

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 a 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

Annexo d'este numero

Tarifa n.^o 2 de grande velocidade da companhia real.

SUMMARIO

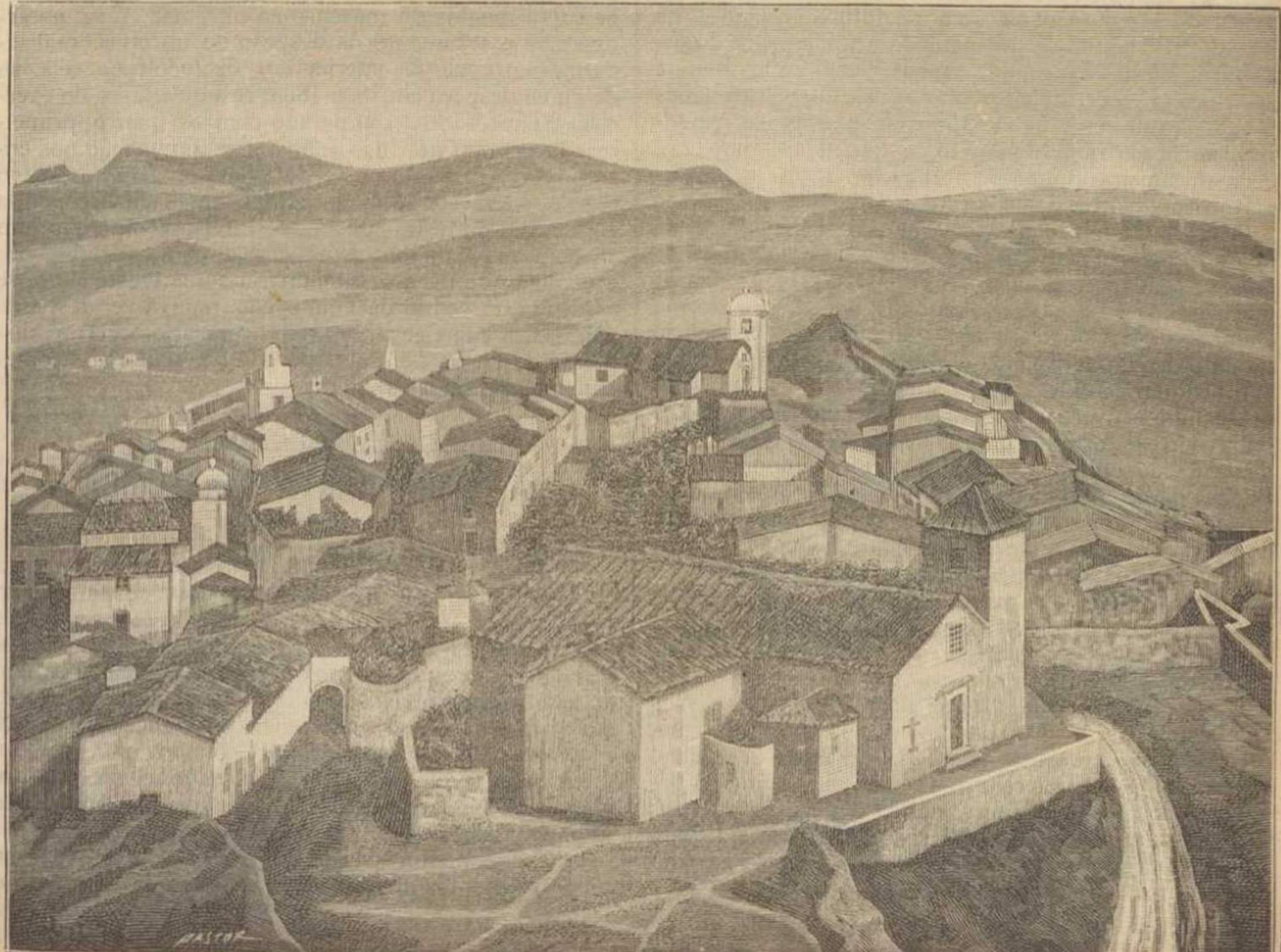
O orçamento das colonias, por M. G.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Tratado de commercio com a Hespanha.
Os caminhos de ferro economicos.
Os caminhos de ferro em todo o mundo.
Par te official.—Mappa da receita e despesa do 1.^o trimestre de 1894, do caminho de ferro de Mormugão.
Tarifas de transporte.
Viagens baratas.
Thermas, campos e praias—V—Caldas da Fadagosa (ilustrado).
Caminhos de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo.
A travessia dos Pyrineos Centraes.
Notas de viagem—I—A Paris.
Publicações recebidas.
Os negócios da companhia real.
O governo hespanhol e as companhias de caminhos de ferro.
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.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.
Horario dos comboios em 16 de julho.
Linhas portuguezas—Caminho de ferro do Congo—Lourenço Marques ao Transvaal

— Os horarios da companhia real—Linha ferrea urbana do Porto—Linha americana para a Maia—Elevadores de Gaya—Central da Covilhã—Util melhoramento—Comboio para banhistas.
Linhas hespanholas—Salamanca à Fronteira—A Transversal—Cantabrico—Madrid a Santander—Linares a Almeria—Salamanca a Avila—Forua a Ganteguiz de Artega—Almanzara a Purchena—Calatayud a Teruel e Sagunto—Sama a Samuño—Norte—Zalla e Sotares.
Linhas estrangeiras—França—Italia—Inglaterra—Estados Unidos.
Patentes de invenção.
Avisos de serviço.
Arrematapões.
Casas recommendedas.
Agenda do viajante.
Anuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

O orçamento das colonias

PUBLICOU o *Diario do Governo* o mappa geral da receita e da despesa das provincias portuguezas do ultramar, no exercicio do anno economico que encetámos.

Merece bem indicar-se n'este logar, as verbas que constituem o orçamento ultramarino, as quaes, por si só, mostram o extraordinario desenvolvimento que teem tomado as nossas colonias, n'estes ultimos annos.



Vista geral de Marvão. — Vide artigo «Thermas, campos e praias», pag. 232

Segundo esse documento oficial foram computadas pela seguinte forma as despesas e as receitas referidas:

	RECEITAS	DESPESAS
Cabo Verde.....	259:170\$000	265:757\$500
Guiné.....	67:990\$000	174:708\$986
S. Thomé e Príncipe.....	203:490\$000	232:359\$372
Angola.....	1.634:800\$000	1.532:637\$341
Estado da Índia.....	849:741\$600	959:436\$035
Macau e Timor.....	488:243\$300	442:827\$250
Moçambique.....	1.335:880\$000	1.555:138\$019

Deficit geral, calculado em réis 233:549\$572.

Neste orçamento encontramos pela primeira vez, nos ultimos annos, a província de Cabo Verde, com um saldo negativo, insignificante é verdade, pois não chega a 7 contos de réis, mas importante porque indica a crise que a affecta presentemente, devida a varias causas e entre elles a ter sido votada quasi ao esquecimento nos ultimos tempos, desde que as attenções geraes se teem ido fixar mais detidamente em S. Thomé, Angola e ainda mesmo em Moçambique.

A receita calculada para o extenso territorio da Guiné é modestissima, mas mesmo assim será difícil excedel-a, devido ás circumstancias especiaes em que se encontra o districto.

Já não acontecerá o mesmo á verba das despesas que provavelmente se elevará, não obstante representar, apenas, a *despesa de ocupação*, que outra ordem de emprehendimentos não cabe em quantia tão inferior.

A província de S. Thomé e Príncipe, esse torrão abençoado, genuinamente portuguez, que até se permite possuir, á sua custa, um dos nossos velhos padões de gloria — S. João Baptista de Ajudá — inutil e improductivo, é verdade, mas eloquente em extremo pelo muito que significa, apresenta um saldo positivo de réis 61:130\$628.

E' de suppôr, porém, que a receita seja superior ao calculado e muito maior será no futuro, quando, na ilha de S. Thomé, se desenvolva decididamente a agricultura, alargando-se por terrenos inexplorados hoje, e se realisem os projectados melhoramentos e entre elles o caminho de ferro de via reduzida a que nos referimos no nosso ultimo numero, e que ligará rapida e economicamente o interior da ilha, ou antes as principaes roças, com a baía de Anna Chaves.

A nossa magnifica província de Angola aparece, se não nos enganamos, pela primeira vez, no orçamento oficial, com saldo positivo. A receita d'esta província, tem vindo a progredir nos ultimos annos, por forma animadora, devido, com certeza, á benefica influencia da linha ferrea de Loanda a Ambaca, que ainda se não encontra em completa exploração.

Quando estiverem concluidas as duas importantes linhas ferreas, ultimamente concedidas, servindo, uma d'ellas, a do Lobito a Caconda, o riquissimo sertão de Benguella, a outra, ligando o planalto de Mossamedes ao litoral, valorisando assim o trabalho que ali está empregado e chamando a uma vida mais activa a numerosa colonia portuguez ali residente e, quando o caminho de ferro de Loanda tocar em Ambaca, depois de atravessar as regiões mais productivas do interior, poderemos então contar com um saldo positivo, real, muito superior, com certeza, ao que agora se fixa.

Curioso é notar que durante muito tempo os povos de Benguella e de Mossamedes, discutiram com caloroso entusiasmo, qual o caminho de ferro que devia ser escolhido de preferencia, se o que iria animar a populaçao do planalto, ali constituida depois de valiosos sacrificios, se o destinado a servir o districto de Benguella, trazendo ao porto do mesmo nome todo o importante tráfego sertanejo.

Foi agora a dificuldade cortada a contento de todos, sendo resolvido dotar-se os dois districtos com as ambicionadas linhas ferreas, bem justificadas ambas afinal.

A situação da India Portugueza, continua a ser angustiosa, pois o orçamento accusa um *deficit* de réis 109:694\$455.

E' o resultado do lamentavel abandono em que se encontra esta colonia, rica de recursos naturaes e dispondo d'uma populaçao intelligente e apta.

O orçamento da província de Macau e Timor oferece um saldo positivo consideravel, como, de resto, succede ha bastante tempo.

As medidas especiaes a que tem sido sujeita a província de Moçambique, permitem que se calcule o seu *deficit* annual em 219:258\$019 réis, o que já é alguma cousa, mas não, o que é necessario conseguir de tão valioso como extenso territorio.

Analysado assim ligeiramente o orçamento colonial, resta-nos dizer que não virá longe o dia em que a metropole se liberte de concorrer para as despesas das extensas e ricas regiões que Portugal possue no ultramar.

E para nos convencermos d'isso basta lêr os seguintes periodos que cortamos do relatorio apresentado pelo sr. ministro do ultramar:

«Ainda nos ultimos cinco annos os creditos, votados pela metropole a favor do ultramar no principio de cada exercicio, eram no fim rectificados com importancias approximadamente iguaes, supridas pelo thesouro ou levantadas por meio de decretos abrindo creditos. Desde 1888-1889 a 1892-1893 importaram estes suprimentos e decretos em 7.342:576\$582 réis, de que se tira uma média annual de 1.468:515\$276 réis. No anno economico de 1893-1894 cessaram completamente os suprimentos do thesouro ao ultramar e, se notarmos que o orçamento da despesa de ultramar realisada na metropole foi inferior em 658:500\$000 réis ao de igual despesa em 1892-1893, resulta a favor do exercicio de 1893-1894, comparado com os quatro primeiros do periodo de cinco annos, uma diminuição nos encargos reaes da metropole do valor de 2.127:015\$276 réis e com referencia ao ultimo anno uma economia para o thesouro de 748:000\$000 réis, comparado em absoluto o orçamento de 1892-1893 com o de 1893-94, economia que mais se avolumaria ainda n'este anno, se a revolta do gentio da Guiné não motivasse despesas valiosas, a cujos encargos será necessario ocorrer, dispondo de creditos do orçamento que, sem este acontecimento, ficariam em saldo.»

M. G.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 9 de julho de 1894.

Os jornalistas de Bruxellas preparam-se para fazer, no momento em que os leitores da *Gazeta* lerem estas linhas, uma calorosa recepção a seus confrades estrangeiros que, d'aqui a alguns dias, virão assistir em Anvers, ao primeiro congresso internacional da imprensa. Porque, e isto pode parecer extraordinario, é a primeira vez que os jornalistas do mundo inteiro se reunem para tratar das questões que lhe dizem respeito, elles, que passam a vida a tratar dos negocios e dos interesses alheios.

O chamamento, partiu de Anvers, foi ouvido em todos os pontos do globo, correspondido com enthu-

siasmo, e a esta hora, esperam-se nada menos do que 300 ou 400 congressistas, como dissemos em nossa carta anterior.

O congresso, como é já sabido, reune em Anvers e os seus trabalhos serão entremeados por festas—como exige a tradição.

O comité da imprensa de Bruxellas julga que recebendo os estrangeiros com certa solemnidade, dará uma prova de boa cortezia, promovendo ao mesmo tempo os interesses do comércio de Bruxellas.

Por isso elaborou um programa dos festejos, o qual não está ainda definitivamente combinado em todos os seus detalhes, estando comtudo já esboçado a largos traços.

Os congressistas chegarão a Bruxellas no dia 11 de julho, sendo recebidos na gare do norte pelo comité da imprensa da capital.

A noite, serão recebidos no *Hotel de Ville*, que iluminará as suas salas a luz elétrica.

Mr. Buls, *great attraction «speechera»* na língua dos diferentes países ali representados.

No dia 12, às duas horas da tarde, o rei receberá os congressistas em Laeken, fazendo-lhes pessoalmente as honras do seu admirável jardim de inverno.

Ao *garden party* dará alguma solemnidade, a presença de todos os ministros e membros do corpo diplomático, que sucessivamente apresentarão os seus nacionais ao soberano.

Na sexta feira 13, realizar-se-há uma *soirée musical* no *Theatre de la Monnaie*.

D'acordo com Mr. Gevaert, que foi consultado a este respeito, o comité da imprensa fará ouvir aos visitantes, os nossos melhores cantores e instrumentistas, assim como uma sociedade coral e uma banda militar.

Não devemos neste momento, commetter indiscrições; as diligências estão sendo empregadas... digamos, comtudo, que o *Orphéon Real* aceitou imediatamente o convite que lhe foi enviado, e executará dirigido por Mr. Bauwens, três córos: *Le Soir*, de Jouret; *Fraternité*, de Govaert; e com o acompanhamento de uma banda militar, *Les Arts et la Paix*, de Alfred Tilmen.

No sabbado 14, terá provavelmente logar o banquete. Digo provavelmente, porque a colónia francesa deve reunir-se nesse dia para celebrar a sua festa nacional. Mas, a França está de luto e essa festividade, será sem dúvida transferida.

Em todo o caso, os dois banquetes que terão muitos convivas communs, não se podem realizar simultaneamente.

Trabalha-se com ardor para se fazer no domingo 15 o cortejo das flores, cujo programa foi planeado pelo poeta Don Duyts e que consistirá para os congressistas um bonito numero.

O cortejo será, na verdade, encantador. Deve compôr-se de uma meia duzia de carros, cuja execução foi confiada ao pintor Dubosq e de uma duzia de grupos.

Independentemente de numerosos costumes feitos expressamente, os organisadores contam utilizar a maior parte dos que figuraram no cortejo da agricultura, contribuindo para o explendor da festa os armazens do teatro de La Monnaie sob a inteligente direcção de Mr. Teignaert.

As flores, as mais raras, terão o seu grupo especial e esta sucessão de quadros risonhos feitos de rosas, de myosotis e de violetas, etc., será do mais bello efeito banhadas pela luz do sol—porque este cortejo não poderá sahir senão n'um dia soberbo.

A camara do comércio francese tinha revindicado a honra de fornecer o carro das flores de campo, con-

tando desenhar a bandeira nacional com o auxilio de papoulas, de margaridas e bleuts, mas o doloroso acontecimento que acaba de enlutar a França obrigou-a a renunciar a tal projecto.

O carro final representará as borboletas e as flores, servindo para o efeito os costumes da *Torfalla*, o ultimo bailado de mr. Stonmon.

A. Urban.

Tratado de comércio com a Hespanha

Foi já publicado no *Diário do Governo* o convenio assinado em Madrid, em 29 de junho, relativo aos regulamentos para a execução dos appensos 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do tratado de comércio e navegação entre os dois países, aprovado por lei de 22 de junho.

É o primeiro o regulamento para o comércio terrestre pelos caminhos ordinários.

As alfandegas terrestres ficarão em correspondência nos seguintes lugares: Valença do Minho com Tuy, Barca de Alva com La Fregeneda, Villar Formoso com Fuentes de Oñoro, Beirã com Valencia de Alcântara, Elvas com Badajoz, Villa Verde com Vizeu, Quintanilha com Alcañices, Sever com Herrera de Alcântara, Bemposta com Fermoselle, Aldeia da Ponte com Albergueria, Lagoaça com Aldeia del Obispo, Escorijo com Barba de Buerco, Segura e Rosmaninhos com Alcântara, Penha Garcia com Valverde del Fresno, Salva-erra do Extremo com Zarca la Mayor, Alegrete com La Codovra, Carte do Tinto com Paímogo e Barrancos com Ensinaisala. Além destas alfandegas e postos de despacho haverá postos fixos de fiscalização e vigilância, fronteiros uns aos outros.

As alfandegas terão faculdades reciprocas de despacho e serão divididas as suas habilitações em três classes. As 5 primeiras de 1.ª; as 3 seguintes de 2.ª e as demais de 3.ª.

Habilitações de 1.ª classe: importação de mercadorias cuja introdução não foi proibida no próprio país; exportação d'aqueelas cuja introdução no país vizinho não for proibida; o transito internacional das que não forem proibidas em ambos. — Habilidades de 2.ª classe: importação e exportação de vidro ordinário em garrafas, barro em obra e louça ordinária, ferro forjado e aço em instrumentos agrícolas, enxofre, sulfato de cobre, sabão, canhamo e linho em rama e cardado, lãs superlavadas, cordas, pellos e crinas, papel de cigarros, aduellas, madeira ordinária, vasilhame, carvão, cortiça, arcos, tabua, funco, vime, couros e pelles, calçado, correagem, sebo, adubos artificiais, tripas, veículos de carga, manteiga, cereais, excepto trigo e sua farinha, legumes, frutas, azeite, vinho, vinagre, chocolate, queijo, pimentão, chapeos, seda em casulos, trapos, conservas, águas minerais, carvão mineral. — Habilidades de 3.ª classe: as mesmas de 2.ª, menos calçado, correagem, adubos artificiais, manteiga, chapeos, e seda em casulos.

As habilitações de 1.ª classe servirão sómente para as mercadorias que se exportem, importem ou transitem em caminhos de ferro. Para o comércio pelos caminhos ordinários vigoram as de 2.ª.

O segundo regulamento é para o comércio fluvial pelos rios Minho, Douro, Tejo e Guadiana, na parte navegável que serve de limite entre Portugal e Hespanha; o terceiro para o comércio marítimo, e o quarto para o serviço de vigilância e repressão do contrabando.

Os caminhos de ferro económicos

O sr. D. Eusebio Page, o conhecido homem de ciência hespanhol, tem ultimamente tratado, no nosso pre-sado collega *Gaceta de los Caminos de hierro*, da importante questão dos caminhos de ferro económicos, indicando quais são as condições em que se pode e deve realizar a sua construção, com vantagem para o público e para a empresa exploradora, e sem prejuízo para o Estado.

Na sua opinião, esse projecto deve assentar nas seguintes bases:

1.º Construção económica ainda que solida. Nada provisório, mas em compensação grande liberdade em rampas, curvas, largura da via e material circulante.

2.º Liberdade absoluta de exploração, e severa e rigorosa inspecção de todos os serviços, sob o ponto

de vista de segurança e cumprimento das condições de transporte.

3.^a Concessão, por parte do governo, do direito de expropriação dos terrenos de domínio público e redução a 10% do imposto *ad valorem* sobre tudo que se importe do estrangeiro.

4.^a Nem um real a título de garantia de juro ou de subvenção de qualquer gênero. Em troca, o governo não exigirá, nas linhas económicas, nem o 15% de imposto sobre passageiros, nem o imposto sobre mercadorias, nem o uso do telegrapho, nem o transporte gratuito do correio, de tropa, ou de presos.

5.^a Concessão das linhas durante o prazo de 60 anos, passados os quais, ficarão sendo propriedade da província ou do município respectivo, que terão ajudado a construção das linhas, sempre que isso lhes tenha sido possível.

Tais são, em resumo, as bases do projeto do sr. Page, que merecem ser muito meditadas, pois, sem dúvida alguma, é indispensável encontrar um regimen que permita a criação e o desenvolvimento dos caminhos de ferro económicos nas condições de não representarem novos encargos para o Estado, garantindo, no entanto, os capitais que forem empregados.

Os caminhos de ferro em todo o mundo

Numa estatística ultimamente publicada, relativa ao ano de 1892, encontramos curiosas informações sobre a extensão e importância dos caminhos de ferro em todo o mundo. D'ella extractamos o seguinte:

A extensão total dos caminhos de ferro era de 653.037 quilómetros, dos quais cabem: à Europa 232.317 quilómetros; à América 352.230; à Ásia 37.367; à África 11.607 e à Oceania 20.416.

Na Europa o país que tem maior extensão de linha ferrea é a Alemanha e em relação à superfície do território é a Bélgica. Portugal ocupa o 13.^º e o 9.^º lugar respectivamente.

Na América, é a República dos Estados Unidos do Norte que se avantaixa apresentando um percurso de 281.228 quilómetros; na Ásia, a Índia Inglesa com 28.590 quilómetros; na África, a Colónia do Cabo, com 3.932 quilómetros e na Oceania, Victoria com 4.699 quilómetros.

PARTE OFICIAL

Direcção geral do Ultramar

3.^a Repartição — 2.^a Secção

Caminho de ferro de Mormugão

Mappa da receita e despesa no 1.^º trimestre de 1894

Receita

Designações	Kilómetros explorados	Número de passageiros	Peso	Importância
Grande velocidade:				
Passageiros.....	74.633	-	7.071 \$052	
Bagagens e recovagens.	82	-	-	384 \$161
Diversas.....	-	-	-	738 \$202
Mercadorias.....		29.884:416,86	47.342 \$503	
	74.633	29.884:416,86	55.535 \$918	

Despesa	
Conservação (via e obra).....	6.911 \$249
Tracção (locomotivas, combustível, pessoal).....	7.388 \$107
Material circulante (limpeza e reparação).....	1.840 \$639
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.).....	3.145 \$432
Diversas (encargos gerais, despesas do porto, diversas e especiais).....	16.970 \$842
	36.256 \$269

Resumo	
Receita.....	55.535 \$918
Despesa.....	36.256 \$269
Saldo.....	19.279 \$649

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 5 de julho de 1894.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Colégios e seus professores. — Já no numero anterior nos referimos a esta tarifa, n.^o 2 de grande velocidade da companhia real, que hoje distribuimos como anexo. Temos, pois, só de juntar, que a nova tarifa começará a vigorar em 1 de agosto próximo, isto é muito a tempo de ainda ser utilizada este verão pelos colégios e seus professores.

Viagens baratas

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses vai inaugurar no dia 21 do corrente, a serie dos seus serviços especiais projectados para os meses de julho, agosto e setembro.

A primeira viagem é de Lisboa a Luso em comboio *rapido*, partindo de Lisboa, na madrugada de domingo 22 e regressando a Lisboa, na madrugada de 2.^a feira 23.

O comboio compõe-se de carruagens de 2.^a e 3.^a classe, terá a lotação de 480 lugares, sendo 240 de 2.^a e 240 de 3.^a e servirá as estações de transito: Braco de Prata, Santarem, Entroncamento, Pombal, Alfarelos e Coimbra.

De Lisboa-Rocio os bilhetes especiais de ida e volta custam: 3.000 réis em 2.^a classe e 2.000 réis em 3.^a.

A este serviço seguir-se-hão outros, do Porto ao Bussaco, e de Lisboa à Nazareth, ao Bom Jesus de Braga, a Alcobaça, Caldas da Rainha, Granja, Espinho, Porto, Elvas, Batalha, etc., etc.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

V

Caldas da Fadagosa

Como quasi todas as origens remotas, a origem d'estas águas perde-se na bruma dos tempos.

Não é, porém, nosso propósito investigar origens, mas sim aplanar o caminho dos enfermos que precisem concorrer áquelle estabelecimento, dando-lhe os esclarecimentos precisos. E assim, despreocupados dos ataques de linguagem, iremos direitos ao nosso fim, deixando ainda à inspecção dos interessados as subtilezas que não constituem a essencia da descrição.

Situadas a 4 quilómetros da estação de Marvão, Beira, estas caldas estão indicadas a ser as thermas internacionais, pois que da linha divisoria dos dois países vizinhos distam elas apenas 800 metros, e desde muito, até mesmo quando a choça servia d'abrigos aos enfermos, que elas são procuradas de preferencia pelos povos da Extremadura hespanhola.

Datam de 1842 as primeiras edificações d'estes banhos — perdidas edificações no embate de prolongados pleitos judiciaes e administrativos para determinar a posse das aguas.

Decidido afinal que elles pertenciam á camara de Marvão, mas abandonadas por ella depois, só os muros do edificio ficaram como triste signal da incuria indigena.

Apenas em 1885 é que, por iniciativa do sr. José Pedro Barata, um espirito ilustrado e um bello coração humanitario, a camara, na impossibilidade de restaurar as edificações perdidas, mandou vender o direito de exploração da nascente, reservando para os municipes do seu concelho o uso gratuito das aguas nos seus domicílios, e para os pobres a regalia de serem recebidos gratuitamente no estabelecimento que se construisse.

N'estas condições o actual proprietario o nosso amigo o sr. Antonio de Mattos Magalhães, de sociedade com o dr. Augusto M. da Fonseca Christiano, se propôz restaurar o estabelecimento introduzindo-lhe desde então muitos melhoramentos que hoje o fazem considerar como um bom estabelecimento de banhos. Em pouco tempo se dissolveu aquella sociedade ficando logo em 1886 o actual proprietario o sr. Antonio Magalhães com o dominio exclusivo das aguas.

Desde então até hoje milhares de contrariedades se teem intervalado no caminho d'aquella empreza — desde as medidas sanitarias que interrompem a concorrência de Hespanha, a mais numerosa, até aos embaraços que a todo o momento levantam os desaffectos, o proprietario dos banhos, que malsinam de doentio o local dos mesmos e de adulteradas as bellas aguas phisicamente impossiveis de alterar. E disemos phisicamente impossiveis de alterar, porque n'uma area enorme relativamente, não brota uma só gota d'agua que não tenha as propriedades chimicas que o sabio analysta descobriu e afirmou nas nascentes principaes. Despescando todas essas difficuldades, o proprietario dos banhos, não desiste do seu intento, não se desviando d'elle, sequer uma linha, procurando apenas levantar com perseverança notavel os creditos d'aquella casa, porque só assim cumprirá o seu dever deante da amabilidade extrema de todos os concorrentes por seu turno gratissimos ás bellezas medicinaes das aguas.

N'este empenho conta elle hoje já com mais de 800 metros quadrados de superficie coberta, aonde assentam boas edificações, que constituem o estabelecimento thermal com os seus dormitorios de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe, hotel, casa de jogo, bilhar etc., uma superficie ajardinada de alguns hectares de bom terreno salpicado graciosamente de arvores de ornamentação, e passeios relativamente vastos.

As aguas estão cuidadosamente canalizadas por tubos de ferro e estanho, e não sendo em abundancia demasiada dão todavia a media de 200 banhos diarios, guardados em depositos cimentados na propria nascente. O estabelecimento pode hoje receber commoda mente nas 3 diferentes classes 150 banhistas, aos quaes garante a maxima modicidade nos preços de tudo o que ali precisam.

A 1.^a classe pagando apenas 1.200 réis diarios tem direito a banho, inalações, quarto e 3 refeições diarias abundantes e escolhidas, medico, etc.

O proprio medico é pago exclusivamente pelo proprietario do estabelecimento, sem que tenha direito a haver dos banhistas remuneração alguma.

A 2.^a classe paga 700 réis e a 3.^a 400 réis, com todos os direitos da 1.^a apenas com a diferença da alimentação que não deixando de ser abundante tem de ser menos escolhida.

O que se vê claramente é que o proprietario dos banhos é mais um benemerito do que um explorador de empresa, ambicionando legar á humanidade enferma um bom estabelecimento thermal — no que vae empregando todos os modestissimos lucros que do mesmo aufera. Aos banhistas que comem de sua conta, que o podem fazer os de 2.^a e 3.^a, são-lhes fornecidos generos da mercearia da casa, pelos preços ordinarios das terras e mercados vizinhos. Podemos afirmar gostosamente que pelos preços anunciados em nenhum estabelecimento de banhos nacional ou estrangeiro se vive com mais commodidades.

Sem ser uma casa luxuosa, aonde a opulencia impere, é todavia uma casa util e accommodada, aonde o doente se pode tratar com confiança.

E depois o que se nos antolha de perfeita utilidade publica, de cousa essencial a essa infelizmente numerosissima familia dos remedios e dos indigentes, — são estas casas que offerecendo as indispensaveis commodidades da vida não obrigam a sacrificios pecunarios que agravam os padecimentos e desanimam da cura das enfermidades.

E' até consolador que a par dos estabelecimentos luxuosos, existam tambem no nosso paiz, os confortos modestos do util e economico para as classes que a fortuna caprichosa não bafejou nos doirados berços.

As enfermidades que aquellas aguas de preferencia combatem, aquellas para que estão especialmente indicadas, são as enfermidades cutaneas. Verdadeiros prodigios teem elles feito n'esta especialidade. A propria *morphea* — o nó gordio da sciencia medica — alli tem sido debellada já.

O rheumatismo e a dyspepsia já alli se combatem vantajosamente tambem, o que era inteiramente de esperar — se a experiecia o não attestasse tão eloquentemente — pela analyse a que procedeu o distincto chimico sr. Joaquim dos Santos e Silva.

Segundo o trabalho d'este illustre professor, as substancias que a analyse mais minuciosa fez descobrir nas aguas da Fadagosa são as seguintes: Chloro-acidos: sulphydrico, sulphurico, carbonico, silicico — Potassio, sodio e lithio — cal e magnesia — oxydo de ferro e alumina — Materias organicas fixas.

Caminhos de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo

A extensão das linhas exploradas, durante o anno de 1893, por esta importante companhia, foi de 9.075 kilometros.

	Francos
A receita bruta (deduzidos os impostos)	361.536:338
foi de	184.475:635
As despesas de exploração	177.060:703

A receita pôde decompôr-se pela seguinte fórmula:

Grande velocidade	143.900:253
Pequena velocidade	210.769:545
Servicos diversos	6.866:540
<i>Total...</i>	361.536:338

O numero de passageiros transportados foi de 52.642:170, sendo o producto 106.758:891 francos, mais 4.746:518 na quantidade e 4.315:666 no producto do que em 1892.

O percurso médio dos passageiros foi de 48 kilómetros.

No producto das recovagens, figura o transporte de 955.333 animaes vivos que produziram 4.532.291 francos, devendo attribuir-se esta elevação da receita ao abaixamento das tarifas de grande velocidade.

As recovagens propriamente ditas elevaram-se a 381.989 toneladas, rendendo o seu transporte francos 26.392.768

A pequena velocidade attingiu a 20.101.696 toneladas, mais 546.540 toneladas do que em 1892. O producto desceu, porém, de 202.789 008 a 199.941.402 fr.

O producto médio por tonelada foi de fr. 9.95, o percurso medio 191 kilometros, a tarifa kilometrica media centimos 5,20.

Apesar do fabuloso rendimento d'estas linhas, feitas todas as contas e pagos todos os encargos, a companhia tinha a pedir ao Estado a titulo de garantia, francos 29.809.210.

Aos accionistas foram distribuidos 44 milhões de francos de dividendo.

O material da companhia em 1 de janeiro de 1894 era o seguinte: 2.521 machinas, 5.660 carruagens e 86.540 vagons.

Durante o anno de 1893 as caixas de reforma, de previdencia e outras instituições do mesmo genero, receberam da companhia a somma total de 12.854.100 francos.

A travessia dos Pyrineos Centraes

Os delegados dos governos hespanhol e francez, reunidos em Paris, para revêr o convenio estabelecido entre os dois paizes, para a construcção de duas linhas ferreas atravez os Pyrineos Centraes, dirigindo-se uma de Saint-Girons a Lérida e a outra de Oloron a Zuera, assentaram já quaes as bases do projecto do convenio definitivo.

Para conhecimento dos nossos leitores, vamos resumir as principaes condições d'esse acordo:

Serão construidas duas linhas internacionaes, que atravessarão a fronteira franco-hespanhola, proximo dos portos de Salon e Somport. A primeira linha partirá de Saint-Girons (Ariege), subirá o valle de Sabat e penetrará em Hespanha pelo valle de Noguera-Pallareza, que percorrerá, passando por Esterro de Anes para chegar a Lérida, no valle de Segre. A segunda partirá de Oloron (Baixo Pirineo), subirá o valle de Aspe, penetrará no de Galugo, indo unir-se em Zuera á linha de Zaragoza a Barcelona.

Os trabalhos de construcção serão feitos simultaneamente pelos dois governos, que se obrigam tambem a fazer os tunneis de divisão e as estações internacionaes correspondentes.

A duração de todos os trabalhos não excederá de 10 annos.

NOTAS DE VIAGEM

I

A Paris

Boa vontade tinha eu de lhes fallar já d'este bello paiz, d'onde escrevo; da Belgica, onde me encontro ha quatro dias, rodeado pelas amabilidades d'este povo, essencialmente livre, soberanamente attencioso, activo e emprehendedor. Mas é mister que eu siga a ordem por que faço as minhas viagens, porque sei que leitores ha que d'ellas se servem para regular as suas, e é com esse fim que lh'as descrevo.

De Lisboa para Paris, para os que não seguem nos comboios *sud-express*, que são, com efeito, os mais commodos, o caminho a tomar é indubitavelmente o de Salamanca.

Que m'o perdõem os interessados na linha de Caceres; eu não posso aconselhar ao leitor senão o que lhe é mais commodo, e por Pampilhosa-Salamanca nós temos hoje *apenas* as seguintes vantagens:

Partir de Lisboa duas horas e meia mais tarde. Em vez de passar o dia soffrendo os horrorosos calores da escaldada linha de Caceres, a passagem do Tejo sem interesse, comendo o pessimo almoço de Arroyo e o jantar outr'ora rasoavel hoje mau, ao que me consta, de Talavera, temos a interessante linha da Beira Alta, pittoresca, com os seus tunneis e viaductos, com os seus panoramas deliciosos; as margens do Mondego, a serra da Estrella, etc. Em logar de, chegado o passageiro a Madrid, ter que tomar conta da bagagem, tomar um trem, atravessar a cidade, tomar novo bilhete, despachar de novo as malas, etc., o que tudo tem que ser feito rapidamente, porque o tempo é pouco, e, portanto, poucos são os que não ficam sem jantar, almoça-se bellamente na Pampilhosa, janta-se muito bem em Fuentes de Santo Esteban, chega-se á meia noite a Medina, onde basta entregar a senha da bagagem para que nos deem outra d'ahi a Hendaya, sem que nos incomodemos a sahir da estação, nem sequer a tocar nos volumes. E note-se que a verificação das bagagens que, indo por Valencia, se faz ás 5 horas da manhã, faz-se, indo pela Beira, ás 5 horas da tarde.

Como será commodo e economico no dia em que se fizer um comboio d'uma certa rapidez pela Beira Baixa, que é o caminho mais directo e p' onde se poderiam poupar umas boas oito horas! O comboio partia ás 5 horas da manhã, ás 9 estaria em Abrantes, ás 3 da tarde na Guarda, ás 4 1/2 na fronteira, e eis-nos na hora actual para Medina, onde, em caso de necessidade, ainda se poderia poupar uma meia hora. Assim a viagem seria de 48 horas, tendo só duas noites de comboio. Mas não tratemos do futuro e fallemos antes da viagem actual.

Eu já descrevi em tempo aqui o caminho de Lisboa a Paris. Ao passal-o de novo não lhe achei a menor novidade. Apenas muito menos aglomeração de passageiros, motivado por não haver agora o attractivo da exposição, que enchia todos os trens e obrigava os passageiros a irem amassados uns contra outros todo o caminho. Por isso, vindo mais á minha vontade, quasi só, desde Hendaya, apreciei melhor o serviço dos comboios e a linha.

A marcha do expresso que nos conduz é bastante rapida, alcançando muitas vezes mais de 80 kilometros por hora.

— Oitenta kilometros! dirá o leitor. Porque é que não temos cá um andamento assim?

Ora, primeiro que tudo, porque o nosso paiz não tem tão enormes troços de terreno plano como o sul da França, onde á parte uns pequenos tunneis á saída da estação da fronteira, quasi toda a linha é em longas rectas em patamar, chegando uma d'estas — interessante, na verdade — a alcançar 37 kilometros, e o patamar a 130 kilometros (de Adour a Médoc).

Verdade seja tambem que, por mais que todos digam que este bocado de linha, os Landes, tem certa curiosidade, atravessando por mais de tres horas, o extenso pinhal, cuja seiva, mais ou menos authentica, o chimico Lagasse nos fornece em frascos para nos debellar a tosse, eu odeio este percurso, em que sempre o calor asfixiante nos faz soffrer inclemencias.

Só proximo de Bordeus o passageiro começa a sentir uma aragem bemfazeja, quando nos approximamos da bacia de Arcachon, em Lamothe.

Feito (ou antes devorado) o jantar em Bordeus e passado o bello porto de Puillac, poucas horas ha de dia.

Partindo de Bordeus ás 6 h. e 45 m. só alcançamos vêr Libourne, e poucas mais localidades do transito.

Augouleme vê-se de noite, fazendo um lindo efeito a sua illuminação.

Em Poitiers, ás 11 h. e 23 m. da noite, já não ha quem resista ao somno, depois de 47 horas de viagem seguida. E bom é que se durma, porque ás 5 horas ha que preparar para deixar o comboio em Paris.

Quando d'esta vez ali cheguei, uma surpresa se me preparava: Enormes caixas vinham sobre o tejadilho dos *fourgons* e até de algumas carruagens. Perguntei que singular mercadoria era aquella que quatro homens tratavam de descarregar com todo o cuidado. Eram corões de flores para o funeral do infeliz presidente da republica.

E já que fallei d'este triste facto, é por algumas notas sobre elle que terminarei, por hoje, a minha descrição da viagem.

O prestito funebre de Carnot foi um dos espectaculos mais impressionantes que tenho visto. A França expôz ali todas as suas forças vivas, que são immensas. N'aquella revista, n'aquella enorme parada de todo o exercito de associações, de grandes sociedades economicas, de beneficencia em todas as suas manifestações, do *sport* em quantos generos ha onde a força e o arrojo se demonstrem, de gremios e círculos artisticos, de enormes grupos de educação, de multidões de magistrados, de legiões de industriaes, de tudo quanto, finalmente, pôde concorrer com a offerta de milhares de riquíssimas corões, com o brilhantismo dos seus fatos especiaes e estandartes, ou com o seu modesto ramo de perpetuas e amôres-perfeitos, retratava-se bem a grandiosidade d'aquelle paiz prodigiosamente importante e forte, que o justo titulo se applica de capital da civilisação moderna.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Manuel Pratique de l'Electricien, por E. Cadiat.—Recebemos este elegante livro, de 500 paginas, edição esmerada, da conhecida livraria Baudry & C.º, Paris.

O *Manuel de l'Electricien*, é um verdadeiro guia pratico para a montagem e funcionamento de qualquer installacão electrica e por isso mesmo se torna de incontestavel utilidade aos industriaes.

O livrinho é ilustrado por 229 gravuras, sendo o seu custo de francos 7,50.

Universal index.—Começou a publicar-se em Vienna d'Austria este catalogo mensal de todas as publicações scientificas de todos os paizes.

O numero specimen que temos presente, occupa se de todas as publicações sobre minas e metallurgia, caminhos de ferro, chimica, physica, industrias chimicas, cervejaria, distillação e livros novos.

Á primeira vista não se alcança a importancia de uma publicação n'este genero; e não obstante ella é de grande alcance como auxilio aos estudiosos. Com efeito, para quem tem que consultar todos ou quasi todos os trabalhos que aparecem sobre uma determinada scienzia ou ramo de industria, a assignatura do *Universal index* é de uma enorme utilidade, muito mais tratando das litteraturas de todos os paizes.

Ajustes de contas, em Mortagua, por Martins d'Abreu.—Recebemos este volumoso livro de 208 paginas, abri-

mol'o, folheámos, lêmos e ficámos na mesma como se apenas houvessemos lido o titulo. E' um ajuste de contas lá entre o auctor e uns sujeitos da localidade.

Pois sim, senhores, ajustem as contas publicando livros, que é o que querem as typographias e as fabrícias de papel.

Os negócios da companhia real

Continuam a chegar as adhesões á convenção para a reconstituição da companhia real, tendo até ha poucos dias, sido recebidas em Lisboa 315.000. Só a primeira semana do prazo produziu mais de 200.000 titulos.

Pode pois assegurar-se que a approvação de convenção é certa pois que apenas está decorrido um terço do primeiro prazo e já está garantida a maioria absoluta dos creditos a favor do convenio.

O governo hespanhol e as companhias de caminhos de ferro

Não é de hoje a crise com que lutam as linhas ferreas hespanholas, é antes antiga e bem antiga, manifestando-se, apenas, agora por forma mais accentuada, sendo por isso mais energicos os clamores dos interessados.

Nos ultimos tempos, devido ás elevadissimas diferenças cambiaes, aos pesados encargos das construções e a muitas outras causas, reconheceram as companhias, que era insustentavel a actual situação; e procurando dar-lhe remedio, promoveram representações, comícios, etc., até que os seus pedidos chegaram ao governo, que se viu forçado a tomar uma deliberação, tal é a gravidade do mal que n'este momento afecta a maioria das linhas do paiz vizinho.

Não é mesmo a primeira tentativa que se faz n'este sentido. Já por varias vezes os governos de Hespanha tem procurado acudir ás companhias, não o conseguindo, porem, devido á reacção que os seus projectos, levantam na imprensa e na opinião publica.

O caso d'esta vez apresenta-se, com tudo, com o caracteristico de urgente necessidade: é forçoso tomar quaesquer providencias, tendentes a melhorar o estado financeiro das companhias.

Com esse fim foi apresentado ao parlamento um projecto de lei, já aprovado pelo conselho de ministros, do qual extractarmos as principaes condições:

As companhias reduzirão nas proporções seguintes as suas tarifas especiaes para os transportes de:

$\frac{10}{100}$ Cereaes, farinhas e vinhos nacionaes que se transportem a distancia superior a 100 kilometros com destino ás povoações e portos do littoral e ás estações de fronteira, ou a 200 kilometros para qualquer outro destino.

$\frac{10}{100}$ Carvão e chumbo nacionaes, instrumentos de agricultura e adubos, em qualquer percurso.

$\frac{20}{100}$ Gados nacionaes: vaccum, lanar e caprino que se transportem a distancias superiores a 50 kilometros e $\frac{10}{100}$ para os que por outras causas, se destinam a pontos do littoral, distantes mais de 200 kilometros da procedencia.

Estes abatimentos durarão pelo menos 2 annos, passados os quais as companhias poderão suspender os, estabelecendo preços superiores, sempre que não cheguem a um dividendo que cubra o $\frac{3}{100}$ liquido do capital representado pelos accionistas.

As companhias unificarão as suas tarifas legaes, sem exceder o maximo actual dos preços por cada artigo na mesma rede, dividindo as mercadorias em 6 classes.

Obrigam-se tambem a construir e a explorar as linhas ferreas de via normal e de via estreita, comprehendidas nas zonas respectivas a cada uma. Estas obras devem começar dentro de um anno, contado da data da concessão, não podendo a sua duração exceder de 10.

Como garantia as companhias depositarão o equivalente a $\frac{3}{100}$

do orçamento do trabalho a executar, em quanto o valor do trabalho já executado não atinja o dobro dos $\frac{1}{100}$ referidos.

O estado garantirá às companhias o juro de $\frac{6}{100}$ do capital empregado nas construções. As acções e obrigações que as companhias emittam serão repartidas em Espanha.

As companhias obrigam-se a construir as estradas de serventia das suas estações e são auctorizadas a cobrar o seguinte a título de registro:

1.º Por cada bilhete de passageiro:

		CLASSE	1.º	2.º	3.º
Até 25 kilometros	pesetas		0,30	0,25	0,10
De 26 a 50 kilometros	"		0,75	0,50	0,15
De 51 a 100 kilometros	"		1,50	1,00	0,20
De 101 a 150 kilometros	"		2,50	1,50	0,20
De 151 em deante	"		3,00	2,50	0,20

2.º Por cada expedição em grande velocidade pesetas 1,00, exceptuando-se as fructas e legumes frescos, coelhos, mariscos, atum, anchovas e sardinhas frescas, caracoes e hortaliças.

3.º Por cada expedição em p. v. de mercadorias de 1.º e 2.º classe, pesetas 0,40.

4.º Por cada expedição de qualquer outra das classes, 0,10 pesetas.

As companhias poderão receber, por carga, descarga e gastos de manobras:

Carga e descarga

Por tonelada, nas expedições de g. v.	pesetas	5
Por tonelada nas expedições de 1.º e 2.º classe, em p. v.	"	3
Por carruagens em g. ou p. v.	"	2
Por cada cavallo expedido em g. v.	"	2
Por tonelada nas expedições de 3.º 4.º 5.º e 6.º classe da tarifa geral, ou especiaes, quando estas não estabeleçam tais operações por conta dos interessados.	"	1
Gado grosso, por cabeça	"	1
Gado meudo, por cabeça	"	0,10

Manobras

Por tonelada nas expedições em g. ou p. v., pela tarifa geral	"	1
Por tonelada nas expedições em g. ou p. v. pelas tarifas especiaes	"	0,50
Por cada carruagem ou wagon de gado	"	2

Ficam isentas do pagamento d'esses direitos as expedições em g. ou p. v. de fructos e legumes frescos, coelhos, mariscos, atum, anchovas e sardinhas frescas, caracoes e hortaliças.

As cobranças dos direitos indicados é feita por fracção individual de 10 kilogrammas.

As companhias reduzirão até 50% o preço dos bilhetes para trabalhadores do campo."

Este projecto tem sido vivamente discutido na imprensa e provavelmente será também tratado hostilmente nas camaras.

Bom é notar que as companhias dos caminhos de ferro não concordam abertamente com elle.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Portugueza dos Caminhos de Ferro Africanos

E' convocada a assembléa geral extraordinaria da companhia a fim de tratar de assumpto relativo a estatutos, o qual é explicado.

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

	JULHO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.	-	34,50	-	34,46	-	34,50	35,00	-	35,00	35,25	35,30	35,30	35,30	35,30	-
" coupon	-	34,20	34,25	34,30	34,30	34,40	34,55	-	35,50	35,20	35,00	35,20	35,20	35,20	-
Divida externa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3%:	-	22,68	22,62	22,87	23,37	23,25	23,18	-	23,25	23,48	23,12	23,18	23,18	23,18	-
Bolsa de Paris 3%:	-	23,06	22,93	23,34	23,75	23,37	23,37	-	23,25	23,12	23,06	23,12	23,12	23,12	-

do na circular enviada aos srs. accionistas, para o dia 9 de agosto proximo futuro, pelas 12 horas do dia, na sede da companhia, rua dos Douradores, 159, 1.º

Lisboa, 28 de junho de 1894.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de julho de 1894

A situação parece ter melhorado alguma cousa, em vista das excellentes notícias que, felizmente, nos chegam de todos os pontos do reino, acerca da fartura da producção agrícola. E' sabido que da maior ou menor intensidade da producção agrícola depende essencialmente a exportação do ouro, visto como é esta a especie com que temos de satisfazer no estrangeiro, não só os cereaes destinados a cobrir o deficit entre a producção e as necessidades do consumo, mas tambem os generos que principalmente avultam na nossa importação. No semestre, agora começado, é muito provavel que a nossa situação económica e financeira se modifique sensivelmente para melhor.

O dinheiro tem abundado, regulando a $6\frac{1}{2}$ p. c. para *reportes* e a 6 p. c. para descontos. As inscrições tem tido boa procura e magnifica tendencia, ficando a 35,50 (ass.) e 35,00 (coupon). As obrigações de 4 p. c. com premios, venderam-se a 14.800 réis. As obrigações internas (4 p. c. 1890) não aparecem no mercado, havendo procura das de $4\frac{1}{2}$. As externas d'este tipo tem vendedores a 47.500 réis. Na divida externa consolidada não houve operação alguma. As obrigações prediaes continuam muito favorecidas pela procura, tendo-se vendido a 57.500 réis.

As obrigações da *Companhia do ga7 de Loanda* (5 p. c. coupon em ouro) já se vendem a 103.500 réis. Em vista d'isto e atendendo a que o coupon das obrigações de Ambaca tambem é pago em ouro, é muito provavel que este papel, que sempre recomendámos, porque sempre nos mereceu a maior confiança, suba novamente, tanto mais quanto é certo que a situação da companhia dos caminhos de ferro, em poucos dias, talvez, estará absoluta e completamente garantida e assegurada.

Está assignado o decreto concedendo a construcção de um caminho de ferro, que, partindo das margens do Zaire (Noqui), se dirigirá para a região de Matambe e do Quango. Esta linha é muito importante e deve prestar valiosos serviços ao desenvolvimento agrícola e commercial da região que vai servir. Tambem estão muito adiantadas as negociações por parte da Companhia do Nyassa para a construcção do caminho de ferro de Pemba ao Nyassa. São muito animadoras as notícias recebidas da Beira acerca das cousas da Companhia de Moçambique.

As acções do Banco de Portugal regularam a 114.500 réis, as do Lisboa & Acores a 90.500 réis, do Comercial de Lisboa a 90.500 réis, do Nacional Ultramarino a 59.800 réis.

Continúa a ser discutida pelos interessados a nova lei da contribuição industrial. Como de costume, todas as taxas são julgadas excessivas. Vista a repetição constante d'estas reclamações e protestos, seja qual for a lei decretada, parece que o que se deve ter por certo é que a unica lei que satisfaria por completo seria aquella em que ninguem pagasse cousa alguma.

O *Diario do Governo* publicou ante-hontem um decreto reorganizando e remodelando o modo de ser legal das instituições bancarias em Portugal. Afigura-se-nos que esta remodelação era necessaria para pôr termo a abusos por demais conhecidos e que por isso o sr. ministro das obras publicas prestou um bom serviço promulgando esta reforma.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - JULHO - DIAS												
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp.ª Real Portugueza.	—	—	—	—	12.000	—	12.000	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Port. 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	28.500	—	—	—	—
	» C.ª Real Port. 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp.ª Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.000	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	70.000	—	70.000	—	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp.ª Real Portugueza .	—	—	—	45	45	—	—	—	50	47,50	—	—	—
Paris....	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	49	—	—	—	48	—	47,50	46	—	—	—
	» Norte de Espanha	103,75	—	103	104	102	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	145,50	146,25	147	147	147	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	177	176	—	—	176	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza .	122	121	122	121,50	122,30	122	123	121	120,50	120,50	120,50	120,50	—
	» C.ª da Beira Alta	75,50	75,50	75	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	157,50	157,50	159,50	159,50	157,50	156,25	156,25	158	—	—	—
	» Norte Espanha 1.ª hypot.	265,50	264	265	264	263	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	60	—	60	60,50	60,75	61,25	—	—	—	60	60	60	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1894			1893			Totaes			1894			Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1894	1893	1894	1893	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	Antiga rede de a	18 24 Junho	690	Réis 53.275:000	77.210	690	Réis 53.542:489	77.597	Réis 1.224.998:000	Réis 1.291.167:352	Réis	Réis 66.169:352	—	—	
	enova não garantida.	25 1 Julho	»	Réis 51.591:000	76.769	»	Réis 53.583:862	79.107	Réis 1.273.589:000	Réis 1.345.751:214	—	—	70.162:214	—	—
Nova rede garantida.	18 24 Junho	380	Réis 8.240:000	21.684	380	Réis 6.592:005	17.347	Réis 126.431:000	Réis 129.564:394	—	—	3.433:394	—	—	
	25 1 Julho	»	Réis 7.761:000	20.423	»	Réis 6.690:609	17.606	Réis 133.892:000	Réis 136.255:003	—	—	2.363:003	—	—	
Sul e Sueste...	4 10 Junho	475	Réis 13.504:180	28.429	475	Réis 14.413:620	30.344	Réis 279.414:635	Réis 309.804:365	—	—	30.389:730	—	—	
	11 17 »	»	Réis 12.735:190	26.810	»	Réis 13.126:610	27.634	Réis 292.149:825	Réis 322.930:975	—	—	30.781:150	—	—	
Minho e Douro.	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4 10 Junho	253	Réis 4.428:131	16.317	253	Réis 4.674:474	18.475	Réis 108.281:675	Réis 121.907:875	—	—	13.626:200	—	—	
Beira Alta....	11 17 »	»	Réis 3.873:863	15.312	»	Réis 4.038:469	15.962	Réis 112.155:338	Réis 125.946:344	—	—	13.790:806	—	—	
	18 24 »	»	Réis 5.336:821	21.094	»	Réis 5.630:862	22.256	Réis 117.492:359	Réis 131.577:206	—	—	14.084:847	—	—	
Nacional (Miranella e Vizzeu)....	21 27 Maio	105	Réis 772:639	7.358	105	Réis 1.069:639	10.167	Réis 22.479:329	Réis 27.163:960	—	—	4.684:631	—	—	
	28 3 Junho	»	Réis 1.149:245	10.945	»	Réis 1.233:960	11.972	Réis 23.628:374	Réis 28.417:920	—	—	4.789:346	—	—	
Norte de Espanha....	10 16 Junho	3393 Ps.	Réis 1.747:882	Ps. 495	3393 Ps.	Réis 1.582:804	Ps. 466	Réis 37.518:207	Réis 35.514:428	2.003:779	—	—	—	—	
	17 23 »	»	Réis 1.792:061	507	»	Réis 1.608:456	474	Réis 39.310:268	Réis 37.122:883	2.187:383	—	—	—	—	
Madrid — Zara- goza — Alicante....	18 24 Junho	2672	Réis 1.094:784	410	2672	Réis 1.034:701	387	Réis 24.804:967	Réis 24.389:043	445:923	—	—	—	—	
	25 1 Julho	»	Réis 994:289	372	»	Réis 957:464	358	Réis 25.799:256	Réis 25.346:507	452:749	—	—	—	—	
Andaluzes	11 17 Junho	894	Réis 236:009	264	894	Réis 249:238	279	Réis 6.167:061	Réis 6.515:554	—	—	348:493	—	—	
	18 24 »	»	Réis 227:640	255	»	Réis 250:655	280	Réis 6.394:701	Réis 6.766:209	—	—	371:508	—	—	
Zafra a Huelva.	23 1 Julho	180	Réis 38:225	323	180	Réis 39:824	221	Réis 1.270:065	Réis 1.134:817	135:248	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

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

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira	Lisboa T.P.-Pias	Pias-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	8-0			

LINHAS PORTUGUEZAS

Caminho de ferro do Congo. — Foi concedido ao sr. Angelo de Sárea Prado a construcção de um caminho de ferro que, partindo de Noqui ou de outro ponto na margem esquerda do Zaire, se dirija à região da Matamba e do Alto Quango.

O concessionario é obrigado a organizar uma companhia com o capital necessário para a realização d'esta importante obra. Seis meses depois de organizada a companhia deverão ser começados os estudos da via férrea, e passado igual prazo deverá ser iniciada a construcção. A companhia não recebe nenhum subsídio ou garantia de juro, sendo-lhe dadas as faculdades e isenções de que gozam todas as companhias idênticas e assegurada uma área importante de terrenos, à medida que se fôr realizando a construcção.

Lourenço Marques ao Transvaal. — Temos presente os ultimos boletins de 26 de fevereiro a 25 de março, sendo a semana de maior rendimento a comprehendida entre 26 de fevereiro a 4 de março, na qual o rendimento attingiu a 5.897\$236 réis, sendo:

Passageiros	547\$145
Mercadorias em grande velocidade.....	155\$876
» pequena velocidade.....	3.022\$090
Productos diversos.....	2.172\$125

Desde o começo do exercicio até 25 de março, o rendimento d'este caminho de ferro foi de 64.215\$789 rs. mais 23.486\$145 réis de que em igual periodo do anno passado.

Consta a um collega que o sr. Carlos Ferreira Pinto Basto requereu concessão para explorar por sua conta este caminho de ferro.

Os horarios da companhia real. — Conforme o *aviso* que publicamos na secção competente, sofreu nova modificação o horario em vigor na linha de Cintra. O nosso horario foi, por consequencia, alterado tambem.

Linha ferrea urbana do Porto. — No dia 28 do corrente effectuar-se-ha, na administração do bairro oriental da cidade do Porto, o concurso de tres empreitadas nas obras de construcção da linha ferrea urbana.

Essas empreitadas são: 1.^a, terraplenagens, muros de suporte, passagem inferior da rua do Freixo (parte de alvenaria e cantaria), passagem inferior «Ponce Leão», passagem de nível da Formiga e desvio do caminho de Rego Lameiro; 2.^a, parte metallica da passagem da rua do Freixo; 3.^a, viaducto de Rego Lameiro.

Linha americana para a Maia. — No Porto, está a tratar-se da organização de uma companhia para construir e explorar uma linha ferrea americana que, partindo da praça de D. Pedro e seguindo pelas ruas do Almada, Lapa, Rainha, Valle Formoso e Ameal, vá terminar por enquanto, no Picôto da Maja, na extensão de 10 kilómetros, prolongando-se mais tarde até o Castello e Carrica.

Elevadores de Gaya. — A empresa dos elevadores de Villa Nova de Gaya vae construir uma ponte-prancha, para o serviço do elevador, no caes da calçada das Freiras.

Central da Covilhã. — Desde 28 do corrente deixa de funcionar esta central, sendo por isso annullada a tarifa de camionagens n.^o 3 de 12 de outubro de 1893, que se applicava ao tráfego, entre a estação da Covilhã e a central. A estação central da Covilhã era explorada por conta do sr. Conde do Refugio.

Util melhoramento. — A companhia real dos caminhos de ferro vae mandar construir alojamentos para os fa-

ctores e carregadores, nas estações da Povoa, Alverca, Alhandra e Sant'Anna.

Comboio para banhistas. — Entre Figueira da Foz e Telhada haverá desde 1 de agosto até 30 de setembro proximo, um serviço diario de comboios, partindo da Figueira ás 8 horas da noite e da Telhada ás 10 horas da manhã. Este comboio tem por sim facilitar a ida dos banhistas ás Caldas da Amieira.

LINHAS HESPAÑOLAS

Salamanca à fronteira. — Do relatorio da exploração das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal, no anno de 1893, aprovado em assembléa geral, no Porto, constam os seguintes interessantes esclarecimentos:

	1893	1892	Diferença
Receita total	539:242	472:148	+ 67:094
Despesa de exploração	540:797	576:106	- 29:309

Augmentaram, portanto, as receitas e diminuiram as despesas de exploração.

Comparando as despesas feitas pelas linhas de Salamanca com as das duas linhas, Beira Alta e Medina del Campo, entre as quaes aquellas se encontram, teremos as seguintes despesas totaes das tres companhias:

	Por kilometro	Por trem-kilom.
Beira Alta.....	3:531,28	2,85 fr.
Medina.....	4:999,85	2,92 pes.
Salamanca.....	3:125,01	2,82 pes.

O confronto é, pois, favorável á linha de Salamanca.

A receita da exploração da linha de Salamanca, nos cinco primeiros meses do anno corrente, comparada com igual periodo da do anno de 1893, apresenta um augmento, a favor de 1894, de 20:077,60 pesetas. É de crer, portanto, que o exercicio corrente feche, saldas as despesas com as receitas, revertendo, por isso, integral a subvenção do Estado para os interessados.

A Transversal. — As obras da estação de Bejar e da linha até Hervás, estão promptas, esperando-se unicamente pela inspecção technica para se abrir á exploração esta nova linha.

Cantábrico. — Em breve abre á exploração este caminho de ferro de Torrelavega a Santander directamente ou de combinação com o tremvia a vapor de Peñacastillo.

Madrid a Santander. — Devem começar brevemente as obras d'este novo caminho de ferro, as quaes estarão concluidas dentro de 3 annos. A linha terá 145 kilometros menos que a actual do Norte e a viagem, entre os dois pontos indicados, far-se-ha em menos 9 horas.

Linares a Almeria. — Continuam com grande actividade os trabalhos da construcção d'este caminho de ferro, contando a direcção inaugurar algumas secções, nos meses de outubro e dezembro.

Salamanca a Avila. — Parece que a companhia de Salamanca vae tomar a seu cargo o acabamento da linha referida, activando desde já os trabalhos entre Avila e Peñaranda de Bracamonte.

Forua a Gautegiz de Artega. — Em breve começarão as obras d'este ramal, pertencente á linha de Vmorevieta a Pedernoles, o qual atravessará o rio de Mundaca por meio d'uma ponte giratoria.

Almanzara a Purchena. — JÁ se effectuou a inauguração oficial d'esta secção, na linha ferrea em construcção de Murcia a Grana- da. As estações abertas á exploração são: Cantaria, Fines, Olula e Purchena. A secção que se segue até Séron, deve ser inaugurada por todo o mez de setembro.

Calatayud a Teruel y Sagunto. — Foi já aprovado pelo senado o projecto de lei relativo á construcção d'este caminho de ferro.

Sama a Samuño. — A' companhia do caminho de ferro de Langreo, nas Asturias, foi feita a concessão, sem subsidio do estado, d'este caminho de ferro, dispondo-se que todo o material estrangeiro, que fôr importado, ficará sujeito ao pagamento dos direitos da pauta actual.

Norte. — O sr. marquez de Comillas vae mandar construir um edificio na povoação de San Andrés de Palomar, destinado a escola para os operarios e filhos d'estes, empregados nas officinas d'este caminho de ferro ali estabelecidas.

Este edificio servirá álem d'isto de ponto de reunião e recreio para os ditos operarios e suas famílias.

Zalla a Solares. — O governo foi auctorizado a outorgar a D. Valentín Gorbeña a concessão d'este caminho de ferro, sem subsidio do estado. Todo o material estrangeiro que fôr importado fica sujeito ao pagamento de direitos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A grande linha francesa de *Paris, Lyon, Mediterraneo*, está tratando de adquirir varios tipos de machinas electricas, para implantar de vez este sistema de tracção nas suas linhas.

O caminho de ferro electrico, subterraneo, de *Vincennes* á porta *Dauphine*, em *Paris*, que vae ser construido, deve ter 11,200 kilometros de extensão por um metro de largo de via.

As machinas electricas serão montadas na *Bastilha* e na porta *Dauphine*, e promoverão a tracção dos trens, a illuminação da via e o sistema de signaes regulamentares.

A velocidade dos comboios não excederá de 20 kilometros por hora, estabelecendo-se, se o trafego o exigir, comboios de dois em dois minutos.

A via será dupla, sendo de 17 o numero de estações.

Está calculado que a construcção custará 50 milhões de francos.

Entre as companhias dos caminhos de ferro franceses e o governo surgiu un conflito relativamente á garantia de juros com que aquellas podem contar e á duração das respectivas concessões de exploração.

O incidente, que tem sido vivamente discutido, foi levantado por ter a companhia de *Orleans*, indicado no seu relatorio que a garantia de juros só cessaria quando terminasse a sua concessão, em 1955.

O governo, porem, baseando-se em resoluções parlamentares, declarou que as concessões terminavam todos em 1914 e que portanto só até essa data poderiam as companhias, contar com a garantia, e nesse sentido tomou as necessarias providencias.

As companhias não aceitaram esta decisão e n'este momento a questão é ainda vehementemente tratada na imprensa, parêcendo o governo frances pouco disposto a ceder.

Ao parlamento frances, levou um deputado socialista, um projecto de lei para que a duração do trajecto do transporte das encomendas postaes, em grande velocidade, para todos os pontos do paiz, especialmente de generos frescos, seja fixado no maximo de 2 dias para um percurso de 1.100 kilometros, distancia de *Paris* á estação mais afastada da França, e em 3 dias para percursos superiores.

A companhia dos caminhos de ferro de *Paris* a *Orleans* vae abrir á exploração a linha de *Villeneuve-sur-Lot* a *Tonneins*, a qual mede 33,412 metros, comprehendendo 7 estações. A companhia de *Orleans* está tambem auctorizada a abrir a linha de *Marmande* a *Angoulême*, que mede 67.204 metros, comprehendendo 9 estações.

ITALIA

Trata-se de crear na Italia, comboios rapidos para facilitar o transporte a grandes distancias das mercadorias sujeitas a deterioração rapida, especialmente de generos alimenticios destinados á exportação.

INGLATERRA

O tremvia electrico aereo de *Liverpool*, que mede 8 kilometros e que entrou em exploração em marzo de 1893, teve o seguinte rendimento durante o segundo semestre do referido anno.

Numero de passageiros transportado 2.476.000, dos quaes 922.000 operarios que viajaram com bilhetes de ida e volta especiaes.

Durante aquele periodo fizeram-se 46.429 comboios. A receita bruta elevou-se a 462.900 francos e a despesa a francos 343.300.

A tracção foi paga á *forfait* á empresa electrica, á razão de 4 pences por trem-milha, ou seja 25 centimos por trem-kilometro.

ESTADOS UNIDOS

Nos Estados Unidos predominam os tremvias electricos, constituindo, elles só, uma curiosidade das cidades americanas.

Os algarismos seguintes mostram a que ponto chegou esse progresso durante o anno de 1893:

	Milhas
Linhos com tracção electrica.....	7.436
" " " animal.....	3.497
" " " por meio de cabo.....	658
" " " a vapor.....	566

Numero de vehiculos empregados, respectivamente, 17.243, 16.845, 4.805 e 616.

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mes de abril de 1894

Julius Peter Jensen e Andreas Joachim Ludwig Treblin—Chumaceiras com espheras, applicaveis a toda a especie de movimentos circulares—3 de abril de 1894—10 annos.

A. Deutsche Autocopist Compagnie Frentzen & C.—Papel para empacotamento—3 de abril de 1894—15 annos.

Jean Marie Moret—Engrenagens de dentes moveis—4 de abril de 1894—3 annos.

Charles John Reed—Invento novo na arte da transmissão de signaes por meio da electricidade entre dois ou mais pontos distantes, por meio de correntes induzidas de electricidade—4 de abril de 1894—5 annos.

Richard Wegner—Sistema de elevador de liquidos de toda a natureza—4 de abril de 1894—1 anno.

Friedrich Gutjahr, Alexins Müller e Jakob Soder—Processo e apparelho para peneirar e joeirar toda a qualidade de material peneiravel—4 de abril de 1894—1 anno.

Jean Frantzen—Papel-tabaco de cõr castanha para cigarros, e o seu processo de fabricação—25 de abril de 1894—1 anno.

Johannis Jacobus van Hest—Fechadura de filtração de ar para garrafas, latas de conservas e outras similares—25 de abril de 1894—1 anno.

Hermann Granswindt—Tirantes de metal empregados como meio de suspensão e de reforço, em aerostatos, propulsores de barcos e de aerostatos, turbinas, motores de vento, etc.—25 de abril de 1894—1 anno.

Jean Joseph Girard—Processo e machina para a descorticação no estado verde da giesta das vassouras, da giesta de Hespanha e das plantas similares—25 de abril de 1894—5 annos.

Henry Cecil Fellowes, William Robert Crozier e Henry Ferguson—Melhoramentos na extracção e na preparação das fibras de *Rhea* e de outras hervas e vegetaes fibrosos—25 de abril de 1894—1 anno.

Cyprien Renelde Joseph Willot—Um relais polarizado e sua applicação aos sistemas de transmissão com apparelhos Morse, Hughes e Wheatstone, pelos cabos submarinos—25 de abril de 1894—15 annos.

Alexander Dunbar—Aperfeiçoamentos na fabricação de aduellas para vasilhame e nos apparelhos para a sua fabricação mechanica—26 de abril de 1894—15 annos.

Ferdinand Girard—Machina para fabricar cigarros havanos—26 de abril de 1894—15 annos.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Transporte de passageiros pelos comboios n.º 27 e 28 entre Porto e Juncal

Desde o dia 3 de julho proximo até 30 de outubro do corrente anno, os comboios n.º 27 e 28 — Mercadorias — d'estas linhas, serão compostos ás terças-feiras, quintas e sabbados, com carruagens de todas as classes, para o transporte de passageiros entre Porto e Juncal, com o seguinte horario: Porto, partida, ás 4,40 da manhã; Porto, chegada, ás 9,25.

Para mais esclarecimentos e preços, vê os cartazes affixados nos logares do costume.

Porto, 23 de junho de 1894

Temporada de banhos do mar na Povoa do Varzim

Serviço combinado com a Companhia do caminho de ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Desde 5 de julho até 31 de outubro do corrente anno, vender-se-hão nas estações de Braga (principal) e Braga (central), para a da Povoa do Varzim, bilhetes de *ida e volta*, validos por 60 dias, pelos seguintes preços: 1.ª classe, 1.º 460 réis; 2.ª classe, 1.º 330 réis; e 3.ª classe, 870 réis.

Para mais esclarecimentos, vê os cartazes affixados nos logares do costume.

Porto, 2 de julho de 1894

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Encerramento da estação central da Covilhã

Desde 28 de julho de 1894 deixa de funcionar a estação central da Covilhã, e é annullada a tarifa de camionagens n.º 3 de 12 de outubro de 1893, para o transporte de passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias, entre a central e a estação da Covilhã,

na linha da Beira Baixa, cessando, portanto, o serviço de quaesquer transportes de ou para aquella central.

Lisboa, 25 de junho de 1894.

Comboio rapido de recreio de Lisboa a Luzo e volta

Serviço combinado com a companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta

Domingo 22 de julho de 1894.

Comboio rapido com bilhetes de ida e volta por preços excepcionalmente reduzidos:— Partida de Lisboa (Rocio) a meia noite de sabbado 21 para domingo 22:— Chegada a Lisboa (Rocio) á meia noite e 30 minutos de domingo 22 para segunda feira 23.

Preços dos bilhetes de ida e volta

De Lisboa (Rocio) 2.ª classe 3:000 réis; 3.ª classe 2:000 réis. Estes bilhetes acham-se á venda em Lisboa (Rocio) desde o dia 18 do corrente.

O numero de logares é limitado a 240 de 2.ª classe e 240 de 3.ª

Horario

Partida de Lisboa ás 12 da manhã, chegada a Luzo ás 6 h. e 8 m. da manhã.

Partida do Luzo ás 6 h. e 10 m. da tarde, chegada a Lisboa (Rocio) ás 12 horas e 30 minutos da manhã.

Para demais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 12 de julho de 1894.

Paragem de comboios no apeadeiro de Tancos

Desde 15 do corrente deixam de ter paragem no apeadeiro de Tancos, os comboios n.º 41 e 42 sud-express, continuando o apeadeiro a ser servido pelos comboios mixtos n.º 61 e 62 e correios n.º 43-63 e 44-64.

Fica por esta forma modificado o disposto no aviso ao publico B. 541 de 17 de janeiro de 1894.

Lisboa, 9 de julho de 1894.

Modificação do horario de comboios

Linha de Lisboa a Cintra

Os comboios n.º 106, 109, 111 e 112, anunciados no cartaz D. 58 para até 7 do corrente, continuaram a vigorar até 14.

Os comboios n.º 117, 118, 121 e 122, anunciados no mesmo cartaz para desde 8 do corrente, só começaram a vigorar desde 15.

Ramal de Cascaes

Opportunamente se anunciará o começo dos comboios d'este ramal, além dos que ha n'esta data.

Lisboa, 7 de julho de 1894.

Nova tarifa especial

Desde 1 de agosto proximo entrará em vigor nas linhas d'esta companhia a nova tarifa especial n.º 2 de grande velocidade, para o transporte de collegaes e seus professores.

Para mais esclarecimentos, vê os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 14 de julho de 1894.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Serviço comprehendido entre a estação do Porto em Campanhã e a estação central em S. Bento

1.º troço—perfis 0 a 22

No dia 28 do corrente mez de julho, ao meio dia, na administração do bairro oriental d'esta cidade, proceder-se-ha, perante o respectivo administrador, ao concurso publico das tres seguintes empreitadas, das obras do lanço, acima referidas, a saber:

Primeira empreitada

Terraplenagens, muros de supporte, passagem inferior da rua do Freixo (parte de alvenaria e cantaria), passagem inferior *Ponte Leão*, passagem de nível da Formiga, desvio do Caminho de Rego Lameiro. Base de licitação, 3:860.000 réis. Depósito provisório, 99.000 réis. Depósito definitivo, 163.000 réis.

Segunda empreitada

Parte metalica da passagem da rua do Freixo. Base de licitação, 1:104.000 réis. Depósito provisório, 28.000 réis. Depósito definitivo, 56.000 réis.

Terceira empreitada

Viaducto do Rego Lameiro. Base de licitação, 13:979.000 réis. Depósito provisório, 350.000 réis. Depósito definitivo, 700.000 réis.

As condições de arrematação e caderno de encargos d'estas tres empreitadas, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás tres da tarde, na repartição do serviço de via e obras, na estação do Porto em Campanhã.

Porto, 2 de julho de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Serviço de via e obras

Tarefa n.º 43

Fornecimento de 120.000 travessas de pinho

Depósito provisório para cada lote, 100.000 réis

No dia 6 d'agosto proximo futuro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 12 lotes de travessas de pinho nacional composto cada lote de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas ao director geral da companhia, estação central de Lisboa (Rocio) com a indicação exterior no subscripto: «Proposta para o fornecimento de travessas», e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, ... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10.000 travessas, sendo 1.000 de 1.ª cathegoria, pelo preço de... réis cada uma; 3.000 de 2.ª cathegoria pelo preço de... réis cada uma; 6.000 da 3.ª cathegoria pelo preço de... réis cada uma, (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

Lisboa, 6 de julho de 1894.

Serviço de via e obras

TAREFA n.º 44

Fornecimento de 30.000 travessas de carvalho

No dia 11 de agosto proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa da companhia real, serão abertas as propostas, até aquella hora recebidas, para o fornecimento de 6 lotes de travessas de carvalho, compostas cada um de 5.000 travessas.

As propostas serão endereçadas ao director geral da companhia, estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no subscripto: Proposta para o fornecimento de travessas de carvalho e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes... lotes de travessas de carvalho, composto cada um de 5.000 travessas, sendo 500 de 1.ª cathegoria pelo preço de... réis cada uma; 3.500 de 2.ª cathegoria pelo preço de... réis cada uma; 1.000 de 3.ª cathegoria pelo preço de... réis cada uma; (preços por extenso) na conformidade das condições patentes durante o prazo do concurso e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.)

As condições relativas a este fornecimento estão desde já patentes na estação de Lisboa (Sant'Apolonia) repartição de vias e obras.

Depósito provisório de garantia para cada lote 60.000 réis.

Lisboa 11 de julho de 1894.

Empresa dos elevadores de Villa Nova de Gaya

Construção de uma ponte-prancha no caes da calçada das Freiras em Villa Nova de Gaya

Tarefa n.º 2

Compõe-se esta tarefa da construção de uma ponte-prancha no caes da calçada das Freiras, em Villa Nova de Gaya.

Tarefa n.º 3

Compõe-se esta tarefa da construção que respeita a madeira (estacas, vigas, grades, pranchas, escóras, etc.)

Recebem-se propostas em carta fechada até 7 do corrente, ao meio dia, para a execução d'estas obras, no escriptorio da empresa, rua do Infante D. Henrique, 39, 2.º, onde se acham patentes o projecto com os respectivos desenhos, medição e descrição das obras, bem como as condições em que elles devem ser executadas, todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Porto, 2 de julho de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia. — 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 Arrajano — Casa de commissões.
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 commissões)
— 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. — Sorbet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos, 19. Serpes, 93. Mesa redonda as 6 horas. Falla-se italiano, inglez, frances e portuguez.

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

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria** — Propri. Federico Ibieta. Sítio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

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

CALDAS DA FADAGOSA MARVÃO

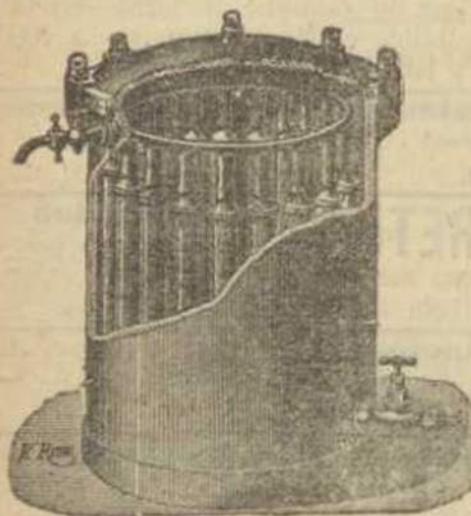
DISTRICTO DE PORTALEGRE

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc. — O estabelecimento tem magnificas accommodações, sendo os preços em 1.^a classe, com direito a quarto, meza, banho, aguas e medico, sómente de 1.200 réis; a 2.^a 700 réis e a 3.^a 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

Viagem — Faz-se toda em caminho de ferro até Marvão — (Ramal de Caceres), d'ahi, 4 kilómetros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação ao preço de 200 rs. por pessoa.

Dá esclarecimentos: — EDUARDO MAGALHÃES — MARVÃO

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

FUNDIÇÃO DO OURO

Do n.º 119, do «Diario do Governo», de 29 de maio ultimo, consta uma longa lista de expositores premiados na Exposição Industrial Portugueza de 1893, em cujo 7.^o grupo, classe 77.^a, se encontra premiada a firma Luiz Ferreira de Souza Cruz & Filhos, como proprietarios da Fundição do Ouro.

Ora, tendo esta firma deixado de existir em junho de 1889, como é que ella podia ser premiada n'uma exposição que teve lugar 4 annos depois?...

Houve, portanto, uma confusão que é forçoso destruir, visto que a Fundição do Ouro, então já sob a denominação actual de Nova Companhia da Fundição do Ouro, não concorreu áquella exposição por não poder distrahir-se das muitas obras encomendadas a que estava comprometida.

Quando em Belem se estabeleceu o Museu Industrial, remetteram Luiz Ferreira de Sousa Cruz & Filhos para ali uma importante collecção de amostras de diferentes obras de ferro fundido, porém sem a minima mão d'obra, e cujas amostras ainda hoje lá se conservam, e eis por certo o que deu origem ao equivoco de ser premiada em 1893 uma firma que não foi expositora, por já não existir.

Agradecendo, no entanto, ao jury d'esta exposição a boa vontade que teve de premiar os productos da actual Fundição do Ouro, com uma medalha de cobre (que na verdade nada mais podiam merecer aquellas amostras expostas), sou obrigado a destruir publicamente esta confusão, visto os justos reparos de algumas pessoas, que estranharam os conhecidos e bem concíituados productos da Fundição do Ouro premiados apenas com medalha de cobre, quando alias, se ella tivesse concorrido a essa exposição, ocuparia o maximo logar de honra, que sempre tem ocupado nas exposições a que tem concorrido.

Porto, 15 de junho de 1894. — O gerente da Fundição do Ouro, Luiz Ferreira de Souza Cruz.

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

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

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

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

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

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannaia e Sobreirinho em Thomar
Penedo e Casal d'Ermio na Louzã — Valle Maior
em Albergaria a Velha

PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes
para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechanica

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

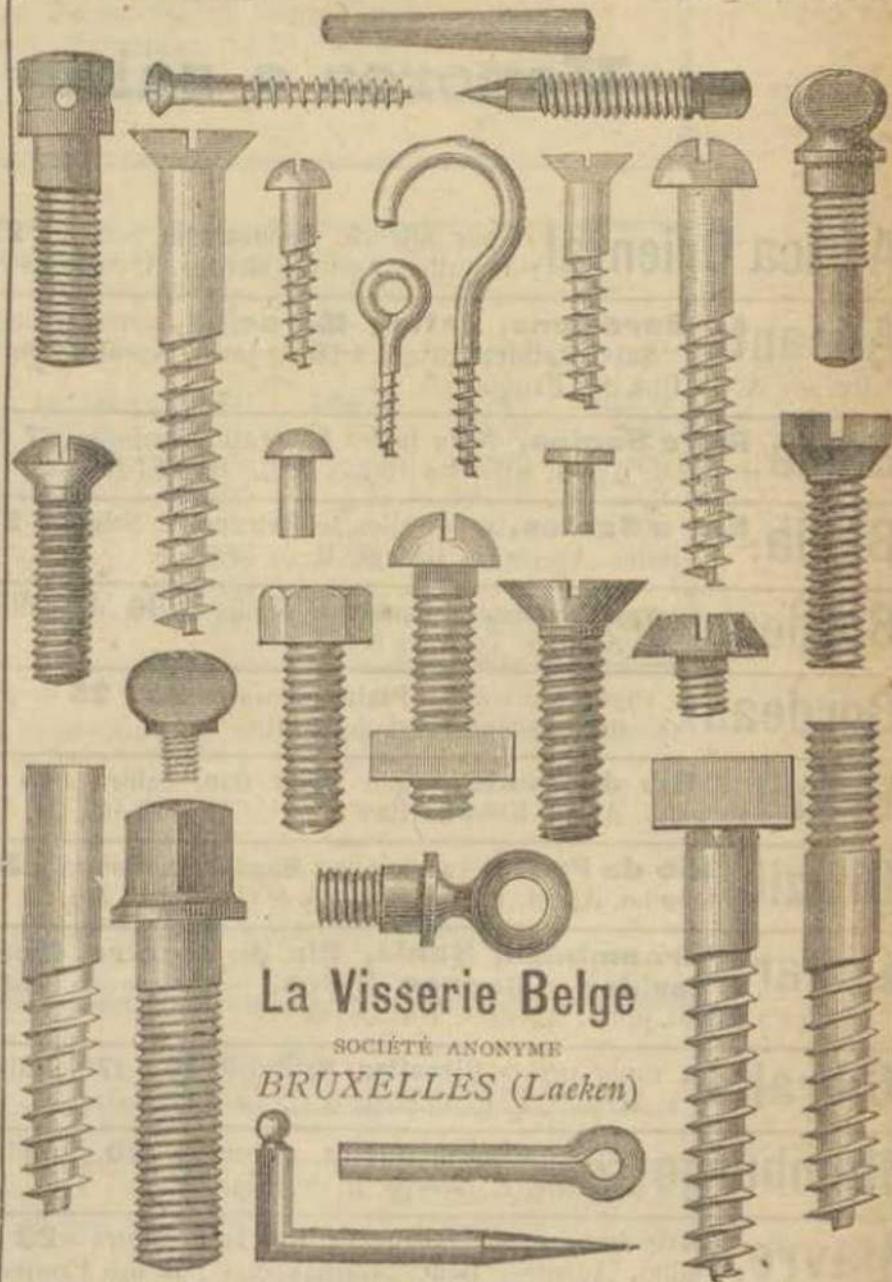
Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujetos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes e outros
por preço inferior



La Vissarie Belge

SOCIÉTÉ ANONYME
BRUXELLES (Laeken)

DYNAMITE GOMMA

18100 RÉIS O KILO
FABRICA NA TRAFARIA

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 18000 réis
 » » 3, » » 540 »
 Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.
 —Q. 950 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa

Lima Mayer & Filhos. R. da Prata, 59, 1.º

Agente no Porto: — José R. Pinto e Pinho, R. do Almada, 109 e III

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



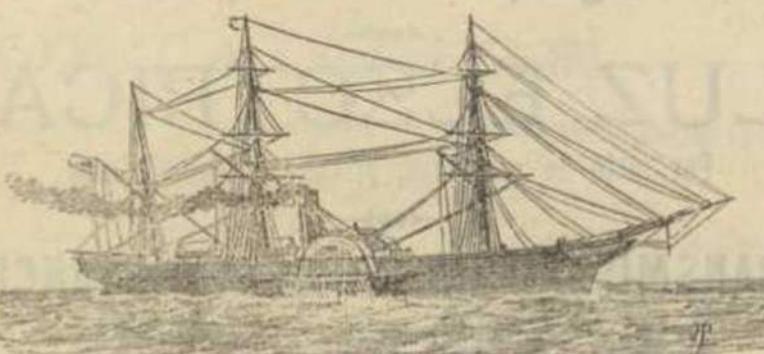
SAIRÁ no dia 16 de julho, às 9 horas da manhã,
 para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,
 Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

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

Alberto R. Centeno & C.º

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

SOUTHAMPTON

O paquete **DANUBE** que sahirá a 21 de julho

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

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

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, vapor alemão **Bundesrath**. Sahirá a **27** de julho. Agentes E. George, R. da Prata 8.

Alicante, Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Cette** e **Marselha**, vapor frances **Saint-Mathieu**. Sahirá a **18** de julho. Agentes Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.

Bahia, Rio e Santos, vapor inglez **Federation**. Sahirá a **17** de julho. Agentes Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Bahia, Rio e Santos, vapor alemão **Petropolis**. Sahirá a **25** de julho. Agentes, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor frances, **Equateur**. Sahirá a **16** de julho. Agentes, Torlades & C.º

Bordeaux, vapor frances, **La Plata**. Sahirá de **24** a **25** de julho. Agentes, Torlades & C.º

Brazil, e Rio da Prata, vapor inglez **Don**. Sahirá a **16** de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Brazil, e Rio da Prata, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a **30** de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances, **Congo**. Sahirá a **23** de julho. Agentes, Torlades & C.º

Gibraltar, vapor inglez, **Gibraltar**. Sahirá de **16** a **17** de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

Hamburgo, vapor alemão, **Cintra**. Sahirá a **20** de julho. Agentes, E. George, R. da Prata, 8.

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

La Pallice, Plymouth e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá de **16** a **17** de julho. Agentes E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres, vapor inglez, **Lisbon**. Sahirá a **17** de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

Lourenço Marques, vapor inglez, **Trojan**. Sahirá a **31** de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**. Sahirá em **20** de julho. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré 84, 1.º

Maranhão, vapor inglez **Bourbon**. Sahirá a **25** de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Moçambique, vapor inglez **Gaut**. Sahirá a **17** de julho. Agente, Union. Agentes, Knowles Rawes & C.º Rua d'El-Rei, 31, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor alemão, **Santos**. Sahirá a **18** de julho. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Pernambuco, Rio e Santos, vapor alemão, **Amazonas**. Sahirá a **1** de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Rio e Pacifico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a **25** de julho. Agentes E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

Rotterdam, vapor alemão **Porto**. Sahirá a **22** de julho. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, **Danube**. Sahirá a **21** de julho. Comp. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

Southampton, vapor inglez, **Pretoria**. Sahirá a **24** de julho. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 2 – GRANDE VELOCIDADE

para transporte de

Grupos de collegiaes e seus professores

BILHETES DE IDA E VOLTA POR PREÇOS REDUZIDOS

Desde 1 de Agosto de 1894

De Lisboa-Rocio, C. dos Soldados, Alcantara-T. Alcantara-M ou de Campolide a uma qualquer das estações abaixo e volta ou vice versa	Preços dos bilhetes		De Porto a uma qualquer das estações abaixo e volta ou vice-versa	Preços dos bilhetes	
	2.ª classe	3.ª classe		2.ª classe	3.ª classe
Olivaes, Sacavem	200	150	Granja e Espinho	300	200
Alhandra, Villa Franca, Cintra, Estoril ou Cascaes	450	300	Aveiro	700	500
Mafra	600	400	Pampilhosa e Coimbra	1.5200	700
Valle de Santarem, Santarem ou Torres Vedras	800	600	Figueira da Foz	1.5500	800
Payalvo, Barquinha, Abrantes, Caldas ou Vallado	1.5200	700	Payalvo, Valle de Santarem, Santarem, Valado, Caldas, Torres Vedras, Mafra, Cintra, Abrantes, Barquinha, Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados	2.5000	1.5000
Figueira da Foz, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Gaia e Porto	2.5000	1.5000			

Das estações da frente ás abaixo indicadas e volta ou vice-versa	Castello Branco		Castello Novo		Covilhã	
	2.ª	3.ª	2.ª	3.ª	2.ª	3.ª
Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados e Campohde	2.5300	1.5400	2.5400	1.5400	2.5700	1.5500
Abrantes a Belver	1.5100	700	1.5200	700	1.5500	800
Barca d'Amieira a V. V. de Rodam	850	600	1.5100	700	1.5200	700
Sarnadas a Alcains	—	—	600	400	1.5100	700
Lardoza a Alpedrinha	600	400	—	—	800	600
Valle de Prazeres a Fundão	850	600	450	300	700	500
Tortozendo e Covilhã	1.5100	700	800	600	—	—
Porto	3.5100	2.5400	3.5200	2.5400	3.5500	2.5500

As estações de Lisboa C. dos Soldados, Alcantara-Terra e Alcantara-Mar só vendem d'estes bilhetes para as estações designadas nos quadros supra para as quaes tenham serviço directo de comboios.

Condições

1.ª Estes bilhetes são validos para os comboios ordinarios durante as ferias escolares ou seja:

IDA	VOLTA
Quintas-feiras, sabbados ou domingos, vesperas de dias santificados e n'esses dias	Nos mesmos dias ou no immediato ao da ida. Excepto para as procedencias de Lisboa e Porto para as linhas da B. Baixa que terão validade por 4 dias incluindo o de ida e de volta.
Todos os dias desde 24 de dezembro até 6 de janeiro	Todos os dias desde 25 de dezembro até 7 de janeiro.
Idem desde sabbado de Ramos até Domingo de Paschoa	Idem desde domingo de Ramos até segunda-feira de Paschoa.
Idem durante o mez de setembro	Idem durante o mez de setembro.

2.º Os bilhetes não utilizados para a volta durante estes prazos ou encontrados em outra estação que não seja aquela para a qual foram vendidos, serão completamente nulos.

3.º Estes bilhetes só poderão ser vendidos para grupos de 10 pessoas pelo menos, sendo 8 crianças até 15 anos e não mais de 2 professores, professoras ou prefeitos. As pessoas adultas, a mais de 2 que fizerem parte do grupo não terão direito a estes bilhetes nem serão contadas para o numero de 10, exigido para a formação do grupo.

4.º À partida do comboio, durante o trajecto ou à chegada, se o minimo de passageiros (10) não se apresentar reunido, o **bilhete collectivo** não será valido e cada um dos passageiros terá que pagar o seu lugar pelo preço da tarifa geral deduzida a somma correspondente ao bilhete de que é portador.

5.º Estes bilhetes deverão ser sempre requisitados com 6 horas de antecipação na estação de partida e mediante a apresentação de um pedido por escripto em papel devidamente timbrado com o titulo e séde do Colégio e assignatura do Director, não sendo satisfeita qualquer requisição que se apresente fóra d'estas condições, nem vendidos bilhetes em numero superior ao inscripto no pedido.

6.º Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens além dos pequenos volumes que os passageiros possam levar consigo.

7.º Aos grupos de 20 e mais passageiros que nas estações de Lisboa se utilizem d'esta tarifa comprando bilhetes de 2.º ou 3.º classe, será excepcionalmente concedido, tanto à ida como à volta, uma carruagem reservada da classe correspondente aos bilhetes que hajam tomado, sempre que previnam por escripto a estação de procedencia de que desejam gozar d'esta vantagem extraordinária no prazo e nos termos da condição 5.º da tarifa.

8.º Fica pela presente annullada e substituída a Tarifa especial n.º 2 de g. v. de 15 de Fevereiro de 1890, bem como todas as suas modificações e ampliações.

Lisboa, 1 de Julho de 1894.

O Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira