

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAHHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## Annexos d'este numero

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

### SUMMARIO

Engenharia Civil. — Ponte transbordador para a travessia dos canaes maritimo (illustrado), por A. Urban.  
A representação da Associação Commercial do Porto.  
Parte official. — Portarias de 4 e 9 de junho do ministerio das obras publicas. — Concurso para a construção dos caminhos de ferro de Lobito e Mossamedes, (continuação).  
Tarifas de transporte.  
Supressão das medidas sanitarias em Hespanha.  
Thermas, campos e praias — III — As Caldas da Amieira, (illustrado).  
Caldas da Felgueira.  
Comissão de 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 portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.  
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
Horario dos comboios em 16 de junho.  
Linhas portuguezas — Lobito a Caconda — Entre o Porto e Gaia — Loanda a Ambaca.  
Linhas hespanholas — Calatayud-Teruel-Sagunto — Peñaranda a Salamanca — Barcelona a Zaragoza — Canfranc — A crise das companhias — Reducção de tarifas.  
Linhas estrangeiras — Suissa — Russia.  
Companhia dos caminhos de ferro da Boira Alta. — Relatorio.  
Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recommendadas. — Agenda do viajante.  
— Annuncios. — Vapores a sair do porto de Lisboa.

face do rio. As communicações 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.

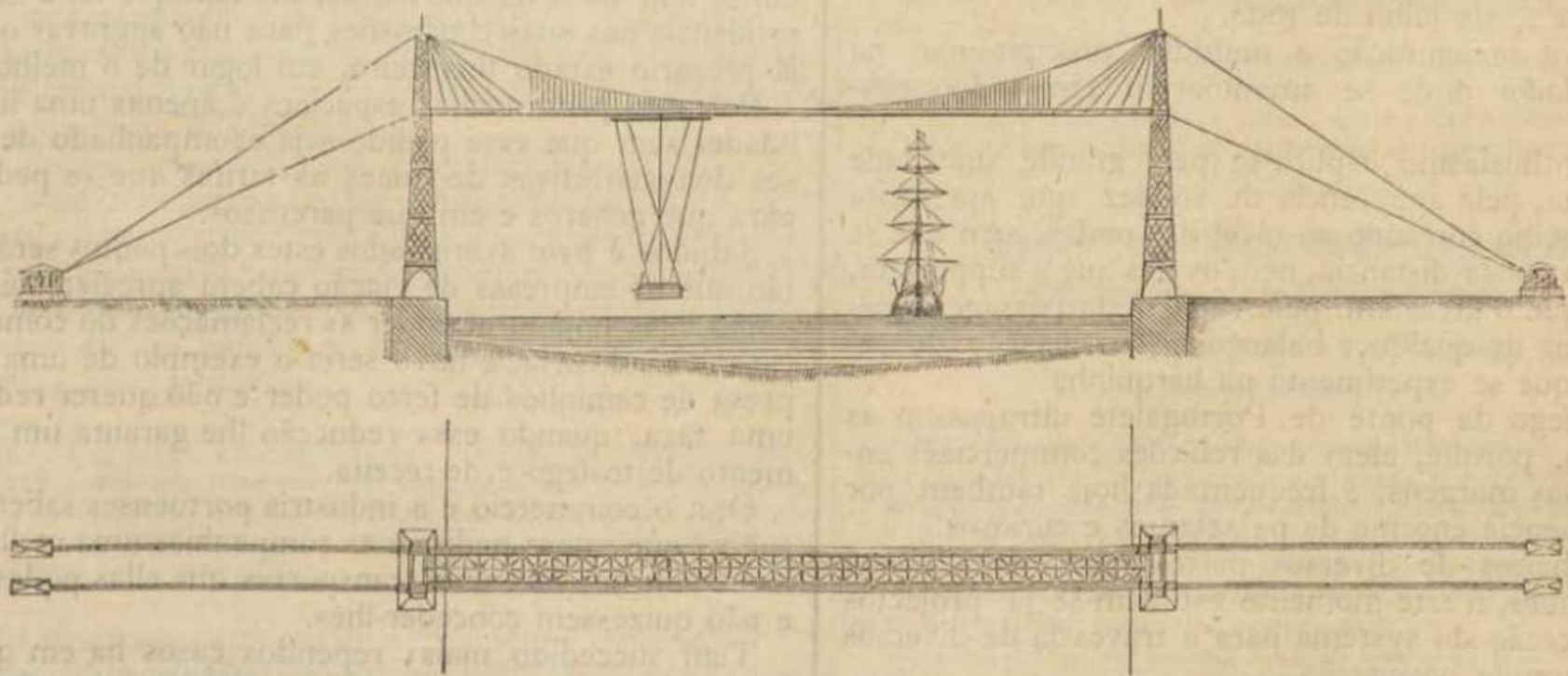
Mas a grande largura do rio, os movimentos da maré, as violentas tempestades do golpho de Biscaya, a navegação importante da ria de Bilbao, tornavam o problema difficilimo de resolver.

O sr. del Palacio pensou primeiro em collocar 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 poudé obter auctorisação para essa obra por causa dos perigos que as calhas acarretariam á navegação, no porto.

Adoptou então, e fez acceitar pelas auctoridades um novo systema 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 mezes, 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 canaes maritimos

**P**ROPUNHA-SE O sr. del Palacio, engenheiro e architecto 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 verticaes a uma largura de 160 metros. Era indispensavel 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 distancia das margens.

Por meio d'estes supports 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 nivel dos caes. Uma plataforma formando ao centro leito de estrada e tendo aos lados dois passeios cobertos, com bancos, podendo dar logar a 150 pessoas, á vontade, a alguns metros acima do nivel 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 construcção apresenta um conjuncto 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 *Chateaufort 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 nivel 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 Portugaleta 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 systema 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 senão 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 profundidade, 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 redução 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 commercia.

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 logar 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 ellas 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 redução 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 succedido mais; repetidos casos ha em que a companhia real tem tomado a iniciativa de offerecer reduções 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 suggerem, facil é demonstrar como ellas por si só se combatem:

Do Porto para o Fundão, por exemplo, a via mais curta é por Pampilhosa e Guarda. Supponmos que para esse percurso as companhias estabelecem o preço de 47000 réis por tonelada para a mercadoria X.

Mas a companhia real entende dever reduzir o preço pela via Abrantes a 37000 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 ellas 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 emquanto 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 póde ser feita a reclamação?

Basta um transportador qualquer? Que auctoridade póde 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 póde 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 soffre e soffre 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 effeito, 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 OFFICIAL

### 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 approvar 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 despendar 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 approvar, 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 effeitos.

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.ª Repartição — 2.ª 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 accordo 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, accessorios 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 competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis mezes, 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 á sua custa todas as reparações que forem necessarias, 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 necessarias reparações por sua propria auctoridade, e n'esse caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

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

§ 1.º Se tres mezes 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 communicada 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 indemnisação 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 quaesquer despesas, que sejam necessarias 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 quaesquer das suas secções, não serão abertos ao transito publico enquanto a empresa não tiver obtido a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda 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 fiscalisar, 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 contracto, devendo os seus estatutos ser submettidos á approvação do governo.

Esta sociedade será considerada portugueza para todos os effeitos.

§ 1.º Como garantia á realisação 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 contracto, 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 effeito todo o presente contracto.

Art. 41.º A empresa obriga-se a completar o caminho de ferro do Lobito até Caconda e o de Mossamedes até o alto da serra da Chella nos prazos que o governo determinar, de accordo 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 contracto, as pontes, caes e docas e quaesquer obras necessarias

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

§ 1.º Esta concessão é feita pelo prazo de noventa e nove annos, findo o qual as linhas ferreas e as obras accessorias revertirão para o estado sem indemnisação 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 parallela, 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 construcção de quaesquer caminhos de ferro, estradas ou canaes, que atravessem as linhas concedidas, ou sigam em qualquer direcção, devendo n'esse caso tomar todas as medidas e fazer todas as despesas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação da dita linha. A empresa terá o direito de preferencia em igualdade de circumstancias para a construcção d'estes caminhos de ferro, estradas ou canaes.

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

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

1.º Todos os governos do estado que deverem ser occupados 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 Benguella e 2:000 no de Mossamedes, nem cada uma das parcelas 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 accordo com o governo;

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

5.º O direito, durante o prazo da construcção, de extrahir das florestas e terrenos do estado todas as madeiras e materiaes que forem necessarios para a construcção da linha, com previa auctorisação do governador geral da provincia, e de accordo com os regulamentos e instrucções que o governo entender decretar para este effeito;

6.º O direito de preferencia, em igualdade de circumstancias, para a construcção 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 rapidas 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 exequivel 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 accordo 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 construcção de qualquer estrada, canal de irrigação, abastecimento de aguas ou esgoto, ou outras obras analogas, nos terrenos concedidos á empresa, e nos quaes não haja edificios, não terá a empresa direito a indemnisação alguma, mas terá preferencia, em igualdade de circumstancias, para a execução das referidas obras.

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



diferentes lanços de cada secção da linha ferrea, precedendo sempre a demarcação, que será feita por termo administrativo; e com assistencia dos funcionarios que para tal fim forem superiormente designados. Tres mezes 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 subordinar-se ás respectivas leis e regulamentos; entendendo-se, porém, que tal concessão ficará nulla, *ipso facto*, quando este contracto 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 annexo, destina-se ao transporte de generos frescos de Porto, Braga, Leixões, Povia, 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 incluíam as procedencias de Leixões e Valença.

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

**Serviço de banhos.**—Como promettemos damos hoje em annexo a tarifa de bilhetes de banhos combinada entre as linhas da companhia real, Minho e Douro e Povia de Varzim.

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

## Supressão 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 sabios 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.

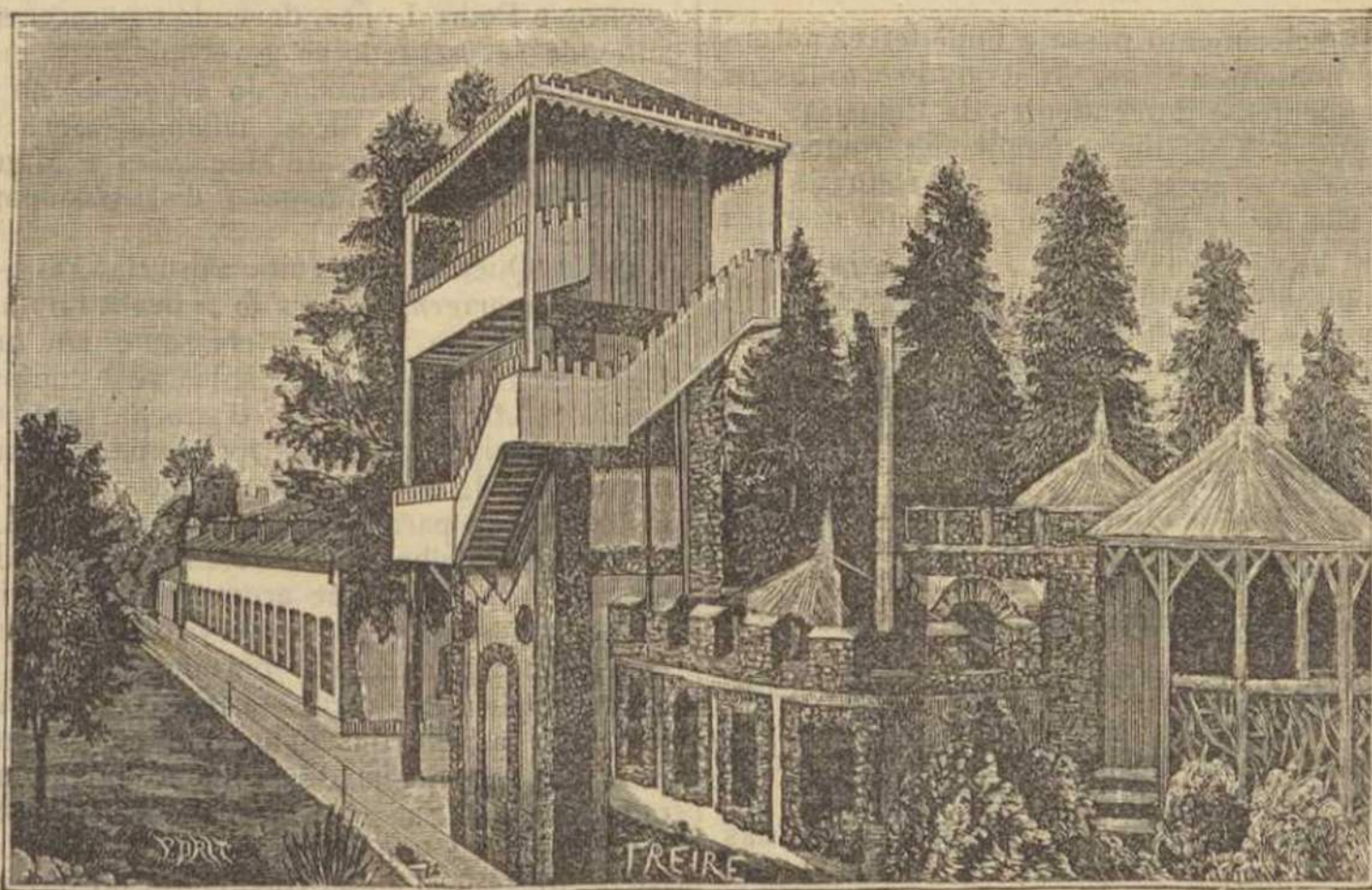
Que nós temos cá uma certa epidemia, isso temos; microbio de stulticia que se propaga prodigiosamente e nos tem arrastado á ruina.

## 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

nam, 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 encontral-os-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 distincto academico doutor Alfredo Luiz Lopes, no seu livro ultimamente publicado sobre *Aguas mine-ro-medecinaes de Portugal* (edição da livraria Gomes, do Chiado) diz que «a agua da Amieira é das nossas aguas hyposalinas analysadas, a mais ricamente chlore-tada. As aguas da Fervença, Cucos, Estoril e Arsenal, mais chlore-tadas do que esta são todas meso ou hyper-salinas».



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 tinhas de pedra e cimento, uma piscina e os mais aperfeiçoadosapparelhos 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 embellesamento 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 detraz a da nascente e ao lado um pavilhão para recreio.

Annexo ao estabelecimento thermal ha o hotel, ao fundo do jardim. Este hotel que póde comportar 100 hospedes ao preço de 1200 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 póde 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 hotéis *terminus* no estrangeiro.

A Amieira que antigamente era uma povoação doentia, sezonatica 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, Lourical 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 exercicios de canotagem podem 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 formas 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 17500 réis por dia; outros que ficam na Figueira e veem todos os dias ás aguas no comboio que durante o verão se realisa 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 publicamos no numero passado esqueceu-nos dizer que no proprio hotel ha estação telegrapho-postal o que não é indifferente porque representa uma grande commodidade para as pessoas de negocio que vão utilizar-se d'aquellas aguas.

## Commissão de estudo de tarifas

Reuniu no dia 9 esta commissão, 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 commissão para sobre ella dar parecer. Para este fim foi nomeada uma sub-commissão 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 systema tariffario em Portugal*, trabalho muito interessante em que o antigo chefe do trafego 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 creação d'essas tarifas conseguiu para o movimento das linhas.

Ninguém 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 trafego e fontes de receita das linhas por ella exploradas, e se na subida da média do producto por kilometro explorado, de 2:912287 réis no periodo de 1868 a 1877 até 5:487557 réis em 1888, se póde 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 commissão especial encarregada de elaborar um projecto de revisão de tarifas para passageiros na rede russa ultimou os seu trabalhos.



A nova tarificação é muito differente da actual; o preço da *verste* diminue á medida que o percurso augmenta. 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.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 per- curso de: (verste de 10,6m).	1. <sup>a</sup> classe		2. <sup>a</sup> classe		3. <sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> classe que era até o presente a menos favorecida. Apesar do quadro não começar senão em 200 *verstes* a possibilidade d'uma redução de preços de transporte applicaveis 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 locais.

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 augmento 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 augmento 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 ruraes 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 possível 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 auctorisado 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 difficuldade.

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, organizada 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 assumptos dos negocios internos da associação, medidas financeiras do actual governo, «queixas da classe commercial contra ellas», 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, relatorios 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 assíduo 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 memoria.

E se a lembrança do seu espirito folgasão nos é permitida além 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 jornaes diarios de Lisboa resolveram ha tempos constituir-se em comissão para representarem a imprensa em Antuerpia, excluindo, porem, completamente toda a imprensa periodica, technica e scientifica, não menos importante que o jornalismo diario, e pedindo-lhe apenas esclarecimentos e um numero para a colleção de jornaes que deve ser enviada á comissão belga.

A nossa *Gazeta* não respondeu a essa circular, e, visto ter sido especialmente convidada, fez a sua installação 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 portueza.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelo meio dia, na séde 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 modificou-se sensivelmente, e já não é tão inquieto e receioso. O desconto regulou a 7 p. c. mas apesar d'isso já se encontrou dinheiro a 5 1/2. A supressão das medidas preventivas contra as procedencias de Lisboa, tanto no Brazil como em Hespanha, produziu boa impressão na praça, posto que houvesse grande exagero nas noticias aqui espalhadas, sobretudo com relação ao Brazil, pois o rigor não era tamanho como se dizia.

Cartas particulares do Rio de Janeiro dizem, por exemplo, que o *Clyde* que sahiu de Lisboa em plena declaração da existencia do cholera, teve livre pratica 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 negocios continuaram com a maxima serenidade e regularidade. O que se vê é que, sobretudo em Lisboa, se exagerou a importancia da epidemia, e as declarações lançadas nos manifestos de carregamento contribuíram 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 soffrido prejuizos importantes, vão recuperar o perdido, pois estão restabelecidas as escalas por Lisboa. O mesmo succederá em relação ao commercio com a Hespanha, que também é valioso. Oxalá que a questão suscitada entre os dois governos da península, ácerca da elevação do direito d'importação das passas, não levante difficuldades d'outra ordem que possam embaraçar o nosso commercio. Também se liga importancia á demora na conclusão do tratado entre Portugal e a Allemanha.

Durante a quinzena houve falta de papel, tanto que, para satisfazer uma exigencia de 25:000 libras sterlingas para o thesouro, houve um desvio de 2 p. c. nas cotações correntes. Apareceu pouco papel do Brazil. A sua falta foi, porem, supprida com letras representativas da exportação de cortiça e outros generos para os mercados inglezes. 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 divida 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 commercial, 91\$000 réis, do Ultramarino 59\$000 réis, do Lisboa & Açores 91\$500 réis. As obrigações prediaes 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 tendencia para a baixa, ficando a réis 70\$000.

Regulares as transacções sobre inscrições, teve pequeno movimento a divida 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 lb. 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 gaz, que entram para a sua direcção, e que muito estimamos possam vencer as difficuldades que aqui encontraram os primitivos concessionarios.

J. F.

### Situação dos fundos portuguezes 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 1/2 %:	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 1/2 %:	-	-	-	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. <sup>a</sup> Real Portugueza.	—	13.000	—	—	—	—	12.000	—	12.500	12.500	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. <sup>a</sup> Real Port. 3 <sup>o</sup> /0	—	—	—	—	29.000	—	27.700	—	—	—	—	—	—	—
	» C. <sup>a</sup> Real Port. 4 <sup>o</sup> 1/2 <sup>o</sup> 0	—	—	—	—	—	75.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp. <sup>a</sup> Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	73.000	78.000	78.000	78.000	74.500	75.800	74.000	72.000	70.000	—	70.000	—	—
Paris....	ACÇÕES Comp. <sup>a</sup> 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 Hespanha	102	103,50	103,50	103	103,50	102	102,50	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	146	147	147	148,50	148,50	147	147	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	179	195	181	187	—	—	185	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	OBRIG. Comp. <sup>a</sup> Real Portugueza.	123,50	122	122,25	122	121	120	121	121	120	123	123,50	123	—	—
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta	79,50	79,50	79,50	—	—	79	79	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	165	—	168	165	165	163	—	160	162,50	158	158,25	—	—	—
	» Norte-Hespanha 4. <sup>a</sup> hypot.	266	273	270	270	269,50	266	268	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	64	66	—	65,06	—	62	—	62	62	—	—	62	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	—

## Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	de 21 a 27 Maio	690	Réis 45.589:000	Réis 66:071	690	Réis 50.519:441	Réis 73:216	Réis 1.028.151:000	Réis 1.078.724:850	—	Réis 50.573:850
	28 3 Junho	—	50.400:000	73:043	—	51.815:035	75:094	1.078.551:000	1.130.339:885	—	51.988:885
	21 27 Maio	380	4.126:000	10:857	380	4.790:086	14:341	98.637:000	104.226:031	—	5.589:031
	28 3 Junho	—	5.067:000	13:334	—	5.562:348	14:637	103.704:000	109.788:379	—	6.084:379
Sul e Sueste...	14 20 Maio	475	13.774:260	28:998	475	13.595:870	28:622	240.525:785	265.470:850	—	24.945:075
	21 27 »	—	12.916:490	27:192	—	13.612:245	28:720	253.442:275	279.113:095	—	25.670:820
Minho e Douro.	14 20 Maio	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
	21 27 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	14 20 Maio	253	3.532:309	13:922	253	4.241:133	16:763	96.622:661	109.408:889	—	12.786:228
	21 27 »	—	3.212:221	12:696	—	3.559:372	14:068	99.834:882	112.968:261	—	13.133:379
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	9 15 Abril	105	1.052:076	10:019	105	1.561:162	14:868	16.759:839	19.675:698	—	2.915:859
	16 22 »	—	1.030:730	9:816	—	1.619:174	15:420	17.790:569	21.294:872	—	3.504:303
	23 29 »	—	829:497	7:899	—	1.068:116	10:172	18.620:066	22.362:988	—	3.742:922
Norte de Hesp- anha .....	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	1.442:051	—
	20 26 »	—	1.566:951	444	—	1.502:203	443	32.408:200	30.901:401	1.506:809	—
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	14 20 Maio	2672	1.032:459	394	2672	1.000:068	374	19.741:774	19.559:820	181:954	—
	21 27 »	—	909:600	340	—	905:613	338	20.651:375	20.465:433	185:942	—
Andaluzes .....	14 20 Maio	894	249:585	279	894	242:876	272	5.159:311	5.501:488	—	342:177
	21 27 »	—	248:893	278	—	244:901	274	5.408:204	5.746:389	—	338:185
Zafra a Huelva.	21 27 Maio	180	51:750	287	180	51:531	286	935:123	908:917	86:206	—
	28 3 Junho	—	63:379	352	—	45:075	250	1.058:503	953:993	104:510	—

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>		Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.		Bemfica-Casc.		Casc.-Bemfica		LINHAS DO SUL E SUESTE				Porto-Valença		Valença-Porto	
Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Lisboa T.P.-Faro		Faro-Lisboa T.P		Part. Cheg.		Part. Cheg.	
8-45 t.   7-20 m.		2-45 t.   4-30 m.		7-0 m.   3-0 t.		3-15 t.   11-0 t.		8-30 m.   9-52 m.		5-40 m.   7-5 m.		4-30 t.   5-0 m.		6-30 t.   7-0 m		8-20 m.   1-26 t.		2-40 m.   8-19 m.	
10-0 t.   10-30 m.		7-0 t.   5-30 m.						1-15 m.   9-25 m.		7-0 m.   4-0 t.		6-30 t.   7-0 m.				11-0 m.   3-15 t.		9-45 m.   2-15 t.	
Lisboa C.S.-Port.		Port.-Lisboa C.S.		Lisboa R.-Leiria		Leiria-Lisboa R.		Abrantes-Guard.		Guard-Abrantes		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-30 m.   9-0 t.		8-45 m.   10-30 t.		6-0 t.   1-15 m.		1-30 m.   8-40 m.		1-45 t.   11-30 t.		4-0 t.   12-23 m.		8-0 m.   4-55 t.		8-10 m.   4-40 t.		5-0 m.   8-10 m.		5-40 m.   8-19 m.	
Aveiro a Porto		Porto a Aveiro		Leiria-Figueira		Figueira-Leiria		Lisboa R.-Sacav		Sacav-Lisboa R.		Lisboa T.P. Ext.		Ext.-Lisboa T.P.		8-20 m.   10-45 m.		11-45 m.   2-15 t.	
Exceção aos domingos		4-0 m.   6-25 m.		4-50 m.   5-32 m.		5-45 m.   6-45 m.		10-15 m.   11-3 m.		11-15 m.   12-7 t.		8-0 m.   3-45 t.		12-10 m.   7-0 m.		11-0 m.   1-20 t.		3-25 t.   6-0 t.	
11-20 m.   3-35 t.		5-30 m.   9-35 m.		5-40 t.   7-55 t.		5-45 m.   8-5 m.		1-0 t.   1-48 t.		2-0 t.   2-48 t.		4-30 t.   11-10 t.		9-10 m.   4-40 t.		5-40 t.   8-25 t.		6-50 t.   10-30 t.	
Lisboa R.-V. Ato.		V. Ato.-Lisboa R.		Figueira-Alfar.		Alfar-Figueira		4-45 t.   5-33 t.		6-40 t.   7-29 t.		Lisb. T.P.-Setub.		Setub.-Lisb. T.P.		Aos domingos e dias santificados			
7-30 t.   5-10 m.		8-45 t.   6-30 m.		4-50 m.   5-32 t.		5-45 m.   6-45 m.		8-0 t.   8-48 t.		9-25 t.   10-15 t.		8-0 m.   10-10 m.		8-0 m.   9-50 m.		7-10 m.   8-57 m.		9-20 t.   11-8 t.	
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e sab.		2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>		7-0 t.   7-59 t.		8-5 t.   8-49 t.						4-30 t.   6-25 t.		2-30 t.   4-40 t.					
7-15 t.   1-50 m.		9-40 m.   4-8 t.		8-30 t.   9-33 t.		9-50 t.   11-0 t.		LINHAS DA BEIRA ALTA				—		6-0 t.   7-4 t.		Nine-Braga		Braga-Nine	
Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Aos domingos e dias santificados				Fig. <sup>a</sup> -V. Form.		V. Form.-Fig. <sup>a</sup>		Aos domingos e dias santificados				4-25 t.   5-0 t.		9-19 m.   9-54 m.	
7-30 t.   6-35 m.		7-0 t.   6-30 m.		1-30 t.   2-33 t.		8-10 t.   9-10 t.		5-25 m.   3-30 t.		9-15 m.   8-0 t.		6-50 m.   8-23 m.		4-45 t.   7-0 t.		Porto-B.d'Alva		B.d'Al va-Porto	
Lisboa C.S.-Bad.		Bad.-Lisboa C.S.		Lisboa R.-Casc.		Casc.-Lisboa R.		Figueira-Pamp.		Pamp.-Figueira		P. Novo-Setub.		Setub.-P. Novo		3-15 t.   3-42 t.		4-45 t.   5-7 t.	
7-30 m.   9-15 t.		8-45 m.   10-30 t.		6-30 m.   7-56 m.		8-30 m.   9-49 m.		3-10 t.   4-48 t.		7-15 m.   9-10 m.		Beja-C. Branca		C. Branca-Beja		1-30 t.   8-30 t.		4-40 m.   10-59 m.	
Lisboa C.S.-Sant		Sant Lisboa C.S.		11-30 m.   12-52 t.		10-30 m.   11-49 m.		Pampilh.-Mang.		Mang.-Pampilh.		Beja-Faro		Faro-Beja		Porto-Tua		Tua-Porto	
11-0 m.   1-40 t.		6-45 m.   9-20 m.		4-15 t.   5-37 t.		4-30 t.   5-55 t.		6-35 t.   9-47 t.		9-45 m.   12-54 t.		11-10 m.   7-40 t.		6-20 m.   2-30 t.		Domingos segundas quartas e sextas			
4-30 t.   7-10 t.		6-15 t.   8-52 t.		6-30 t.   7-58 t.		6-30 t.   7-51 t.		Mang.-Guarda		Guarda-Mang.		LINHAS DO MINHO E DOURO				1-25 t.   9-20 t.		3-0 t.   10-45 t.	
Lisb.-C. S. Entr.		Entr. Lisb.-C. S.		Aos domingos e dias santificados				4. <sup>as</sup> feiras e sab.		5. <sup>as</sup> feiras e dom.		Porto-Vianna		Vianna-Valença		Porto-Regoa		Regoa-Porto	
Exceção às 2. <sup>as</sup> f.		Exceção aos dom.		1-15 t.   2-42 t.		8-30 t.   9-59 t.		10-0 t.   12-50 m.		6-40 m.   9-28 m.		5-0 m.   10-23 m.		7-0 m.   9-15 t.		6-0 t.   11-30 t.		3-25 m.   8-19 m.	
4-0 m.   11-10 m.		5-30 m.   1-5 t.														Regoa-E. d'Alva		E. d'Alva-Regoa	
																5-0 m.   10-10 m.		5-0 t.   10-10 t.	



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lobito a Caconda.**—O *Diário* 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 principiámos a inserir no nosso n.º 153 e de que hoje damos a continuação.

**Entre o Porto e Gaia.**—Noticiam os jornaes portueses que está affecto ao sr. director de obras publicas d'aquelle districto 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 Chã, ponte D. Luiz etc. A extensão seria de uns 3 kilometros, 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 artilheria Arnaldo de Novaes, commissionado pelo governo, a fim de proceder ao estudo da rede de communicações que deve ligar as diferentes regiões atravessadas pela linha ferrea de Ambaca, com as respectivas estações.

## LINHAS HESPAÑHOLAS

**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 provincias.

**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 kilometros. O trajecto póde fazer-se em 8 horas.

N'esta linha ha 76 tunneis na extensão de 22 kilometros 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 difficil 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 kilometros e os de revestimento a 20 kilometros.

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

Em Mora chama principalmente a attenção um posto de agulhas, systema 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 difficuldades 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 póde 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 immediatamente 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 provincias 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 affectar aquella.

**Reducção 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 indirectos 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 ellas 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 difficuldade da construcção do caminho de ferro de Samarcand a Taschkend consiste na ponte que atravessa o Zarevschan, 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 Zarevschan, e outras duas que se construirão sobre o Syr-Daria que é um dos afluentes do Zarevschan, os trabalhos não offerecem difficuldade, visto que o restante percurso é em terreno plano.

## Companhia dos caminhos de ferro portuguezes 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, compreendendo a renovação da via por 19:313<sup>893</sup> réis, elevaram-se a réis..... 157:770<sup>878</sup>  
 menos do que no anno anterior, réis... 3:043<sup>863</sup>  
 O excesso das receitas de exploração foi, pois, para o anno de 1893 de réis... 133:684<sup>853</sup>  
 ou mais, réis..... 9:618<sup>326</sup>

O conselho d'administração dá no seu relatório todos os esclarecimentos que podem elucidar relativamente a este augmento de productos liquidados.

Os resultados obtidos permittiram pagar:

Em 30 de junho, uma prestação de 2 francos sobre o coupon n.º 17, réis.. 43:602<sup>120</sup>  
 Em 31 de dezembro, uma prestação de 2,50 francos sobre o coupon n.º 17, rs. 54:502<sup>650</sup>  
 Ao todo 4,50 fr. pelo anno ou seja réis. 98:104<sup>770</sup>

Alem d'isto foi descontado:

Por direitos de sello e transmissão, imposto sobre o rendimento, despesas relativas ao pagamento de coupons, réis..... 9:041<sup>841</sup>

Por premio annual destinado á conta «fundos de seguro» réis..... 317<sup>700</sup>

Por perdas de cambio nas remessas de Lisboa a Paris, réis..... 33:783<sup>780</sup> 43:143<sup>321</sup>

Total..... 141:248<sup>091</sup>

Ficou disponível em 31 de dezembro de 1893..... 55:325<sup>012</sup>

D'esta somma tira-se, como nos annos anteriores, para reserva de prevenção contra as eventualidades da exploração 24:300<sup>000</sup>

O restante..... 31:025<sup>012</sup>  
 juntar-se-ha aos resultados do 1.º semestre de 1894.

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<sup>780</sup> quando em 1892 tinha sido de 31:258<sup>539</sup> 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<sup>130</sup>. Sem mudança sobre o anno anterior.

*Subsidio do Estado:* réis, 25:030<sup>726</sup>. Esta quantia fica sempre em debito pelo governo portuguez.

*Caixas e Bancos:* 61:459<sup>920</sup> réis, menos 4:563<sup>797</sup> réis.

Em Paris..... 8:692<sup>965</sup>

Em Portugal..... 52:766<sup>955</sup>

*Provisões nos armazens e officinas:* 55:541<sup>019</sup> réis.

Menos 5:131<sup>953</sup> 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<sup>024</sup>.

As contas correntes devedoras elevam-se a réis 29:537<sup>163</sup> mais 8:563<sup>082</sup> réis.

Esta differença resulta da conta devedora da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que augmentou 4.645<sup>994</sup> réis e da da companhia dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal mais 1.800<sup>000</sup> réis pouco mais ou menos, assim como diversos devedores cujos debitos passam de 1.800<sup>000</sup>.

Foi feito sobre o credito Martins um pagamento de 400<sup>000</sup> réis.

As contas devedoras sobem a réis 66:753<sup>081</sup>. Mais 9:704<sup>124</sup> 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<sup>736</sup>.

*Direitos fiscaes sobre as acções em França* 2.306<sup>558</sup> réis. Mais 14<sup>400</sup> do que no anno anterior.

*Saldo das insufficiencias dos productos liquidados para o pagamento de coupons d'obrigações* 2.208:436<sup>601</sup> réis.

Ou seja um augmento de 227.416<sup>183</sup> réis resultante da differença entre a importancia dos dois *coupons* vencidos e o producto liquido da exploração.

#### Passivo

Capital..... réis 1.800:000<sup>000</sup>  
 Obrigações..... » 5.450:265<sup>000</sup>  
 Subsidio do Estado..... » 4.650:764<sup>220</sup>  
 Imposto sobre o trafego..... » 2:858<sup>761</sup>

Accusamos na ultima parcella d'esta conta uma variante de 284<sup>086</sup> réis.

*Contas correntes e contas d'ordem crédoras* réis 245.447<sup>872</sup>. Ou mais 14.295<sup>915</sup> réis.

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

Sobre as contas d'ordem crédoras, temos um augmento de 14.228<sup>415</sup> réis referente a contas passadas em escripturação, em 31 de dezembro e cujo pagamento se deve fazer ulteriormente.

*Fundos de seguro:* 2.455<sup>795</sup> réis. Esta conta augmentou, este anno, a importancia do premio annual 317<sup>700</sup> réis.

*Coupons d'obrigações:* 2.109:810<sup>529</sup> réis. Accusamos um augmento de 221.672<sup>511</sup> réis representando a differença 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, approva o relatório, 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 reelegue 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, 2\$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.

**ARREMATACÕES****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, Píñhal Novo, Setubal, Poceirão, Pegões, Vendas Novas, Évora, 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 e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 23 de maio de 1894.

**Lanço comprehendido 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.ºº conselheiro governador do districto, 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 também

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 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 também 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,ººº de comprimento em porções minimas de 5000 kil. ao preço de 22\$500 réis por 1000 kilos.

Os pedidos devem ser feitos em cartá 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 Candido 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 retiral-as pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do Trafego, na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 30 do corrente, inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

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, Debonnair.—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 Irun a Lisboa P., 1 caixa de quinquelherias, peso 156 kilos, consignatario, Avila.—N.º 8:707, de Irun a Lisboa P., 2 caixas de corôas, 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, fructas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º  
**Lisboa.**—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.**—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale 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 Laverre—Rua de S. Francisco.  
**Santarem.**—José F. Canha.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Vienna.**—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

**LISBOA** **Grand Hotel International**—Rua do Principe, junto 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.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

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

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

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

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

**LISBOA** **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

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

**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Apostos 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 apostos.—Preços: de 1\$000 rs. para cima.

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

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

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

**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, apostos 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 acomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**TORRES VEDRAS** **Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

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

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

**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Acoio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

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

**SEVILHA** **Hotel d'Europe**—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda 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**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello apostos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

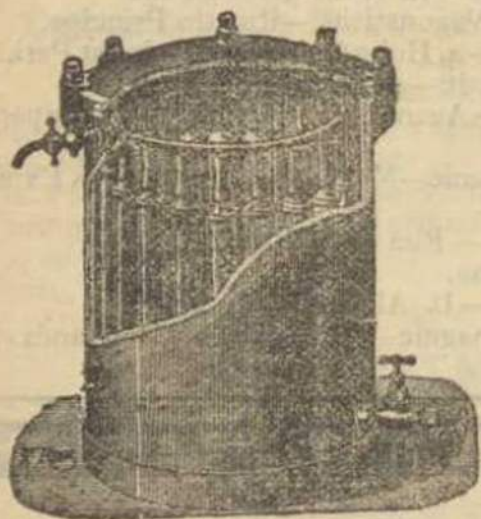
**GRANADA** **Hotel Victoria**—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

**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 effi-  
cazmente 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**

*Excellentes aguas mineraes para a doenças de pel-  
le, estomago, garganta, etc.  
Fecha em 30 de novembro.*

Foi completamente reformado e comprehende ba-  
nheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma  
para senhoras e outra para homens, e a mais comple-  
ta sala de inalação, 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

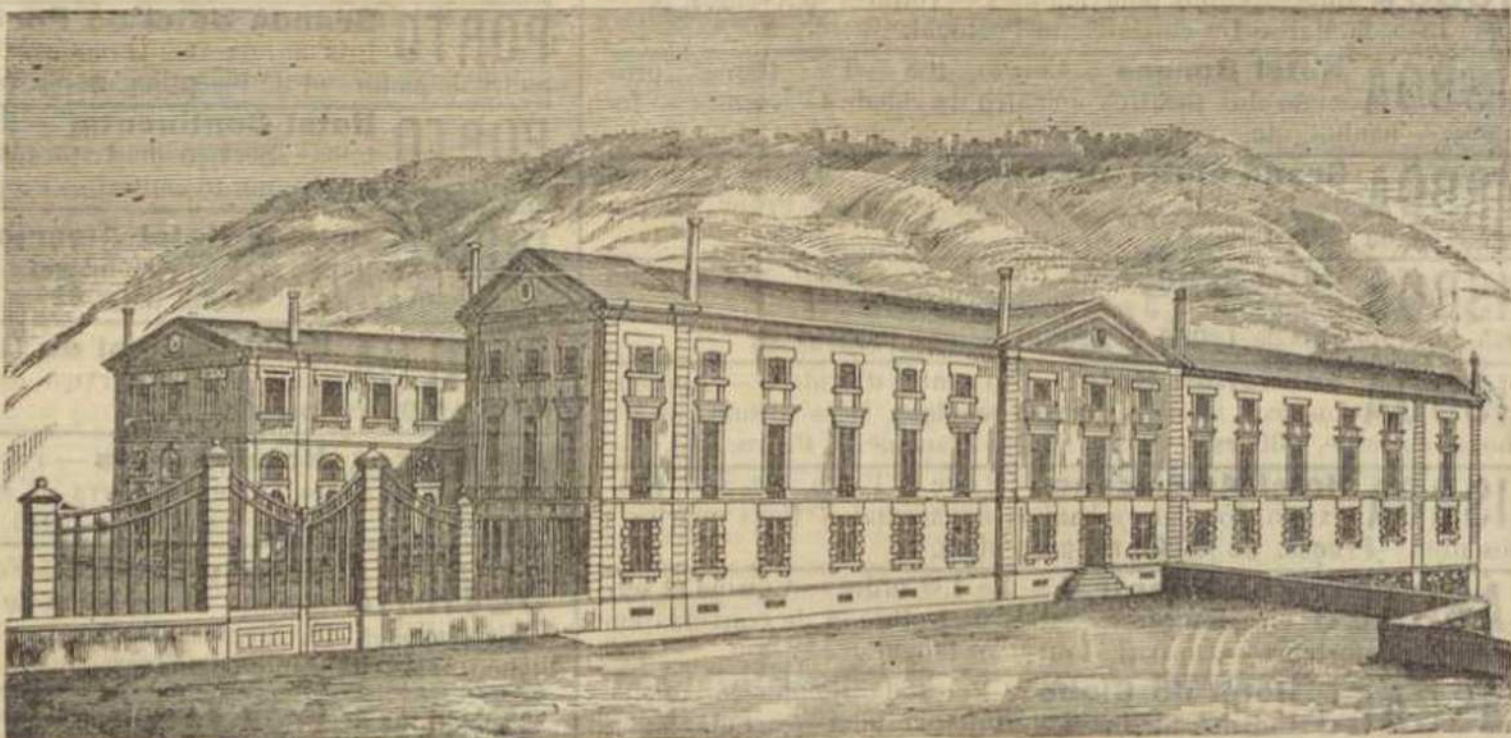
Abriu em 15 de maio

Magnificas accommodações

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

Para esclarecimentos:  
rua de S. Julião, 80, 1.º  
Correspondencia, para  
**Caldas da Felguei-  
ra**, ao gerente do Gran-  
de Hotel.

As aguas engarrafadas  
vendem-se nas pharma-  
cias e drogarias, e no de-  
posito geral Pharmacia  
Andrade, R. do Alecrim.



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

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

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

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

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

Agente em Portugal — 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 imersão e douches d'estas aguas, para reumatismo, fígado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorrhéas, inflamações de quaesquer órgãos, 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 esolarecimentos, 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 tem 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, fígado, rins, pelle, reumatismo, gottas e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da provincia do Minho. Facilidade de communicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes. — Ha duches no estabelecimento.

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

Directora — D. Maria de Mattos  
Consultas — Posto Medico Portuense  
de serviço permanente, rua do Almada, 122. PORTO

# THERMAS DOS CUCOS

(Torres Vedras)

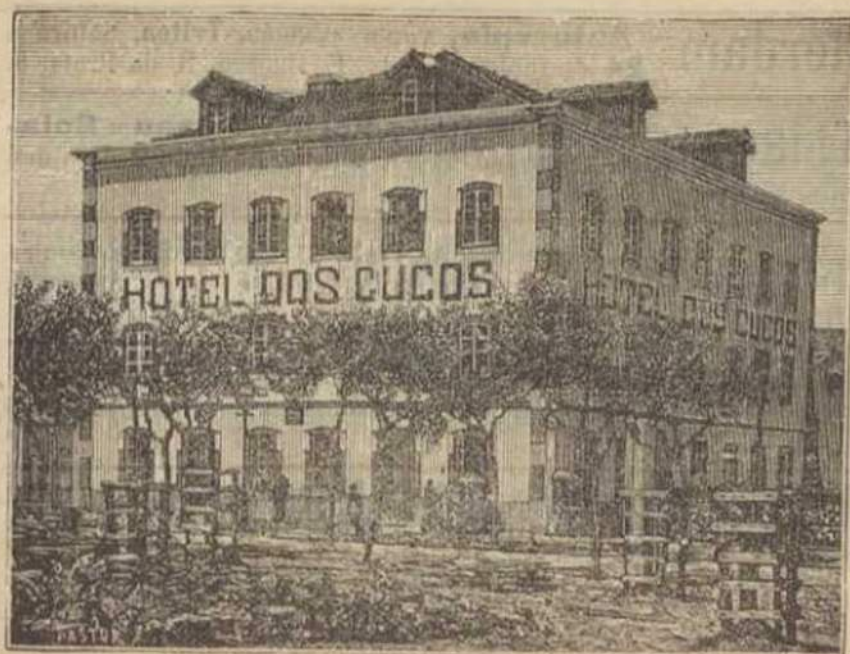
## AGUAS CHLORETADAS SODICAS

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

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

### LAMAS MINERAES

unicos em Portugal e Hespanha; e tanto estas como as suas maravilhosas Aguas Mineraes tem produzido admiraveis resultados no reumatismo, 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.ºs 282 ou 245; e por miúdo em diversas pharmacias do paiz. Aceitam-se correspondentes nas terras importantes. Para esolarecimentos sobre as Thermas, dirigir-se ao gerente, A. Lafaia, Torres Vedras—Cucos.



## HOTEL DOS CUCOS

Avenida Ignacio Casal Ribeiro

TORRES VEDRAS

ESTE hotel, localizado no principal ponto da villa, renovado e augmentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescrições sanitarias, aconselhadas pelas auctoridades medicas, taes como canalisação externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1.2000 a 1.7400 rs. diarios, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a conducção dos hospedes ao estabelecimento balnear, entre as 5 e 8 horas da manhã.

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

O gerente, Ernesto Nobre.



FABRICA

DE

**H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

**ALGARVE E GUADIANA**

Carreira official

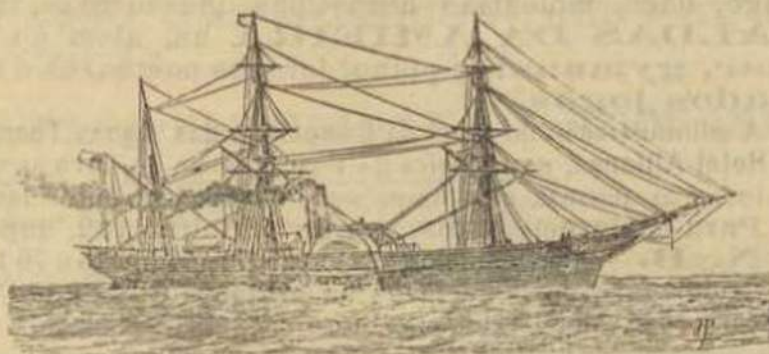
**O vapor GOMES IV**

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de julho, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno &amp; C.ª

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.ª**—R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto:—**W. G. TAIT & C.ª**—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

**Vapores a sahir do porto de Lisboa**

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

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

**Bordeaux**, vapor francez, **Congo**. Sahirá a **19** de junho. Agentes, Torlades & C.ª

**Bordeaux**, vapor francez, **Portugal**. Sahirá de **24** a **25** de junho. Agentes, Torlades & C.ª

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

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

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

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

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

**Havre e Anvers**, vapor francez, **Saint-Marc**. Sahirá a **20** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

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

**Lourenço Marques** até **Mozambique**, vapor inglez Arab. Sahirá a **19** de junho. Comp Union. Agentes, Knowles Rawes & C.ª 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, ás 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 Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º

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

**Rotterdam e Antuerpia**, vapor allemão, **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.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

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

**Valencia, Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez, **Saint-Pierre**. Sahirá a **22** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.



SERVIÇO DE BANHOS

E

AGUAS MINERAES

---

VERÃO 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 — Ultimo dia de venda, 15 de Outubro — Ultimo 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	Ciutra	Torre Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella e Vallado	Figueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcellos e Povoas de Varzim	Vianna e Caldas d'Aregos	Ancora, Camilha Valença, Moledo e Regoa
Lisboa-Rocio.....	1.ª	—	—	2.400	3.3710	4.3580	7.3450	9.3460	11.3580	13.3220	14.3080	15.3080
	2.ª	—	—	1.800	2.3890	3.3370	5.3600	7.3370	9.3010	10.3290	11.3010	11.3510
	3.ª	—	—	1.300	2.3080	2.3550	4.3150	5.3260	6.3450	7.3370	7.3950	8.3450
Lisboa-Caes Soldados..	1.ª	—	—	—	—	—	7.3450	9.3460	11.3580	13.3220	14.3080	15.3080
	2.ª	—	—	—	—	—	5.3600	7.3370	9.3010	10.3290	11.3010	11.3510
	3.ª	—	—	—	—	—	4.3150	5.3260	6.3450	7.3370	7.3950	8.3450
Santarem.....	1.ª	—	—	4.3730	6.3450	7.3320	4.3990	6.3720	8.3840	10.3480	11.3340	12.3340
	2.ª	—	—	3.3690	5.3040	5.3720	3.3880	5.3240	6.3890	8.3170	8.3890	9.3390
	3.ª	—	—	2.3640	3.3610	4.3080	2.3780	3.3740	4.3920	5.3840	6.3420	6.3920
Torres Novas.....	1.ª	4.3650	4.3750	5.3680	7.3250	6.3500	4.3070	5.3780	7.3300	9.3140	10.3000	11.3000
	2.ª	3.3620	3.3720	4.3420	5.3630	5.3100	3.3170	4.3490	5.3700	6.3980	7.3700	8.3200
	3.ª	2.3560	2.3660	3.3170	3.3800	3.3300	2.3270	3.3220	4.3000	4.3920	5.3500	6.3000
Abrantes a Chança....	1.ª	6.3060	6.3160	7.3500	7.3500	6.3800	5.3100	6.3300	7.3600	9.3240	10.3100	11.3100
	2.ª	4.3840	4.3940	5.3800	5.3800	5.3200	4.3100	5.3000	5.3900	7.3180	7.3900	8.3400
	3.ª	3.3400	3.3500	4.3000	4.3000	3.3500	2.3900	3.3500	4.3200	5.3120	5.3700	6.3200
Crato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vide.....	1.ª	6.3760	6.3860	8.3300	8.3300	7.3200	6.3100	7.3200	8.3700	10.3340	11.3200	12.3200
	2.ª	5.3340	5.3440	6.3700	6.3700	5.3800	4.3900	5.3800	7.3000	8.3280	9.3000	9.3500
	3.ª	3.3800	3.3900	4.3600	4.3600	4.3000	3.3100	4.3000	4.3800	5.3720	6.3300	6.3800
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1.ª	7.3460	7.3560	9.3000	9.3000	8.3200	7.3200	8.3200	10.3000	11.3640	12.3500	13.3500
	2.ª	6.3540	6.3640	7.3000	7.3000	6.3600	5.3800	6.3600	8.3000	9.3280	10.3000	10.3500
	3.ª	4.3200	4.3300	5.3500	5.3500	4.3500	4.3000	4.3500	6.3000	6.3920	7.3500	8.3000
Payalvo.....	1.ª	5.3300	5.3400	6.3300	6.3610	6.3200	3.3430	5.3170	7.3300	8.3940	9.3800	10.3800
	2.ª	4.3110	4.3210	4.3900	5.3140	4.3840	2.3680	4.3030	5.3680	6.3960	7.3680	8.3180
	3.ª	2.3920	3.3020	3.3500	3.3670	3.3450	1.3920	2.3880	4.3070	4.3990	5.3570	6.3070
Coimbra e Coimbra B..	1.ª	8.3600	8.3700	6.3070	4.3680	4.3270	1.3500	—	4.3100	5.3740	6.3600	7.3600
	2.ª	6.3680	6.3780	4.3720	3.3640	3.3340	—	—	3.3180	4.3460	5.3180	5.3680
	3.ª	4.3750	4.3850	3.3390	2.3610	2.3380	—	—	2.3280	3.3200	3.3780	4.3280
Gaia e Porto.....	1.ª	12.3540	11.3940	10.3000	8.3620	8.3220	5.3440	—	—	—	—	—
	2.ª	9.3750	9.3290	7.3800	6.3720	6.3410	4.3250	—	—	—	—	—
	3.ª	6.3950	6.3650	5.3580	4.3800	4.3580	3.3050	—	—	—	—	—
Torres Vedras.....	1.ª	3.3160	—	—	—	—	5.3140	7.3880	10.3000	11.3640	12.3500	13.3500
	2.ª	2.3460	—	—	—	—	4.3000	6.3120	7.3790	9.3070	9.3790	10.3290
	3.ª	1.3730	—	—	—	—	2.3860	4.3390	5.3580	6.3500	7.3080	7.3580
Leiria.....	1.ª	6.3440	—	—	—	—	1.3870	4.3610	6.3740	8.3380	9.3240	10.3240
	2.ª	5.3010	—	—	—	—	1.3450	3.3590	5.3260	6.3540	7.3260	7.3760
	3.ª	3.3530	—	—	—	—	1.3040	2.3570	3.3760	4.3680	5.3260	5.3760
Fratel a Sarnadas....	1.ª	8.3260	8.3360	9.3700	9.3700	9.3000	7.3300	8.3500	9.3800	11.3440	12.3300	13.3300
	2.ª	6.3540	6.3640	7.3500	7.3500	6.3900	5.3800	6.3700	7.3600	8.3880	9.3600	10.3100
	3.ª	4.3600	4.3700	5.3200	3.3200	4.3700	4.3100	4.3700	5.3400	6.3320	6.3900	7.3400
Castello Branco a Guar- da.....	1.ª	9.3460	9.3560	10.3900	10.3900	10.3200	8.3500	9.3700	11.3000	12.3640	13.3500	14.3500
	2.ª	7.3640	7.3740	8.3600	8.3600	8.3000	6.3900	7.3800	8.3700	9.3980	10.3700	11.3200
	3.ª	5.3400	5.3500	6.3000	6.3000	5.3500	4.3900	5.3500	6.3200	7.3120	7.3700	8.3200
Braga.....	1.ª	14.3180	13.3580	11.3640	10.3260	9.3860	7.3080	—	—	—	—	—
	2.ª	11.3030	10.3570	9.3080	8.3000	7.3690	5.3530	—	—	—	—	—
	3.ª	7.3870	7.3570	6.3509	5.3720	5.3500	3.3970	—	—	—	—	—
Vianna.....	1.ª	13.3040	14.3440	12.3500	11.3120	10.3720	7.3940	—	—	—	—	—
	2.ª	11.3750	11.3290	9.3800	8.3720	8.3410	6.3250	—	—	—	—	—
	3.ª	8.3450	8.3150	7.3080	6.3300	6.3080	4.3550	—	—	—	—	—
Valença.....	1.ª	16.3040	15.3440	13.3500	12.3120	11.3720	8.3940	—	—	—	—	—
	2.ª	12.3250	11.3790	10.3300	9.3220	8.3910	6.3750	—	—	—	—	—
	3.ª	8.3950	8.3650	7.3580	6.3800	6.3580	5.3050	—	—	—	—	—



## BILHETES DE FAMILIA

Sendo 2 pessoas — preço por cada uma

Das estações abaixo as da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Caixas a Cartões	Cintra	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella e Vallado	Figueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcellos e Povoas de Varzim	Vianna e Caldas d'Aregos	Ancora, Caminha Valença, Moledo e Regos
Lisboa-Rocio.....	1. <sup>a</sup>	—	—	23330	35600	45450	75230	95180	115240	125840	135670	145640
	2. <sup>a</sup>	—	—	15750	25810	35470	55440	75150	85740	95990	105680	115170
	3. <sup>a</sup>	—	—	15270	25020	25180	45030	55110	65260	75160	75720	85200
Lisboa-Caes Soldados.	1. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	75230	95180	115240	125840	135670	145640
	2. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	55440	75150	85740	95990	105680	115170
	3. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	45030	55110	65260	75160	75720	85200
Santarem.....	1. <sup>a</sup>	—	—	45590	65260	75110	45850	65520	85580	105180	115010	115980
	2. <sup>a</sup>	—	—	35580	45890	55550	35770	55090	65690	75940	85630	95120
	3. <sup>a</sup>	—	—	25570	35510	35960	25700	35630	45780	55680	65240	65720
Torres Novas.....	1. <sup>a</sup>	45520	45610	55510	75040	65310	85950	55640	75280	85880	95710	105680
	2. <sup>a</sup>	35520	35610	45290	55170	45950	35080	45360	55530	65780	75170	75960
	3. <sup>a</sup>	25490	25590	35080	35690	35210	25210	35130	35880	45780	55340	55820
Abrantes a Chança....	1. <sup>a</sup>	55880	55980	75280	75280	65600	45950	65120	75380	85980	95810	105780
	2. <sup>a</sup>	45700	45800	55630	55630	55050	35980	45850	55730	65980	75670	85160
	3. <sup>a</sup>	35300	35400	35880	35880	35400	25820	35400	45080	45980	55540	65020
Grato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vide.....	1. <sup>a</sup>	65560	65660	85060	85060	65990	55920	65990	85440	105040	105870	115840
	2. <sup>a</sup>	55180	55280	65500	65500	55630	45760	55630	65790	85040	85730	95220
	3. <sup>a</sup>	35690	35790	45470	45470	35880	35300	35880	45660	55560	65120	65600
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1. <sup>a</sup>	75240	75340	85730	85730	75960	65990	75960	95700	115300	125130	135100
	2. <sup>a</sup>	65350	65450	65790	65790	65410	55630	65410	75760	95010	95700	105190
	3. <sup>a</sup>	45080	45180	55340	55340	45370	35880	45370	55820	65720	75280	75760
Payalvo.....	1. <sup>a</sup>	55150	55240	65120	65420	65020	35330	55020	75090	85690	95520	105490
	2. <sup>a</sup>	35990	45090	45760	45990	45700	25600	35910	55510	65760	75450	75940
	3. <sup>a</sup>	25840	25930	35400	35560	35350	15870	25800	35950	45850	55410	55890
Coimbra e Coimbra B..	1. <sup>a</sup>	85350	85440	55890	45540	45150	15460	—	35980	55380	65410	75380
	2. <sup>a</sup>	65480	65580	45580	35540	35240	—	—	35090	45340	55030	55520
	3. <sup>a</sup>	45610	45710	35290	25540	25310	—	—	25220	35120	35680	45160
Gaia e Porto.....	1. <sup>a</sup>	125170	115590	95700	85370	75980	55280	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	95460	95020	75570	65520	65220	45130	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	65750	65460	55420	45660	45450	25960	—	—	—	—	—
Torres Vedras.....	1. <sup>a</sup>	35070	—	—	—	—	45990	75650	95700	115300	125130	135100
	2. <sup>a</sup>	25390	—	—	—	—	35880	55940	75560	85810	95500	95990
	3. <sup>a</sup>	15680	—	—	—	—	25780	45260	55420	65320	65880	75360
Leiria.....	1. <sup>a</sup>	65250	—	—	—	—	15820	45480	65540	85140	85970	95940
	2. <sup>a</sup>	45860	—	—	—	—	15410	35490	55110	65360	75050	75540
	3. <sup>a</sup>	35430	—	—	—	—	15010	25500	35650	45550	55110	55590
Eratel a Sarnadas....	1. <sup>a</sup>	85020	85110	95440	95440	85730	75090	85250	95510	115110	115940	125910
	2. <sup>a</sup>	65350	65450	75280	75280	65700	55630	65500	75380	85630	95320	95810
	3. <sup>a</sup>	45470	45560	55050	55050	45560	35980	45560	55240	65140	65700	75180
Castello Branco a Guar- ua.....	1. <sup>a</sup>	95180	95280	105580	105580	95900	85250	95440	105670	125270	135100	145070
	2. <sup>a</sup>	75420	75510	85350	85350	75760	65700	75570	85440	95690	105380	105870
	3. <sup>a</sup>	55240	55340	55820	55820	55340	45760	55340	65020	65920	75480	75960
Braga.....	1. <sup>a</sup>	135760	135180	115300	95960	95570	65870	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	105700	105260	85810	75760	75460	55370	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	75640	75350	65310	55350	55340	35860	—	—	—	—	—
Vianna.....	1. <sup>a</sup>	145590	145010	125130	105790	105400	75710	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	115400	105960	95510	85460	85160	65070	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	85200	75910	65870	65120	55900	45420	—	—	—	—	—
Valença.....	1. <sup>a</sup>	155560	145980	135100	115760	115370	85680	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	115890	115440	105000	85950	85650	65550	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	85690	85400	75360	65600	65390	45900	—	—	—	—	—



## 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 Vallado	Figueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcellos e Povoa de Varzim	Vianna e Caldas d'Aregos	Ancora, Caminha Valença, Moledo e Regoa
Lisboa-Rocio.....	1. <sup>a</sup>	—	—	2,5260	3,5490	4,5310	7,5010	8,5900	10,5890	12,5440	13,5240	14,5180
	2. <sup>a</sup>	—	—	1,5700	2,5720	3,5360	5,5270	6,5930	8,5470	9,5680	10,5350	10,5820
	3. <sup>a</sup>	—	—	1,5230	1,5960	2,5400	3,5910	4,5950	6,5070	6,5940	7,5480	7,5950
Lisboa-Caes Soldados.	1. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	7,5010	8,5900	10,5890	12,5440	13,5240	14,5180
	2. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	5,5270	6,5930	8,5470	9,5680	10,5350	10,5820
	3. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	3,5910	4,5950	6,5070	6,5940	7,5480	7,5950
Santarem.....	1. <sup>a</sup>	—	—	4,5450	6,5070	6,5890	4,5700	6,5320	8,5310	9,5860	10,5660	11,5600
	2. <sup>a</sup>	—	—	3,5470	4,5740	5,5380	3,5650	4,5930	6,5480	7,5690	8,5360	8,5830
	3. <sup>a</sup>	—	—	2,5490	3,5400	3,5840	2,5620	3,5520	4,5630	5,5500	6,5040	6,5510
Torres Novas.....	1. <sup>a</sup>	4,5380	4,5470	5,5340	6,5820	6,5110	3,5830	5,5440	7,5050	8,5600	9,5400	10,5340
	2. <sup>a</sup>	3,5410	3,5500	4,5160	5,5300	4,5800	2,5980	4,5230	5,5360	6,5370	7,5240	7,5710
	3. <sup>a</sup>	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. <sup>a</sup>	5,5700	5,5800	7,5050	7,5050	6,5400	4,5800	5,5930	7,5150	8,5700	9,5500	10,5440
	2. <sup>a</sup>	4,5550	4,5650	5,5460	5,5460	4,5890	3,5860	4,5700	5,5550	6,5760	7,5430	7,5900
	3. <sup>a</sup>	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. <sup>a</sup>	6,5360	6,5450	7,5810	7,5810	6,5770	5,5740	6,5770	8,5180	9,5730	10,5530	11,5470
	2. <sup>a</sup>	5,5020	5,5120	6,5300	6,5300	5,5460	4,5610	5,5460	6,5580	7,5790	8,5460	8,5930
	3. <sup>a</sup>	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. <sup>a</sup>	7,5020	7,5110	8,5460	8,5460	7,5710	6,5770	7,5710	9,5400	10,5950	11,5750	12,5690
	2. <sup>a</sup>	6,5150	6,5250	6,5580	6,5580	6,5210	5,5460	6,5210	7,5520	8,5730	9,5400	9,5870
	3. <sup>a</sup>	3,5950	4,5050	5,5170	5,5170	4,5230	3,5760	4,5230	5,5640	6,5510	7,5050	7,5520
Payalvo.....	1. <sup>a</sup>	4,5990	5,5080	5,5930	6,5220	5,5830	3,5230	4,5860	6,5870	8,5420	9,5220	10,5160
	2. <sup>a</sup>	3,5870	3,5960	4,5610	4,5840	4,5550	2,5520	3,5790	5,5340	6,5550	7,5220	7,5690
	3. <sup>a</sup>	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. <sup>a</sup>	8,5090	8,5180	5,5710	4,5400	4,5020	1,5410	—	3,5860	5,5410	6,5210	7,5150
	2. <sup>a</sup>	6,5280	6,5380	4,5440	3,5430	3,5140	—	—	2,5990	4,5200	4,5870	5,5340
	3. <sup>a</sup>	4,5470	4,5560	3,5190	2,5460	2,5240	—	—	2,5150	3,5020	3,5560	4,5030
Gaia e Porto.....	1. <sup>a</sup>	11,5790	11,5230	9,5400	8,5110	7,5730	5,5120	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	9,5170	8,5740	7,5340	6,5320	6,5030	4,5000	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	6,5540	6,5260	5,5250	4,5520	4,5310	2,5870	—	—	—	—	—
Torres Vedras.....	1. <sup>a</sup>	2,5980	—	—	—	—	4,5840	7,5410	9,5400	10,5950	11,5750	12,5690
	2. <sup>a</sup>	2,5320	—	—	—	—	3,5760	5,5760	7,5330	8,5540	9,5210	9,5680
	3. <sup>a</sup>	1,5630	—	—	—	—	2,5690	4,5130	5,5250	6,5120	6,5660	7,5130
Leiria.....	1. <sup>a</sup>	6,5060	—	—	—	—	1,5760	4,5340	6,5340	7,5890	8,5690	9,5630
	2. <sup>a</sup>	4,5710	—	—	—	—	1,5370	3,5380	4,5950	6,5160	6,5830	7,5300
	3. <sup>a</sup>	3,5340	—	—	—	—	980	2,5420	3,5540	4,5410	4,5950	5,5420
Fratel e Sarnadas....	1. <sup>a</sup>	7,5770	7,5860	9,5120	9,5120	8,5460	6,5870	7,5990	9,5220	10,5770	11,5570	12,5510
	2. <sup>a</sup>	6,5150	6,5250	7,5050	7,5050	6,5490	5,5460	6,5300	7,5150	8,5360	9,5030	9,5500
	3. <sup>a</sup>	4,5330	4,5420	4,5890	4,5890	4,5420	3,5860	4,5420	5,5080	5,5950	6,5490	6,5960
Castello Branco a Guar- da.....	1. <sup>a</sup>	8,5900	8,5990	10,5250	10,5250	9,5590	7,5990	9,5120	10,5340	11,5890	12,5690	13,5630
	2. <sup>a</sup>	7,5190	7,5280	8,5090	8,5090	7,5520	6,5490	7,5340	8,5180	9,5390	10,5060	10,5530
	3. <sup>a</sup>	5,5080	5,5170	5,5640	5,5640	5,5170	4,5610	5,5170	5,5830	6,5700	7,5240	7,5710
Braga.....	1. <sup>a</sup>	13,5330	12,5770	10,5950	9,5650	9,5270	6,5660	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	10,5870	9,5940	8,5540	7,5520	7,5230	5,5200	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	7,5400	7,5120	6,5110	5,5380	5,5170	3,5740	—	—	—	—	—
Vianna.....	1. <sup>a</sup>	14,5140	13,5580	11,5750	10,5460	10,5080	7,5470	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	11,5050	10,5620	9,5220	8,5200	7,5910	5,5880	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	7,5950	7,5670	6,5660	5,5930	5,5720	4,5280	—	—	—	—	—
Valença.....	1. <sup>a</sup>	15,5080	14,5520	12,5690	11,5400	11,5020	8,5410	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	11,5520	11,5090	9,5690	8,5670	8,5380	6,5350	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	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 as da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Caxias e Cascaes	Cintra	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella e Vallado	Figueira e Banhos da Amieira	Aveiro	Espinho Granja e Porto	Braga, Barcellos e Povoas de Varzim	Vianna e Caldas d'Aregos	Ancora, Caminha Valença, Moledo e Rego
Lisboa-Rocio ... ..	1. <sup>a</sup>	—	—	25160	35340	45130	65710	85520	105430	115910	125680	135580
	2. <sup>a</sup>	—	—	15620	25610	35220	55040	65640	85110	95270	105910	105360
	3. <sup>a</sup>	—	—	15170	15880	25300	35740	45740	55810	65640	75160	75610
Lisboa-Caes Soldados.	1. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	65710	85520	105430	115910	125680	135580
	2. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	55040	65640	85110	95270	105910	105360
	3. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	35740	45740	55810	65640	75160	75610
Santarem .....	1. <sup>a</sup>	—	—	45260	55810	65590	45500	65050	75960	95440	105210	115110
	2. <sup>a</sup>	—	—	35330	45540	55150	35500	45720	65210	75370	85010	85460
	3. <sup>a</sup>	—	—	25380	35250	35680	25510	35370	45430	55260	55780	65230
Torres Novas .....	1. <sup>a</sup>	45190	45280	55120	65530	55850	35670	55210	65750	85230	95000	95900
	2. <sup>a</sup>	35260	35350	35980	55070	45590	25860	45050	55130	65290	65930	75380
	3. <sup>a</sup>	25310	25400	25860	35420	25970	25050	25900	35600	45430	45950	55400
Abrantes a Chança ...	1. <sup>a</sup>	55460	55550	65750	65750	65120	45590	55670	65840	85320	95090	95990
	2. <sup>a</sup>	45360	45450	55220	55220	45680	35690	45500	55310	65470	75110	75560
	3. <sup>a</sup>	35060	35150	35600	35600	35150	25610	35150	35780	45610	55130	55580
Crato a Assumar e Cu- nheira a Castello de Vide .....	1. <sup>a</sup>	65090	65180	75470	75470	65680	55490	65480	75830	95310	105080	105980
	2. <sup>a</sup>	45810	45900	65030	65030	55220	45410	55220	65300	75460	85100	85550
	3. <sup>a</sup>	35420	35510	45140	45140	35600	35060	35600	45320	55150	55670	65120
Santa Eulalia, Elvas e Marvão .....	1. <sup>a</sup>	65720	65810	85100	85100	75380	65480	75380	95000	105480	115250	125150
	2. <sup>a</sup>	55890	55980	65300	65300	55940	55220	55940	75200	85360	95000	95450
	3. <sup>a</sup>	35780	35870	45950	45950	45050	35600	45050	55400	65230	65750	75200
Payaivo .....	1. <sup>a</sup>	45770	45860	55670	55950	55580	35090	45660	65570	85050	85820	95720
	2. <sup>a</sup>	35700	35790	45410	45630	45360	25420	35630	55120	65280	65920	75370
	3. <sup>a</sup>	25630	25720	35150	35310	35110	15730	25600	35670	45500	55020	55470
Coimbra e Coimbra B..	1. <sup>a</sup>	75740	75830	55470	45220	35850	15350	—	35690	55170	55940	65840
	2. <sup>a</sup>	65020	65110	45250	35280	35010	—	—	25870	45030	45670	55120
	3. <sup>a</sup>	45280	45370	35060	25350	25150	—	—	25060	25890	35410	35860
Gaia e Porto .....	1. <sup>a</sup>	115290	105750	95000	75760	75400	45900	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	85780	85370	75020	65050	55770	35830	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	65260	55990	55030	45320	45130	25750	—	—	—	—	—
Torres Vedras .....	1. <sup>a</sup>	25850	—	—	—	—	45630	75100	95000	105480	115250	125150
	2. <sup>a</sup>	25220	—	—	—	—	35600	55510	75020	85180	85820	95270
	3. <sup>a</sup>	15560	—	—	—	—	25580	35960	55030	55860	65380	65830
Leiria .....	1. <sup>a</sup>	55800	—	—	—	—	15690	45150	65070	75550	85320	95220
	2. <sup>a</sup>	45510	—	—	—	—	15310	35240	45740	55900	65540	65990
	3. <sup>a</sup>	35200	—	—	—	—	940	25320	35390	45220	45740	55190
Fratel e Sarnadas ....	1. <sup>a</sup>	75440	75530	85730	85730	85100	65570	75650	85820	105300	115070	115970
	2. <sup>a</sup>	55890	55980	65750	65750	65210	55220	65030	65840	85000	85640	95090
	3. <sup>a</sup>	45140	45230	45680	45680	45230	35690	45230	45860	55690	65210	65660
Castello Branco a Guar- da .....	1. <sup>a</sup>	85520	85610	95810	95810	95180	75650	85730	95900	115380	125150	135050
	2. <sup>a</sup>	65880	65970	75740	75740	75200	65210	75020	75830	85990	95630	105080
	3. <sup>a</sup>	45860	45950	55400	55100	45950	45410	45950	55580	65410	65930	75380
Braga .....	1. <sup>a</sup>	125770	125230	105480	95240	85880	65380	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	95930	95520	85180	75200	65930	45980	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	75090	65820	55850	55150	45950	35580	—	—	—	—	—
Vianna .....	1. <sup>a</sup>	135540	135000	115250	105010	95650	75150	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	105580	105170	85820	75850	75570	55630	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	75610	75310	65380	55670	55480	45100	—	—	—	—	—
Valença .....	1. <sup>a</sup>	145440	135900	125150	105910	105550	85050	—	—	—	—	—
	2. <sup>a</sup>	115030	105620	95270	85300	85020	65080	—	—	—	—	—
	3. <sup>a</sup>	85060	75790	65830	65120	55930	45550	—	—	—	—	—



**Prasos de validade.** — Estes bilhetes são validos por dois mezes contados da data da venda.

Exceptuam-se os comprados depois de 31 de Agosto, dos quaes termina o praso em 31 de Outubro.

**Ampliação dos prasos de validade.** — A validade dos bilhetes pode ser prorogada por um ou dois periodos de um mez, mediante compra de senhas especiaes, para o que é indispensavel que:

(a) A validade do bilhete ou da 1.<sup>a</sup> 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 effeito.

(c) O bilhete seja apresentado ao requisitar-se a 1.<sup>a</sup> senha, ou bilhete e 1.<sup>a</sup> senha, quando se requisiar a 2.<sup>a</sup>

Cada ampliação custa 20 % do preço do bilhete.

**Paragem nas estações de transito.** — Os passageiros podem deter-se á ida ou á 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 á partida ou á chegada ao ponto onde se interrompa a viagem.

(c) Quando o passageiro queira parar n'uma estação e não tenha comprado senha á partida, deve adquiril-a na estação de paragem logo á chegada, isto é, antes de sahir da estação. Não o fazendo n'este 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 tenha bagagem a despachar para uma estação de transito, a senha de paragem tem que ser comprada á 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 validas para a estação n'ellas indicadas e pasa o comboio que designarem.

(g) O passageiro deverá conservar em seu poder até chegar á ultima estação de destino, a ultima senha que tiver comprado, entregando a 1.<sup>a</sup> onde tomar a 2.<sup>a</sup> e assim successivamente.

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

### Itinerarios que deverão seguir os passageiros portadores d'estes bilhetes

Das estações ou linhas abaixo indicadas para as da frente tanto a ida como a volta	Caxinas a Cascaes	Cintra	Torres Vedras	Caldas da Rainha	S. Martinho Cella Vallado	Banhos da Amieira Figueira	Avetro	Espinho, Granja ou Porto	Minho e Douro e Povoa
Lisboa-Rocio.....	—	—	Directamente	Directamente	Directamente	Directamente ou por Norte e Alfarellos Por Alfarellos	Directamente ou por Torres e Alfarellos Directamente	Directamente ou por Torres e Alfarellos Directamente	Directamente ou por Torres e Alfarellos Vide N. B. (1)
Lisboa-Caes dos Soldados.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santarem. ....	—	—	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Alfarellos (faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente (1)
Torres Novas.....	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Alfarellos (faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente (1)
Payalvo.....	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Directamente	Directamente	Directamente (1)
Abrantes a Elvas, Marvão e linha da Beira Baixa.	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Alfarellos (faculdade de mudança)	Por Alfarellos (faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente (1)
C Coimbra.....	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—	Directamente	Directamente (1)
Gaya e Porto.....	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—	—	—
Torres Vedras e Leiria...	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—	—	—
Linhas do Minho e Douro	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio ou Alfarellos	Por Lisboa-Rocio	Por Lisboa-Rocio	Por Alfarellos	Directamente	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos (1)

**Mudança de itinerario.** — N. B. Os passageiros que transitem nos percursos que no quadro supra figuram com os dizeres — faculdade de mudança — poderão á ida ou á volta, seguir por Lisboa-Rocio em lugar de Alfarellos, pagando de cada vez 30 % do custo do seu bilhete, mediante a aquisição, á vista d'este, d'uma senha especial na estação de partida ou n'aquella onde começar a viagem de volta.



(1) Os passageiros que se dirigirem ás linhas do Minho e Douro, quando sigam por comboio que não tenha ligação directa com aquellas linhas teem 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 geraes.

**Logares de luxo.**—Os portadores de bilhetes de 1.ª classe poderão occupar logares de luxo mediante pagamento das correspondentes taxas supplementares.

**Bilhetes de familia.**—Os bilhetes de familia só podem ser utilizados por passageiros que sigam juntos, viagem para o mesmo destino e na mesma classe. Fóra d'estes casos o bilhete de familia fica nullo. Só se vendem portanto senhas de paragem, de ampliação de prazo ou de mudança de itinerario, ou se permite a passagem para logares 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 geraes 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 Cintra 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 quaes é facultada a escolha de itinerario, teem 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 indispensavel que o passageiro apresente o bilhete n'essa estação, a fim de ser datado e carimbado. 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 D'AMIEIRA

ou vice-versa

#### VALIDOS POR 2 DIAS

(ou seja o dia da venda e o seguinte)

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

Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem.

#### 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.....	25500	25000	15200
Assumar.....	25900	25300	15600
Santa Eulalia.....	45800	35700	25600
Elvas.....	65500	55000	35600
Abrantes.....	75600	55900	45200
Castello Branco.....			
Covilhã.....			
Guarda.....			

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

## CONDIÇÕES GERAES

(Applicaveis 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 carruagens 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.ª, 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 nullos 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.