

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

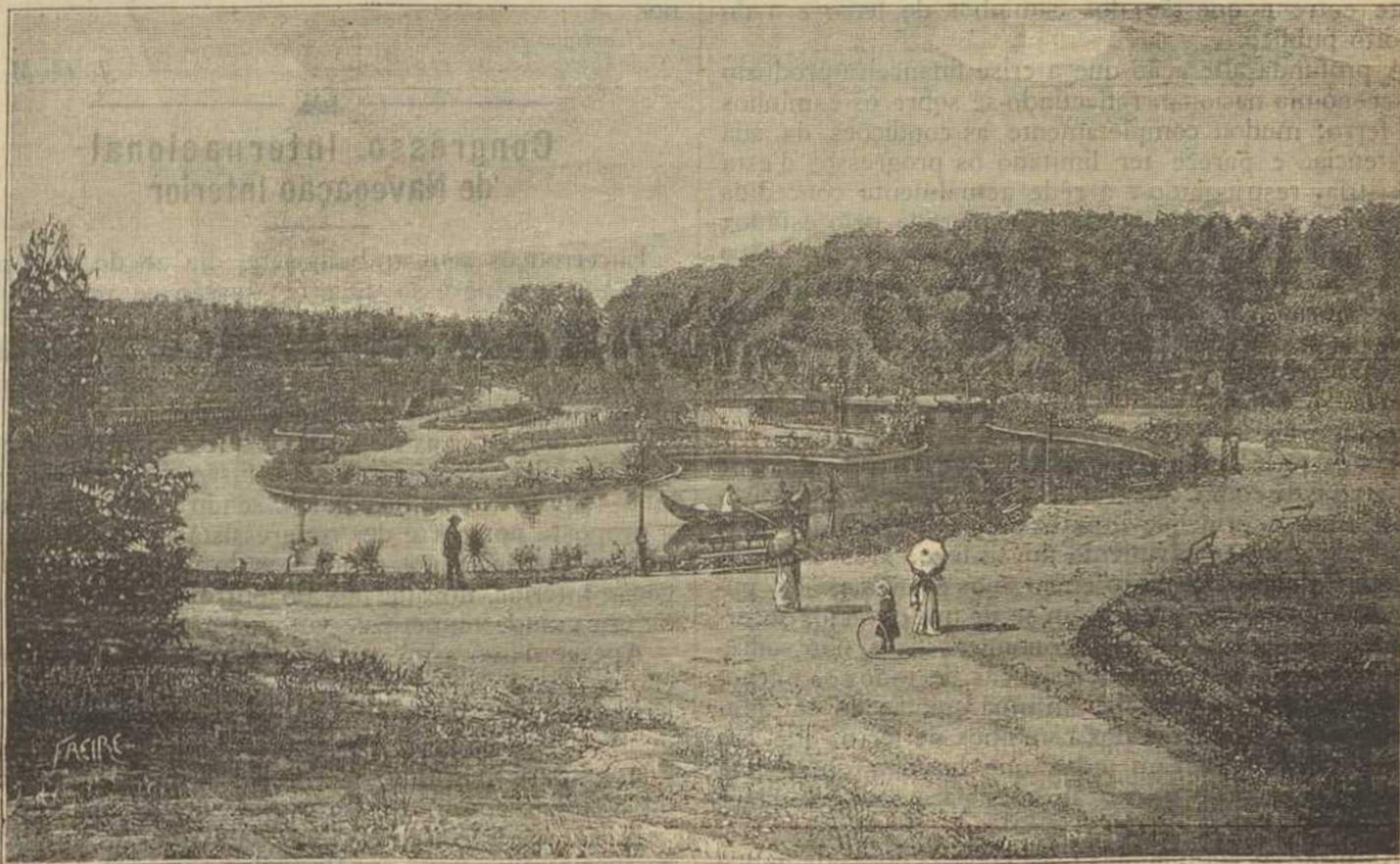
Annexo d'este numero

Horario da partida e chegada dos comboios em 16 de agosto (para carteira).

SUMMARIO

O futuro dos nossos caminhos de ferro, por J. C. M.
Congresso internacional de navegação interior.
Parte official. — Decreto de 12 de julho do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar para a construção do caminho de ferro do Congo.
Excursão ao Porto.
Movimento de comboios em Lisboa.
Thermas, campos e praias — VI — Caldas da Rainha (illustrado).
Commissão de estudo de tarifas ferro-viarias.

Notas de viagem — III — De Paris á Fronteira belga.
Valle do Vouga.
Os negocios da Companhia Real.
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 hespanhoes.
Horario dos comboios em 16 de agosto.
Publicações recebidas.
Os caminhos de ferro Vicinaes na Belgica.
Congresso internacional de empregados de caminhos de ferro.
A 3:000.ª locomotiva KRAUSS.
Linhas portuguezas — De Casilhas ao Lazareto — Monto-Funchal.
Linhas hespanholas — Calatayud-Teruel-Sagunto — Puertollano a Linares — Zafra a Huelva — Plasencia a Astorga — Murcia a Granada — Fusão de linhas.
Linhas estrangeiras — Russia — Alemanha — Austria-Hungria — Italia — Estados Unidos — Brazil.
Avisos de serviço.
Concursos.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.



Largo do parque das Caldas da Rainha. — Vidé artigo «Thermas, Campos e Praias» pag. 284.

O futuro dos nossos caminhos de ferro

CONSTRUIU-SE um caminho de ferro para uma provincia e agora é mister fazer a provincia para o caminho de ferro.

Isto dizia ha annos no parlamento portuguez um estadista notavel, que o era ainda mais como critico que sabia syntethisar em uma phrase o lado humoristico das

questões que se discutiam n'aquella arena, onde então se debatiam homens que, se não tinham outros meritos, possuiam a sinceridade das suas convicções e a eloquencia que se deriva da profundidade das crenças. Aquella phrase que definia completamente, debaixo de um ponto de vista as condições da vasta e, porventura, fertil provincia do Alemtejo, podia generalisar-se a todo o paiz, mostrando como são intimas as relações entre a economia nacional e a situação dos seus caminhos de ferro. Mas

a maxima registada por poucos, pelo merito que tinha no conceito gracioso, passou desapercibida na sabia doutrina que affirmava, ninguém cuidou nos laços apertados que ligavam as duas entidades referidas, e, segundo outra phrase espirituosa de outro estadista tambem celebre, *foi-se deixando correr o marfim*.

Os caminhos de ferro obedeceram á matroca de uma administração governativa, certamente bem intensionada, mas menos previdente e a desordem nas finanças publicas veio a influir sobre as finanças dos caminhos de ferro nacionaes por forma tão desastrosa, que não haverá empresa menos sympathica aos capitalistas de qualquer nação que as que se referem a caminhos de ferro em Portugal.

Do modo por que as questões de credito do estado e do caminho ferro se tornaram solidarias é desnecessario fallarmos. Estão na mente de todos, factos ainda recentissimos, que mais eloquentemente fallam ao leitor do que o poderia fazer a enumeração que d'elles fizessemos, ainda que esta não enfermasse das deficiencias do escriptor. E não é só pela maior ou menor importancia que tenham na representação da nossa fortuna mobiliaria os títulos das companhias ferro-viarias, mas tambem e muito principalmente porque o estado é proprietario de uma vasta rede — comparativamente com a extensão total dos nossos caminhos de ferro — e elle proprio credor, por uma somma avultada, da companhia real. D'ahi tambem a solidariedade existente entre a questão dos caminhos de ferro e a do credito publico.

A profunda alteração que a crise financeira produziu na economia nacional, reflectindo-se sobre os caminhos de ferro, mudou completamente as condições da sua existencia, e parece ter limitado os progressos d'esta industria, restringindo-a á rede actualmente concedida ás companhias particulares, ou explorada pelo estado; este mesmo vê por todos os modos paralizada a sua acção e os meios de que dispõe não lhe permitem crear novas vias de comunicação, posto que seja obvia a sua acção progressiva em toda a parte onde se estabeleceram.

Mas a influencia da viação sobre as industrias tambem foi exagerada.

Todos se lembram da iniciação dos nossos caminhos de ferro e de como, construidas as primeiras linhas, tiveram estas a principio uma existencia atribulada. Mais tarde, pelo desenvolvimento do trafego, cresceram as receitas alem do previsto e não só os estadistas — o publico tambem — convenceram-se de que os factos observados, obedecendo as leis economicas fixas, não soffriam as perturbações caracteristicas de todos os phenomenos naturaes e conceberam uma opinião de tal maneira vantajosa acerca dos caminhos de ferro, que em certa epocha julgavam todos que bastava obter uma concessão mais ou menos absurda para com ella fazer fortuna.

As proprias companhias mais conhecedoras da industria que exploravam cederam a este impulso inconsiderado e augmentaram a sua rede, ou construíram novas linhas em taes condições de exploração que por muitos annos ainda, se não indefinidamente, só pôdem dar resultados negativos.

A phantasia, mais que o estudo serio da questão, actuou sobre todos quantos tinham ingerencia no assumpto, e o resultado é bem conhecido de todos: a paralysação do mais poderoso instrumento de progresso das sociedades modernas.

Ainda hoje, cremos nós, se estudam novos traçados de caminhos de ferro no ministerio das obras publicas e se discutem nas sociedades technicas competentes

as linhas a construir afim de se completar a nossa rede ferro-viaria, mas esses estudos feitos por ordens superiores que se não justificam, e esses debates a que sómente se prende, como deve ser, um espirito derivado do ponto de vista peculiar da corporação, não esclarecem, ou sómente o fazem em pequena escala, o problema no que elle tem de mais difficil para a sua sololução pratica — o lado financeiro da questão.

E este realmente, apresenta-se tão ericado de difficuldades, que vale a pena e é mesmo indispensavel que todos os esforços se congreguem para as vencer e nem os nossos pela insignificante valia serão talvez para despresar.

De facto: A situação dos nossos caminhos de ferro não é má sómente porque para isso contribuam causas internas ou externas que actuando sobre elles como um mecanismo completo, a paralysem em partes ou lhe criem attrictos que não se possam vencer. O proprio mecanismo é incompleto em si e faltam-lhe outros elementos que com elle deveriam concorrer no serviço de transporte de passageiros e mercadorias. De que vale uma via ferrea sem affluentes — vias da mesma especie ou ordinarias? Deve-se pois estudar a questão sob um ponto de vista mais vasto o que permite não só vencer as difficuldades da primeira cathegoria, o que é relativamente facil, mas tambem crear os meios complementares necessarios para que da rede já construida se tirem todas as vantagens que ella póde proporcionar-nos

(Continua.)

J. C. M.

Congresso Internacional de Navegação Interior

Encerrou os seus trabalhos no dia 28 do mez passado, este congresso cuja 6.^a sessão se realisou em Haya.

Portugal foi ali representado dignamente, por parte da Sociedade de Geographia, pelo sr. conde de Tovar, nosso ministro junto do governo hollandez.

O assumpto mais importante que occupou a discussão nas ultimas sessões, foi a fusão d'este congresso com o de trabalhos maritimos, sendo muito combatida a proposta por parte dos congressistas allemães, muito mais interessados nos assumptos do congresso de navegação interior, do que nos do outro, e que dispunham de um grande numero de votos.

Apesar d'isso a proposta ficou approvada, sob condição de que a direcção dos trabalhos pertencerá alternativamente á commissão de cada um dos grupos, segundo a especialidade dos assumptos a tratar se refira a assumptos maritimos ou fluviaes, e segundo o paiz ou a cidade em que as futuras sessões se realizem.

A 7.^a sessão será em 1896 na Italia. As anteriores sessões foram: a 1.^a em Bruxellas, em 1884; a 2.^a em Vienna, em 1886; a 3.^a em Franckfort, em 1888; a 4.^a em Manchester, em 1890; a 5.^a em Paris, em 1892.

Foi apresentada pelo sr. conde de Tovar uma proposta para que a proxima sessão se realisasse em Lisboa, em 1897, epocha absolutamente propria, visto tratar-se então aqui do centenario do maior feito maritimo — a descoberta da India.

Esta proposta, porém, não poude ser accéite em deffinitivo sendo addiada para a proxima sessão, visto estar resolvido que o congresso se reuniria cada dois annos, assegurando porem o presidente, mr. Conrad, que faria todo o possivel para que os desejos do representante portuguez fossem satisfeitos.

Uma outra valiosa conquista conseguiu o sr. conde de Tovar. O representante diplomatico da Italia, nos Paizes Baixos, prometteu-lhe que ia organizar para 1897, em Lisboa, um congresso de engenharia, e esta promessa tem um alto valor, pela grande influencia que o sr. Bettochi tem em Italia, onde é chefe da engenharia civil, professor e presidente do conselho superior de obras publicas.

São muito para agradecer os bons serviços que o nosso digno agente diplomatico nos prestou n'este congresso, e tão valiosos que, segundo communicação pelo mesmo feita á Sociedade de Geographia, ha todas as probabilidades de que aquelles dois congressos, o de navegação que consta de 400 a 500 membros, e o de engenharia que não terá numero inferior de delegados, se reunam em Lisboa, por occasião dos grandes festejos do centenario.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

2.ª Repartição—3.ª Secção

(Continuação)

Art. 16.º Serão igualmente estabelecidas pela empresa todas as officinas, machinas eapparelhos necessarios para a feitura e concerto de material de exploração, comprehendendo as locomotivas, e bem assim todos os armazens, telheiros e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons, os fossos necessarios para picar o fogo, e os apparelhos e reservatorios para alimentação das machinas.

Art. 17.º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para garantir uma boa exploração.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, cobertas, guarnecidas de assentos e apropriadas ao clima. Haver-as-ha de tres classes, pelo menos, devendo todas ellas preencher as condições prescriptas pelo governo, no interesse da segurança publica e da commodidade dos passageiros, embora com as differenças que devam corresponder ao maior ou menor preço das passagens.

Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, serão de boa qualidade e solida construção.

Art. 18.º O caminho de ferro do Zaire ao Alto Quango, com todos os edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contracto.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaesquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os mesmos effeitos e nos mesmos termos; com declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituído com vantagem do serviço publico. Igualmente não poderão ser alienados, enquanto forem importados livres de direitos, o carvão, coke e quaesquer outros abastecimentos.

Art. 19.º A empresa deverá conservar, durante todo o praso da concessão, as linhas ferreas e suas dependencias, como todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquelle praso, fazendo sempre para esse fim, á sua custa, todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

Art. 20.º Logo que tenha expirado o praso da concessão a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, os caminhos de ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma. Tambem lhe entregará todo o material circulante; mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

§ unico. O governo não será obrigado a adquirir o carvão e demais provimentos, que excedam ao fornecimento necessario para seis mezes.

Art. 21.º Em qualquer epocha, depois de terminados os trinta e cinco primeiros annos, a datar do praso estabelecido para a conclusão do caminho de ferro a que se refere o art.º 1.º, terá o

governo a faculdade de resgatar a concessão do dito caminho de ferro com as linhas telegraphicas ou telephonicas que lhe estiverem annexas, bem como as pontes, caes e docas, necessarias para a sua exploração.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido correspondente aos dois annos menos productivos, e do restante toma-se a media que multiplicada por vinte constituirá a totalidade da remissão; a qual, no seu conjuncto, não poderá ser inferior ao capital despendido pela empresa na construção da linha ferrea, linhas telegraphicas ou telephonicas, pontes, caes e docas.

Art. 22.º A companhia sujeitará á approvação do governo as tarifas de transporte no caminho de ferro; ficando, todavia, com a faculdade de as baixar quando isso convenha á sua exploração.

Art. 23.º Os funcionarios civis, viajando em serviço, pagarão metade dos preços estipulados nas tarifas repectivas: os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, as praças com baixa de serviço e as licenciadas com destino ás terras de suas naturalidades, pagarão um quarto dos ditos preços.

Art. 24.º Os empregados do governo, que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro ou do telegrapho, transitarão nas linhas ferreas sem pagar preço algum de transporte.

Art. 25.º A empresa será obrigada a pôr á disposição do governo, por metade do preço da tarifa, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra para qualquer ponto servido pelo dito caminho de ferro.

Art. 26.º A empresa será obrigada a transportar gratuitamente, e nos comboios que o governo designar, as malas do correio contendo cartas, jornaes e bilhetes postaes e os seus respectivos conductores, em vehiculos proprios da empresa ou do estado, e apropriados para este serviço.

O governo fará, de accordo com a empresa, o regulamento d'este serviço.

Art. 27.º O numero de viagens por dia será fixado pela empresa, de accordo com o governo, segundo as necessidades da circulação.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios de viajantes e mercadorias, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos ás regras de policia, para segurança publica, que o governo tem direito a estabelecer, de accordo com a empresa.

Art. 28.º Todo o comboio ordinario de viajantes deverá em regra conter carruagens de todas as classes, em quantidades sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

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

Art. 30.º A empresa poderá abrir ao trafico a linha ferrea por secções, cuja extensão será fixada de commum accordo.

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

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

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

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

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

§ 1.º Se trez mezes depois de intimada, na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha ferrea, nos termos d'este contracto, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo devidamente communicada á administração da empresa na metropole, na pena de sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas de pendencias sem indemnisação alguma.

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

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

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

Art. 37.º O caminho de ferro, na sua totalidade ou em quaesquer das suas secções, não será aberto ao transito publico emquanto a empresa não tiver obtido a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda e attentamente por pessoas competentes todas as obras feitas e material fixo e circulante.

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

Art. 38.º O governo terá o direito de fiscalisar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão.

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

(Continúa.)

Excursão ao Porto

No dia 1 do proximo mez effectua-se um serviço especial de Lisboa para a Figueira, Coimbra, Aveiro, Espinho, Granja e Porto, e de Figueira para estas estações por um comboio rapido e commodo, que partirá de Lisboa ás 11 e $\frac{1}{4}$ da noite, chegando á Figueira ás 4 h. e 50 m. da manhã e ao Porto ás 6 e $\frac{1}{2}$.

A volta será no dia seguinte, do Porto ás 6 e $\frac{1}{2}$ e da Figueira ás 9 h. e 10 m. da noite, chegando a Lisboa ás 2 h. e 40 m.

Os preços são baratissimos: Lisboa á Figueira, 2700 réis em 2.ª classe e 2000 réis em 3.ª; ao Porto, 4000 e 2700 réis, respectivamente.

Deve-se notar que n'essa epocha é grande a affluencia de banhistas ás praias do Norte, o que torna esta excursão muito mais interessante.

Movimento de comboios em Lisboa

Não temos—e tarde teremos—o movimento de comboios de qualquer estação das grandes cidades de Paris, Berlin, Vienna, etc., mas devemos concordar que é importante já o movimento de comboios, especialmente para os pequenos percursos, que hoje temos em Lisboa, dando facilidades ao publico para poder realizar agradaveis digressões, ou para poder, n'esta epocha de calores tropicaes, ir viver para os campos, para as praias, sem comtudo deixar de vir todos os dias a Lisboa uma ou mais vezes, os que assim o necessitam.

São 26 a 28 os comboios que, em cada dia da semana, partem da estação do Rocio e igual numero os que chegam, havendo ao domingo e nos dias santificados mais cinco comboios ascendentes e seis descendentes.

Damos em seguida o mappa das partidas e chegadas

de todos os comboios na estação do Rocio, com a qualidade do trem e destino ou procedencia.

Além d'estes ainda ha mais dois comboios entre Bemfica e Cascaes, que tambem podem ser utilizados para o transporte entre a capital e os pontos servidos por aquella linha.

N.ºs	Cheg.	Part.	Comboios	N.ºs	Cheg.	Part.	Comboios
	Manhã	Manhã			Tarde	Tarde	
6	4-30		Mixto.-Norte.	157		4-15	Cascaes.
149		5-15	Tramw.-Cascaes.	118	4-30		Cintra.
4	5-30		Correio-Norte.	77		4-30	Rap. Caldas 2.ª 3.ª e sab.
124	6-13		Tramw.-Cintra.	279		4-40	Tramw.-Sacavem.
44	6-30		Correio-Leste.	119		5-00	Cintra.
151		6-30	Cascaes.	161		5-15	Cascaes (á seman.)
271		6-45	Tramw.-Sacavem.	173		5-15	Pedrouços (dom.)
71		7-00	Corr. Oeste e Cint.	281		5-40	Tramw.-Sacavem.
150	8-29		Tramw.-Cascaes.	158	5-55		Cascaes.
74	8 40		Mixto-Oeste, Cint.	73		6-00	Mixto-Oeste, Cint.
115		8-45	Cintra.	280	6-15		Tramw.-Sacavem.
273		9-00	Tramw.-Sacavem.	159		6-30	Cascaes.
272	9-15		" "	283		6-50	Tramw.-Sacavem.
154	9-49		Cascaes.	120	7-15		Cintra.
104	10-00		Cintra.	41		7-15	Sud-Expr. 2.ª 4.ª e sab.
275		10-00	Tramw.-Sacavem.	282	7-30		Tramw.-Sacavem.
78	10-55		Rapido Caldas (2.ª 3.ª e sab.)	43		7-30	Correio-Leste.
103		11-00	Cintra.	160	7-51		Cascaes.
274	11-14		Tramw.-Sacavem.	285		8-00	Tramw.-Sacavem.
155		11-30	Cascaes.	284	8-29		" "
156	11-49		" "	3		8-45	Correio-Norte.
	Tarde	Tarde		174	9-00		Pedrouços (dom.)
116	12-00		Cintra.	114	9-10		Cintra "
287		12-00	Tramw.-Sacavem (domingos)	175		9-15	Pedrouços "
276	12-14		" "	121		9-45	Cintra.
277		1-00	" "	162	9-59		Cascaes.
169		1-15	Cascaes (doming.)	5		10-00	Mixto-Norte.
288	1-30		Tramw.-Sacav. "	163		10-15	Cascaes.
113		1-30	Cintra. "	122	10-32		Cintra.
289		2-00	Tramw.-Sacav. "	72	11-00		Correio-Oeste.
278	2-44		" "	286	11-09		Tramw.-Sacavem.
117		3-30	Cintra.	123		11-25	" Cintra.
290	3-44		Tramw.-Sacav. (dom.)	176	11-40		Pedrouços (dom.)
42	4-08		Sud-Expr. 2.ª 4.ª e 6.ª	164	12-49		Cascaes.

Como se vê do novo horario, os banhistas tem dois comboios bem cedo para a ida e dois ou tres que os trazem a Lisboa a horas de tomarem as suas occupações.

Para a feira de Belem foram tambem creados dois comboios aos domingos, dos quaes damos hoje um annuncio em separado aos nossos assignantes de Lisboa. Estes comboios — custoso é dizel-o — não tem sido aproveitados pelo publico como deviam sel-o, apesar da grande publicidade que sobre elles tem feito a companhia, preferindo elle os detestaveis carros que o levam a Belem ou o trazem, em mais de uma hora, aos encontrões, amassados uns contra outros, a uma viagem commoda e rapida — meia hora — e em que não tem que esperar nem acotovelar-se para conquistar logar.

Cousas do nosso publico.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

VI

As Caldas da Rainha

Seja ou não—não o indagamos—a sua origem mais remota do que a de outros estabelecimentos thermaes do paiz, as Caldas da Rainha é que são, com certeza o local de aguas de mais velha nomeada em Portugal.

Deu rasão a isto o ter sido fundado ha quatro seculos n'aquelle local, pela rainha D. Leonor, um hospicio

para pobres e destruido em parte por um incendio esse edificio, D. João V, tres seculos depois o mandar reformar, gastando n'isso a então fabulosa somma de 154 contos de réis.

O hospital ficou assim um edificio grandioso, para o seu tempo, o mesmo motivo porque hoje o achamos incommodo, acanhado, sujo, improprio dos tempos modernos, pela falta de todos os melhoramentos indispensaveis hoje n'um estabelecimento d'este genero.

A fama das aguas, porém, justificada pela bondade d'ellas, confirmada por numerosas curas, pelas consideraveis melhoras que operava nos doentes que as frequentavam, foi-se espalhando por tal fórma, que, não só de Portugal como do estrangeiro, de Hespanha especialmente, a romaria ás Caldas da Rainha era continua, e apesar do grande numero de outras aguas modernamente descobertas e applicadas em diferentes pontos do paiz, ainda a affluencia de doentes ali não fraquejou, especialmente no mez d'agosto que é o que, em geral, se prefere para ir áquellas aguas.

Tempo houve, ainda assim, em que o velho estabelecimento começou a decahir, graças, ou antes desgraças, da sua má administração, descuidada, negligente, que não tratava de melhorar o que estava mau ou de remediar o que mal se ia pondo pela acção natural do tempo e do uso em uma tão antiga fundação.

Mas surgiu um homem que acudiu ainda a tempo de evitar que o desmoronamento total se effectuasse, e em lugar do caminho da ruina que a propria localidade tinha encetado fel'a distrahir para o do progresso, dos grandes melhoramentos.

Vontade de aço, actividade electrica, espirito irrequeto e sobretudo soberanamente pratico, fez entrar a ordem onde reinava a anarchia, substituiu pelo aceio a sujidade, por são o que estava pôdre, e embellesou o que estava feio e velho. As Caldas estão hoje reformadas em grande parte e para o proximo anno sel'o-hão por completo, quando se abrir o novo e enorme estabelecimento hospitalar, hoje em adiantada construcção.

Este regenerador das Caldas foi, e é por felicidade d'elas, o sr. D. Rodrigo Berquó.

Jlá se vê que as viboras da maledicencia trataram logo de atacar o grande reformador, mas tão notaveis foram os trabalhos d'este, tanto o seu bom senso e actividade, tão desinteressado o seu desejo de transformar o estabelecimento e a villa n'uma estação de banhos de primeirissima ordem, que a lingua que ferira teve que lamber as chagas, e os dentes que se abriam diante d'elle quebraram de encontro aquelle peito de aço.

Já dissemos que o estabelecimento está velho; não fallemos d'elle.

Tratemos dos novos melhoramentos actuaes e futuros.

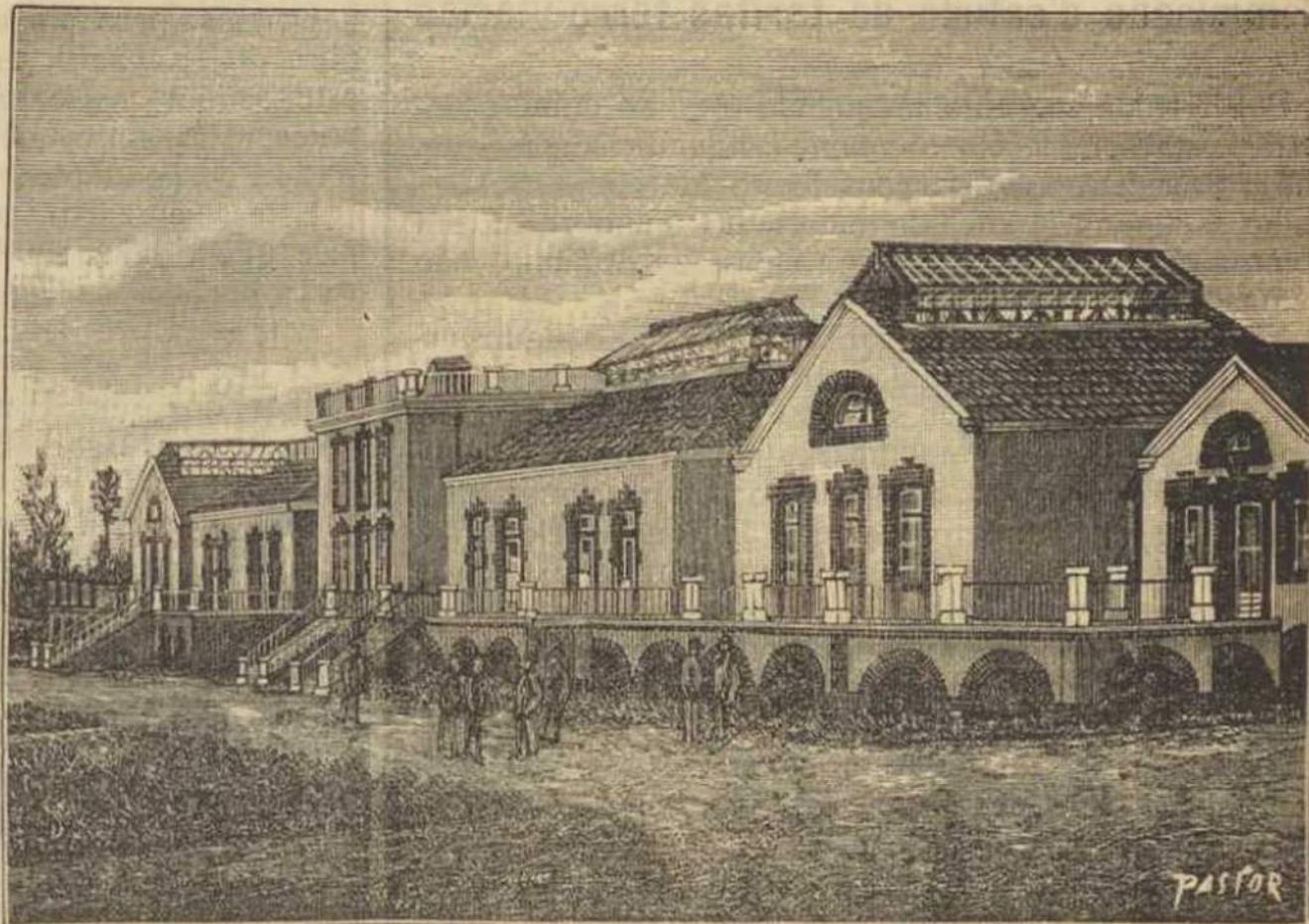
De entre os aformoseamentos que ultimamente teem transformado as Caldas figura em primeiro lugar o bello lago de que damos a gravura.

De entre as novas construcções destaca-se o hospital de Santo Isidoro do qual o desenho tambem acompanha este artigo.

Merece uma visita especial este estabelecimento e especial descripção, porque não só elle é unico no paiz como no estrangeiro, visto que teve melhoramentos da propria invenção do sr. Berquó absolutamente novos em estabelecimentos d'este genero.

O edificio, como se vê, compõe-se de sete pavilhões distinctos, assentando sobre uma caixa de ar da altura de um homem.

Estes pavilhões são ligados entre si por umas galerias, mas como, a um tempo, é necessario que as janelas d'essas galerias estejam abertas para que a ventilação se faça em toda a volta de cada um dos pavilhões, e que os doentes, ao passarem de um para outro d'estes não recebam corrente de ar, o sr. Berquó inventou um systema pelo qual ao abrir-se a porta de qualquer dos pavilhões se fecham automaticamente todas as vidraças da respectiva galeria e se abre a porta do outro pavilhão.



Hospital de Santo Isidoro

Para transferencia dos doentes de uma para outra enfermaria, quando elles não pôdem deixar o leito, este transforma-se rapidamente em carro rodando com facilidade.

Cada enfermaria pôde contar até 18 camas. O pavimento é movel, aparafusado por um systema que permite levantá-lo ficando apenas o vigamento de ferro e as paredes de tijolo, o que serve para a desinfecção rapida pelo fogo, sem prejudicar o edificio.

As paredes são tambem de uma construcção especial. Cada uma d'ellas é constituída por duas faces de tijolo intervalladas por um espaço de uns 40 centimetros constituindo assim, estas paredes dupplas, enormes chaminés, por meio das quaes e queimando, na parte inferior, porções de matto, se pôde produzir rapidamente o aquecimento das enfermarias ou a sua desinfecção, sem que o fumo incommode os doentes.

A casa mortuaria é tambem toda de aboboda e ferro fazendo-se a desinfecção pelo fogo sem a prejudicar.

Dos sete pavilhões o do centro é a casa de jantar dos convalescentes, cosinha, escriptorio do medico, quartos para empregados e outras dependencias.

Os dois pavilhões lateraes d'aquelle são as enfermarias; á direita a das mulheres, á esquerda a dos homens.

Seguem-se os outros dois pavilhões de janella semi-circular na parte superior das suas trez portas, onde são os quartos particulares de pensionistas. Finalmente os pavilhões extremos são as retretes.

Pela disposição de todo o edificio e seus meios de ventilação pôde-se saber que o ar se renova de trez em trez minutos dentro de todas as casas. Mas os doentes que precisem de mais ar podem ser passeiados, mesmo nas proprias camas, pela vasta varanda que circunda todo o edificio.

Temos feito um rápido esboço das condições especiaes d'este notavel estabelecimento.

Muitissimo mais importante será o que já está em adiantada construcção e se destina a substituir o velho hospital real.

Esse e outros melhoramentos serão inaugurados no proximo anno, e por essa occasião voltaremos a fallar das Caldas da Rainha.

Commissão d'estudo de tarifas ferro-viarias

Por termos recebido já quando o nosso numero anterior estava no prélo o *compte-rendu* da sessão que, sob a presidencia do sr. conselheiro Marianno de Carvalho, e com a presença da maioria dos membros d'esta commissão, teve lugar na sexta-feira 27 de julho, não démos d'ella noticia.

N'essa sessão foram largamente discutidos alguns artigos do projecto de regulamento de exploração commercial, apresentado pelo sr. conselheiro Almeida d'Eça, sendo essencialmente modificados por outro projecto sobre identico assumpto, apresentado pelo sr. conselheiro Justino Teixeira, director da rede do Minho e Douro.

A discussão d'estes dois projectos tem tido, segundo nos consta, o maior interesse pelas opiniões manifestadas por diversos membros da commissão, e como os discursos têm sido stenographados, seria muito conveniente que tivessem publicidade.

N'esta sessão discursaram os srs. Almeida d'Eça, Espregueira, Tavares Trigueiros, Queriol, Justino Teixeira e Perfeito de Magalhães.

Ficou incumbido o sr. presidente de redigir um relatório sobre os assumptos approvados, que será submettido a todos os membros da commissão, que só voltará a reunir-se depois da epocha calmosa, no mez de setembro proximo.

NOTAS DE VIAGEM

III

De Paris á Fronteira belga

Antes de deixar a bella cidade de Paris para ir visitar a formosa e pittoresca Belgica, o viajante deve comprar um guia.

Refiro-me a um guia de viagem, porque o guia-horario esse deve já tel-o acompanhado desde a fronteira.

Da fronteira, sim senhor, porque é na primeira estação da fronteira que se deve comprar o horario para cada paiz.

Ha muitas pessoas que, antes deprehenderem uma viagem, imaginam que, do ponto de partida, podem calcular minuto a minuto todo o trajecto.

E' um engano.

Pôde-se fazer o itinerario, deve mesmo fazel-o quem tem de attender a uns certos limites de tempo e de gastos; mas fixar que partirá do ponto A no dia tantos a taes horas para chegar ás tantas e tantos minutos ao

ponto B, isso é pura phantasia, porque, quando chega áquelle ponto, já os horarios estão mudados, e todos os calculos caem por terra.

Para França ha que comprar o *Indicateur Chaix*, que é o melhor informado, vendo bem que no alto da 1.^a pagina, á direita, tenha a data actual. O da semana anterior já não merece confiança.

O outro guia a comprar é o descriptivo da viagem, e d'esses ha tres principaes a escolher:

Os de Baedeker, os mais completos, exactos e minuciosos; os de Joanne, mais resumidos e mais baratos, mas em todo o caso conscienciosos; e os de Conti.

Qualquer dos dois primeiros são uns bons companheiros de viagem. O ultimo é regularmente um guia-reclame de hoteis, em geral subordinado a um espirito de mercantilismo, que será muito bom para os interesses do seu editor, mas que prejudica o leitor. Hotel que não tenha dado o annuncio, não se falla d'elle no guia; caminho que não convenha ao sr. Conti, não vem descripto.

Demais, para portuguezes eu nunca recommendarei obra do sr. Conti, visto a fórma desdenhosa porque este senhor pessoalmente se referiu ao meu paiz — unico estrangeiro que, durante a minha viagem, se me tornou desagradavel.

Este sujeito tem sobre Portugal a noção do que é um paiz que produz uma agua amarella com que os francezes lavam a cabeça. (*)

E' uma critica de cabelleireiro.

O que elle não sabe é que já em tempo lavámos a cabeça dos seus compatriotas com o proprio sangue quando as nossas balas, no alto do Bussaco, lh'as varavam.

Um velho ratão sem importancia, nada mais.

Munido, pois, com um Baedeker ou um Joanne, tomemos caminho da estação do Norte para nos transportarmos a Bruxellas.

Para ir de Paris a Bruxellas, o viajante tem, entre outros mais secundarios, dois caminhos principaes.

Por Amiens, Arras, Douai, Valenciennes, Quievrain, ou por Compiègne, Saint-Quentin, Maubeuge.

Pelo primeiro caminho o percurso é de 342 kilometros, os comboios mais demorados na marcha, precisa-se de umas 7 horas e meia.

Pelo segundo, a distancia é de 311 kilometros, que se vence em 5 horas e 18 minutos no comboio rapido.

E que excellente comboio este!

Parte-se de Paris — estação do Norte — ás 8 horas e 20 minutos da manhã.

Em tempo, quando descrevi a minha viagem a Londres, já fallei d'esta imponente estação do Norte, do seu prodigioso movimento de comboios, tanto das grandes linhas, como dos pequenos ramaes de cintura, das estações de triage que lhe ficam proximas, etc.

E com uma tão successiva entrada e sahida de trens, o serviço está tão bem organizado, que o socego reina por toda a parte. Pessoal e publico, ninguém tem difficuldades entre tal alluvião de trens. Aquelle sabe bem o que lhe cumpre; tem traçado o seu serviço em rigorosas ordens; este é guiado para os comboios que tem que tomar por meio de numerosos e claros letreiros em todas as entradas, no centro da enorme *gare*, por todos os lados.

E' um habito que vejo por todos os paizes, menos no meu. Por toda a parte se guia o passageiro por meio de disticos e settas, ou mãos indicadoras. Isto

(*) Nota. Achei por toda a parte, lá fóra, esta agua maravilhosa que é tanto de Portugal que aqui... ninguém a conhece.

evita as perguntas, as hesitações, os enganos e as demoras.

Em Portugal só raros letreiros se vêem na estação do Rocio, e esses mesmos tem custado, e alguns são em letra tão pequena que não salta á vista.

Os postes indicadores do destino dos comboios são geralmente lá fóra postos á altura dos olhos dos viajantes, em letras de 40 centímetros e mais, e iluminadas de noite por transparencia.

Por exemplo: junto á cauda do comboio para Londres, um grande quadro diz: *Londres par Amiens, Calais, Douvres*. Junto ao comboio para a Belgica, outro que diz: *Bruxelles, Liège, Cologne, Ostende par Saint-Quentin, Maubeuge*. E nas carruagens que se repartem para cada destino ha de novo a indicação d'elle.

Como disse, o comboio das 8 h. e 20 m. é um bello trem, que arranca da estação do Norte com toda a imponencia, ao lado de outro, que sae á mesma hora e se dirige para a direita... não sei para onde.

Não pára nas estações até St. Quentin, 154 kilometros, alcançando n'alguns pontos a velocidade de 75 kilometros.

Continuamente cruzamos com outros trens, que se dirigem a Paris, occasião em que as duas machinas se cumprimentam, como é costume, por um prolongado silvo.

Até Creil o caminho é plano, sem incidentes, áparte um viaducto de 39 metros de altura, em pequenas e largas curvas, atravessando-se pequenas cidades como Louvres e Chantilly, construídas em tijolo.

O material do comboio é quasi identico ao nosso. Apenas vi parados em Creil uns vehiculos de corredor central, com ventiladores no tecto e no leito.

Toma a linha, n'esta estação, o valle do Oise, seguindo pela margem direita até Tergnier, estação de grande importancia, por serem ali as officinas da Companhia do Norte.

Quarenta e tres locomotivas contei ali estacionadas, quando passei no comboio.

Deixamos então o Oise, e seguindo o canal Crozat, que depois atravessamos, tomamos direitos a Saint-Quentin, parando só 4 minutos e seguindo sem mais paragem a Aulnoye.

N'esta estação o comboio divide-se. Os que vão para Valenciennes seguem á esquerda; os que seguem a Maubeuge, Bruxellas ou a Charleroi, Liège partem, sem demora, para a direita.

Não havendo, pois, tempo de almoçar, ao viajante convem aproveitar o offerecimento que lhe é feito n'um prospecto que, ao entrar no comboio em Paris, encontrou sobre o assento da carruagem.

Este impresso tem em baixo uma formula que diz: *Veillez préparer—paniers, train n.º ...* Basta pôr o numero de almoços que se quer, e entregar este impresso, ao partir de Paris, em Creil ou Compiègne, ao conductor do comboio para em Saint-Quentin se receber um cesto com o almoço que, por 4 francos e 50 centimos, consta de 3 pratos de carne, 1 de legume, queijo, doce e fructas, meia garrafa de Bordeus e $\frac{1}{4}$ de champagne.

Bom serviço, fiscalizado pela companhia; a comida é bem feita e tão farta que chega bem para duas pessoas.

O cesto, pratos, etc., deixa-se depois na carruagem.

De Cateau-Cambresis até Maubeuge vamos seguindo o valle do Sambre que em tortuosas curvas nos obriga a repetidas pontes, e n'esta cidade deixamos os passageiros que vão para Charleroi e Namur e tomamos para a esquerda. Em breve estamos na fronteira.

Feignies, em França, e Quévy, na Belgica, são as duas estações extremas.

N'esta faz-se a visita da alfandega, e se bem que esta verificação é muito ligeira, o incommodo a que obriga não é pequeno.

Os volumes em mão não são visitados no comboio; ha que leval-os á alfandega e chegado ali o passageiro já não pôde regressar ao comboio senão passando pela mesma porta por onde entram os passageiros que veem de fora. D'isto resulta que, em lugar de, finda a verificação da bagagem, o passageiro retomar o seu lugar no trem, tem que perder cerca de meia hora, encerrado n'uma sala de espera, até que lhe deem a liberdade de vir para a carruagem.

E note-se que, se deixou ali algum volume, como não o deixam voltar da alfandega á carruagem a buscal-o, quando ali chega, por um lado, tem o volume sido levado, pelo outro, para a verificação, onde são forçadas as fechaduras ou retida a mala, visto que o dono não se apresentou a tempo.

E se corre á alfandega a assistir á verificação, tem de novo que fazer a volta por outra porta, de forma que por este serviço incrível é arriscadissimo perder-se a mala ou o trem.

O unico meio de evitar este perigo, é deixar o lugar marcado com o guia e levar, de uma vez, todos os volumes á verificação.

E por aqui me fico até a proxima descripção da bella linha do Estado Belga.

Valle do Vouga

São os seguintes os calculos em que se funda a commissão que se propõe construir esta linha e para esse fim abriu a subscrição, a qual, ao que nos consta, tem tido muitas adhesões.

O resultado financeiro está quanto possível assegurado.

«Com effeito, pelo que respeita á primeira secção, a despesa a fazer será:

Empreitada, 55,551554 a 11:000\$000..	611:066\$940
Estudos da 2.ª secção.....	10:000\$000
Despesas de administração e expediente	8:933\$060
Total.....	630:000\$000

Será este o capital em acções.

Computamos o rendimento liquido em 1:200\$000 rs. por kilometro, o que não é exaggerado em attenção á população, industria e riqueza agricola da região servida pelo caminho de ferro, e bem assim á vista do rendimento da linha de Bougado a Guimarães, que certamente não está em condições tão favoraveis como a do Vouga. O rendimento total elevar-se-ha a 66:662\$848 réis ou proximamente 10 % do capital em acções.

Esta primeira parte será construída em 18 mezes. Posta ella em exploração, e conhecidos os bons resultados, que não pôde deixar de dar, pôde considerar-se uma operação facil a emissão legal de réis 630:000\$000 em obrigações para proseguir na construcção da segunda parte. O capital que falta será tambem, e sem duvida, obtido em boas condições, quando as obras estiverem adiantadas e a exploração entre Espinho e Valle Maior em pleno desenvolvimento.

A construcção da secção de Valle Maior a Vizeu e ramal de Aveiro levará dois annos.

Calculando em 160 kilometros a extensão total a construir, comprehendendo as duas secções, a despesa total será:

Empreitada, 160 kilometros	
a 14:000\$000.....	2.240:000\$000
Administração, despesas de emissão, etc.....	57:075\$700

Transporte...	2.297:075#700
Juros de 7 % sobre réis 1.900:000#000 em obriga- ções, suppondo as entra- das semestrais.....	166:250#000
A deduzir: rendimento da primeira parte em dois anos.....	133:325#700
Excesso a pagar.....	32:924#300
Para diferença na emissão de obrigações.....	200:000#000
Total, réis.....	2.530:000#000
Este capital divide-se, como se vê, em	
Accções.....	630:000#000
Obrigações.....	1.900:000#000
Total, réis.....	2.530:000#000

Não podemos avaliar em menos de 1:500#000 réis, ou de 1:800#000 réis por kilometro, o rendimento líquido da linha, quando estiverem estabelecidas as relações commerciaes inherentes á abertura de uma via de rápida comunicação, dirigida para centros importantes.

Dispostos assim de um rendimento total de, pelo menos,

$$160 \times 1:500\#000 \text{ réis} = 240:000\#000 \text{ réis}$$

Deduzindo d'este rendimento 7 % sobre
1.900:000#000 réis para o serviço an-
nual das obrigações ou..... 133:000#000
resta para dividendo das accções..... 107:000#000
ou 17 % do capital.

Ainda mesmo no caso, nada provavel, do rendimento liquido, em pleno desenvolvimento da exploração, não ultrapassar o de 1.200#000 arbitrado á primeira parte da linha, a remuneração do capital não seria inferior a 9,3 %.

Os negocios da companhia real

Têm sido recebidas repetidas remessas de adhesões ao convenio d'esta companhia com os seus crédores.

No *sud-express* de segunda feira vieram *bordereaux* de mais 79:106 obrigações depositadas e havendo depositados em Lyon 8:340 titulos, sommam 506:717 titulos com os que já o haviam sido anteriormente.

Faltam, portanto, apenas, contando com a divida do thesouro e a das linhas hespanholas, uns 3:572 contos para prefazer os dois terços necessarios para a adopção do convenio em 4 de setembro proximo futuro, primeiro praso, e tudo faz esperar que este resto se completará, evitando que, por uma relativamente pequena diferença, haja que apelar para o segundo periodo, perdendo-se tempo que, no caso sujeito mais que em nenhum outro, é dinheiro.

Representando a divida fluctuante 4:580 contos, basta que uma parte d'ella dê a sua conformidade para se completar os dois terços.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de agosto de 1894.

Como de costume n'esta epoca do anno é quasi completa a estagnação dos negocios e se não fossem alguns incidentes importando a questões internacionaes, a calma seria geral e uniforme. A situação da nossa praça tem estado, pois, pouco animada, resultando d'isso augmentarem as disponibilidades do mercado monetario e consequentemente as contas de depositos bancarios. A offerta de papel para descontos diminuiu e por isso os bancos tiveram que facilitar as respectivas taxas. Realisaram-se alguns descontos a 5 e 5 1/2 p. c. O Banco de Portugal, comtudo, manteve inalteravel a taxa de 6 p. c.

Durante a quinzena discutiui-se nos centros financeiros esta questão da taxa do Banco de Portugal. Em regra, sendo este estabelecimento um banco emissor, devendo ter reservas metalicas e valores mais facilmente realisaveis, em representação da sua circulação, mas nenhuma d'estas especies preenche melhor as condições do que as letras commerciaes, em regra diziamos, o banco emissor deve servir de regulador no mercado de desconto, porque se o não fôr, perderá o seu favor de posição primacial creando-se uma situação secundaria em desharmonia, incompativel mesmo, com as suas circumstancias e recursos.

Isto parece estar já preoccupando a gerencia do Banco de Portugal e a prova é que na ultima semana já este estabelecimento bancario poz ao serviço do commercio a sua secção cambial, abrindo ao preço de 40 5/8 o chèque sobre Londres, que no dia seguinte elevou a 40 9/16, accentuando depois a sua disposição mantendo o preço de 40 1/2 sobre Londres e 705 sobre Paris. No mercado livre o cheque sobre Londres regulou a 40 9/16 e sobre Paris a 704. As letras sobre Londres (90 dias) tem sido negociadas de 40 15/16 a 40 3/4 e a 40 5/8 as de 30 dias.

Tendo acabado o 1.º triennio da sua administração o governador do Banco de Portugal, sr. conselheiro Pedro de Carvalho, o governo praticou o acto acertado, e por todos louvado, de reconduzir este distincto homem publico n'aquella importante commissão. A imprensa de todos os matizes politicos aproveitou este ensejo para prestar a devida homenagem aos merecimentos e qualidades do sr. conselheiro Pedro de Carvalho, homenagem a que me associo.

O mercado das inscrições tem estado frouxo pela falta de procura e pela maior offerta, o que determinou uma descida nos preços do principio da quinzena, baixando as de *coupon* a 35,16 e as de assentamento a 35,35. Da divida externa vendeu-se um pequeno lote a 31,50. As obrigações prediaes (6 p. c. ass.) ficaram a 91#000 réis, as do emprestimo de 1888 (4 p. c.) a 15#000 réis, as de 4 1/2 tiveram algum movimento tanto em *coupon* como em assentamento, vendendo-se respectivamente a 48#200 e 48#500 réis, as de Loanda-Ambaca manteem-se a 72#000 réis.

As accções do Banco de Portugal baixaram de 117#000 réis a 116#000, as do de Lisboa & Açores a 91#000, do Commercial de Lisboa a 92#000. No emprestimo dos tabacos não houve transacções.

O governo concedeu de aforamento á *Companhia do Assucar de Moçambique* mais 20:000 hectares de terreno no praso da Mazanja d'aquem Chire que ella já trazia de arrendamento. Esta concessão vae permittir-lhe alargar as suas culturas e desenvolver a sua principal industria. Para isso, porém, será necessario capital. Parece que a companhia logo que valorise os seus terrenos procurará realizar uma operação que lhe permitta desenvolver mais a sua iniciativa. Esta companhia, se fôr habil, prudente e cautellosamente administrada, tem futuro, não resta duvida.

J. F.

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

	AGOSTO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa:															
Inscrições assent...	35,10	35,15	35,45	35,75	-	35,85	35,60	35,60	35,60	35,30	35,25	-	35,35	35,35	-
" coupon...	35,00	35,20	35,35	35,45	-	35,50	35,20	35,60	35,30	35,20	-	-	35,16	35,16	-
Divida externa....	-	-	-	30,50	-	-	-	-	-	-	31,50	-	-	-	-
Bolsa de Londres:															
3 % portuguez....	23,50	23,50	23,62	23,62	-	24,25	24,27	24,68	24,75	24,75	24,75	-	24,87	24,87	-
Bolsa de Paris:															
3 % portuguez....	23,53	23,53	23,68	23,75	-	24,20	24,25	24,62	24,68	24,93	24,93	-	24,93	24,93	-

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

		1894 - AGOSTO - DIAS													
BOLSAS	TITULOS	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	—	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. ^a Real Portuguesa.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 0/0	—	—	—	29.000	29.500	29.500	—	—	—	29.300	—	30.500	—	—
	» C. ^a Real Port. 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris....	» Atravez d'Africa	71.500	—	—	—	71.500	—	72.000	72.000	72.000	—	72.000	—	—	—
	ACCÕES Comp. ^a Real Portuguesa.	52	—	51,75	52	—	52	—	52	51,50	—	52	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	—	46,25	—	—	50	50	—	50	50	—	—	—
	» Norte de Hespanha.	95	93	93,25	95	94	94	95	95	100	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Madrid-Zaragoza-Alicante	140,50	140	140,50	139,50	137,50	138,50	138	140	141	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.	150	150	150	150	150	150	150	155	155	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa.	120,75	121	121	122,50	122,50	121,50	121,50	121	121	123,50	128,50	129	—	—
	» C. ^a da Beira Alta.	77	73	72	—	72	72	73	75	73	—	—	—	—	—
Bruxellas.	» Madrid-Caceres-Portugal.	157,75	156	156	—	156	155	157	158	160	160	162,50	162	—	—
	» Norte Hespanha 4. ^a hypot.	254	253	253	253	252,50	254	254,50	254	256	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	59,50	—	—	60	—	—	62	—	62	64	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de	
Linhas	Periodo de exploração	Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	Antiga rede e nova não garantida.	16 22	52.585:000	76:210	690	60.832:058	88:162	1.440.391:000	1.528.247:388	—	87.056:388
	23 29	»	53.059:000	76:897	»	60.832:058	88:162	1.493.450:000	1.589.079:446	—	95.629:446
	Nova rede garantida.	16 22	6 200:000	16:315	334	7.282:135	19:163	153.325:000	158.101:408	—	4.776:408
Sul e Sueste...	23 29	»	6.242:000	16:426	»	7.282:135	19:163	159.567:000	165.383:543	—	5.816:543
	9 15	Julho	475	13.845:300	29:147	475	13.939:010	29:345	350.031:090	380.661:310	30.629:320
	16 22	»	»	15.123:550	31:839	»	12.833:160	27:017	365.154:640	393.494:470	28.339:830
	—	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—
Minho e Douro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	25 1	Julho	253	6.888:457	27:227	253	5.897:963	23:312	124.380:816	137.475:169	13.094:353
	2 8	»	»	5.353:876	21:163	»	4.815:646	19:034	129.734:692	142.290:815	12.556:123
	9 15	»	»	5.234:351	20:689	»	4.711:272	18:621	134.969:043	147.002:087	12.033:044
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	2 8	Julho	105	1.036:247	9:869	105	974:950	9:285	29.375:243	33.805:656	4.430:413
	9 15	»	»	1.039:819	9:903	»	1.314:969	12:523	30.415:062	35.120:625	4.705:563
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15 21	Julho	3533	Ps. 1.898:636	Ps. 537	3393	Ps. 1.875:341	Ps. 553	Ps. 46.615:193	Ps. 44.238:134	Ps. 2.377:059
Norte de Hespanha.....	22 28	»	»	1.799:335	509	»	1.792:225	528	48.414:528	46.030:360	2.384:168
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 22	Julho	2672	939:392	352	2672	936:808	351	28.617:249	28.092:245	525:005
	23 29	»	»	844:874	316	»	842:297	315	29.462:124	28.934:542	527:581
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 22	Julho	894	242:561	271	894	248:596	278	7.361:410	7.780:265	418:855
	23 29	»	»	254:096	284	»	256:720	287	7.615:506	8.036:985	421:479
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	23 29	Julho	180	45:172	251	180	38:087	212	1.468:666	1.302:007	166:659
	30 5	Agosto	»	63:951	355	»	50:512	280	1.532:617	1.352:519	180:098
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.		Lisboa R.-Cintra		Cintra-Lisboa R.		Lisboa R.-Cald.		Cald.-Lisboa R.		Pampilh.-Mang.		Mang.-Pampilh.		Porto-Valença		Valença-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.	5-15 m.	6-13 m.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	8-20 m.	1-26 t.	2-40 m.	8-19 m.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	8-45 m.	9-51 m.	7-30 m.	8-40 m.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	11-0 m.	3-15 t.	9-45 m.	2-15 t.
Lisboa C.S.-Port.		Port.-Lisboa C.S.		Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Faro		Faro-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Aveiro a Porto		Porto a Aveiro		Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Excepto aos domingos		Excepto aos domingos		Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Espinho-Porto		Porto-Espinho		Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
8-15 m.	9-3 m.	7-0 m.	7-45 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Excepto aos domingos		Excepto aos domingos		Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
4-15 t.	5-4 t.	meio dia	12-45 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
2. ^a 4. ^a e sab.		2. ^a 4. ^a e 6. ^a		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa C.S.-Bad.		Bad.-Lisboa C.S.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa C.S.-Sant		Sant-Lisboa C.S.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisb.-C. S. Entr.		Entr. Lisb.-C. S.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
Excepto às 2. ^a f.		Excepto aos dom.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa R.-Fig. ^a		Fig. ^a -Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.		Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Braga		Braga-Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O Occidente.—Recebemos o n.º 562 que publica as seguintes gravuras: retrato do Novo Sultão de Marrocos; O Imperador Carlos V e o pintor Ticiano; Os orphãos de Calecut; typos populares, o Romãosinho.

Os artigos são: Chronica Occidental, por Gervasio Lobato; As nossas gravuras; A soberania da Arte, por Esteves Pereira; Os orphãos de Calecut, por Manuel Barradas; Os orphãos de Calecut, excerpto, por H. Lopes de Mendonça; Manuel Fernandes Villa Real e o seu processo da Inquisição, por Ramos Coelho; Revista Politica por João Verdades; Typos Populares, o Romãosinho, por Libanio Ferreira; Publicações, etc.

Indicador de los caminos de hierro, de D. Enrique de Latorre.—Recebemos e agradecemos o ultimo numero d'esta excellente publicação, relativo ao mez de agosto. Insere os horarios dos comboios nas linhas ferreas de Hespanha, sul da França e de Portugal.

Os caminhos de ferro vicinaes na Belgica

Temos presente o relatorio da *Société Nationale des Chemins de fer vicinaux*, da Belgica, apresentado pelo conselho de administração e relativo ao anno de 1893.

D'elle vamos extractar algumas informações, das quaes se concluirá a importancia que attingiu na Belgica a rede dos vicinaes.

Em fins de 1892, a *Société Nationale* tinha em exploração 59 linhas, medindo todas 1:169 kilometros; durante o anno de 1893 obteve mais 6 concessões, na extensão total de 75,5 kilometros.

E' curioso o seguinte quadro demonstrativo da distribuição d'esses 1:244,5 kilometros de linha, em relação á superficie da Belgica e sua população:

Provincias	Distribuição dos kilometros		
	Por provincia	Por 10:000 habitantes	Por 10:000 hectares
Anvers.....	210,1	2,89	7,42
Brabant.....	221,6	1,95	6,75
Flandria Occidental.....	196,8	2,63	6,19
" Oriental.....	125,9	1,31	4,20
Hainaut.....	107,4	1,01	2,89
Liège.....	111,8	1,44	3,86
Limburgo.....	67,3	2,99	2,79
Luxemburgo.....	82,1	3,87	1,86
Namur.....	121,5	3,58	3,32

Total das linhas..... 1.244,5 kilometros.
 „ da população..... 6.195:355 habitantes.
 „ da superficie..... 2.945:591 hectares.

Além d'estas linhas, tem a *Société Nationale* pedido a concessão de mais 1.444,1 kilometros.

Administradas por sociedades particulares, ha na Belgica mais 6 linhas ferreas de interesse local, com a extensão de 57,6 kilometros.

A proporção entre a rede vicinal (1.302,1 kilometros) e a das grandes linhas ferreas (4.523,4 kilometros) é actualmente de 28,8 %.

O pessoal empregado pela *Société Nationale* resume-se no seguinte: administração central, 123; serviço activo, 73. Total, 196 empregados.

A rede dos vicinaes entronca em 62 pontos com as estações dos grandes caminhos de ferro, e possuía, em 1893, 93 desvios particulares, com a extensão de 34.753 kilometros, para serviço de fabricas, estabelecimentos agricolas ou militares.

O valor do material fixo elevava-se, em 31 de de-

zembro do mesmo anno, a francos 17.963:948, e o do material circulante a francos 11.437:585,54.

O effectivo do material de tracção em serviço era o seguinte: 245 locomotivas, 663 carruagens e 1:574 wagons e fourgons.

A despesa média por kilometro d'este material subiu a francos 10:162.

Distribuindo todo o material indicado pela rede dos vicinaes, encontramos que a *Société Nationale* possui:

1 locomotiva para	4 ^k ,561	de via
1 carruagem	1 ^k ,684	„
1 fourgon	8 ^k ,097	„
1 wagon	0 ^k ,778	„

Os resultados da exploração representam-se pelos seguintes numeros:

	Francos
Receita geral.....	4.684:355,49
Despesa.....	3.340:374,71

De todas as linhas exploradas, só 4 apresentaram saldo negativo no valor de francos 9:749,44, dando as restantes o saldo positivo de 1.353:730,22. Logo o producto liquido foi de francos 1.343:990,78.

A média da receita por dia e kilometro foi de francos 12,27, por trem e kilometro 0,91, e por kilometro explorado 4.480,18. O transporte de mercadorias rendeu francos 966.390,19 e o de passageiros e bagagens 3.086:539,85. O numero de kilometros percorridos foi de 5.157:530,46, e durante o anno todo deram-se 38 accidentes, dos quaes 25 occasionaram a morte.

Congresso internacional de empregados de caminhos de ferro

O primeiro congresso de empregados de caminhos de ferro reunido em 14 de agosto em Zurich, fixou que a segunda reunião se realisaria em Paris nos dias 3, 4, 5, e 6 de outubro de 1894.

A ordem do dia comprehende as mesmas proposições do de Zurich, que são: criação d'uma caixa internacional, dia de oito horas, descanso aos domingos, supressão do serviço de mercadorias de pequena velocidade aos domingos e minimo de salario.

O terceiro congresso será em Milão.

A 3:000.^a locomotiva KRAUSS

Festejou-se no dia 7 de julho a saída da 3:000.^a locomotiva d'esta importantissima casa.

Foi estabelecida em 1866 pelo sr. Krauss em Monaco, a grande fabrica de locomotivas; um anno depois obtinha uma medalha d'ouro na exposição universal de Paris.

Em 1875 festejava ella a saída da sua 500.^a machina, em 1888 da 2000.^a e finalmente da 3000.^a ha poucos dias.

N'este anno, entre maio e julho, construíram-se 90 locomotivas.

Em 1867 o numero de operarios era de 200, hoje comporta mais de 1:100.

Das 3:000 locomotivas construidas, 503 foram para a Baviera, 1021 para o resto da Allemanha, 678 para a Austria-Hungria, 200 para a Italia, 66 para a Suissa, 68 para a França, 66 para a Russia, 48 para a Romélia, Turquia e Servia, 13 para a Hollanda, 60 para a Grecia, 67 para a Hespanha e Portugal, 31 para a Suecia-Noruega, 40 para a Belgica e Luxemburgo, 10 para a

Inglaterra, 137 para a Australia, Brazil, Argentina, Japão, Marrocos e Sião.

Pode dizer-se que os seus productos são universalmente usados, e não seria difficil fazer uma viagem em volta do mundo, levado em todos os caminhos de ferro, por locomotivas Krauss.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Cacilhas ao Lazareto.—Foi pedida pelo sr. Garland a concessão de uma linha ferrea de via reduzida, 60 centímetros, systema Decauville, entre Cacilhas e o Lazareto, com uma estação na Piedade e paragens nos pontos de cruzamento de estradas e localidades intermedias, como Caramujo, Mutella, etc.

A construcção entre Cacilhas e a Piedade, 3 kilometros, começará logo que o projecto seja approvedo.

Aqui está uma linha que promete ter um bello rendimento.

Monte-Funchal.—Inaugurou-se no dia 5 este caminho de ferro, havendo grandes festejos no Monte e na cidade. Todo o percurso da linha estava embandeirado.

LINHAS HESPAÑOLAS

Calatayud-Teruel-Sagunto.—O governo hespanhol acaba de pôr novamente em adjudicação esta linha em condições que permittem acabal-a de vez.

Eis em resumo as bases para o contracto: O estado dará um subsidio de 25 milhões de pesetas, pagas conforme as disposições em vigor.

A linha deverá estar prompta cinco annos depois da data da concessão.

O concessionario deverá justificar no fim do 1.º anno ter feito 15 p. c. de despesa em expropriações, trabalhos e materiaes, no fim do 2.º anno, 30 p. c.; no fim do 3.º, 50 p. c. e no fim do 4.º 75 p. c.

Não cumprindo o concessionario estas disposições será declarada caduca a concessão.

Se não apparecer nem um concorrente, ou forem regeitadas as propostas o governo procederá a novo concurso. A adjudicação será feita no ministerio de Fomento perante uma commissão composta de director das obras publicas, presidente, e d'um vice-presidente de cada um dos corpos legislativos.

Esta commissão examinará e escolherá as propostas e apresental-as-ha ao ministro n'um praso de quinze dias.

Em conselho de ministro será decidido qual a proposta mais vantajosa para as provincias interessadas e para o paiz em geral.

Puertollano a Linares.—O Senado nomeou uma commissão para dar parecer sobre a concessão d'este caminho de ferro, prolongação do de Linares a Almeria.

Zafra a Huelva.—O comité reunido ha pouco em Londres para representar os portadores de obrigações de primeira hypotheca, aconselhou os obrigatarios a acceitar as propostas do convenio que se resumem em durante cinco annos, a contar de 1 de janeiro ultimo, as obrigações de 1.ª hypotheca repartirem entre si a totalidade dos productos liquidados da companhia, feita a deducção das despesas de exploração, de conservação e de administração. O pagamento d'esta prestação terá logar uma vez por anno, no 1.º de abril a seguir ao fim de cada exercicio.

Os obrigatarios ou seus delegados poderão intervir nas contas da companhia.

A companhia poderá contrahir um emprestimo até 25:000 libras com privilegio sobre todos os seus actuaes credores.

Findos estes cinco annos poder-se-hão celebrar novos contractos entre a companhia e os seus credores.

Plasencia a Astorga.—Dizem a um collega hespanhol que fraquejaram as negociações que a companhia do Oeste tinha pendentas com o Banco Internacional de Paris, e que aquella empresa está agora tratando com outra importante sociedade de crédito para obter os fundos necessarios para concluir as obras d'aquelle caminho de ferro.

Murcia a Granada.—Assegura-se que uma nova empresa tomou a seu cargo o acabamento d'este caminho de ferro na secção comprehendida entre Granada e Guadix.

No dia 15 do corrente abriu-se ao publico a estação de Seron.

Fusão de linhas.—Diz-se que se trata da fusão das seguintes linhas: Santander a Solares, Solares a Zolla (em construcção), Zorroza a Zolla e Valonareda.

Nas conferencias realizadas trata-se ainda da união d'outras linhas que completarão o trajecto Santander—Bilbao—S. Sebastian.

Se isto se realizar, como se crê, estas linhas ficarão nas mãos d'uma unica companhia, o que será de bons resultados, quer para o interesse publico, quer para o dos accionistas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

RUSSIA

Acaba de se abrir um credito para os estudos definitivos da prolongação da linha de Samarcanda até Taschkent.

A via projectada comprehenderá duas linhas distinctas a de Taschkent-Andidjan e a d'Andidjan-Samarcanda, ligadas entre si por um angulo agudo em Andidjan.

A nova linha ligará a Russia Europea, com as provincias de Syr-Daria e Ferghana, as mais ricas em plantações de algodão.

Os estudos do traçado deverão estar promptos em quatro mezes.

ALLEMANHA

A municipalidade de Berlim contractou com a casa Siemens & Halske a construcção do caminho de ferro electrico n'aquella capital.

A linha estará acabada quatro annos depois da data do contracto.

O intervallo entre os comboios será de 5 minutos, excepto nas duas ultimas horas da noute.

A casa constructora queria estabelecer como no caminho de ferro metropolitano duas classes com uma tarifa por zona de 10, 20 e 30 pfennigs, segundo as distancias, mas a municipalidade só quer que se estabeleça uma classe a 10, 15 e 20 pfennigs.

A lei permite ao concessionario estabelecer as tarifas que nos cinco primeiros annos.

AUSTRIA-HUNGRIA

Em fins de 1893 a extensão total dos caminhos de ferro por tracção mechanica e electrica n'este imperio, incluindo o principado de Liechtenstein era de 15.968 kilometros.

ITALIA

Inaugurou-se com grande pompa o ultimo troço, Bellano-Colico, do caminho de ferro Lecco-Colico, completando a linha Valteblinesi-Colico-Sondrio, Colico-Chiavenna da rede ferroviaria do estado.

O comboio inaugural partiu de Milão ás 9 horas, do dia 1 de este mez, conduzindo grande numero de convidados, funcionarios de caminhos de ferro, imprensa etc.

Percorrido o troço Bellano-Colico, e admiradas as grandiosas nove pontes, o comboio seguiu para Chiavenna onde chegou ás 12 1/2 horas.

N'esta cidade foi offerecido aos convidados um lauto banquete no Hotel Conradi.

ESTADOS UNIDOS

Em 1893 os caminhos de ferro aereos de Nova-York transportaram 221:000.000 passageiros e tiveram que augmentar o seu material com mais 20 locomotivas e 75 carruagens para passageiros visto não chegarem as 1.116 já existentes.

Os carris d'estas linhas, que eram de 25 e 29 kilogrammas, foram substituidos por outros de 45 kilogrammas por metro.

As locomotivas consomem por anno 200.000 toneladas de carvão antracite que deita pouco fumo.

O numero de comboios que circulam diariamente n'esta linha é de 3.300!

Só com ponto de admiração se escreve uma cifra d'estas.

Nos tremvias d'este paiz havia, em 1893, 7.200 kilometros de linha por tracção animal, 1.200 por cabo metallico, 1.000 por vapor e 10.000 pela electricidade.

Posteriormente, isto é, em 1893, 1.600 kilometros por tracção animal, 20 por cabo metallico e 200 por vapor, foram substituidos pela electricidade que hoje tracciona 12.500 kilometros dos 19.300 kilometros de tremvias, que estão abertos ao serviço.

BRAZIL

O governo do Brazil foi auctorizado a tratar a construcção de um caminho de ferro que partindo de Uberaba, passe pela cidade de Fructal e finde n'um porto da margem direita do Rio Grande, por cima da cataracta de Mirabondo.

O concessionario gosa da vantagem de explorar o caminho de ferro durante 50 annos, findos os quaes a linha passará para o Estado, e do privilegio d'uma zona de 30 kilometros de cada lado da linha.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Regresso dos passageiros portadores de bilhetes — Temporada de Banhos

Chama-se a atenção dos srs. passageiros portadores de bilhetes de banhos para a declaração constante dos mesmos bilhetes, de que estes não são validos para o regresso sem a data e carimbo da estação de partida, para o que deverão ser apresentados na mesma estação antes dos passageiros tomarem o comboio.

Quando o passageiro tiver paragem, em transitio, como lhe é permitido, deverá sempre proceder pela forma indicada nos bilhetes.

Estão dadas as ordens para que sejam considerados absolutamente nullos quaesquer bilhetes fóra d'estas condições, tendo os portadores d'elles que pagar a sua passagem pela tarifa geral e não se admittindo reclamação alguma a este respeito.

Lisboa, 6 d'agosto de 1894.

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Annuncia-se que, nos termos do artigo 38.º do Decreto n.º 6 de 1 de dezembro de 1892, está aberto concurso para o preenchimento de uma vaga de factor de 1.ª classe do quadro d'esta Direcção.

Só são admittidos a este concurso os factores de 2.ª classe.

Os concorrentes deverão dirigir os seus requerimentos acompanhados d'attestados de habilitações litterarias e serviço prestado ao estado, á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro até ao dia 31 d'agosto corrente.

O programma do concurso estará patente na Divisão do serviço do movimento até ao mencionado dia 31.

Porto, 9 d'agosto de 1894.

ARREMATACÕES

Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de agosto proximo, á uma hora da tarde, na administração no 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diverso material de via para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 25 de julho de 1894.

Fornecimento de ferro Escocia

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 d'agosto, á uma hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 21:300 kilogrammas de ferro Escocia, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 26 de julho de 1894.

Fornecimento de travessas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 31 do corrente mez de agosto, ao meio dia, se ha de proceder na administração do bairro oriental d'esta cidade, e perante o ex.º administrador, ao concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 40:000 travessas de pinho e 10:000 travessas de carvalho.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de réis 620\$000, e o definitivo será de 5 por cento da importancia da adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos relativo a este fornecimento podem ser examinados, em todos os dias uteis,

desde as onze horas da manhã até ás tres da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 4 de agosto de 1894.

Caminhos de ferro do sul e sueste

Fornecimento de zarcão

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 21 do corrente, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 3:000 kilogrammas de zarcão.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 7\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria da direcção, e este na caixa geral de depositos á ordem da mesma direcção.

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

Lisboa, 9 de agosto de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Fornecimento de ferro

No dia 23 de agosto pela 1 hora da tarde, na estação central (Rocio) perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros, redondo, chato, quadrado, angular, em chapa e especiaes.

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

Lisboa, 23 de julho de 1894

Venda de barris

Esta companhia vende 350 a 400 barris vassios servidos a oleo mineral ao preço de 540 réis cada um.

As propostas devem ser dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens na repartição de contabilidade em Santa Apolonia com a designação no subscripto de *compra de barris vassios*.

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

Lisboa, 23 de julho de 1894.

Fornecimento de caloriferos

No dia 6 do proximo mez de setembro, pela 1 hora da tarde na estação central (Rocio) perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200 caloriferos, d'acetato de soda, para carroagens.

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

Lisboa, 4 de agosto de 1894.

Fornecimento de petroleo

No dia 6 de Setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30:000 kilogrammas de petroleo.

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

Lisboa, 10 de Agosto de 1894.

Fornecimento de corda de amianto

No dia 6 de setembro, pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 kilogrammas de corda d'amianto para empanque.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, (edificio de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agencia da companhia, 29 rue Chateaudun.

Lisboa, 13 de agosto de 1894.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—Manceau.

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.

Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.

Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.

Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.

Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Miguel Amancio & Fernandes—Rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º

Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.

Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.

Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.

Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.

Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

Porto.—Augusto Laverre—Rua de S. Francisco.

Santarem.—José F. Canha.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sasseti.

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

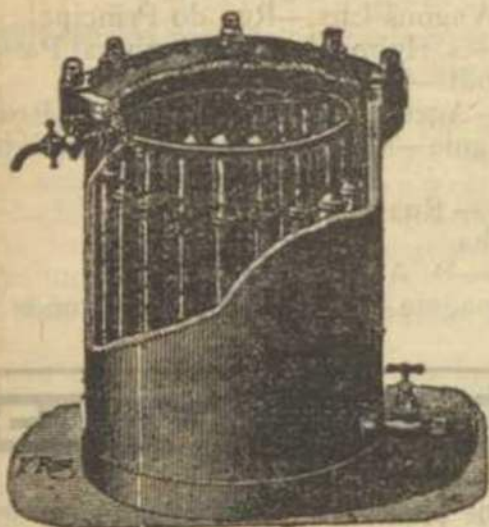
MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR



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

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79
LISBOA



FUNDIÇÃO DO OURO

Do n.º 419, do «Diario do Governo», de 29 de maio ultimo, consta uma longa lista de expositores premiados na Exposição Industrial Portuguesa 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 logar 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 compromettida.

Quando em Belem se estabeleceu o Museu Industrial, remetteram Luiz Ferreira de Souza 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 equívoco 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 conceituados productos da Fundição do Ouro premiados apenas com medalha de cobre, quando aliás, se ella tivesse concorrido a essa exposição, occuparia o maximo logar de honra, que sempre tem occupado 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

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

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

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 accomodações, 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 kilometros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação ao preço de 200 rs. por pessoa.

Dá esclarecimentos:—**EDUARDO MAGALHÃES—MARVÃO**

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 meehanica**

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 sujeitos 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 inglezes, allemães e outros por preço inferior

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**

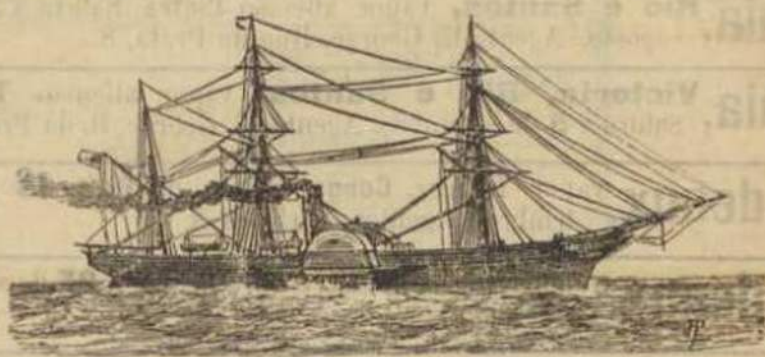
Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

Royal Mail**STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DA PRATAO paquete **DANUBE** que sahirá a 13 de agosto

As accomodações para passageiros são inexciveis 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.

AGENTESEm Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.^oNo Porto:—**W. G. TAIT & C.^a**—Rua dos Inglezes, 23, 1.^o

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de agosto, às 9 horas da manhã.
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no
Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

DYNAMITE GOMMA

1\$100 RÉIS O KILO

FABRICA NA TRAFARIA

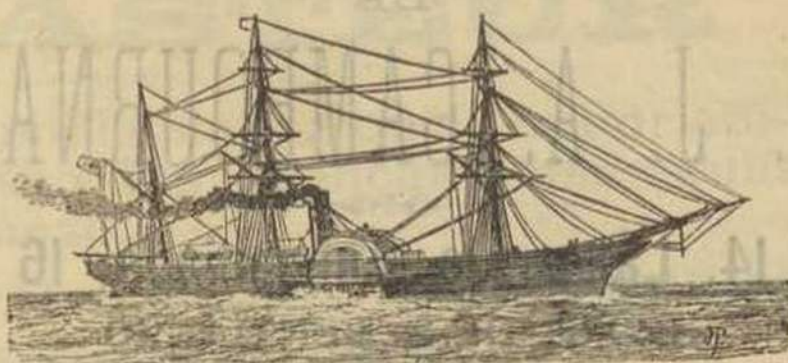
Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " " 3, " " 540 "
Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.
—Q. 950 réis.
Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

Red Cross Line



Pará, Ceará, Maranhão

Sahirá a 7 de setembro o paquete inglez

GREGORY

Tem magnificas accommodações para passageiros

Para carga e passagens trata-se na
agencia, rua do Alecrim, n.º 10.

Os Agentes

Garland Laidley & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers, e **Havre,** vapor francez Saint-Luc. Sahirá a 2 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

Bremen, vapor allemão C. A. Bade. Sahirá a 20 de agosto. Agente E. George Rua da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão Cintra. Sahirá a 22 de agosto. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão Tijuca. Sahirá a 5 de setembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez, Congo. Sahirá de 12 a 15 de setembro. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, vapor francez, Brésit. Sahirá de 24 a 25 de agosto. Agentes, Torlades & C.ª

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

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez La Plata. Sahirá de 7 a 8 de setembro. Agentes Torlades & C.ª

Hamburgo, vapor allemão, Lissabon. Sahirá a 17 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

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

Londres, vapor inglez London. Sahirá em 16 de agosto. Agentes E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Liverpool, vapor inglez Lanfranc. Sahirá a 22 de agosto. Agent, Garland Laidley & C.ª R do Alecrim, 60 1.º

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal, vapor portuguez Funchal. Sahirá a 20 d'agosto. Agentes Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 1.º

Maranhão, vapor ing. Brandenburg. Esperado a 29 de agosto. Comp. Liverpool e Maranhão. Agentes Knowles Rawes & C.ª R. d'El Rei, 31, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Lissabon. Sahirá a 29 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez Medoc. Sahirá de 4 a 5 de Setembro. Agentes Torlades & C.ª

Pará, Ceara e Maranhão, vapor inglez Gregory. Sahirá a 7 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, em direitura, vapor inglez Liguria. Sahirá em 22 de agosto. Agentes E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Southampton, Vapor ing. Spartan. Esperado a 18 de agosto. Comp. Unión. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Tanger, Genova, Leorne e Napoles, vapor holandez Ceres. Sahirá a 20 de agosto. Agente E. George Rua da Prata, 8.

Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez Saint-Mathieu. Sahirá a 9 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez Saint-André. Sahirá a 24 de agosto. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

TYPOGRAPHIA
DO
Commercio de Portugal
55 - Rua Irena - 41

Preços dos bilhetes	Simple			Ida e volta		
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Oeiras...	320	250	170	640	500	340
Cascaes..	480	370	250	960	740	500
Queluz...	300	240	170	600	400	340
Cintra...	620	490	350	1000	700	500
Mafra...	740	580	420	1200	1000	650
Caldas...	2180	1700	1220	3600	2900	1900
Leiria...	3290	2560	1830	5380	4300	3000
Figueira...	4380	3410	2440	7180	5700	4000
Santarem	1610	1260	900	2600	2100	1350
Abrantes	2820	2200	1570	4500	3600	2500
Elvas...	5400	4200	3000	8700	7000	4800
Coimbra...	4490	3490	2500	7290	5800	3500
Pampil. ^a	4750	3690	2640	7600	6100	3700
Aveiro...	5560	4330	3090	8900	7200	4300
Porto...	6810	5300	3790	11000	8800	5300
Setubal..	740	620	450	1000	500	600
Evora...	2410	1920	1380	3610	2880	2070
Beja...	3110	2460	1770	4660	3690	2650
Faro....	6640	5210	3730	9290	7290	5220
Espinho..	400	310	230	700	600	400
Aveiro...	1280	990	710	2100	1700	1100
Coimbra...	2410	1870	1340	3900	3200	2100
Thomar..	4290	3340	2390	6900	5500	3900
Braga...	1030	810	580	1650	1200	860
Vianna...	1560	1210	870	2340	1820	1310
Valença..	2470	1920	1370	3710	2880	2060
Regoa...	1980	1540	1100	2970	2310	1650

IMPORTANTE

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO é o único jornal que põe os seus leitores ao facto de todos os assumptos das linhas ferreas portuguezas, distribuindo as tarifas especiaes, dando todas as informações sobre preços de transporte, annuncios de arrematações e empreitadas, etc., etc.

ASSIGNATURA

Anno..... 2\$500 réis
Semestre... 1\$400 "

— e —
REDACÇÃO: R. Loreto, 43
LISBOA

BRINDE AOS SRS. ASSIGNANTES

HORARIO DOS COMBOIOS

Agosto

1894

Publicado pela

GAZETA
dos
CAMINHOS DE FERRO

SETIMO

ANNO

PARTIDAS E CHEGADAS
(Officialmente conferido)

PARA O PUBLICO, AVULSO 10 RÉIS

Sempre que ha importante alteração nos comboios a Gazeza dos Caminhos de Ferro offerece um novo horario d'estes aos seus assignantes.

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

Lisboa R. - Porto		Porto - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - 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.	5-15 m.	6-13 m.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	8-20 m.	1-26 t.	2-40 m.	8-15 t.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	8-45 m.	9-51 m.	7-30 m.	8-40 m.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	11-0 m.	3-15 t.	9-45 m.	2-15 t.
Lisboa C.S. - Port.		Port. - Lisboa C.S.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	11-0 m.	12-3 t.	9-0 m.	10-0 m.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Aveiro a Porto		Porto a Aveiro		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	3-30 t.	4-33 t.	11-0 m.	meio dia	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Excepto aos domingos		Porto a Aveiro		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	5-0 t.	6-3 t.	3-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Espinho Porto		Porto Espinho		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
8-15 m.	9-3 m.	7-0 m.	7-45 m.	6-0 t.	7-16 t.	6-15 t.	7-15 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
4-15 t.	5-4 t.	meio dia	12-45 t.	6-0 t.	7-16 t.	6-15 t.	7-15 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
10-45 t.	11-30 t.	9-15 t.	10-0 t.	6-0 t.	7-16 t.	6-15 t.	7-15 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - V. Alc.		V. Alc. - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	11-30 m.	12-52 t.	10-30 m.	11-49 m.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	4-15 t.	5-37 t.	4-30 t.	5-55 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.	6-30 t.	7-51 t.	6-30 t.	7-51 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Badaj.		Badaj. - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	10-15 t.	11-36 t.	8-30 t.	9-50 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa C.S. - Bad.		Bad. - Lisboa C.S.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	Exc. dom. e sant.	11-30 t.	12-49 m.	Exc. dom. e sant.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa C.S. - Sant		Sant - Lisboa C.S.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	Aos domingos e dias santificados	1-15 t.	2-42 t.	—	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-59 t.	Lisboa R. - Pedrouç.		Pedrouç. - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
Lisb. - O. S. Entr.		Entr. Lisb. - O. S.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9-53 t.	11-0 t.	11-40 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Fig. ^a		Fig. ^a - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	Bemfica - Casc.		Casc. - Bemfica		4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	5-15 t.	5-52 t.	8-20 t.	9-0 t.	4-30 t.	7-30 t.	8 m.	10-55 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
Lisboa R. - Leiria		Leiria - Lisboa R.		Lisboa R. - Cintra		Cintra - Lisboa R.		Lisboa R. - Cald.		Cald. - Lisboa R.		Pampilh. - Mang.		Mang. - Pampilh.		Porto - Valença		Valença - Porto	
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	9-15 t.	9														



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

SERVIÇO

para a

Feira de Belem

Desde 5 de Agosto de 1894 e enquanto durar a feira de Belem, além dos comboios ~~anunciados~~ pelo cartaz D 62

que partem de Lisboa-Rocio ás :

6 horas e 30 minutos da manhã
11 » » 30 » » »
1 » » 15 » » tarde
4 » » 15 » » »
6 » » 30 » » »
10 » » 15 » » »
e de Alcantara-Mar » 8 » » 54 » » manhã

e regressam de Belem ás :

9 horas e 16 minutos da manhã	
11 » » 16 » » »	
5 » » 20 » » tarde	para Lisboa-Rocio
7 » » 18 » » »	
9 » » 23 » » »	
12 » » 16 » » manhã	
6 » » 32 » » »	para Bemfica

haverá, aos domingos e dias santificados mais os seguintes comboios

Tramways de 2.^a e 3.^a classes

COMBOIOS ASCENDENTES			COMBOIOS DESCENDENTES		
Estações	N.º 475 Tramway 2. ^a e 3. ^a cl.	N.º 475 Tramway 2. ^a e 3. ^a cl.	Estações	N.º 474 Tramway 2. ^a e 3. ^a cl.	N.º 476 Tramway 2. ^a e 3. ^a cl.
	Tarde	Tarde		Tarde	Tarde
Lisboa-Rocio Part.	5-15	9-15	Pedrouços Part.	8-20	11- 0
Campolide »	5-25	9-25	Belem »	8-26	11- 6
Alcantara-Terra »	5-36	9-37	Junqueira »	8-29	11- 9
Alcantara-Mar »	5-41	9-42	Alcantara-Mar »	8-33	11-13
Junqueira »	5-45	9-46	Alcantara-Terra »	8-39	11-19
Belem Cheg.	5-47	9-48	Campolide »	8-53	11-33
Pedrouços »	5-52	9-53	Lisboa-Rocio Cheg.	9- 0	11-40

N. B.—Estes comboios tramways faz em unicamente serviço de passageiros; não transportando, portanto, bagagens, cães, mercadorias, etc., etc.

O numero de logares de cada comboio é limitado a 300, sendo 135 de 2.^a e 165 de 3.^a classe.

Os preços dos bilhetes de Lisboa-Rocio para Belem ou Pedrouços são:

BILHETES SIMPLES (ida ou volta) 2.^a classe 100 réis. 3.^a classe 70 réis.

BILHETES DE IDA E VOLTA 2.^a classe 200 réis. 3.^a classe 140 réis.