

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Annexos d'este numero

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

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

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

SUMMARIO

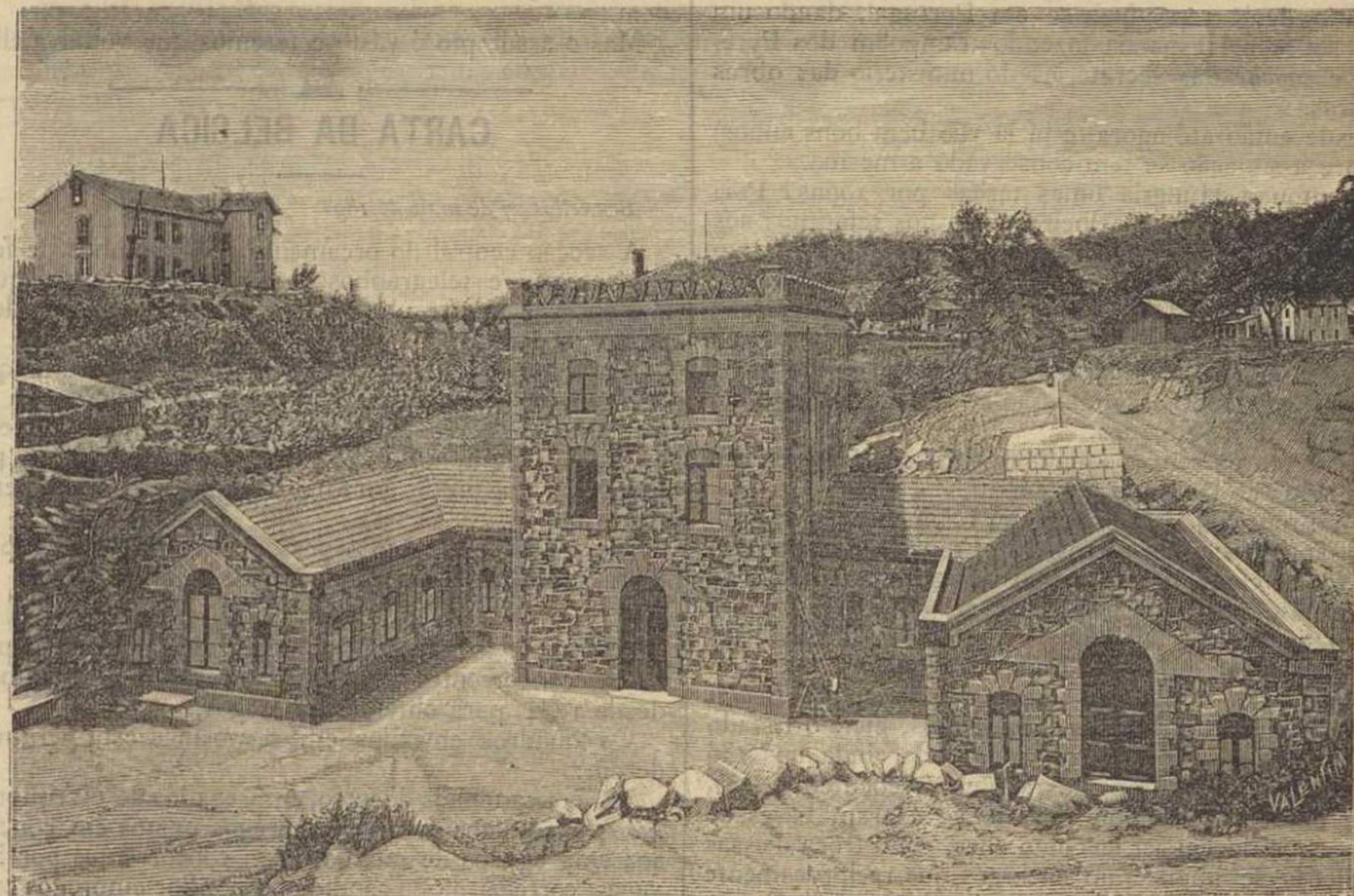
Questão de princípios.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial. — Portarias de 16, 17 e 26 de maio do ministerio das obras publicas.

Tarifas de transporte.

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



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

QUESTÃO DE PRINCIPIOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Devem concordar que é comodo e de uma facilidade infantil.

Fez-se mais; previu-se nos contractos que quando em França as tarifas fossem modificadas poderia ser imposto ás linhas portuguezas acompanhá-las nessa modificação!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CARTA DA BELGICA

Bruxellas 27 de maio de 1893

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

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

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

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

Os quadros enviados em resposta a esta pergunta deram:

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

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

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

sempre sem acordo previo e muitas vezes em oposição umas ás outras.

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

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

Na Alemanha e na França existem comités mixtos de caminhos de ferro e alfandega, que analysam todas as medidas a tomar sobre o tráfego internacional; este tráfego obedece por esta forma a uma unica impulsão.

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

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

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

*

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

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uma vez, ao menos, por excepção.

A. Urban.



PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

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

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

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

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

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

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

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

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 14 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto datado de 29 de novembro de 1893, da construcção da estação central do Porto, para exploração provisoria, e o seu respectivo orçamento, na importancia de 145:165.000 réis, sem prejuizo do projecto geral da mesma estação, datado de 19 de abril d'aquelle mesmo anno, convindo, porém, alargar quanto possível a rua de accesso á estação, em frente do projectado vestibulo.

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

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

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



TARIFAS DE TRANSPORTE

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

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

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

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

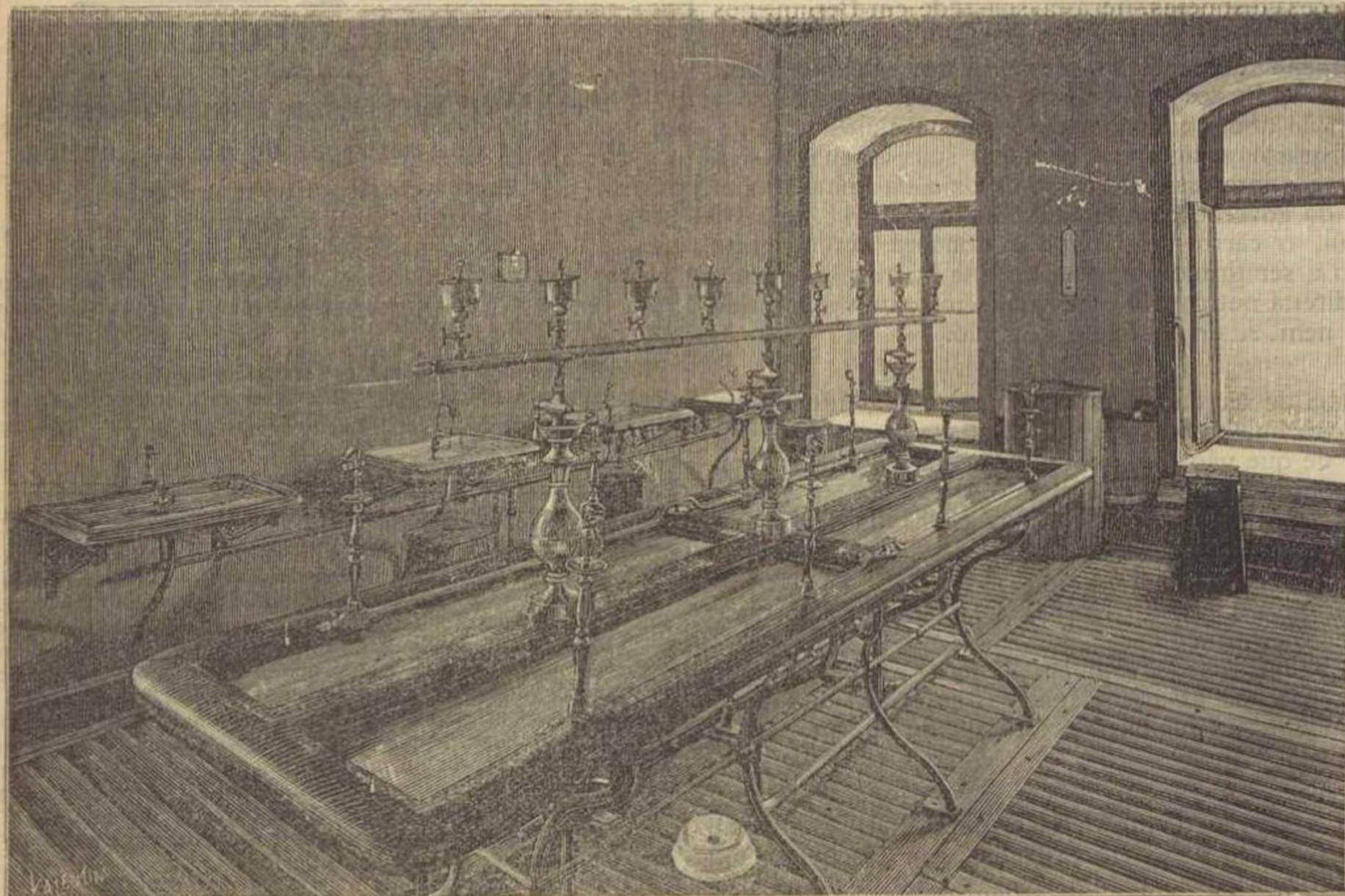
Daremos, em annexo do proximo numero, os seus preços e condições.

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

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

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

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



Sala de inhalações e pulverizações

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

II

As Caldas da Felgueira

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

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

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

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

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

O **Estabelecimento balnear** é o primeiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E (digamol-o já porque sabemos que muitas pessoas ha que suppõem que a estada na Felgueira custa carissima) não obstante a riqueza de edificação e ornamentação de apurado gosto d'este hotel, os preços do alojamento e comida são apenas 1.200 a 2.500 réis diarios, tendo o hospede direito a frequentar gratuitamente a sala de baile, casino, gabinete de leitura, salas de bilhar e outros jogos, etc.

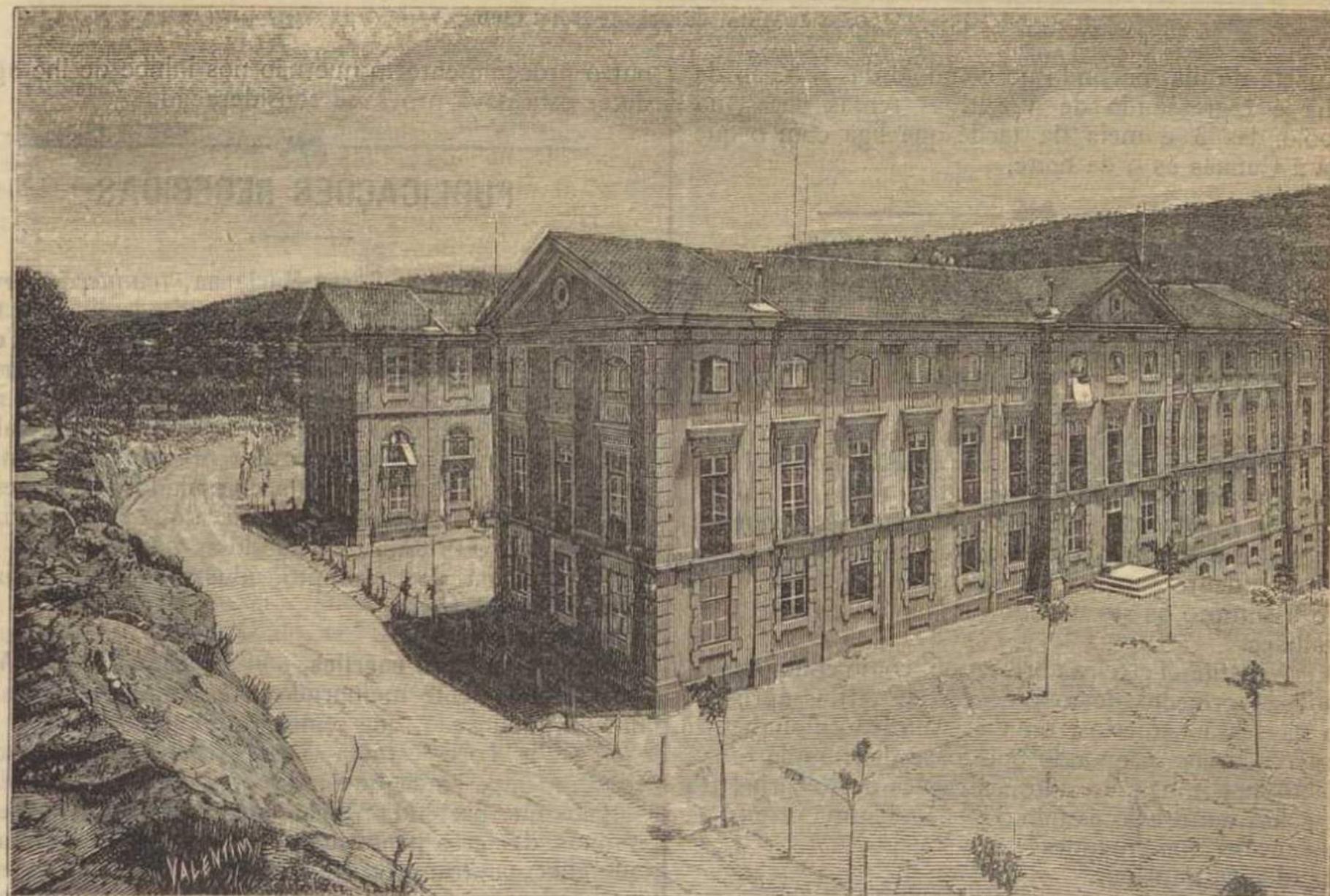
A diferença de preços depende apenas da posição e mobilia dos quartos.

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

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

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

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



Vista do Grande Hotel Club da Felgueira

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

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

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

Da lealdade do illustre engenheiro nunca esperámos



Casa de jantar do Grande Hotel Club

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

Comissão de estudo de tarifas

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

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

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

Mandou-se imprimir.

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

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

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

Agradecemos.

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

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

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

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

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

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

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

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

O Grande Central Belga

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

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

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

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

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

A lubrificação das máquinas foi feita com óleo de colza, óleo mineral, cebola e gordura, avultando consideravelmente o emprego do óleo mineral para a lubrificação do material circulante.

A substituição para este fim dos óleos vegetais pelos minerais reduziu a despesa a proporções tais, que esta pôde considerar-se de pouca importância. De mais de 10 % que ella representava da despesa total de tracção, passou a não representar actualmente senão um pouco mais de 1 %. Foi esta, sem dúvida, uma das maiores economias realizadas na exploração dos caminhos de ferro.

As 370 carruagens para passageiros conteem 15:240

lugares, dos quais 1:616 de 1.^a classe, 2:708 de 2.^a e 10:916 de 3.^a. Wagons de 5 toneladas ha 511; de 7 ton. 953; de 10 ton. 5:363; de 20 ton. 192, representando um total de 66:696 toneladas.

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

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

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

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

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

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

Novo apparelho

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

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

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

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de caminho de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

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

O deposito das acções ao portador a que se refere o artigo 13.^a, pôde efectuar-se:

No Porto, no Banco Alliança.

Em Lisboa, nos escriptorios dos correspondentes do mesmo banco.

Em Madrid, no Credit Lyonnais.

Em Paris, no Credit Lyonnais.

Porto, 23 de maio de 1894.

Companhia de Seguros Fidelidade**Dividendo de 1893**

Nos dias 2, 4 e 5 de junho proximo, das 11 horas da manhã até a 1 hora da tarde, no escriptorio da mesma companhia, largo do Corpo Santo, n.º 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1893, 25\$000 réis por acção, livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em todas as quintas-feiras. Quando seja sanctificado o dia de quinta-feira, far-se-ha pagamento na quarta-feira anterior.

Lisboa, 22 de maio de 1894.

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

Companhia real dos caminhos de ferro portugueses

Para os efeitos do § 3.º do artigo 6.º do decreto de 9 de novembro de 1893, declara-se que o deposito de obrigações para a emissão de voto sobre a convenção entre a companhia real dos caminhos de ferro portugueses e os seus credores, mandada publicar por edital do tribunal do commercio de Lisboa de 18 do corrente mês, se pode verificar :

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

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

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

Em Lyon :—Na caixa da Société Lyonnaise.

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

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

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

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

Declara-se mais que, por despacho do juiz do tribunal do commercio de Lisboa, datado de 19 do corrente, as obrigações que forem depositadas podem ser restituídas logo que a convenção seja aprovada ou rejeitada; ou quinze dias depois de findo o prazo de que trata o edital do mesmo tribunal de 18 do corrente mês; mas nesse caso os estabelecimentos ou consulados que tiverem recebido os depósitos devem tomar nota circunstanciada dos números, classes e tipo dos respectivos títulos, e declarando a obrigação a que estão sujeitos pelo depósito em que estiveram, isto além da descrição minuciosa dos mesmos títulos que tem de ser feita no documento do voto a apresentar ao tribunal.

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

Em additamento ao anuncio de 21 do corrente faz-se público que as succursaes dos estabelecimentos de crédito indicados no mesmo anuncio, podem também receber o depósito das obrigações da companhia para a votação do projecto de convenção.

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

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1894.

A praça tem continuado a ressentir-se das consequências da questão sanitária, em que a precipitação dos médicos portugueses parece estar completamente demonstrada, e também dos resultados do rompimento do Brazil com Portugal. A pretexto de medidas sanitárias o Brazil fechou os portos a todas as procedências portuguesas, incluindo os da Madeira, África e Açores. Os prejuízos resultantes desta medida são enormes, porque era esta a época da exportação de produtos agrícolas para os diversos portos brasileiros. Assim perderam valorosos lucros não só os produtores, mas também os compradores e exportadores.

Felizmente as negociações diplomáticas para uma reconciliação honrosa devem estar iniciadas com a mediação da Inglaterra, aceita de bom grado pelo Brazil. Parece que o governo brasileiro obedeceu à influência de intrigas que só tinham por fim indispor os portugueses com elle. Isto por um lado, por outro o *nativismo* secretário das fórmulas políticas e económicas de Munroe e de McKinley criaram no Brazil uma espécie de partido contra os estrangeiros, que por ora tem uma representação política muito reduzida e que não será fácil tornar-se preponderante, porque a aplicação de semelhantes princípios causaria uma profunda e perigosa revolução económica no Brazil.

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

*
As inscrições de assentamento, que ficaram a 34,00 no dia 15, desceram a 33,40 no dia 17, atingindo outra vez 35,00 a 19, que, com pequenas oscilações, tem mantido. As de coupon acompanharam este movimento. Obrigações de 1888 (4 p. c. prémios) contam-se a 15\$000 réis, as de 1890 (4 p. c. conv.) a 38\$000 réis, as da Companhia dos Tabacos de 03\$100 a 94\$000. Acções do Banco de Portugal regularam a 114\$000 réis, do Commercial de Lisboa, a 90\$900 réis, as do Nacional Ultramarino a 59\$000 réis, as do Lisboa & Açores a 90\$500 réis. Obrigações pédias (6 p. c. ass.) 92\$000 réis, Loanda-Ambaca 72\$000 réis, com tendência para a alta.

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

*
Continua a fallar-se numa proxima transformação da circulação monetária no ultramar. Especialmente em Moçambique as dificuldades monetárias são grandes e a Companhia de Moçambique, exigindo que se regularise a circulação reclamando mesmo autorização para introduzir nos seus territórios o ouro e a prata portuguesa, fará ao que parece, o governo a adoptar uma resolução definitiva sobre este momento assumpto.

J. F.

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

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

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

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

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1894			1893			Totaes			1894			
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1894	1893	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	de	a	Mai	690	Réis 47.880:000	Réis 69:391	690	Réis 50.763:992	Réis 73:570	Réis 881.265:000	Réis 927.166:527	Réis	Réis 45.901:521	
	Antiga réde	30	6	"	" 50.377:000	" 73:010	"	" 50.519:441	" 73:216	" 931.612:000	" 977.685:968	"	Réis 46.043:968	
	e nova não garantida.	7	13	"	" 50.920:000	" 73:797	"	" 50.519:441	" 73:216	" 982.562:000	" 1.028.205:409	"	Réis 45.643:409	
	Nova réde	30	6	Mai	380	4.335:000	11:407	334	4.800:905	14:373	85.315:000	89.835:773	"	Réis 4.540:773
	garantida.	7	13	"	" 4.600:000	" 12:103	"	" 4.790:086	" 14:341	" 89.915:000	" 94.645:839	"	Réis 4.730:859	
	23	29	Abrial	475	9.970:520	20:990	475	12.896:990	27:151	203.352:085	225.477:070	"	Réis 22.124:975	
Sul e Sueste . . .	30	6	Mai	"	" 11.101:810	" 23:372	"	" 12.303:495	" 25:902	" 214.453:895	" 237.780:555	"	Réis 23.326:660	
	7	13	"	"	" 12.297:630	" 25:889	"	" 14.094:425	" 29:672	" 226.751:525	" 251.874:980	"	Réis 25.123:455	
Minho e Douro .	-	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	30	6	Mai	253	5.395:179	21:325	253	4.156:660	16:429	89.147:586	100.327:147	"	Réis 11.179:561	
	7	13	"	"	" 3.942:766	" 15:584	"	" 4.810:609	" 19:032	" 93.090:352	" 105.167:756	"	Réis 12.077:404	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	19	25	Março	105	1.074:592	10:234	105	1.327:385	12:641	13.655:694	15.800:727	"	Réis 2.145:033	
	26	1	Abrial	"	" 1.023:526	" 9:747	"	" 1.127:980	" 10:742	" 14.679:220	" 16.928:707	"	Réis 2.249:487	
	2	8	"	"	" 1.028:543	" 9:793	"	" 1.185:829	" 11:293	" 15.707:763	" 18.114:536	"	Réis 2.406:773	
Norte de Espanha	29	5	Mai	3393	Ps. 1.559:412	Ps. 441	3393	Ps. 1.477:833	Ps. 436	Ps. 27.524:461	Ps. 26.344:008	Ps. 1.483:453	"	
	6	12	"	"	" 1.667:533	" 472	"	" 1.528:437	" 450	" 29.194:995	" 27.869:446	" 1.322:549	"	
Madrid — Zara- goza — Alcan- te	30	6	Mai	2672	989:396	370	2672	984:403	368	47.586:011	17.525:586	60:426	"	
	7	13	"	"	" 4.103:304	" 443	"	" 4.034:165	" 387	" 18.669:345	" 18.559:751	" 129:564	"	
Andaluzes	30	6	Mai	894	295:830	331	894	311:447	348	4.646:789	5.005:571	"	Réis 358:782	
	7	13	"	"	" 262:936	" 294	"	" 253:040	" 283	" 4.909:725	" 5.258:611	"	Réis 348:886	
Zafra a Huelva .	7	13	Mai	180	48:909	272	180	47:381	263	897:881	812:551	85:330	"	
	14	20	"	"	" 45:492	" 252	"	" 44:835	" 249	" 943:374	" 857:387	" 85:987	"	

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL	Lisboa R.-Fig.*	Fig.-Lisboa R.	Bemfica-Caso.	Caso-Bemfica	LINHAS DO SUL E SUESTE	Porto-Valença	Valença-Porto
Lisboa B.-Porto	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Part. Cheg.
Part. Cheg.	7-0 m. 3- 0 t.	8-15 t. 11- 0 t.	8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7- 5 m.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
	10- 0 t. 10-30 m.	7- 0 t. 5-30 m.			4-30 t. 5- 0 m.	6-30 t. 7- 0 m.	11- 0 m. 3-15 t.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	7-30m. 9- 0 t.	8-45 m. 10-30 t.				

LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

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

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

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

Desde 1 de janeiro até 25 de fevereiro, ultimo boletim que temos á vista, a receita mais que duplicou, tendo sido de 25:289.521 rs. em 1893 e de 51:919.421 em 1894.

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

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

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

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

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

LINHAS HESPAÑOLAS

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

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

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

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

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

Em consequencia do abaixamento de tarifas de passageiros e grande velocidade, o movimento de passageiros, que era em 1884 de 9.000:000, passou em 1893 a 16.000:000. O movimento de comboios era em 1884 de 240 por dia, em 1889 de 400 e em 1893 de 600, chegando em certos dias de grande affluencia a 650.

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

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

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

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

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

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

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

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

Bonitas cifras.

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

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

INGLATERRA

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

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

Companhia dos caminhos de ferro Portugueses da Beira Alta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Receitas

As receitas brutas, feita a redução dos reembolsos e dos impostos, elevaram-se a réis	291:455\$732
ou seja por kil. e por anno 1:151\$998 rs.	284:881\$462
As de 1892 foram de réis.....	6.574\$270
Houve um aumento de réis.....	1:496\$921
que se divide da seguinte forma:	3:017\$847
Sobre passageiros um aumento de réis.	6:969\$067
Sobre bagagens e recovagens, uma diminuição de réis.....	
Sobre mercadorias P. V. um aumento de réis.....	

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

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

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

Despesas

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

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

Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas foi de réis.....

133:684\$853

Ou seja sobre o anno anterior um aumento de réis.....

9:618\$132

Deduzindo 3:043\$863 réis, provenientes da economia realizada, acha-se a cifra de 6:574\$269 réis, acima indicada.

O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1892 eleva-se a réis.....

62:888\$250

O saldo das contas de exploração em 1893 foi de réis.....

133:684\$534

O saldo das sommas disponiveis atingiu, pois, réis.....

196:572\$784

que foram empregados da seguinte maneira:

Os obrigatarios receberam:

Em 30 de junho de 1893, uma prestação de 2 francos sobre o coupon n.º 17 ou seja réis.....

43:602\$120

Em 31 de dezembro de 1893, uma prestação de 2,50 fr. sobre o mesmo coupon ou seja réis.....

54:502\$650

Foi além d'isso descontado:

Por sellos e despesas relativas ao pagamento de coupon réis..

9:041\$841

Por premio annual destinado á conta «Fundos de seguro» rs...

317\$700

Por perdas de cambio nas remessas de fundos de Lisboa a Paris

33:783\$780

141:248\$091

Fica disponivel em 31 de dezembro de 1893, réis

55:325\$012

D'esta somma tiramos, como nos annos anteriores, para reserva de previdencia contra as eventualidades da exploração réis.....

24:300\$000

O restante.....

31:025\$012

juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permitirão distribuir aos obrigatarios em 30 de junho proximo.

Conta de primeiro estabelecimento

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

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

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

Os administradores eleitos este anno foram:

Ficalho (Francisco de Mello, conde de)

Tourangin

De Vilhena.

M. M. Durangel

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

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

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

ARREMATAÇÕES

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Fornecimento de pedras lithographicas

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

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

Prorrogação do prazo para o concurso de material fixo de via

Esta companhia prorroga até 8 do proximo mez de junho o prazo do concurso para o fornecimento de carris, mudanças de via, cruzamentos, agulhas, chapins, escapulas, parafusos e tirefonds que estava anunciado para 17 do corrente.

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

Lisboa, 14 de maio de 1894.

Fornecimento d'artigos de caoutchouc

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

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

Fornecimento de chapas tubulares

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

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

Venda de papel inutilizado

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

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

Lisboa 25 de maio de 1894.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

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

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

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

Fornecimento de chapas de ferro

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

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

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

Lisboa, 23 de maio de 1894.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de junho, á 1 hora da tarde, na administração do 1º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de cobre em chapa e em barra, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisório de 23.000 réis. O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 10 de maio de 1894.

Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de junho, pela 1 hora da tarde, na administração do 1º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

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

Fornecimento de feltros para cobrir carruagens e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de junho, á 1 hora da tarde, na administração do 1º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de feltros para cobrir carruagens e wagons, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

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

Porto, 23 de maio de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E 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.—Sor-
det et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—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 Príncipe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da Companhia
Real—Echegaray.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express
Européens.
Porto.—Augusto Laverre—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Ex-
press 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 Príncipe,
junto à Estação Central.— Établissement de premier or-
dre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la
mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} 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 com-
mercio, theatros e passeios — aposentos para familias —
Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre — vue splen-
dide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 —
Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frentes, pro-
ximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — te-
lephone — banhos, etc.

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française
de 1.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-
tade, 16, rua do Carmo.

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

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

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

CASCAES **Hotel Central** — De 1.^{er} ordre — Cuisine et ser-
vice français — Salles de lecture et de conversation
— Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

CINTRA **Hotel Nunes** — Splendidos panoramas, quartos con-
fortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.
— Propri. João Nunes.

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

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

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

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

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

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

PORTO **Grande Hotel de Paris** — Maison de premier or-
dre, tenue à la française, située au centre de la ville.
Bains, salons de lecture et de reception. Boite aux lettres. Splendide
jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les
langues — Rua da Fabrica — Aufrère, proprietaire.

PORTO **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, ex-
cellentes comodos para familias e para uma pessoa. Ba-
nhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.^{er} ordem e com vinhos à descrip-
ção.—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 a Ba-
talha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente
do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Ber-
nardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação.
Calle Gallegos, 49, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se ita-
liano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabele-
cimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuo-
sos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gam-
bero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apo-
sentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

ROMA **Grande Hotel Continental** — Proximo da Estaçao
Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte
mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—
Daria, desde 40 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

THERMAS DOS CUCOS

(Torres Vedras)
AGUAS CHLORETADAS SODICAS

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

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

LAMAS MINERAES

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



HOTEL DOS CUCOS

Avenida Ignacio Casal Ribeiro

TORRES VEDRAS

ESTE hotel, localizado no principal ponto da villa, renovado e aumentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescrições sanitarias, aconselhadas pelas auctoridades medicas, tais como canalisação externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1.500 a 1.400 rs. diarios, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a condução dos hospedes ao estabelecimento balnear, entre as 5 e 8 horas da manhã.

SERVIÇO: Almoço, tres pratos, vinho á discrição, chá ou café. Jantar, sopa, cinco pratos, vinho á discrição, queijo, fructas e café. Alugam-se por preços medicos 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 magníficos trens para visitas ou passeios que se alugam por preços convidativos.

O gerente, Ernesto Nobre.

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

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

Abertura do estabelecimento e do hotel a 15 de maio.

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

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

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

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



THERMAS DE CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista

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

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

Directora — D. Maria de Mattos

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



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

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

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

CALDAS DA FELGUEIRA

Grande Hotel Club

Abriu em 15 de maio

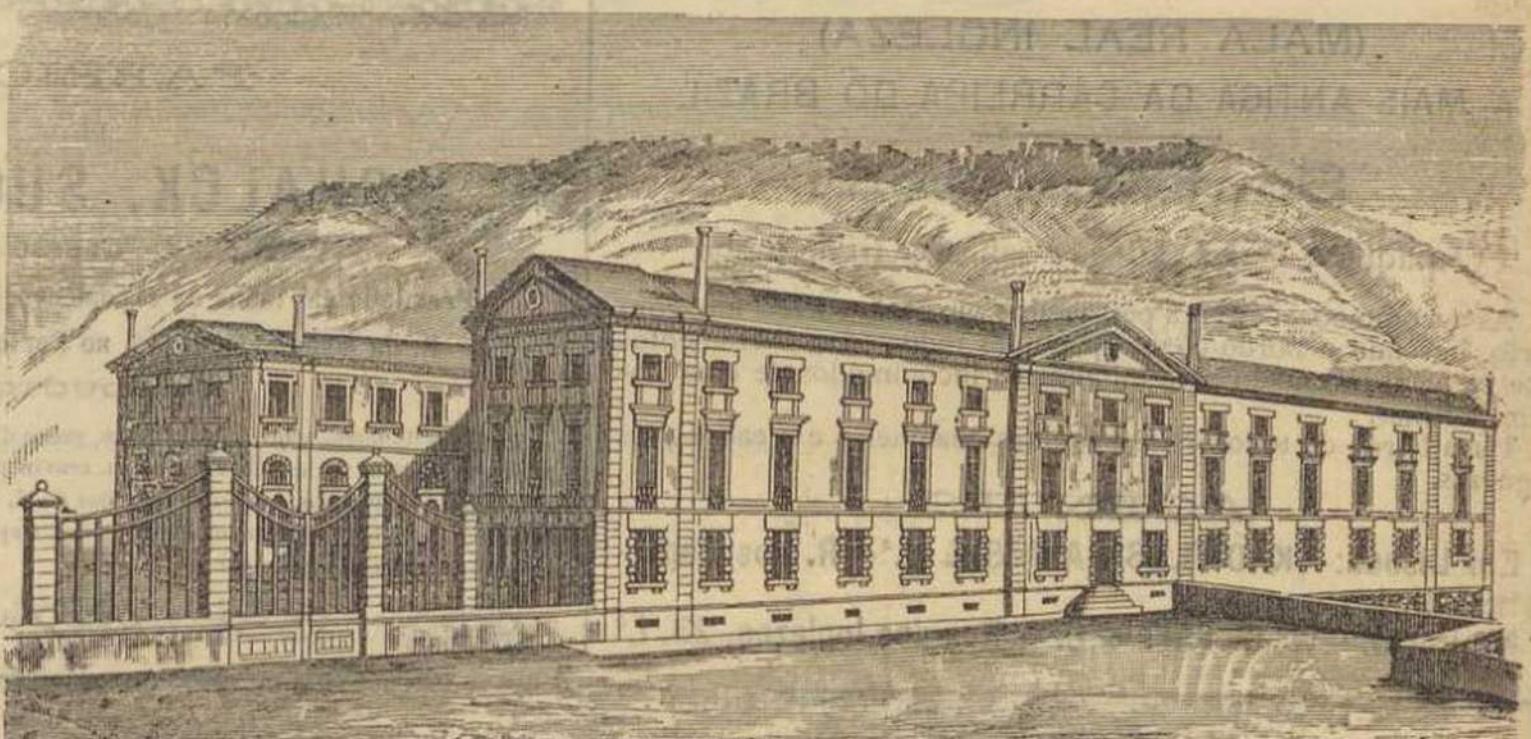
Magnificas accommodações

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

Para esclarecimentos:
rua de S. Julião, 80, 1.^o
Correspondencia, para
Caldas da Felgueira, ao gerente do Grande Hotel.

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

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



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

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

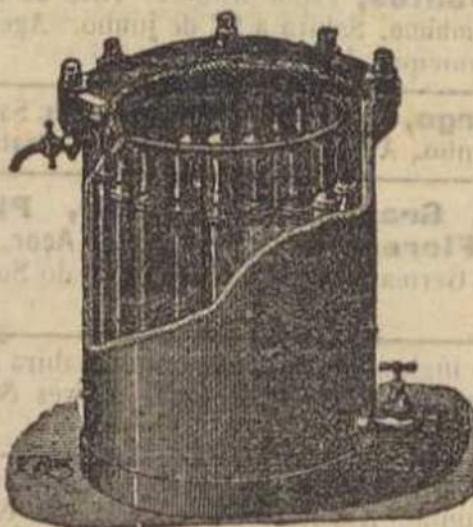
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

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

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

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

FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



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

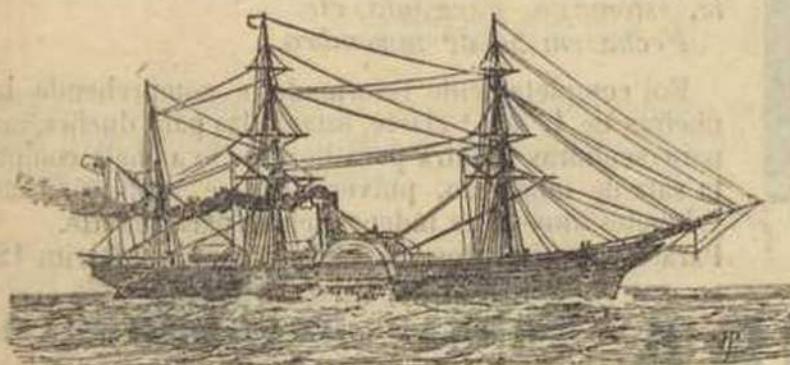
DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79
LISBOA

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Southampton

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

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

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

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

Anvers e **Hamburgo**, vapor franez, Saint Jacques. Sahirá a 4 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeaux, (em direitura) vapor franez, Congo. Sahirá de 13 a 15 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

Bordeaux, (em direitura) vapor franez, Portugal. Sahirá de 23 a 25 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

Cette e **Marselha**, vapor franez, Saint Pierre. Sahirá a 12 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

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

Dakar, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor franez, La Plata. Sahirá a 8 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

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

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

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

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

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



SAIRÁ no dia 14 de junho, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

Londres, vapor inglez, London. Sahirá a 2 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Lourenço Marques, vapor inglez, Goth. Comp. Union, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Pernambuco, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Santos**, **Montevideo** e **Buenos-Ayres**, vapor franez, Cordouan. Sahirá de 3 a 5 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

Portimão, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 4 de junho. Agentes, A. R. Centeno & C.^a L. dos Torneiros, 5.

Porto, vapor portuguez, Gomes VIII. Sahirá a 5 de junho. Agentes, A. R. Centeno & C.^a L. dos Torneiros, 5.

Rio de Janeiro e **Santos**, vapor franez, Ville de Pernambuco. Sahirá a 12 de junho. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 49, 1.^o

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

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

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

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os caminhos de ferro do Sul e Sueste

TARIFA ESPECIAL P. N.º 9 – PEQUENA VELOCIDADE

para o transporte de

B A T A T A S

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

Desde 15 de Junho de 1894

Preço por cada 1:000 kilogrammas comprehendidas as despezas accessórias

Expediente 4.539/A

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Pinhão Novo a Setúbal	Pocorão a Vendas Novas	Montemor a Alcaçovas	Viana a Cuba	Beja a Carregueiro	Casavel a Odemira	Suboya a Messines	Albufeira a Faro	Monte das Flores a Évora	Azaruja a Estremoz	Baleisão a Pias
Pezo	3.810	4.090	4.520	4.762	5.248	5.464	5.840	6.240	4.573	5.044	5.284
Castello Branco	4.070	4.350	4.780	5.022	5.508	5.724	6.100	6.500	4.833	5.301	5.544
Alcains	4.120	4.400	4.830	5.072	5.558	5.774	6.150	6.550	4.883	5.351	5.594
Lardoza	4.155	4.435	4.865	5.107	5.593	5.809	6.185	6.585	4.918	5.386	5.629
Castello Novo	4.245	4.525	4.955	5.197	5.683	5.899	6.275	6.675	5.008	5.476	5.749
Alpedrinha	4.290	4.570	5.000	5.242	5.728	5.944	6.320	6.720	5.053	5.521	5.764
Valle de Prazeres	4.335	4.615	5.045	5.287	5.773	5.989	6.365	6.765	5.098	5.566	5.809
Fatella-Penamacor	4.380	4.660	5.090	5.332	5.818	6.034	6.410	6.810	5.143	5.611	5.854
Alcaide	4.423	4.705	5.135	5.377	5.863	6.079	6.455	6.855	5.188	5.636	5.899
Fundão	4.470	4.750	5.180	5.422	5.908	6.124	6.500	6.900	5.233	5.701	5.944
Tortozendo	4.605	4.885	5.345	5.557	6.043	6.259	6.635	7.035	5.368	5.836	6.079
Covilhã	4.650	4.930	5.360	5.602	6.088	6.304	6.680	7.080	5.413	5.881	6.124
Caria	4.740	5.020	5.450	5.692	6.178	6.394	6.770	7.170	5.503	5.971	6.214
Belmonte	4.785	5.065	5.495	5.737	6.223	6.439	6.815	7.215	5.548	6.016	6.259
Benespera											
Sabugal	4.920	5.200	5.630	5.872	6.358	6.574	6.950	7.350	5.683	6.151	6.394
Guarda											
Pampilhosa	4.090	4.370	4.800	5.042	5.528	5.744	6.120	6.520	4.853	5.321	5.564

CONDICÕES

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

2.^a São ampliados a 6 dias os prazos legaes de transporte.

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

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

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

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

Lisboa, 15 de Maio de 1894.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

TARIFA ESPECIAL P. N.º 8 — GRANDE VELOCIDADE

(Beira Alta N. B. N.º 10 — Minho e Douro P. N.º 10 — Porto a Povoa P. N.º 4)

PARA O TRANSPORTE DE

Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabecches

Desde 15 de Junho de 1894

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

Das estações da frente às abaixo indicadas	Povoa de Varzim	Vianna do Castello	Caminha	Valença
Santa Comba Dão	115645	125345	135380	145505
Carregal do Sal	125305	135005	145040	155165
Cannas de Senhorim	125910	135610	145645	155770
Nellas	135350	145050	155085	165210
Mangualde	145010	145710	155745	165870
Gouveia	145835	155535	165570	175695
Fornos d'Algodres	155275	155975	175010	185435
Celorico	155565	165265	175300	185425
Villa Franca das Naves	165265	165965	185000	195125
Pinhel	165545	175215	185250	195375
Guarda	165685	175385	185420	195545
Cerdeira	175585	185285	195320	205445
Freineda	185395	195095	205130	215255
Villar Formoso	185755	195455	205490	215615

CONDIÇÕES

1.º — As remessas realizadas com a applicação da presente tarifa só serão aceites em portes pagos à partida.

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

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

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

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

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

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

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

Lisboa 24 de Maio de 1894.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 6-BIS—PEQUENA VELOCIDADE

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

Aluguer de jaulas para a condução de touros

Desde 15 de Junho de 1894

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

CONDIÇÕES

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

25500 réis para as expedições entre duas estações da rede da Companhia;

35500 réis para os transportes de ida e volta entre duas estações da rede da Companhia, previstos na condição 7.^a da presente tarifa;

55000 réis para as expedições destinadas a estações das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, ou d'ellas procedentes.

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

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

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

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

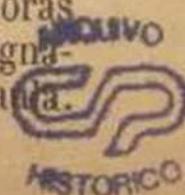
5.^a Os expedidores ou consignatarios assignarão termo de responsabilidade, abonado por fiador idoneo, garantindo à Companhia a pontual entrega das jaulas e ressalvando-a de todos os prejuizos resultantes das avarias ou danos que lhes possam ocorrer, enquanto permaneçam fóra da vigilaçia e guarda da Companhia;

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

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

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

Ultrapassando esse prazo de 24 horas, o consignatario satisfará, na referida estação e no acto da entrega das jaulas, um aluguer supplementar de mil réis por jaula e por cada fraccão indivisivel de 12 horas de demora. Para garantia do cumprimento d'esta obrigação a Companhia poderá exigir aos consignatarios, á entrega das remessas, uma caução na importancia de 45000 réis, quatro mil réis, por jaula.



- 7.^a** Poderão requisitar-se jaulas para transportes de ida e volta;
 A duração d'estes transportes não excederá de 7 dias, contados desde que a Companhia entregar as jaulas na estação de partida, até o dia em que n'essa mesma estação se efectue a devolução das jaulas vazias.
- Para que estas requisições, depois de aceitas pela Companhia, surtam efeito, é mister que o alugador, alem de cumprir com o que determina a condição 3.^a, satisfaça na estação de partida, 24 horas antes da entrega das jaulas, a importancia do aluguer das mesmas e do transporte dos touros, correspondente á viagem de regresso.
- Em conformidade com a condição 4.^a, toda e qualquer importancia paga reverterá a favor da Companhia, quando a entrega das remessas na estação de partida, não se fizer nos prazos ajustados, devendo fazer se novo aluguer, tanto á ida como á volta, se se pretender que o transporte seja efectuado;
- Os dias de demora, sujeitos a aluguer supplementar, contar-se-hão na estação de partida desde o oitavo dia inclusivamente, cumprindo-se em tudo mais os preceitos da condição 6.^a.
- 8.^a** Para o despacho das remessas destinadas ás estações das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal, só será aceite o Agente Aduaneiro da Companhia em Valencia d'Alcantara;
- No acto do pagamento do aluguer na estação de partida, entregará o expedidor uma importancia equivalente a vinte cinco mil e duzentos réis por jaula, afim de se constituir o deposito regulamentar para garantia de reexportação das jaulas do paiz vizinho.
- 9.^a** A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes que sobrevenham aos animaes enquanto permaneçam dentro das jaulas, sempre que não se prove que taes accidentes resultam de culpa do seu pessoal.
- 10.^a** A Companhia não toma sobre si o encargo de substituir as jaulas que não agradem aos expedidores; nem por tal facto desiste do direito de cobrar a importancia do aluguer em conformidade das condições 4.^a e 4.^a.
- 11.^a** É reservada à Companhia inteira liberdade de satisfazer ou não satisfazer, conforme mais lhe convenha, ás requisições que lhe são enviadas; apenas se compromette pelo cumprimento d'aquellas que declare aceitar nas clausulas e condições da presente tarifa.

Lisboa 15 de Maio de 1894.

O Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira

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

M. T. 54.

Eu abaixo assignado morador em tendo requisitado á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por minha carta de de de 189..., jaulas para transporte de touros, da estação de para a de em conformidade com a Tarifa n.^o 6 bis de pequena velocidade, de 15 de Maio de 1894, declaro ter recebido essas jaulas em bom estado de solidez ou em e por este termo me comprometto a entregal-as, na estação final do transporte, dentro do prazo maximo marcado nas condições 6.^a ou 7.^a da citada Tarifa ou dentro do prazo convencionado de no mesmo estado em que as recebi; ficando sujeito ao pagamento supplementar de 15000 réis por jaula e por fraccão indivisivel de 12 horas de demora, quando não realise a entrega no mencionado prazo.

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

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

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

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

Assignatura do expedidor ou consignatario

Assignatura do fiador