portugal*, trabalho muito interessante em que o antigo chefe do trasego da companhia real compendia a historia evolutiva das tarifas d'aquella companhia, desde o seu principio até hoje, apresentando factos demonstrativos do desenvolvimento que a criação d'essas tarifas conseguiu para o movimento das linhas.

Ninguem melhor podia desempenhar-se d'esse trabalho do que s. ex.^a, que acompanhou e dirigiu durante tantos annos a marcha do serviço commercial d'aquella companhia, conhecendo portanto, uma a uma as origens e razões das varias tarifas correntes de trasego e fontes de receita das linhas por ella exploradas, e se na subida da média do producto por kilometro explorado, de 2.912.287 réis no periodo de 1868 a 1877 até 5.487.557 réis em 1888, se pôde attribuir uma boa parte ao natural desenvolvimento do movimento commercial do paiz, não é menos certo que bom quinhão cabe ao prudente criterio com que foram creadas tarifas especiaes adaptadas ás circumstancias e exigencias de uma boa exploração.

A proxima sessão é no dia 23, continuando a discussão encetada.

Tarifas por zonas na Russia

A comissão especial encarregada de elaborar um projecto de revisão de tarifas para passageiros na rede russa ultimou os seu trabalhos.

A nova tarificação é muito diferente da actual; o preço da *verste* diminue á medida que o percurso aumenta. A redução da tarifa para passageiros começa a partir da *verste* 161, e desde esta distancia a taxa por *verste* e por passageiro desce de 1,4375 copecks a 0,9, 0,7, 0,6 e 0,4. O imposto recebido pelo Estado sobre os bilhetes de 1.^a e 2.^a classe será reduzido de 25 a 15 p. c.

O quadro seguinte mostra, a comparação dos preços da tarifa proposta com os que estão em vigor actualmente:

Por um percurso de: (verste de 10,6m).	1. ^a classe		2. ^a classe		3. ^a classe	
	Preço actual	Preço proposto	Preço actual	Preço proposto	Preço actual	Preço proposto
200	7,50	6,65	5,63	3,99	2,88	2,66
300	11,25	8,90	8,44	5,34	4,31	3,56
400	15,00	10,90	11,75	6,54	5,75	4,36
500	18,75	12,90	14,06	7,74	7,19	5,16
600	22,50	14,65	16,88	8,79	8,63	5,86
700	26,25	16,40	19,69	9,81	10,06	6,56
800	30,00	17,90	22,50	10,74	11,50	7,16
900	33,75	19,40	25,31	11,54	12,94	7,76
1,000	37,50	20,90	28,13	12,54	14,38	8,36
1,200	45,00	23,40	33,75	14,04	17,25	9,36
1,500	56,25	27,15	42,19	16,29	21,56	10,86
2,000	75,00	32,15	56,25	19,29	28,75	12,86
2,500	98,75	37,15	70,31	22,29	35,94	14,86
3,000	112,50	42,15	84,38	25,29	43,13	16,86

As reduções são principalmente na 2.^a classe que era até o presente a menos favorecida. Apezar do quadro não começar senão em 200 *verstes* a possibilidade d'uma redução de preços de transporte applicáveis ás distancias menores não está ainda de todo abandonada.

Esta redução é possível e necessaria, mas sabe-se que não se pôde effectuar d'uma maneira uniforme sem se attender ás condições locaes.

Espera-se applicar as novas tarifas por todo este anno.

No entender do proprio presidente da commissão encarregada de estudar o assumpto, é de suppôr que os caminhos de ferro russos venham a soffrer importante diminuição de rendimento durante os primeiros annos, pois a redução dos preços da tarifa, não será, certamente, compensada pelo aumento do trafego de passageiros.

Na opinião do mesmo funcionario é d'este ultimo facto que deve vir, no futuro, maior rendimento ás linhas ferreas, pois do aumento de passageiros resultará, indirectamente maior desenvolvimento commercial, mais estreitas relações entre as povoações affastadas e d'ahi maior receita no trafego de mercadorias.

Attentas as circumstancias especiaes da Russia, o seu enorme territorio e principalmente o estado da sua população, acreditamos tambem que a tarifa por zonas ali vá exercer benefica influencia, promovendo o commercio entre pontos, hoje quasi por completo sem relações e separados por grandes distancias, e attrahindo aos grandes centros as populações rurales espalhadas por tão vasta região.

A exposição de Antuerpia

Bruxellas, 12 de junho de 1894.

Acaba n'este momento de ter logar a inauguração da galeria das machinas e da exposição congoleza.

A galeria das machinas foi inaugurada com grande

pompa, — e o Congo aproveitou, naturalmente, com isso visto que todos procuram dar o maior relevo possivel a esta parte da exposição, desejo que é, de resto, bastante natural.

O rei e a rainha assistiram á inauguração, acompanhados pelo corpo diplomatico e ministros como se fez na cerimonia da inauguração em 5 de maio.

A disposição do grande balcão, para os jardins e para a galeria das machinas prestava-se excellentemente para uma inauguração grandiosa, para a qual a fachada monumental do museu visinho offerecia ainda um elemento de belleza.

O ministerio tinha auctorizado a installação d'uma via ferrea no caes Flamand, até a rua de Burbure, de maneira que os cento e setenta wagons esperados na galeria das machinas poderam chegar ao seu destino sem dificuldade.

Esta linha já está concluida e aberta ao serviço desde 14 de maio.

Desde 13 de maio tem funcionado as machinas da fabricação de papel *De Nayer*.

Já ha muito tempo que a maior parte das grandes installações funcionavam, mas muitos detalhes estavam ainda por acabar de todos os lados, e o comité executivo preferiu esperar mais alguns dias, para que, n'esta inauguração a impressão fosse completa e que a um signal do rei se desse vida a esta exposição immensa, apesar de reduzida, de machinas de todos os generos.

Para dar um caracter realmente industrial e scientifico a esta festa de trabalho, o comité executivo convidou todas as sociedades de engenheiros, os principaes industriaes e os operarios mais notaveis dos expositores.

A. Urban.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Relatorio da Associação Commercial do Porto, de 1893. — Recebemos este interessante relatorio que é um dos mais importantes documentos para a apreciação do movimento e da vida commercial do norte do nosso paiz.

O volume é dividido em duas partes e devia vir acompanhado de uma phototypia representando a secção portugueza de vinhos na exposição universal de Chicago, organisada por aquella associação, mas o exemplar que recebemos não a trazia. Contem mais 26 mappas do movimento economico e commercial da praça do Porto, no anno de 1893, e occupa-se alem de outros assumtos dos negocios internos da associação, medidas financeiras do actual governo, «queixas da classe commercial contra elles,» a dissolução violenta da associação commercial e de outras associações de Lisboa, morte de João Henrique Andresen, centenario do infante D. Henrique, commercio de exportação de vinhos, funcionamento da Bolsa do Porto, situação geral do commercio e considerações, questão bancaria, relatórios do delegado da associação na exposição de Chicago, do engenheiro director das obras da barra do Douro e do engenheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, etc., etc. A associação conta hoje 637 socios.

Necrologia

Falleceu no dia 11 um dos mais antigos empregados dos caminhos de ferro portuguezes, o mais antigo, podemos mesmo dizer, dos que, á data da sua morte, se achavam no serviço activo.

Claudio José Marrocos entrou para o serviço da com-

panhia Central Peninsular dos caminhos de ferro de Portugal em 4 de setembro de 1853, servindo successivamente a administração do governo, a empresa Salamanca e a companhia real, como empregado da contabilidade, fiscalização, tráfego, movimento e novamente no tráfego, de onde passou em 1884 para a secretaria do conselho de administração, hoje secretaria geral, onde se conservou até poucos dias antes de uma pneumonia o victimar.

Foi sempre empregado assiduo e merecedor de confiança e apreço de todos.

Paz á sua alma, pobre companheiro dos primeiros trabalhos de quem sempre o estimou e consagra aqui estas linhas á sua memória.

E se a lembrança do seu espírito folgasão nos é permitida alem da sua morte, terminemos o seu necrologio com uma das suas engraçadas phrases:

—A tarifa, dizia elle, é uma coisa que se inventou para eu passar a limpo.

A nossa GAZETA em Antuerpia

Tendo o *Comité da Imprensa Belga* distinguido o nosso jornal convidando-o especialmente a fazer-se representar no congresso que deve reunir-se em Antuerpia no dia 7 de julho, o nosso director tenciona partir para ali brevemente, utilizando tão honroso convite.

Como é sabido alguns redactores e *reporters* de jornais diários de Lisboa resolveram ha tempos constituir-se em comissão para representarem a imprensa em Antuerpia, excluindo, porém, completamente toda a imprensa periodica, technica e científica, não menos importante que o jornalismo diário, e pedindo-lhe apenas esclarecimentos e um numero para a collecção de jornais que deve ser enviada á comissão belga.

A nossa *Gazeta* não respondeu a essa circular, e, visto ter sido especialmente convidada, fez a sua instalação na Exposição, e será ali representada pessoalmente pelo seu director.

Por esta forma protestamos, pela nossa parte, contra a desconsideração que entendemos foi feita pelos jornalistas de Lisboa á maior parte da imprensa portuguesa.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia real dos caminhos de ferro através de África

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelo meio dia, na sede d'esta companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos.

Porto, 4 de junho de 1894.—O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de junho de 1894.

Mantiveram-se muito pouco animados os mercados durante a quinzena, fazendo-se reduzido numero de transacções. No entanto o aspecto geral modifícou-se sensivelmente, e já não é tão inquieto e receoso. O desconto regulou a 7 p. c. mas apesar d'isso já se encontrou dinheiro a 5 1/2. A suppressão das medidas preventivas contra as procedências de Lisboa, tanto no Brazil como em Hespanha, produziu boa impressão na praça, posto que houvesse grande exagero nas notícias aqui espalhadas, sobretudo com relação ao Brazil, pois o rigor não era tão grande como se dizia.

Cartas particulares do Rio de Janeiro dizem, por exemplo, que o *Clyde* que saiu de Lisboa em plena declaração da existência do cholera, teve livre prática n'aquelle porto, apenas com vinte e quatro horas de observação na Ilha Grande. O commercio fluminense não se ressentiu absolutamente das prevenções tomadas, e os negócios continuaram com a maxima serenidade e regularidade. O que se vê é que, sobretudo em Lisboa, se exagerou a importância da epidemia, e as declarações lançadas nos manifestos de carregamento contribuiram para animar o governo brasileiro ás medidas preventivas que tomou.

Felizmente o mal remediou-se, e os nossos carregadores para o Brazil, que estavam atravessando uma crise muito grave, tendo já sofrido prejuízos importantes, vão recuperar o perdido, pois estão restabelecidas as escalas por Lisboa. O mesmo sucederá em relação ao commercio com a Hespanha, que também é valioso. Oxalá que a questão suscitada entre os dois governos da península, acerca da elevação do direito d'importação das passas, não levante dificuldades d'outra ordem que possam embarrar o nosso commercio. Também se liga importância á demora na conclusão do tratado entre Portugal e a Alemanha.

Durante a quinzena houve falta de papel, tanto que, para satisfazer uma exigência de 25:000 libras sterlinas para o tesouro, houve um desvio de 2 p. c. nas cotações correntes. Appareceu pouco papel do Brazil. A sua falta foi, porém, suprida com letras representativas da exportação de cortiça e outros generos para os mercados ingleses. Concorreu ao mercado bastante papel colonial.

As inscrições de assentamento, que no começo da quinzena estavam a 35,25, tem-se mantido com pequenas variantes n'esse plano. As de coupon, com juro recebido, regularam de 33,75 a 33,80. A dívida externa manteve-se a 29,20. As obrigações do empréstimo de 4 p. c. 1888 (com premios) cotaram-se a 14\$500 e 15\$000 réis; as de 1890 (convertidas) a 39\$000 réis. Acções do banco de Portugal sustentaram o preço de 115\$000 réis, do comercial, 91\$000 réis, do Ultramarino 59\$000 réis, do Lisboa & Açores 91\$500 réis. As obrigações predias de 6 p. c. assentamento ficaram em 91\$900 réis, as de 5 p. c. também de assentamento a 89\$000 réis. As obrigações Loanda a Ambaca atingiram 78\$000 réis mas tem agora tendência para a baixa, ficando a réis 70\$000.

Regulares as transacções sobre inscrições, teve pequeno movimento a dívida externa. Continua a procura das obrigações de 1888. Nas externas de 1890 não houve movimento.

Está aberta subscrição para as acções da *The Loanda Gas Company* com o capital de £. 50:000, e que é formada para a exploração da concessão que foi obtida para um grupo de capitalistas da nossa praça. A companhia é ingleza para poder utilizar os bons serviços e alta influencia dos especialistas na industria do gás, que entram para a sua direcção, e que muito estimamos possam vencer as dificuldades que aqui encontraram os primitivos concessionários.

J. F.

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

	JUNHO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.	-	35,25	-	35,15	35,10	35,10	35,09	35,12	35,15	35,50	34,50	35,30	-	35,44	35,50
» coupon	-	33,15	-	33,80	33,75	-	-	33,80	33,80	35,00	33,85	34,00	-	-	34,10
Divida externa	-	-	-	-	-	29,20	29,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3%:	22,25	22,25	-	22,25	22,25	22,25	22,57	22,37	22,37	22,12	22,75	22,75	-	22,75	22,75
Bolsa de Paris 3%:	-	-	-	22,12	22,18	22,31	22,37	22,31	22,67	22,12	22,78	22,78	-	22,78	22,78

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - JUNHO - DIAS														
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp.º Real Portugueza .	-	13.000	-	-	-	-	12.000	-	12.500	12.500	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp.º Real Port. 3 0/0	-	-	-	-	29.000	-	27.700	-	-	-	-	-	-	-	
	" C.º Real Port. 4 1/2 0/0	-	-	-	-	-	75.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
	" Comp.º Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Paris	Atravez d'Africa . . .	-	73.000	78.000	78.000	78.000	74.500	75.800	74.000	72.000	70.000	-	70.000	-	-	
	ACÇÕES Comp.º Real Portugueza .	-	-	-	-	50	52,50	50,25	50,50	50,50	47,50	-	-	-	-	
	" Madrid-Caceres-Portugal.	54	-	52	-	-	54	-	52	53	53	-	53	53	-	
	" Norte de Espanha . . .	102	103,50	103,50	103	103,50	102	102,50	-	-	-	-	-	-	-	
Amsterd..	" Madrid-Zaragoza-Alicante	146	147	147	148,50	148,50	147	147	-	-	-	-	-	-	-	
	" Andaluzes	179	195	181	187	-	-	185	-	-	-	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp.º Real Portugueza .	123,50	122	122,25	122	121	120	121	121	120	123	123,50	123	-	-	
	" C.º da Beira Alta . . .	79,50	79,50	79,50	-	-	79	79	-	-	-	-	-	-	-	
Bruxellas .	" Madrid-Caceres-Portugal.	165	-	168	165	165	163	-	160	162,50	158	158,25	-	-	-	
	" Norte Espanha 1.º hypot.	266	273	270	270	269,50	266	268	-	-	-	-	-	-	-	
Paris	Atravez d'Africa . . .	-	64	66	-	65,06	-	62	-	62	62	-	-	62	-	
	" Atravez d'Africa . . .	-	-	64	-	-	-	-	-	-	-	-	64	-	-	

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1894			1893			Totaes			1894			
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1894	1893	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	de 21 27	Maio	690	Réis 45.589:000	Réis 66.074	690	Réis 30.519:441	Réis 73.216	Réis 1.028.451:000	Réis 1.078.724:850	-	Réis 50.573:850	-	
	enova não garantida.	28 3 Junho	"	Réis 50.400:000	Réis 73.043	"	Réis 51.815:035	Réis 75.094	Réis 1.078.551:000	Réis 1.130.539:885	-	Réis 51.988:885	-	
	Nova rede garantida.	21 27	Maio	380	Réis 4.126:000	Réis 10.857	380	Réis 4.790:086	Réis 14.341	Réis 98.637:000	Réis 104.226:031	-	Réis 5.589:031	-
	"	28 3 Junho	"	Réis 5.067:000	Réis 13.334	"	Réis 5.562:348	Réis 14.637	Réis 103.704:000	Réis 109.788:379	-	Réis 6.084:379	-	
Sul e Sueste . . .	14 20	Maio	475	Réis 13.774:260	Réis 28.998	475	Réis 13.595:870	Réis 28.622	Réis 240.525:785	Réis 265.470:850	-	Réis 24.945:075	-	
	21 27	"	"	Réis 12.916:490	Réis 27.192	"	Réis 13.612:245	Réis 28.720	Réis 253.442:275	Réis 279.113:095	-	Réis 25.670:820	-	
	"	"	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro . . .	"	"	"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	14 20	Maio	253	Réis 3.532:309	Réis 13.922	253	Réis 4.241:433	Réis 16.763	Réis 96.622:661	Réis 109.408:889	-	Réis 12.786:228	-	
Beira Alta	21 27	"	"	Réis 3.212:221	Réis 12.696	"	Réis 3.559:372	Réis 14.068	Réis 99.834:882	Réis 112.968:261	-	Réis 13.133:379	-	
	"	"	"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Miranella e Vizzeu)	9 15	Abri	105	Réis 4.032:076	Réis 10.019	105	Réis 4.561:462	Réis 14.868	Réis 16.759:839	Réis 19.675:698	-	Réis 2.915:850	-	
	16 22	"	"	Réis 1.030:730	Réis 9.816	"	Réis 1.619:174	Réis 15.420	Réis 17.790:569	Réis 21.294:872	-	Réis 3.504:303	-	
	23 29	"	"	Réis 829:497	Réis 7.899	"	Réis 1.068:116	Réis 10.172	Réis 18.620:066	Réis 22.362:988	-	Réis 3.742:922	-	
Norte de Espanha	13 19	Maio	3393	Ps. 1.649.252	Ps. 467	3393	Ps. 1.529.750	Ps. 451	Ps. 30.841.248	Ps. 29.399.197	Ps. 4.442.031	-	-	-
	20 26	"	"	Réis 1.566:931	Réis 444	"	Réis 1.502.203	Réis 443	Réis 32.408.200	Réis 30.901.401	Réis 1.506.809	-	-	-
Madrid — Zara- goza — Alicante	14 20	Maio	2672	Réis 1.032:459	Réis 394	2672	Réis 1.000:068	Réis 374	Réis 19.741:774	Réis 19.539.820	Réis 181.954	-	-	-
	21 27	"	"	Réis 909:600	Réis 340	"	Réis 905:613	Réis 338	Réis 20.651:375	Réis 20.465:433	Réis 185.942	-	-	-
Andaluzes	14 20	Maio	894	Réis 249:585	Réis 279	894	Réis 242:876	Réis 272	Réis 5.159:311	Réis 5.501:488	-	Réis 342:177	-	-
	21 27	"	"	Réis 248:893	Réis 278	"	Réis 244:901	Réis 274	Réis 5.408:204	Réis 5.746:389	-	Réis 338:185	-	-
Zafra a Huelva	21 27	Maio	180	Réis 51:730	Réis 287	180	Réis 51:531	Réis 286	Réis 935:123	Réis 908:917	Réis 86:206	-	-	-
	28 3 Junho	"	"	Réis 63:379	Réis 352	"	Réis 43:075	Réis 250	Réis 1.058:503	Réis 953:993	Réis 104:540	-	-	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de junho de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R. - Fig.º		Fig.º - Lisboa R.		Bemfica-Casca.		Casca-Bemfica		LINHAS DO SUL E SUESTE		Porto-Valença		Valença-Porto	
Part.	Cheg.														

<tbl_r cells="16" ix="5" maxcspan="1" maxr

LINHAS PORTUGUEZAS

Lobito a Caonda. — O *Diario* do dia 7 publicou o contracto assignado em 30 do mez passado entre o governo e os srs. Henrique de Lima e Cunha e Braz Faustino da Motta para a construcção e exploração d'esta linha e da de Mossamedes ao alto de Chella.

Não publicamos este documento porque as suas condições são eguaes ás bases do concurso que principiamos a inserir no nosso n.º 153 e de que hoje damos a continuação.

Entre o Porto e Gaia. — Noticiam os jornaes portuenses que está affecto ao sr. director de obras publicas d'aquelle distrito um pedido de concessão para uma linha americana entre a futura estação central em S. Bento e a estação de Gaia, pela nova avenida da rua Chá, ponte D. Luiz etc. A extensão seria de uns 3 kilómetros, o que, accrescentam as mesmas folhas, seria de uma grande commodidade, de uma incalculavel vantagem para a cidade do Porto.

Muito bem, mas muitissimo bem. Mas então sempre queremos que nos digam para que vae o Estado gastar 145 contos (e ha de ser mais) na estação central, e o que fôr na linha urbana, se é para lhe pôr logo em concorrência uma linha americana particular, e transformar a tão reclamada central em estação de americanos.

Olhem: prolonguem o novo tremvia até Granja e Espinho e Rio Tinto e Ermezinde e verão que *incalculaveis vantagens* para o Porto!

Decididamente anda tudo doido n'este paiz.

Loanda a Ambaca. — Parte em breve para Angola o sr. tenente-coronel de artilharia Arnaldo de Novaes, commissionado pelo governo, a fim de proceder ao estudo da rede de comunicações que deve ligar as diferentes regiões atravessadas pela linha ferrea de Ambaca, com as respectivas estações.

LINHAS HESPAÑOLAS

Calatayud-Teruel-Sagunto. — A commissão do Senado declarou definitivamente caduca a concessão d'esta linha, abrindo novo concurso para a sua construcção, conforme os desejos das povoações interessadas.

Peñaranda a Salamanca. — Segundo um correspondente de Avila foi ali muito festejada a inauguração da parte d'esta linha comprehendida entre Peñaranda e Salamanca á qual assistiram as autoridades das duas províncias.

Barcelona a Zaragoza. — Realisou-se a inauguração d'esta linha sendo muito festejados em todo o caminho os passageiros do comboio inaugural.

A nova linha tem de extensão, entre Barcelona e Zaragoza, 340 kilómetros. O trajecto pôde fazer-se em 8 horas.

N'esta linha ha 76 tunneis na extensão de 22 kilómetros sendo os maiores o de Argentera de 4:040 metros (o maior de Hespanha) o de Fayon de 1:900 e o de Moseny de 1.500, varios outros de mais de 500 metros, todos de difícil construcção.

As pontes são 27 sendo as mais importantes a do Ebro de 300 metros de extensão, com cinco tramos de 49 metros nos extremos e 58 nos intermediarios, a das Borjas, Riudecols e Las Voltas.

Os principaes viaductos são o de Riudecañas de 72 metros de extensão e 30 de altura; o de Masos, de 168 metros e 83 de altura; o de Seula, de 108 metros e 33 de altura; o de Pladell, de 63 metros e 19 de altura; o de Capsanes, de 72 metros e 34 de altura; e o da Serra, de 84 metros e 35 de altura.

Os muros de supporte excedem a 8 kilómetros e os de revestimento a 20 kilómetros.

As estações principaes a partir de Rens, são Massá, Mora e Caspe.

Em Mora chama principalmente a attenção um posto de aguallas, sistema Saxby e Farmer, de 50 alavancas, isto é tres vezes maior do que o que temos em Lisboa, na estação do Rocio.

Perto da estação de Caspe ao abrir-se uma trincheira encontrou-se tal abundancia de agua que foi preciso o esforço de mil trabalhadores durante cinco mezes para a combater. Gastou-se n'isto mais de 20.000 duros em madeiras.

Chama tambem a attenção o ramal de enlace da linha directa, pelas enormes difficultades que tiveram que se vencer visto o terreno estar todo cortado de canaes para rega dos campos e funcionamento dos moinhos e fabricas. Para abreviar esta construcção foi preciso extrahir 200.000 metros cubicos de terra e construir 2 grandes muros de revestimento.

São tambem de solida e elegante construcção a ponte sobre o rio Huerva, o aqueducto de San José e as guaritas dos guardas que são lindos *chalets*.

Tem-se gasto nos ultimos seis annos nas obras de Rens a La Puebla e no ramal de enlace 66 milhões de pesetas.

As estações da nova linha são 16, nas quaes se collocaram 130 mudanças de via e 50 discos e semaforos.

Esta importante linha inaugura-se no 1.º de julho proximo.

Canfranc. — Os receios que o estado financeiro d'esta companhia a algumas pessoas tinha inspirado, dissiparam-se com a ultima reunião do conselho no qual se mostrou que a companhia pôde liquidar-se definitivamente.

Até que isto se resolva, trata-se de devolver aos accionistas parte do capital empregado para o que se pensou em adoptar a forma de diminuição de capital.

Como este accordo excede as attribuições do conselho, este resolveu publicar imediatamente um convite para a reunião da assembléa geral.

A crise das companhias. — As commissões de accionistas e obrigacionistas de caminhos de ferro conferenciando com o presidente do conselho, ministros e deputados de diversas províncias e com os directores de diversas companhias disseram que só o governo poderia alliviar a actual situação e demonstraram que a industria ferroviaria, disse o sr. Borrell, favorece as outras industrias as quaes forçosamente se resentirão da crise que afectar aquella.

Reducao de tarifas. — O ministro de Fomento respondendo no Senado á proposta do senador sr. Oliva para que se reduzam as tarifas de caminhos de ferro, declarou que não tinha poder para impôr reduções ás companhias, as quaes teem perfeito direito de elevar as suas taxas até os preços maximos das leis de concessão, quando o julgarem conveniente, e que elle só teria meios indiretos de pedir ás companhias redução de tarifas.

Que a occasião não era propicia quando reclamam com razão que as auxiliem. Que o governo examinará as reclamações das companhias e fará por elles só o que consintam os interesses da patria unidos á utilidade de se não arruinarem as linhas ferreas que um dia serão usufruidas pelo Estado como proprietario que já é d'ellas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

SUISSA

O movimento da linha de Saint Gothard em 1893 foi o seguinte: receita 14.837:558,19 francos, despesa 7.697.899,62, tendo sido a receita kilometrica de 53:443,14 e a despesa de 28:939,48. O movimento de passageiros foi de 1.482:663, sendo o producto de francos 4.851:649.

RUSSIA

A principal difficultade da construcção do caminho de ferro de Samarcand a Taschkend consiste na ponte que atravessa o Zarevchan, em virtude da forte corrente d'este rio.

A construcção d'esta ponte foi adjudicada a Mr. Nagel que já construiu a de Amou-Daria no caminho de ferro Transcaspiano. Com excepção da ponte de Zarevchan, e outras duas que se construirão sobre o Syr-Daria que é um dos affluentes do Zarevchan, os trabalhos não offerecem difficultade, visto que o resstante percurso é em terreno plano.

Companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta

(Conclusão do n.º 155)

Relatorio do conselho fiscal

Senhores: — O conselho fiscal, nomeado pela ultima assembléa geral procedeu, conforme a lei e os estatutos, á verificação do balanço e contas do anno de 1893. Feita a deducção dos reembolsos e do imposto de transito, a exploração deu uma receita de réis..... 291:455#731 mais do que no anno anterior, réis... 6:574#696

As despesas, comprehendendo a renovação da via por 19:313\$893 réis, elevaram-se a réis.....	157:770\$878
menos do que no anno anterior, réis.....	3:043\$863
O excesso das receitas de exploração foi, pois, para o anno de 1893 de réis ...	133:684\$853
ou mais, réis	9:618\$326
O conselho d'administração dá no seu relatorio todos os esclarecimentos que podem elucidar relativamente a este augmento de productos líquidos.	
Os resultados obtidos permittiram pagar:	
Em 30 de junho, uma prestação de 2 francos sobre o coupon n.º 17, réis..	43:602\$120
Em 31 de dezembro, uma prestação de 2,50 francos sobre o coupon n.º 17, rs.	54:502\$650
Ao todo 4,50 fr. pelo anno ou seja réis.	98:104\$770
Alem d'isto foi descontado:	
Por direitos de sêllo e transmissão, imposto sobre o rendimento, despesas relativas ao pagamento de coupons, réis.....	9:041\$841
Por premio annual destinado á conta «fundos de seguro» réis	317\$700
Por perdas de cambio nas remessas de Lisboa a Paris, réis	33:783\$780
Total.....	43:143\$321
Ficou disponivel em 31 de dezembro de 1893.....	141:248\$091
D'esta somma tira-se, como nos annos anteriores, para reserva de prevenção contra as eventualidades da exploração	55:325\$012
O restante	24:300\$000
juntar-se-ha aos resultados do 1.º semestre de 1894.	31:025\$012

Durante o anno de 1893, as condições de cambio foram ainda peores do que em 1892 pois que a transferencia para Paris dos productos da exploração deu de perda 33:783\$780 quando em 1892 tinha sido de 31:258\$539 réis.

Deve-se notar que este curso desfavoravel do cambio influe na quota da prestação a pagar, em grandes proporções.

Activo

Primeiro estabelecimento: réis 11.812:537\$130. Sem mudança sobre o anno anterior.

Subsídio do Estado: réis, 25:030\$726. Esta quantia fica sempre em debito pelo governo portuguez.

Caixas e Bancos: 61:459\$920 réis, menos 4:563\$797 réis.

Em Paris..... 8:692\$965
Em Portugal..... 52:766\$955

Provisões nos armazens e officinas: 55:541\$019 réis. Menos 5:131\$953 réis que recae sobre o combustivel, assim como no pequeno material dos partidos da via.

Contas correntes e contas d'ordem devedoras: réis, 96.290\$024.

As contas correntes devedoras elevam-se a réis 29.537\$163 mais 8.563\$082 réis.

Esta diferença resulta da conta devedora da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que aumentou 4.645\$994 réis e da da companhia dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal mais 1.800\$000 réis pouco mais ou menos, assim como diversos devedores cujos debitos passam de 1.800\$000.

Foi feito sobre o credito Martins um pagamento de 400\$000 réis.

As contas devedoras sóbem a réis 66.753\$081. Mais 9.704\$124 réis.

Este augmento provem principalmente das sommas postas á disposição para pagamentos de prestações sobre coupons não apresentados em 31 de dezembro de 1893.

O augmento por este motivo foi de 10.397\$736. *Direitos fiscaes sobre as acções em França* 2.306\$538 réis. Mais 14\$400 do que no anno anterior.

Saldo das insuficiencias dos productos líquidos para o pagamento de coupons d'obrigações 2.208:436\$601 réis.

Ou seja um augmento de 227.416\$183 réis resultante da diferença entre a importancia dos dois coupons vencidos e o producto líquido da exploração.

Passivo

Capital.....	réis 1.800:000\$000
Obrigações	5.450:265\$000
Subsídio do Estado.....	4.650:764\$220
Imposto sobre o tráfego.....	2:858\$761

Accusamos na ultima parcella d'esta conta uma variante de 284\$086 réis.

Contas correntes e contas d'ordem créadoras réis 245.447\$872. Ou mais 14.295\$915 réis.

As contas correntes offerecem uma insignificante diferença sobre o anno anterior.

Sobre as contas d'ordem créadoras, temos um augmento de 14.228\$415 réis referente a contas passadas em escripturação, em 31 de dezembro e cujo pagamento se deve fazer ulteriormente.

Fundos de seguro: 2.455\$795 réis. Esta conta aumentou, este anno, a importancia do premio annual 317\$700 réis.

Coupons d'obrigações: 2.109:810\$529 réis. Accusamos um augmento de 221.672\$511 réis representando a diferença entre os coupons d'obrigações n.ºs 29 e 30, vencidos em 1893 e a importancia do pagamento sobre o coupon n.º 17.

Propomos, pois senhores: que aproveis o balanço e as contas que vos são submettidas pelo vosso Conselho d'administração, não tendo observação alguma a fazer sobre a exactidão d'estes documentos.

O Conselho Fiscal.

Resoluções

Primeira resolução. — A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer emitido pelo conselho fiscal, aprova o relatorio, o balanço e as contas do anno de 1893 (15.º anno) taes como foram apresentados pelo conselho d'administração.

Segunda resolução. — A assembléa geral reelegeu administradores:

M. M. Durangel, Ficalho (Francisco de Mello, Conde de), Tourangin e Julio de Vilhena.

Terceira resolução. — A assembléa geral conforme o artigo 38.º dos estatutos, nomeia membros titulares do conselho fiscal para o anno de 1894:

M. M. Fourchault (Gustave), Zerbi (Pierre de), François (Marcel).

E membros supplentes: M. M. Guillemant (Paul) e Delange (Edouard).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Paragem dos comboios em banhos da Amieira

Desde 15 do corrente até 31 d'outubro os comboios n.ºs 71 e 72, entre Rocio e Figueira, e os n.ºs 75 e 76 entre Leiria e Figueira, terão um minuto de paragem no apeadeiro de Banhos da Amieira.

Lisboa, 12 de junho de 1894.

Paragem do comboio correio em Mealhada

Desde 15 do corrente até 31 d'outubro o comboio n.º 4, correio, entre Porto e Lisboa, terá a paragem de 1 minuto na estação de Mealhada.

Lisboa, 12 de junho de 1894.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Feira annual de Santo Antonio em Villa Real,
nos dias 12 até 20 de junho

Por este motivo vender-se-hão bilhetes de ida e volta pelos seguintes preços muito reduzidos:

Do Porto á Regoa, 1.ª classe, 1\$780; 2.ª, 1\$850; 3.ª, 1\$100.

Para preços e condições veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Porto, 5 de junho de 1894.

ARREMATAÇÕES**Caminhos de ferro do Sul e Sueste****Fornecimento de travessas**

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 2 de julho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 50:000 travessas de pinho da terra em lotes de 1:000 travessas cada um.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, e nas estações do Barreiro, Pinhal Novo, Setúbal, Poceirão, Pegões, Vendas Novas, Evora, Beja, Messines, Albufeira, Loulé e Faro, onde podem ser examinadas, todos os dias não feriados ou santificados, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 30 de maio de 1894.

Caminhos de ferro do Minho e Douro**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.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho 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.

**Lanço comprendido entre a estação do Porto, em Campanhã,
e a estação central em S. Bento****Estação central—Empreitada E**

(Tunnel, terraplenagens, muros e aqueductos da estação central)

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 1.º de agosto do corrente anno, ao meio dia, se ha-de proceder no governo civil do Porto, e perante o ex.º conselheiro governador do distrito, ao concurso publico para a arrematação da construcção do tunnel, terraplenagens, muros e aqueductos da estação central do Porto, em S. Bento.

O deposito provisorio a fazer para ser admittido como licitante será de 2:500\$000 réis, e o deposito definitivo será de 5:000\$000.

O projecto, as condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, na repartição do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 31 de maio de 1894.

Fornecimento de aros para rodas de machinas e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 25 do corrente, á uma hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 142 aros para rodas de machinas e wagons, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 2 de junho de 1894.

Fornecimento de madeiras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 16 de junho, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 pranchões de pinho da Suecia, e ás 2 horas da tarde receber-se-hão tambem

propostas para o fornecimento de madeira de pinho da terra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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, 2 de junho de 1894.

Fornecimento de objectos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de julho proximo, 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 objectos de escriptorio, constantes da nota junta ás respectivas condições, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 4 de junho de 1894.

Fornecimento de ferro granito e massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 do corrente, á uma hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10:000 kilos de ferro granito para fundição, e ás 2 horas da tarde do mesmo dia, receber-se-hão tambem propostas para o fornecimento de 3:500 kilos de massaroquinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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, 7 de junho de 1894.

**Companhia real dos caminhos de ferro
portuguezes****Venda de carris**

Esta companhia vende carris usados de 6,º90 de comprimento em porções minimas de 5000 kil. ao preço de 22\$500 réis por 1000 kilos.

Os pedidos devem ser feitos em carta dirigida ao engenheiro chefe dos armazens, na repartição de contabilidade, em Santa Apolonia.

O pagamento será feito contra a entrega dos carris.

Os carris podem ser examinados no deposito de materiaes em Santa Apolonia.

Lisboa 22 de maio de 1894.

Leilão de remessas retardadas

Em 2 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art.º 33 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 2 de maio de 1894, bem como d'outros volumes não reclamados.

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

Remessas N.º 83:688, de Porto a Lisboa P, 10 caixas de vinho, peso 216 kilos; consignatario, Figueira.—N.º 29:282, de Porto A a Lisboa P, 4 caixas de ferro fundido, peso 602 kilos, consignatario, Cardoso.—N.º 45:751, de Gaia a Aveiro, 2 grades de telha, peso 110 kilos, consignatario, Campos.—N.º 17:976, de Jerez a C. de Vide, 1 caixa de vinho, peso 44 kilos, consignatario, Mimoso.—N.º 60:487 de Lisboa P. a Porto, 1 porção de scenario, peso 2:070, consignatario, Ferreira.—N.º 8:911, de Paris a Lisboa P., 2 caixas de cebo e peças d'apparelho electrico, peso 28 kilos, consignatario, Debonair.—N.º 2:814, de Valencia d'Alcantara a Lisboa P., 1 caixa de ferramenta, peso 65 kilos, consignatario, Moraes & Irmão.—N.º 20:543, de Irún a Lisboa P., 1 caixa de quinquelherias, peso 156 kilos, consignatario, Avila.—N.º 8:707, de Irún a Lisboa P., 2 caixas de corões, peso 180 kilos, consignatario, Almeida.—N.º 158 de Badajoz a Lisboa P., 1 caixa de aguardente, peso 22 kilos, consignatario, Girau; mais 5 fardos de saccos, peso 121 kilos; 2 saccos de trapo, peso 137 kilos e 5 barris de vinho, peso 144 kilos.

Lisboa, 11 de junho de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)
—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Príncipe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da Companhia Real—Echegaray.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Augusto Lavarré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Grand Hotel International**—Rua do Príncipe, junto à 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.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—4.th 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.^{er} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Propri. João da Matta, 1.^{er} 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.^{er} ordre—au centre de la ville—Propri. M. Estrela, 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 às 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.^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 4\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS **Hotel dos Cucos**—Avenida Casal Ribeiro—Renovado e aumentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—comodidade, aceio 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'Andrade, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellent 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.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.—Propri. Paul Bergamin.

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

PORTO **Hotel de Francfort**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^{er} ordem—Propri. Adriano & François.

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.^{er} ordem e com vinhos a descrição—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

PORTO **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

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

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

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

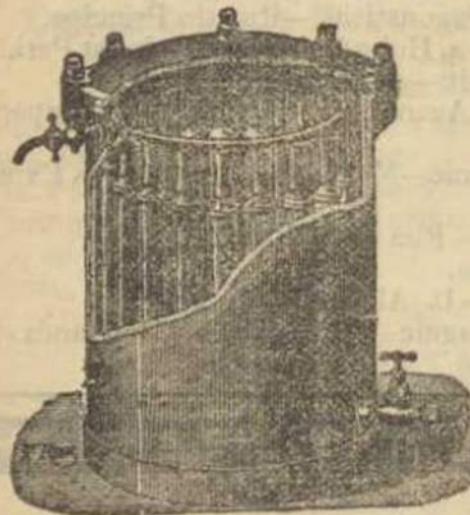
SEVILHA **Fonda de Jesus Maria**—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Propri. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello apsento, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria**—Propri. Federico Iniesta. Sítio 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 hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



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

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79
LISBOA



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Excellentas aguas mineraes para a doenças de pele, estomago, garganta, etc.
Fecha em 30 de novembro.

Foi completamente reformado e comprehende banheiras de 1.^a a 5.^a classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, 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

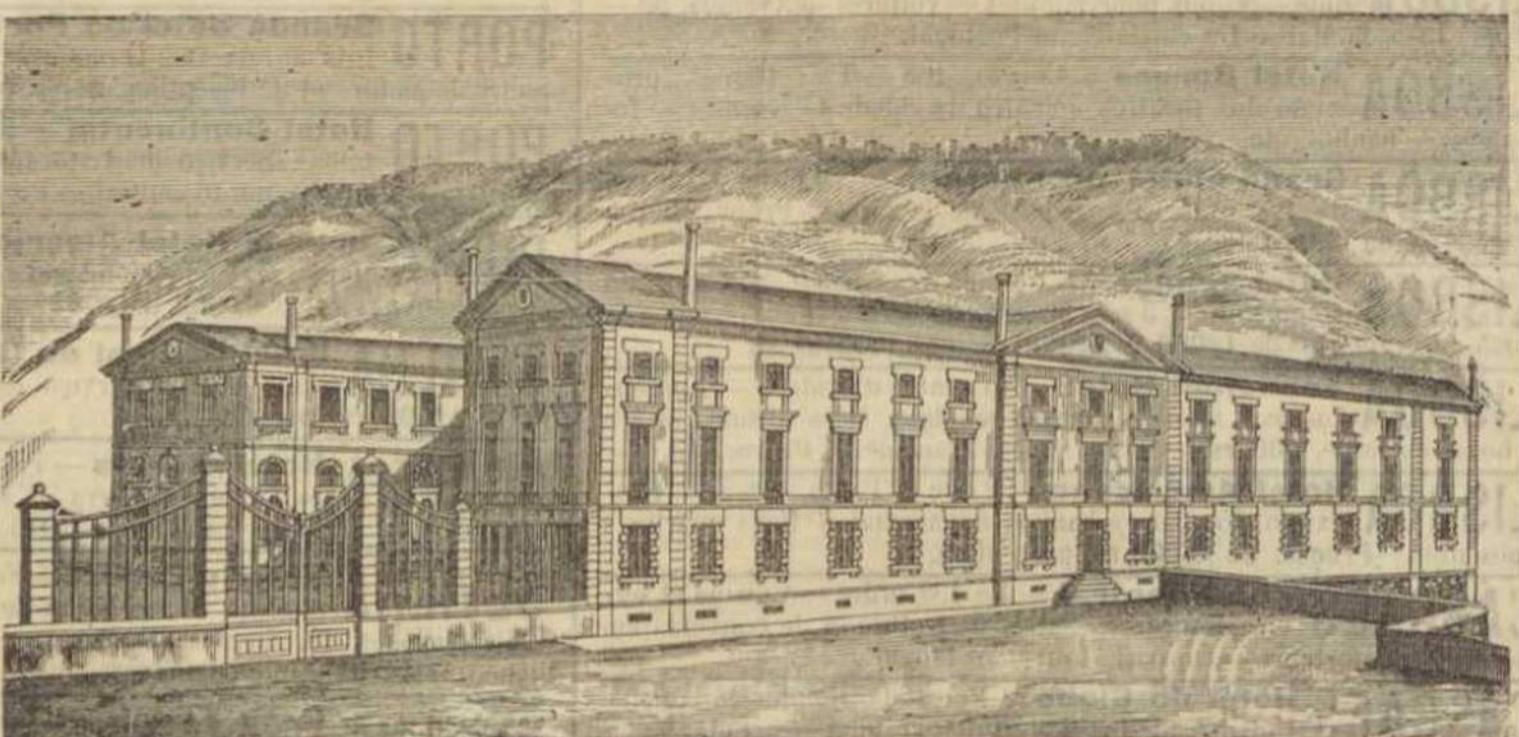
Magnificas accommodações

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

Para esclarecimentos:
rua de S. Julião, 80, 1.^o

Correspondencia, para
Caldas da Felgueira, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas farmacias 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

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

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.^o

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 immersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorréas, inflamações de quaisquer orgãos, etc. Na sede balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, 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. — Os comboios mixtos n.º 71 e 72 e 75 e 76 teem 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 província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e 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

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.º sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire**, é, como thermal e hydrotherapico, o mais completo da Peninsula; pois, alem do mais perfeito machinismo e accommodações 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.º 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 aumentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescripções sanitarias, aconselhadas pelas auctoridades medicas, tales como canalisação externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1.700 a 1.740 rs. diarios, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a condução 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**.

FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



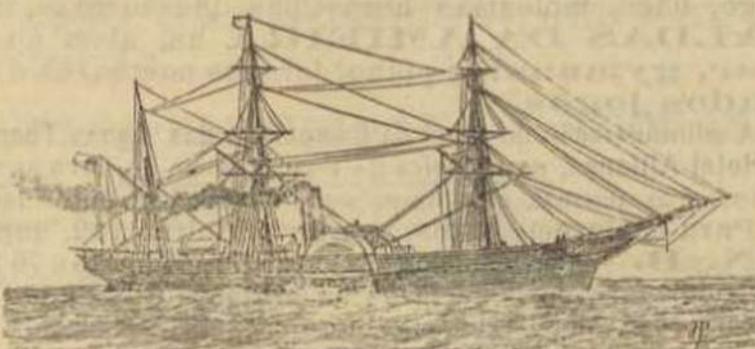
SAIRÁ no dia 1 de julho, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

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

Alberto R. Centeno & C.º

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Southampton

O paquete **CLYDE** que sahirá a 25 de junho

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

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

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, vapor alemão, Kanzler. Sahirá a **28** de junho. Agente, E. George R. da Prata, 8.

Anvers, vapor portuguez, Rio Tejo. Sahirá a **20** de junho. Agente, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeaux, vapor frances, Congo. Sahirá a **19** de junho. Agente, Torlades & C.º

Bordeaux, vapor frances, Portugal. Sahirá de **24** a **25** de junho. Agente, Torlades & C.º

Bordeaux, **Plymouth** e **Liverpool**, vapor inglez, Orellana. Sahirá de **21** a **22** de junho. Agente, E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

Bremen, vapor alemão, Ajax. Sahirá a **24** de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Dakar, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor frances, Orenoque. Sahirá a **23** de junho. Agente, Torlades & C.º

Gibraltar, vapor inglez, Malaga. Sahirá a **20** de junho. Agente, E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

Hamburgo, vapor alemão, Petropolis. Sahirá a **22** de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Havre e **Anvers**, vapor frances, Saint-Marc. Sahirá a **20** de junho. Agente, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Londres, vapor inglez, Cadiz. Sahirá de **19** a **20** de junho. Agente, E. Pinto Basto & C.º Caes de Sodré, 64, 1.º

Lourenço Marques até **Moçambique**, vapor inglez Arab. Sahirá a **19** de junho. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Madeira, **Santa Maria**, **S. Mignel**, **Terceira**, **Graciosa**, **S. Jorge**, **Pico** e **Fayal**, vapor portuguez, Funchal. Sahirá em **20** de junho, às 10 h. da m. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 1.º

New-York via **Açores**, vapor portuguez, D. Maria. Sahirá a **17** de junho. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º

Paranagua e **Rio Grande do Sul**, vapor alemão, Ithaka. Sahirá a **8** de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Rotterdam e **Antuerpia**, vapor alemão, Triton. Sahirá a **24** de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

S. Thiago e mais ilhas de **Cabo Verde**, **Bissau** e **Bolama**, vapor portuguez, Bissau. Sahirá a **2** de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, Trojan. Sahirá a **25** de junho. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Southampton, vapor inglez, Clyde. Sahirá a **25** de junho. Comp. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor frances, Saint-Pierre. Sahirá a **22** de junho. Agente, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

SERVICO DE BANHOS

E

AGUAS MINERAES

VERAO DE 1894

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Serviço de verão de 1894
BANHOS E AGUAS MINERAES
 Viagens de ida e volta por preços reduzidos

1.º Bilhetes individuaes

2.º Bilhetes de familia com redução supplementar

VALIDOS POR DOIS MEZES

Primeiro dia de venda, 9 de Junho — Último dia de venda, 15 de Outubro — Último dia para o regresso, 31 de Outubro

PREÇO DOS BILHETES INDIVIDUAES PARA UMA SÓ PESSOA

Das estações abaixo às da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Caxias a Cascaes	Cintra	Torre Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella o Vallado	Figueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcelos e Povoa de Varzim	Vianna e Caldas d'Aregos	Ancora, Caminha Valença, Moledo e Rego
Lisboa-Rocio.....	1.º			2.5400	3.5710	4.5580	7.5450	9.5460	11.5580	13.5220	14.5080	15.5080
	2.º			1.5800	2.5890	3.5370	5.5600	7.5370	9.5010	10.5290	11.5010	11.5510
	3.º			1.5300	2.5080	2.5550	4.5150	5.5260	6.5450	7.5370	7.5950	8.5450
Lisboa-Caes Soldados.	1.º						7.5450	9.5460	11.5580	13.5220	14.5080	15.5080
	2.º						5.5600	7.5370	9.5010	10.5290	11.5010	11.5510
	3.º						4.5150	5.5260	6.5450	7.5370	7.5950	8.5450
Santarem.....	1.º			4.5730	6.5450	7.5320	4.5990	6.5720	8.5840	10.5480	11.5340	12.5340
	2.º			3.5690	5.5040	5.5720	3.5880	5.5240	6.5890	8.5170	8.5890	9.5390
	3.º			2.5640	3.5610	4.5080	2.5780	3.5740	4.5920	5.5840	6.5420	6.5920
Torres Novas.....	1.º	4.5630	4.5750	5.5680	7.5250	6.5500	4.5070	5.5780	7.5300	9.5140	10.5000	11.5000
	2.º	3.5620	3.5720	4.5420	5.5630	5.5100	3.5170	4.5490	5.5700	6.5980	7.5700	8.5200
	3.º	2.5560	2.5660	3.5170	3.5800	3.5300	2.5270	3.5220	4.5000	4.5920	5.5500	6.5000
Abrantes a Chança...	1.º	6.5060	6.5160	7.5500	7.5500	6.5800	5.5100	6.5300	7.5600	9.5240	10.5100	11.5100
	2.º	4.5840	4.5940	5.5800	5.5800	5.5200	4.5100	5.5000	5.5900	7.5180	7.5900	8.5400
	3.º	3.5400	3.5500	4.5000	4.5000	3.5500	2.5900	3.5500	4.5200	5.5120	5.5700	6.5200
Crato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vide.....	1.º	6.5760	6.5860	8.5300	8.5300	7.5200	6.5100	7.5200	8.5700	10.5340	11.5200	12.5200
	2.º	5.5340	5.5440	6.5700	6.5700	5.5800	4.5900	5.5800	7.5000	8.5280	9.5000	9.5500
	3.º	3.5800	3.5900	4.5600	4.5600	4.5000	3.5400	4.5000	4.5800	5.5720	6.5300	6.5800
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1.º	7.5460	7.5560	9.5000	9.5000	8.5200	7.5200	8.5200	10.5000	11.5640	12.5500	13.5300
	2.º	6.5540	6.5640	7.5000	7.5000	6.5600	5.5800	6.5600	8.5000	9.5280	10.5000	10.5300
	3.º	4.5200	4.5300	5.5500	5.5500	4.5500	4.5000	4.5500	6.5000	6.5920	7.5500	8.5000
Payalvo.....	1.º	5.5300	5.5400	6.5300	6.5610	6.5200	3.5480	5.5170	7.5300	8.5940	9.5800	10.5800
	2.º	4.5110	4.5210	4.5900	5.5140	4.5840	2.5680	4.5030	5.5680	6.5960	7.5680	8.5180
	3.º	2.5920	3.5020	3.5500	3.5670	3.5450	1.5920	2.5880	4.5070	4.5990	5.5570	6.5070
Coimbra e Coimbra B..	1.º	8.5600	8.5700	6.5070	4.5680	4.5270	1.5500	—	4.5100	5.5740	6.5600	7.5600
	2.º	6.5680	6.5780	4.5720	3.5610	3.5340	—	—	3.5180	4.5460	5.5180	5.5680
	3.º	4.5750	4.5850	3.5390	2.5610	2.5380	—	—	2.5280	3.5200	3.5780	4.5280
Gaia e Porto.....	1.º	12.5540	11.5940	10.5000	8.5620	8.5220	5.5440	—	—	—	—	—
	2.º	9.5750	9.5290	7.5800	6.5720	6.5410	4.5250	—	—	—	—	—
	3.º	6.5950	6.5650	5.5580	4.5800	4.5580	3.5050	—	—	—	—	—
Torres Vedras.....	1.º	3.5160	—	—	—	—	5.5140	7.5880	10.5000	11.5640	12.5500	13.5300
	2.º	2.5460	—	—	—	—	4.5000	6.5120	7.5790	9.5070	9.5790	10.5290
	3.º	1.5730	—	—	—	—	2.5860	4.5390	5.5580	6.5500	7.5080	7.5580
Leiria.....	1.º	6.5440	—	—	—	—	1.5870	4.5610	6.5740	8.5380	9.5240	10.5240
	2.º	5.5010	—	—	—	—	1.5450	3.5590	5.5260	6.5540	7.5260	7.5760
	3.º	3.5530	—	—	—	—	1.5040	2.5570	3.5760	4.5680	5.5260	5.5760
Fratel a Sarnadas....	1.º	8.5260	8.5360	9.5700	9.5700	9.5000	7.5300	8.5500	9.5800	11.5440	12.5300	13.5300
	2.º	6.5340	6.5640	7.5500	7.5500	6.5900	5.5800	6.5700	7.5600	8.5880	9.5600	10.5100
	3.º	4.5600	4.5700	5.5200	5.5200	4.5700	4.5100	4.5700	5.5400	6.5320	6.5900	7.5400
Castello Branco a Guar- da.....	1.º	9.5460	9.5560	10.5900	10.5900	10.5200	8.5500	9.5700	11.5000	12.5640	13.5300	14.5500
	2.º	7.5640	7.5740	8.5600	8.5600	8.5000	6.5990	7.5800	8.5700	9.5980	10.5700	11.5200
	3.º	5.5400	5.5500	6.5000	6.5000	5.5500	4.5900	5.5500	6.5200	7.5120	7.5700	8.5200
Braga.....	1.º	14.5180	13.5580	11.5640	10.5260	9.5860	7.5080	—	—	—	—	—
	2.º	11.5030	10.5570	9.5080	8.5000	7.5690	5.5330	—	—	—	—	—
	3.º	7.5870	7.5570	6.5509	5.5720	5.5500	3.5970	—	—	—	—	—
Vianna.....	1.º	15.5040	14.5440	12.5300	11.5120	10.5720	7.5940	—	—	—	—	—
	2.º	11.5750	11.5290	9.5800	8.5720	8.5410	6.5250	—	—</			

BILHETES DE FAMILIA

Sendo 2 pessoas — preço por cada uma

Das estações abaixo às da frente e volta sem reciprocidade	Classes	1.ª e 2.ª Cárcasas	Cintra	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella e Vállado	Figueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcelos e Povoação de Vazim	Viana e Caldas d'Aragos	Ancora, Caminha Valença, Móledo e Regos
Lisboa-Rocio.....	1.ª	—	—	2.5330	3.5600	4.5450	7.5230	9.5180	11.5240	12.5840	13.5670	14.5640
	2.ª	—	—	1.5750	2.5810	3.5470	5.5440	7.5150	8.5740	9.5990	10.5680	11.5170
	3.ª	—	—	1.5270	2.5020	2.5480	4.5030	5.5110	6.5260	7.5160	7.5720	8.5200
Lisboa-Caes Soldados.	1.ª	—	—	—	—	—	7.5230	9.5180	11.5240	12.5840	13.5670	14.5640
	2.ª	—	—	—	—	—	5.5440	7.5150	8.5740	9.5990	10.5680	11.5170
	3.ª	—	—	—	—	—	4.5030	5.5110	6.5260	7.5160	7.5720	8.5200
Santarem.....	1.ª	—	—	4.5390	6.5260	7.5110	4.5850	6.5520	8.5580	10.5180	11.5010	11.5980
	2.ª	—	—	3.5580	4.5890	5.5550	3.5770	5.5090	6.5690	7.5940	8.5630	9.5120
	3.ª	—	—	2.5570	3.5510	3.5960	2.5700	3.5630	4.5780	5.5680	6.5210	6.5720
Torres Novas.....	1.ª	4.5520	4.5610	5.5510	7.5040	6.5310	2.5950	5.5610	7.5280	8.5880	9.5710	10.5680
	2.ª	3.5520	3.5610	4.5290	5.5170	4.5950	3.5080	4.5360	5.5530	6.5780	7.5470	7.5960
	3.ª	2.5490	2.5590	3.5080	3.5690	3.5210	2.5210	3.5130	3.5880	4.5780	5.5340	5.5820
Abrantes a Chança...	1.ª	5.5880	5.5980	7.5280	7.5280	6.5600	4.5950	6.5120	7.5380	8.5980	9.5810	10.5780
	2.ª	4.5700	4.5800	5.5630	5.5630	5.5050	3.5980	4.5850	5.5730	6.5980	7.5670	8.5160
	3.ª	3.5300	3.5400	3.5880	3.5880	3.5400	2.5820	3.5400	4.5080	4.5980	5.5340	6.5020
Crato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vise.....	1.ª	6.5560	6.5660	8.5060	8.5060	6.5990	5.5920	6.5990	8.5440	10.5040	10.5870	11.5840
	2.ª	5.5180	5.5280	6.5500	6.5500	5.5630	4.5760	5.5630	6.5790	8.5040	8.5730	9.5220
	3.ª	3.5690	3.5790	4.5470	4.5470	3.5880	3.5300	3.5880	4.5660	5.5560	6.5120	6.5600
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1.ª	7.5240	7.5340	8.5730	8.5730	7.5960	6.5930	7.5960	9.5700	11.5300	12.5130	13.5100
	2.ª	6.5350	6.5450	6.5790	6.5790	6.5410	5.5630	6.5410	7.5760	9.5010	9.5700	10.5190
	3.ª	4.5080	4.5180	5.5310	5.5310	4.5370	3.5880	4.5370	5.5820	6.5720	7.5280	7.5760
Payalvo.....	1.ª	5.5150	5.5210	6.5120	6.5420	6.5020	3.5330	5.5020	7.5090	8.5690	9.5520	10.5490
	2.ª	3.5990	4.5090	4.5760	4.5990	4.5700	2.5600	3.5910	5.5510	6.5760	7.5450	7.5940
	3.ª	2.5840	2.5930	3.5100	3.5560	3.5350	1.5870	2.5800	3.5950	4.5850	5.5410	5.5890
Coimbra e Coimbra B..	1.ª	8.5350	8.5440	5.5890	4.5510	4.5150	1.5160	—	3.5980	5.5380	6.5410	7.5380
	2.ª	6.5480	6.5580	4.5580	3.5510	3.5240	—	—	3.5090	4.5340	5.5030	5.5320
	3.ª	4.5610	4.5710	3.5290	2.5510	2.5310	—	—	2.5220	3.5120	3.5680	4.5160
Gaia e Porto.....	1.ª	12.5170	11.5590	9.5700	8.5370	7.5980	5.5280	—	—	—	—	—
	2.ª	9.5160	9.5020	7.5570	6.5520	6.5220	4.5130	—	—	—	—	—
	3.ª	6.5750	6.5460	5.5420	4.5660	4.5450	2.5960	—	—	—	—	—
Torres Vedras.....	1.ª	3.5070	—	—	—	—	4.5990	7.5650	9.5700	11.5300	12.5130	13.5100
	2.ª	2.5390	—	—	—	—	3.5880	5.5940	7.5560	8.5810	9.5500	9.5990
	3.ª	1.5680	—	—	—	—	2.5780	4.5260	5.5420	6.5320	6.5880	7.5360
Leiria.....	1.ª	6.5250	—	—	—	—	1.5820	4.5180	6.5540	8.5140	8.5970	9.5940
	2.ª	4.5860	—	—	—	—	1.5410	3.5490	5.5110	6.5360	7.5050	7.5540
	3.ª	3.5450	—	—	—	—	1.5010	2.5500	3.5650	4.5550	5.5110	5.5590
Fratel a Sarnadas....	1.ª	8.5020	8.5110	9.5410	9.5410	8.5730	7.5090	8.5250	9.5510	11.5110	11.5940	12.5910
	2.ª	6.5350	6.5450	7.5280	7.5280	6.5700	5.5630	6.5500	7.5380	8.5630	9.5320	9.5810
	3.ª	4.5470	4.5560	5.5050	5.5050	4.5360	3.5980	4.5560	5.5240	6.5140	6.5700	7.5180
Castelo Branco a Guar- da.....	1.ª	9.5180	9.5280	10.5580	10.5580	9.5900	8.5230	9.5410	10.5670	12.5270	13.5100	14.5070
	2.ª	7.5420	7.5510	8.5350	8.5350	7.5760	6.5700	7.5570	8.5440	9.5690	10.5380	10.5870
	3.ª	5.5240	5.5340	5.5820	5.5820	5.5340	4.5760	5.5340	6.5020	6.5920	7.5480	7.5960
Braga.....	1.ª	13.5760	13.5180	11.5300	9.5960	9.5570	6.5870	—	—	—	—	—
	2.ª	10.5700	10.5260	8.5810	7.5760	7.5460	5.5370	—	—	—	—	—
	3.ª	7.5640	7.5350	6.5310	5.5350	5.5340	3.5860	—	—	—	—	—
Vianna.....	1.ª	14.5590	14.5010	12.5130	10.5790	10.5400	7.5710	—	—	—	—	—
	2.ª	11.5400	10.5960	9.5510	8.5460	8.5160	6.5070	—	—	—	—	—
	3.ª	8.5200	7.5910	6.5870	6.5120	5.5900	4.5420	—	—	—	—	—
Valenca.....	1.ª	15.5560	14.5980	13.5100								

BILHETES DE FAMILIA

Sendo 3 pessoas — preço por cada uma

Das estações abaixo às da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Caxias a Cascaes	Cintra	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella e Vállalo	Figueira e Baños da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcellos e Povos de Varzim	Viana e Caldas d'Arag. s	Ancora, Caminha Valença, Moledo e Regoa
Lisboa-Rocio.....	1.º	—	—	2.5260	3.5190	4.5310	7.5010	8.5900	10.5890	12.5140	13.5240	14.5180
	2.º	—	—	1.5700	2.5720	3.5360	5.5270	6.5930	8.5470	9.5680	10.5350	10.5820
	3.º	—	—	1.5230	1.5960	2.5400	3.5910	4.5950	6.5070	6.5940	7.5480	7.5950
Lisboa-Caes Soldados.	1.º	—	—	—	—	—	7.5010	8.5900	10.5890	12.5440	13.5240	14.5180
	2.º	—	—	—	—	—	5.5270	6.5930	8.5470	9.5680	10.5350	10.5820
	3.º	—	—	—	—	—	3.5910	4.5950	6.5070	6.5940	7.5480	7.5950
Santarem.....	1.º	—	—	4.5450	6.5070	6.5890	4.5700	6.5320	8.5310	9.5860	10.5660	11.5600
	2.º	—	—	3.5470	4.5740	5.5380	3.5650	4.5930	6.5480	7.5690	8.5360	8.5830
	3.º	—	—	2.5490	3.5400	3.5840	2.5620	3.5520	4.5630	5.5500	6.5040	6.5510
Torres Novas.....	1.º	4.5380	4.5470	5.5340	6.5820	6.5110	3.5830	5.5440	7.5050	8.5600	9.5400	10.5340
	2.º	3.5410	3.5500	4.5160	5.5300	4.5800	2.5980	4.5230	5.5360	6.5370	7.5240	7.5710
	3.º	2.5410	2.5510	2.5980	3.5580	3.5110	2.5140	3.5030	3.5760	4.5630	6.5170	5.5640
Abrantes a Chança....	1.º	5.5700	5.5800	7.5050	7.5050	6.5400	4.5800	5.5930	7.5150	8.5700	9.5500	10.5440
	2.º	4.5550	4.5650	5.5460	5.5460	4.5890	3.5860	4.5700	5.5550	6.5760	7.5430	7.5900
	3.º	3.5200	3.5290	3.5760	3.5760	3.5290	2.5730	3.5290	3.5950	4.5820	5.5360	5.5830
Crato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vide.....	1.º	6.5360	6.5450	7.5810	7.5810	6.5770	5.5740	6.5770	8.5180	9.5730	10.5530	11.5470
	2.º	5.5020	5.5120	6.5300	6.5300	5.5460	4.5610	5.5460	6.5580	7.5790	8.5460	8.5930
	3.º	3.5580	3.5670	4.5330	4.5330	3.5760	3.5200	3.5760	4.5320	5.5390	5.5930	6.5400
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1.º	7.5020	7.5110	8.5460	8.5460	7.5710	6.5770	7.5710	9.5400	10.5950	11.5750	12.5690
	2.º	6.5150	6.5250	6.5380	6.5380	6.5210	5.5460	6.5210	7.5520	8.5730	9.5400	9.5870
	3.º	3.5950	4.5050	5.5170	5.5170	4.5230	3.5760	4.5230	5.5640	6.5510	7.5050	7.5520
Payalvo.....	1.º	4.5990	5.5080	5.5930	6.5220	5.5830	3.5230	4.5860	6.5870	8.5420	9.5220	10.5160
	2.º	3.5870	3.5960	4.5610	4.5840	4.5550	2.5520	3.5790	5.5340	6.5550	7.5220	7.5690
	3.º	2.5750	2.5840	3.5290	3.5450	3.5250	1.5810	2.5710	3.5830	4.5700	5.5240	5.5710
Coimbra e Coimbra B.	1.º	8.5090	8.5180	5.5710	4.5400	4.5020	1.5410	—	3.5860	5.5410	6.5210	7.5150
	2.º	6.5280	6.5380	4.5440	3.5430	3.5140	—	—	2.5990	4.5200	4.5870	5.5310
	3.º	4.5470	4.5560	3.5190	2.5460	2.5240	—	—	2.5150	3.5020	3.5560	4.5030
Gaia e Porto.....	1.º	11.5790	11.5230	9.5400	8.5110	7.5730	5.5120	—	—	—	—	—
	2.º	9.5170	8.5710	7.5340	6.5320	6.5030	4.5000	—	—	—	—	—
	3.º	6.5540	6.5260	5.5250	4.5520	4.5310	2.5870	—	—	—	—	—
Torres Vedras.....	1.º	2.5980	—	—	—	—	4.5840	7.5110	9.5400	10.5950	11.5750	12.5690
	2.º	2.5320	—	—	—	—	3.5760	5.5760	7.5330	8.5540	9.5210	9.5680
	3.º	1.5630	—	—	—	—	2.5690	4.5130	5.5250	6.5120	6.5660	7.5130
Leiria.....	1.º	6.5060	—	—	—	—	1.5760	4.5340	6.5349	7.5890	8.5690	9.5630
	2.º	4.5710	—	—	—	—	1.5370	3.5380	4.5950	6.5160	6.5830	7.5300
	3.º	3.5340	—	—	—	—	980	2.5420	3.5540	4.5410	4.5950	5.5420
Fratel e Sarnadas....	1.º	7.5770	7.5850	9.5120	9.5120	8.5460	6.5870	7.5990	9.5220	10.5770	11.5770	12.5510
	2.º	6.5150	6.5250	7.5050	7.5050	6.5490	5.5460	6.5300	7.5150	8.5360	9.5030	9.5500
	3.º	4.5330	4.5420	4.5890	4.5890	4.5420	3.5860	4.5420	5.5080	5.5950	6.5490	6.5950
Castello Branco a Guar- da.....	1.º	8.5900	8.5990	10.5250	10.5250	9.5590	7.5990	9.5120	10.5340	11.5890	12.5690	13.5630
	2.º	7.5190	7.5280	8.5090	8.5090	7.5520	6.5490	7.5340	8.5180	9.5390	10.5060	10.5530
	3.º	5.5080	5.5170	5.5640	5.5640	5.5170	4.5610	5.5170	5.5830	6.5700	7.5240	7.5710
Braga.....	1.º	13.5330	12.5770	10.5950	9.5650	9.5270	6.5660	—	—	—	—	—
	2.º	10.5370	9.5940	8.5540	7.5520	7.5230	5.5200	—	—	—	—	—
	3.º	7.5400	7.5120	6.5110	5.5380	5.5170	3.5740	—	—	—	—	—
Vianna.....	1.º	14.5140	13.5580	11.5750	10.5460	10.5080	7.5470	—	—	—	—	—
	2.º	11.5050	10.5620	9.5220	8.5200	7.5910	5.5880	—	—	—	—	—
	3.º	7.5950	7.5670	6.5660	5.5930	5.5720	4.5280	—	—	—	—	—
Valença.....	1.º	15.5080	14.5320	12.5690	11.5400	11.5020	8.5410	—	—	—	—	—
	2.º	11.5520	11.5090	9.5690	8.5670	8.5380	6.5350	—	—	—	—	—
	3.º	8.5420	8.5140	7.5130	6.5400	6.5190	4.5750	—	—	—	—	—

BILHETES DE FAMILIA

Sendo 4 pessoas ou mais – preço por cada uma

Das estações abaixo às da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Caxias a Cascais	Cintia	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho de Cola e Vaiado	Pigueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho e Granja e Porto	Braga, Barcelos e Povoa de Varzim	Viana e Caldas d'Areos	Ancora, Caminha Valongo, Moledo e Regos	
Lisboa-Rocio	1.º	—	—	—	2.5160	3.5340	4.5130	6.5710	8.5520	10.5430	11.5910	12.5680	13.5580
	2.º	—	—	—	1.5620	2.5610	3.5220	5.5040	6.5640	8.5150	9.5270	9.5910	10.5360
	3.º	—	—	—	1.5170	1.5880	2.5300	3.5740	4.5740	5.5810	6.5640	7.5160	7.5610
Lisboa-Gaes Soldados.	1.º	—	—	—	—	—	—	6.5710	8.5520	10.5430	11.5910	12.5680	13.5580
	2.º	—	—	—	—	—	—	5.5040	6.5640	8.5110	9.5270	9.5910	10.5360
	3.º	—	—	—	—	—	—	3.5740	4.5740	5.5810	6.5640	7.5160	7.5610
Santarem	1.º	—	—	—	4.5260	5.5810	6.5590	4.5500	6.5050	7.5960	9.5440	10.5210	11.5110
	2.º	—	—	—	3.5330	4.5540	5.5150	3.5500	4.5720	6.5210	7.5370	8.5010	8.5460
	3.º	—	—	—	2.5380	3.5250	3.5680	2.5510	3.5370	4.5430	5.5260	5.5780	6.5230
Torres Novas	1.º	4.5190	4.5280	5.5120	6.5530	5.5850	3.5670	5.5210	6.5750	8.5230	9.5000	9.5900	
	2.º	3.5260	3.5350	3.5980	5.5070	4.5590	2.5860	4.5050	5.5130	6.5290	6.5930	7.5380	
	3.º	2.5310	2.5400	2.5860	3.5420	2.5970	2.5050	2.5900	3.5600	4.5430	4.5950	5.5400	
Abrantes a Chança	1.º	5.5460	5.5550	6.5750	6.5750	6.5120	4.5590	5.5670	6.5840	8.5320	9.5090	9.5990	
	2.º	4.5360	4.5450	5.5220	5.5220	4.5680	3.5690	4.5500	5.5310	6.5470	7.5110	7.5560	
	3.º	3.5060	3.5150	3.5600	3.5600	3.5150	2.5610	3.5150	3.5780	4.5610	5.5130	5.5580	
Crato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vide	1.º	6.5090	6.5180	7.5470	7.5470	6.5680	5.5490	6.5480	7.5830	9.5310	10.5080	10.5980	
	2.º	4.5810	4.5900	6.5030	6.5030	5.5030	5.5220	4.5410	5.5220	6.5300	7.5460	8.5100	8.5550
	3.º	3.5420	3.5510	4.5140	4.5140	3.5600	3.5050	3.5600	4.5320	5.5150	5.5670	6.5120	
Santa Eulalia, Elvas e Marvão	1.º	6.5720	6.5810	8.5100	8.5100	7.5380	6.5480	7.5380	9.5000	10.5480	11.5250	12.5150	
	2.º	3.5890	3.5980	6.5300	6.5300	5.5940	5.5220	5.5940	7.5200	8.5360	9.5000	9.5450	
	3.º	3.5780	3.5870	4.5950	4.5950	4.5050	3.5600	4.5050	5.5400	6.5230	6.5750	7.5200	
Fayalvo	1.º	4.5770	4.5860	5.5670	5.5950	5.5580	3.5090	4.5660	6.5570	8.5050	8.5820	9.5720	
	2.º	3.5700	3.5790	4.5410	4.5630	4.5360	2.5420	3.5630	5.5120	6.5280	6.5920	7.5370	
	3.º	2.5630	2.5720	3.5150	3.5310	3.5110	1.5730	2.5600	3.5670	4.5500	5.5020	5.5470	
Coimbra e Coimbra B..	1.º	7.5740	7.5830	5.5470	4.5220	3.5850	1.5350	—	3.5690	5.5170	5.5940	6.5840	
	2.º	6.5020	6.5110	4.5250	3.5280	3.5010	—	—	2.5870	4.5030	4.5670	5.5120	
	3.º	4.5280	4.5370	3.5060	2.5350	2.5150	—	—	2.5060	2.5890	3.5410	3.5860	
Gaia e Porto	1.º	11.5290	10.5750	9.5000	7.5760	7.5400	4.5900	—	—	—	—	—	
	2.º	8.5780	8.5370	7.5020	6.5050	5.5770	3.5830	—	—	—	—	—	
	3.º	6.5260	5.5990	5.5030	4.5320	4.5130	2.5750	—	—	—	—	—	
Torres Vedras	1.º	2.5850	—	—	—	—	4.5630	7.5100	9.5000	10.5480	11.5250	12.5150	
	2.º	2.5220	—	—	—	—	3.5600	5.5510	7.5020	8.5180	8.5820	9.5270	
	3.º	1.5360	—	—	—	—	2.5580	3.5960	5.5030	5.5860	6.5380	6.5830	
Leiria	1.º	5.5800	—	—	—	—	1.5690	4.5150	6.5070	7.5550	8.5320	9.5220	
	2.º	4.5310	—	—	—	—	1.5310	3.5240	4.5740	5.5900	6.5540	6.5990	
	3.º	3.5200	—	—	—	—	940	2.5320	3.5390	4.5220	4.5740	5.5190	
Fratel e Sarnadas	1.º	7.5446	7.5530	8.5730	8.5730	8.5100	6.5570	7.5650	8.5820	10.5300	11.5070	11.5970	
	2.º	5.5890	5.5980	6.5750	6.5750	6.5210	5.5220	6.5030	6.5840	8.5000	8.5640	9.5090	
	3.º	4.5140	4.5239	4.5680	4.5680	4.5230	3.5690	4.5230	4.5860	5.5690	6.5210	6.5660	
Castello Branco a Guar- da	1.º	8.5520	8.5610	9.5810	9.5810	9.5180	7.5650	8.5730	9.5900	11.5380	12.5150	13.5050	
	2.º	6.5880	6.5970	7.5710	7.5710	7.5200	6.5210	7.5020	7.5830	8.5990	9.5630	10.5080	
	3.º	4.5860	4.5950	5.5400	5.5100	4.5950	4.5410	4.5950	5.5580	6.5410	6.5930	7.5380	
Braga	1.º	12.5770	12.5230	10.5480	9.5210	8.5880	6.5380	—	—	—	—	—	
	2.º	9.5930	9.5520	8.5180	7.5200	6.5930	4.5980	—	—	—	—	—	
	3.º	7.5090	6.5820	5.5850	5.5150	4.5950	3.5580	—	—	—	—	—	
Vianna	1.º	13.5510	13.5000	11.5250	10.5010	9.5650	7.5150	—	—	—	—	—	
	2.º	10.5580	10.5170	8.5820	7.5850	7.5570	5.5630	—	—	—	—	—	

Prazos de validade. — Estes bilhetes são válidos por dois meses contados da data da venda. Exceptuam-se os comprados depois de 31 de Agosto, dos quais termina o prazo em 31 de Outubro.

Ampliação dos prazos de validade. — A validade dos bilhetes pode ser prorrogada por um ou dois períodos de um mês, mediante compra de senhas especiais, para o que é indispensável que:

- (a) A validade do bilhete ou da 1.ª ampliação, não tenha expirado mais de 8 dias antes.
- (b) Seja requisitada na estação indicada no bilhete como primeiro destino uma senha especial para o efeito.
- (c) O bilhete seja apresentado ao requisitante a 1.ª senha, ou bilhete e 1.º senha, quando se requisite a 2.ª.

Paragem nas estações de transito. — Os passageiros podem deter-se à ida ou à volta em qualquer estação de transito, comprando para esse fim senhas de paragem nas condições seguintes:

- (a) Para obter uma senha de paragem tem o passageiro que apresentar o seu bilhete.
- (b) As senhas de paragem devem ser compradas ou à partida ou à chegada ao ponto onde se interrompa a viagem.
- (c) Quando o passageiro queira parar numa estação e não tenha comprado senha à partida, deve adquiri-la na estação de paragem logo à chegada, isto é, antes de sair da estação. Não o fazendo n'esse acto já não pôde obter a senha; e o bilhete fica nullo para o resto da viagem de ida ou de volta.
- (d) Quando o passageiro lheha hagagen a despachar para uma estação de transito, a senha de paragem tem que ser comprada à partida.
- (e) Antes do passageiro que interrompa a viagem retomar o comboio, tem que apresentar o bilhete e a senha na bilheteira para serem carimbados e datados sem o que ficam sem valor algum.
- (f) As senhas de paragem só são válidas para a estação n'ellas indicadas e passa o comboio que designarem.
- (g) O passageiro deverá conservar em seu poder até chegar à ultima estação de destino, a ultima senha que tiver comprado, entregando a 1.ª onde tomar a 2.ª e assim sucessivamente.

Preço de cada senha de paragem por passageiro: 500 réis.

Itinerários que deverão seguir os passageiros portadores destes bilhetes

Das estações ou linhas abaixo indicadas para as da fronteira tanto à ida como à volta	Caxias a Cascais	Centra	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho de Cella	Banhos da Amieira Figueira	Avvelro	Espinho, Granja ou Porto	Minho e Douro e Povoa
Lisboa-Rocio.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-Caes dos Soldados, Santarem.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Terres Novas.....	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio							
Payalvo.....	Por Lisboa Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Alfarelos (faculdade de mudanças)					
Abrautes a Elvas, Marvão e linha da Beira Baixa.	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Alfarelos (faculdade de mudanças)	Por Alfarelos (faculdade de mudanças)				
Coimbra.....	Por Lisboa Rocio	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos
Gaya e Porto.....	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos			
Torres Vedras e Leiria...	Por Lisboa-Alc.	—	—	—	—	—	—	—	—
Linhos do Minho e Douro	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos	Por Alfarelos

Mudança de Itinerario. — N. B. Os passageiros que transitam nos percursos que no quadro supra figuram com os dizeres — facultade de mudanças — poderão à ida ou à volta, seguir por Lisboa-Rocio em logar da Alfarelos, pagando de cada vez 30% do custo do seu bilhete, mediante aquisição, à vista d'este, d'uma senha especial na estação de partida ou n'aquelle onde começar a viagem de volta.

(I) Os passageiros que se dirigirem ás linhas do Minho e Douro, quando sigam por comboio que não tenha ligação directa com aquellas linhas tem que tomar senha para paragem no Porto.

Mudança de Classe. — A mudança para classe superior poderá fazer-se pagando a diferença pelos preços das tarifas gerais.

Locares de Luxo. — Os portadores de bilhetes de 1.ª classe poderão ocupar lugares de luxo mediante pagamento das correspondentes taxas supplementares.

Bilhetes de família. — Os bilhetes de família só podem ser utilizados por passageiros que sigam juntos, viagem para o mesmo destino e na mesma classe. Fora d'estes casos o bilhete de família fica nullo. Só se vendem portanto senhas de paragem, de ampliação de prazo ou de mudança de itinerario, ou se permite a passagem para lugares de luxo, a todos os passageiros de que se componha o grupo e não portanto a uma parte d'elles.

Bagagens. — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada. Os excedentes serão taxados pelas tarifas gerais de cada linha. As bagagens que tenham de passar em Lisboa da antiga rede (Norte e Leste, Ramaes de Caceres e de Coimbra, Beira Baixa e Minho e Douro) para a nova rede (Linhas de Gintra e Torres e Torres á Figueira e Ramal de Cascaes) só poderão ser despachadas directamente a destino quando o comboio que as tome, siga para a estação Central do Rocio.

Não se registam bagagens para a nova rede pelos comboios cuja marcha termine em Lisboa (Caes dos Soldados) podendo contudo ser feito o despacho para esta estação, ficando a cargo dos passageiros o transporte para a estação Central do Rocio.

Os passageiros aos quais é facultada a escolha de itinerario, tem que declarar a via que seguem, ao despachar a bagagem. Quando pretendam despachar a bagagem para uma estação intermedia, terão que apresentar a senha de paragem para essa estação. Faltando a estes preceitos, a bagagem será expedida para o ponto de destino, marcado no bilhete, pelo trajecto mais curto.

REGRESSO DOS PASSAGEIROS. — Para regressar com estes bilhetes, (quer pessoas quer de familia) da estação de destino é indispensável que o passageiro apresente o bilhete n'essa estação. Todo o bilhete a que faltar esta formalidade é absolutamente nullo, tenha o passageiro ou não tenha comprado senha de paragem, de ampliação de prazo.

Bilhetes de ida e volta para BANHOS DA FADAGOSA

(Marvão)

Validos por um mez contado da data da venda

Das estações abaixo a Marvão, e volta	Classes		
	1.ª	2.ª	3.ª
Portalegre.....			
Assumar.....			
Santa Eulalia.....			
Elvas.....			
Abrantes.....			
Castelo Branco.....			
Covilhã.....			
Guarda.....			

Bilhetes de ida e volta para BANHOS DA FADAGOSA
de bagagem.

Estes bilhetes dão direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Da estação abaixo a Banhos d'Amieira e volta ou vice-versa	Classes		
	1.ª	2.ª	3.ª
Figueira da Foz.....	400	300	200

Bilhetes de ida e volta para BANHOS D'AMIEIRA
ou vice-versa
VALIDOS POR 2 DIAS
(ou seja o dia da venda e o seguinte)

Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem.

CONDIÇÕES GERAES

(Aplicáveis a todos os bilhetes d'este serviço especial)

Estes bilhetes só são validos entre as estações de partida e as de destino n'elles indicadas.

O passageiro que se encontrar viajando além do ponto indicado como destino, pagará o dobro do preço correspondente, pela tarifa geral, ao excesso de percurso, conforme o art. 8.º das observações sobre passageiros da referida tarifa.

Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios de serviço publico ordinario, que tenham carroagens de classes correspondentes e que sigam directamente aos pontos de destino, conforme as condições do horario em vigor, aos pontos de paragem previstos na condição 3.º, ou aos entroncamentos em que o passageiro tenha que mudar de via.

A travessia em Lisboa entre as estações de Caes dos Soldados e Central do Rocio é de conta dos passageiros.

Toda e qualquer infracção das condições e clausulas antecedentes, tornará estes bilhetes nulos e de nenhum valor.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada rede.