

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR PRINCIPAL **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**
 REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO
 T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração
 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
 LISBOA

TELEPHONE N.º 27
 Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial E, bilhetes de tramways — Anexo á n.º 3, reembolsos — Modificação da n.º 10 p. v., palma, juta etc., do Sul e Sueste e Tarifa especial n.º 2 do Minho e Douro, logares de luxo.

SUMMARIO

	Páginas
A COMPANHIA REAL EM 1903.....	177
DICTADURA FERROVIARIA.....	178
PARTE OFFICIAL — Decretos de 11 de maio e portarias de 19 e 20 de maio do Ministerio das Obras Publicas — Decreto de 17 de maio do Ministerio da Fazenda e decreto de 11 de maio do Ministerio do Reino	179
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	180
EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA (illustrado).....	180
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	181
NOTAS DE VIAGEM — XXII — Costumes em Tokio — A massagem, a luta, a tracção — A imposição do chá — Os parques — Templos — Os bairros desenhados — Musmés e Gheishas.....	181
PONTE-CAES DO BARREIRO.....	182
CONTAGEM DAS HORAS — ERROS DE REVISÃO.....	183
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	183 a 185
NAVEGAÇÃO PARA O ALGARVE.....	186
LINHAS PORTUGUEZAS — Serviço de noute entre o Barreiro e Lisboa — Estação do Terreiro do Paço — Horario do Minho e Douro — Troca de material — Horario do Sul e Sueste.....	186
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Argelia.....	187
NOVA FABRICA.....	187
COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Relatorio do conselho de administração	187
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES.....	188 e 189
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS.....	190 e 191
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	192

A Companhia Real em 1903

Antes de encetarmos a publicação do relatorio do Conselho de Administração d'esta companhia, que vae ser presente á assembléa de 20 de junho, (como o fazemos ha dezesete annos) vejamos pelo explicito e desenvolvido relatorio que o sr. director geral ha pouco apresentou áquelle conselho, qual o movimento e receitas que as linhas tiveram no anno findo, e como a situação da companhia melhorou, devido a um bom augmento de trafego, a uma certa melhoria dos cambios e á excellente administração e direcção que a governa.

Os productos brutos do trafego teem mantido nos ultimos sete annos uma escala ascendente de cerca de 300 contos por anno, apesar da extensão da rede explorada se manter a mesma desde ha 10 annos, e fazendo excepção apenas o anno de 1902 em que, pelos motivos explicados então, o augmento sobre o anno anterior foi só de uns 115 contos.

Isto se demonstra de um graphico que acompanha o relatorio, onde figuram desde 1878, além da extensão da rede, as receitas brutas e liquidas até o anno findo.

A diferença a favor d'este foi, exactamente, de réis 244:406\$380.

Tambem o thesouro publico beneficiou do augmento do trafego nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos, di-

minuindo-se o encargo de garantia de juros em 39,6 contos.

As receitas totaes foram, pois:

Do trafego.....	5.263:487\$761
Garantias.....	366:409\$407
Fôra do trafego.....	13.714\$009
Total.....	5.643:611\$177
As despesas.....	2.306:289\$402
Producto liquido.....	3.337:321\$775

Assim, pois, o coefficiente de exploração, que em 1902 fôra, em relação á rede geral de 44,28 p. c., desceu em 1903 a 43,70 p. c. e parcialmente, separando as linhas não garantidas das duas que o são, encontramos:

	1902	1903
Rede não garantida.....	41,63 %	41,27 %
Torres-Figueira-Alfarellos....	61,96 »	57,52 »
Beira-Baixa.....	67,46 »	67,22 »

O producto annal kilometrico foi nesses dois annos:

	1902	1903
Producto bruto.....	4:677\$615	4:905\$394
» liquido.....	2:600\$283	2:756\$010

Os effeitos da baixa do cambio, de 688 1/3 por 3 francos para 669 réis, representou uma importante economia, não só no pagamento dos coupons da companhia como nos abastecimentos de carvão e outros que foram feitos no estrangeiro.

Da primeira d'estas diferenças tratará o conselho no seu relatorio que em breve será distribuido.

Nos resultados do trafego os passageiros que produziram 2.086 contos, mais 42 que em 1902, augmentaram em numero de 216.845.

Este augmento, de 6.257.391 para 6.474.236 passageiros, deu-se nas 1.ª e 3.ª classes, tendo havido tal diminuição na 2.ª na linha de Cascaes que a melhoria que nessa classe se deu no resto da rede não chegou para a compensar.

Deve notar-se que naquelles numeros não figuram os bilhetes de papel, vendidos em transito, nem as passagens com bilhetes de assignatura, tendo aquelles sido 1.265.933.

Os bilhetes directos do serviço francez tiveram tambem ligeira melhoria, subindo a 2.225, de cá para França e 1.533 de França para Portugal. E' de notar que a maior diferença, nos componentes d'estas duas cifras entre os passageiros sahidos e os entrados por esta via, no paiz, é de mais 500 sahidos em 1.ª classe, o que se explica por passageiros transatlanticos que veem aqui tomar os comboios para o centro e norte da Europa.

Na grande velocidade o transporte de mercadorias pouco augmento teve, produzindo 278 contos.

Na pequena velocidade o augmento foi de 130.241 toneladas (mais de 10 %) e o producto subiu 197 contos.

Os transportes em que o augmento mais se accentuou foram os de madeira em toros para minas, exportada para Inglaterra, carvão vegetal, comestiveis, couros, legumes; tendo havido diminuição importante em cereaes,

farinhas e vinhos, por motivo de escassez nas colheitas. Também cresceu ligeiramente o movimento de transportes franco-portuguezes.

Referindo-se aos diferentes serviços da companhia nota o relatório com justo louvor a regularidade que tem sido dada ao da Exploração, observando-se os horários com uma precisão a que não estávamos habituados. Com effeito, vai afastado já o tempo em que o atraso de comboios era vulgar.

A renovação da via fez-se durante o anno progressivamente, empregando-se 3.357^m de balastro d'areia, 38.894^m de brogão, e 169.476 travessas novas.

No material e tracção dispenderam-se 142 contos em reparações de machinas e tenders, 80 contos na de carruagens, 37 na de vagon e 6 em rodas.

Como se vê a verba gasta nas carruagens foi a maior, devido a uma importante substituição dos interiores e pinturas, tornando o material muito mais aciado.

Também foram substituídos os eixos dos vagon por outros mais fortes, os coxins d'estes e das carruagens pelos de metal branco e as caixas de lubrificação por outras mais aperfeiçoadas.

As 135 locomotivas em serviço em 1902 foram augmentadas com 3 mais, n.ºs 68 a 70, de grande velocidade; e dos vagon foram concluídos 178 novos, feitos nas officinas.

O capitulo «despesas extraordinarias» inscreve a verba de 183 contos empregada em novas construcções e trabalhos levados á conta de «primeiro estabelecimento», 220 gastos em material circulante, 34 em mobilia e ferramentas, 10 em substituição de taboleiros de antigas pontes e 15 em renovação da via, fazendo um total de 462 contos.

Como se viu do relatório que publicámos no anno passado a previsão d'estas despesas era de 400 contos. Mas houve que exceder-la em virtude de se ter precipitado a abertura da linha de Vendas Novas e haver, portanto, que concluir a estação de Setil, com a qual se despenderam 62 contos.

Os melhoramentos na de Gaia, que serão concluídos em 1904, levaram 24 contos; nas caranguejas electricas e iluminação do tunel em Lisboa-R, gastaram-se 22 contos; 5 contos foram gastos em substituição das barracas de madeira dos guardas da via, por construcções em pedra e cal.

Pelo que se refere á renovação da via temos a agradável noticia de que nada mais falta do que a substituição dos carris e cruzamentos entre Pampilhosa e Espinho para que toda a linha de Lisboa a Porto esteja com carris de 40 kilogrammas e com osapparelhos correspondentes nas vias principaes.

Exposto em resumo o que foi no anno findo a vida commercial e a administração interna da companhia, por estes dados se vê que os seus resultados são de franca melhoria em todos os sentidos.

Melhoraram as receitas, melhorou a construcção e melhorou o serviço. Quer dizer que, reciprocamente o publico concorreu em maior somma, com os seus transportes, a augmentar os productos da importante rede, e a direcção d'esta e sua administração aproveitaram sabiamente d'esse desafogo financeiro para augmentar a segurança da circulação, as commodidades do publico e o aperfeiçoamento da exploração.

Dictadura ferroviaria

As camaras municipaes e as associações commerciaes da região do centro andam á compita a solicitar e a instar pela dictadura ferroviaria.

Isto enfurece alguns politicos que se não atrevem a dizer que as corporações que assim zelam os seus interesses não tenham razão e justiça nas aspirações que fórmulam, mas que affectam um escrupulo constitucional de *quaker* rigorista, que pensa mais nas formulas exteriores do que na essencia das cousas e presta-se a variados commentarios.

Chega-se a pensar que o zelo obstrucionista assim re-
aelado tem por determinante inicial este pensamento

egoista. Antes sermos nós quem fique com a gloria de ter dado ao paiz este beneficio do que ella vá aureolar apenas o governo do partido nosso adversario.

Pois será cousa tão extranha entre nós que em cousas de caminho de ferro só se proceda depois e em virtude d'uma lei votada nas côrtes legislativas?

Teem-se feito vias ferreas por concessões em simples decretos, por simples portarias.

Nem o governo pretendeu subtrahir ao parlamento a proposta de lei que julgam tão essencial.

Mas á camara sempre aferrada ao formalismo, entretida nas contagens de numero, na discussão importante dos motivos porque um ministro deixava os conselhos da corôa e outro se ia sentar nas poltronas ministeriaes, não lhe chegava o tempo para estudar e debater esses projectos de fomento.

Faz-nos sorrir este escrupulo quando se vê que o paiz d'uma maneira incontestavel, num plebicito expontaneo, sem preocupações partidarias, repete unisono o pedido para que se não proteja o beneficio que se lhe deve dar.

Se esperamos pelas novas côrtes, quando é que poderá ser discutida a lei?

Hão de constituir-se, ha de discutir-se a resposta ao discurso da corôa, ha de votar-se o orçamento geral do estado, ha de verberar-se o governo pelos accordos, quer dizer, pelas tropelias feitas nas eleições geraes, ha de desenrolar-se com todas as gastas formulas do ritual parlamentar, a scena do costume e só tarde, muito tarde se votaria um projecto auctorizando o governo a proceder segundo umas certas bases.

Nem a opposição combaterá á *autrancel* a proposta, pensamos. Então, para que dilatar uma medida que todos querem?

O formalismo neste caso é um trambolho.

Melhor fôra que se discutissem as linhas a construir, que se contribuisse para melhorar o plano e se trouxessem elementos novos para o estudo.

Em nosso parecer ha uma linha imprescindivel na rede secundaria do centro—a de Leiria a Pombal e Ancião com ligação a outras.

Sem esta malha a rede ficará incompleta.

Esta malha obrigará a inflectir mais para o norte a linha de Thomar a Alcobaça.

Quem conhecer a região, os seus recursos agricolas, mineiros e industriaes, a sua topographia e as suas relações commerciaes ou politicas ha de vêr esta necessidade.

Em Leiria deve estar o nó ou laço de ligação das linhas do norte e do oeste e as das linhas secundarias que sulcam esta zona. A linha de Pombal prolongada á Batalha e a Alcobaça pelo valle do Lena ligaria com a de Thomar por Ourem e Porto de Moz.

Thomar tem direito á ser rapidamente servida pela viação accelerada. Nem boas estradas possui.

O trafego de Payalvo á cidade é penosissimo por ser uma estrada mal construida, pessimamente conservada e com um movimento enorme.

As suas industrias fabris, a sua riqueza agricola, a sua população, estão reclamando a construcção das linhas ferreas.

Protela-las, quando de mais a mais, hão de ser rendosas, é perder riquezas e desattender os justos interesses dos povos.

A politica esteril em que desbaratamos as nossas melhores energias e que nos absorve as nossas melhores intelligencias, pôde encontrar no seu espirito inventivo alguma cousa menos pernicioso para exercer a sua actividade.

Deixem as camaras municipaes e as associações commerciaes representar e pedir a El-Rei que decrete dictatorialmente as novas linhas. E deixem que o governo prepare a tempo o alargamento d'esse grande factor da riqueza publica, que a tantas povoações vai levar a vida e o desenvolvimento dos interesses commerciaes e agricolas.

Que a boa politica é a de fazer bons serviços ao paiz, e um bom serviço ainda o é melhor se fôr feito rapidamente.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para a execução dos trabalhos de ampliação da estação de Moura, dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, seja declarada a urgencia das expropriações de 4.070^{m²},89 de terreno pertencente a Manoel Caeiro Gonzalez, 2.769^{m²},75 de terreno pertencente a Francisco Limpo de Lacerda Ravasco e 1.720^{m²},76 de terreno pertencente a Joaquim Vaz Picarra, sitos na freguezia de Santo Agostinho, concelho de Moura;

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 7 de abril findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações dos mencionados terrenos marcados nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de maio de 1904.—REI.—*Conde de Paço-Vieira*.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, que, para a execução dos trabalhos de assentamento da segunda via entre as estações de Contomil e Campanhã seja declarada a urgencia de expropriação, por utilidade publica, de tres parcelas de terreno necessarias para a referida construção e regular andamento dos trabalhos, todas pertencentes a José Luiz dos Santos e situadas no districto do Porto, bairro oriental, freguezia de Campanhã, a saber:

1.ª Uma parcella de terreno lavradio de 1.ª, medindo 213^{m²},20, a qual confronta pelo norte com o caminho de ferro, pelo sul com José Antonio Ferreira dos Santos e expropriando, pelo nascente com a Rua Chaves de Oliveira e pelo poente com José Antonio Ferreira dos Santos;

2.ª Uma parcella de terreno lavradio de 1.ª e vinha, medindo 282^{m²},10, a qual confronta pelo norte com o caminho de ferro, pelo sul com o expropriando, pelo nascente com a Viscondessa de Luzares e pelo poente com a Rua Chaves de Oliveira e uma casa medindo 141 metros quadrados;

3.ª Uma parcella de terreno lavradio de 1.ª, medindo 120 metros quadrados, a qual confronta pelo norte com o caminho de ferro, pelo sul com o expropriando, pelo nascente com José Voluntario e pelo poente com a Viscondessa de Luzares;

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 30 de abril findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações dos mencionados terrenos marcados na planta parcelar, que baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de maio de 1904.—REI.—*Conde de Paço-Vieira*.

Devendo ser aberto dentro em pouco á exploração o prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio: hei por bem determinar que o quadro do pessoal medico da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, fixado por decreto de 19 de junho de 1902, seja ampliado, elevando-se de vinte e cinco a vinte e oito o numero de medicos das secções.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de maio de 1904.—REI.—*Conde de Paço-Vieira*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, com data de 21 de dezembro de 1903, de uma estrada de accesso da estação de Tavira, destinada a supprir a deficiencia da largura da estrada real n.º 78 na parte correspondente á Rua do Maufor da mesma cidade, que dá accesso á referida estação: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 10 de março ultimo e com a proposta do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, d'esta data, approvar o referido projecto e orçamento na importancia de réis 11:914\$000 e determinar que pela mesma administração se proceda á sua execução, nos termos do n.º 2.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho de 1903.

Considerando porém que as conveniencias de aformoseamento da cidade e a sujeição ao alinhamento de edificios na rua a que a referida estrada faz seguimento exigem que se lhe dê maior largura, sendo razoavel que parte do encargo da construção recaia sobre a Camara Municipal de Tavira;

Considerando ainda que a construção da estrada de accesso é determinada pelas más condições do troço da estrada real n.º 78 correspondente á Rua do Maufor: Ha por bem o mesmo Augusto Senhor determinar que só se effectue a construção depois de adquirida pela camara a expensas suas e posta á disposição do Estado a faixa necessaria para a estrada, devendo metade do custo das obras a effectuar ser paga pela verba destinada á construção de estradas na tabella de distribuição de despesa do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Paço, em 19 de maio de 1904.—*Conde de Paço-Vieira*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de duas variantes na linha de Guimarães a Fafe, propostas pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, comprehendida uma entre a origem da linha e o perfil 187 do projecto primitivo, approvado por portaria de 16 de abril de 1901, na extensão de 3.797^m,50; e outra entre os perfis 421 e 934, na extensão de 10.257^m,70: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas Minas de 19 do corrente, approvar as referidas variantes, nos termos das conclusões do mesmo parecer.

Paço, aos 20 de maio de 1904.—*Conde de Paço-Vieira*.

Ministerio dos Negocios da Fazenda

Direcção Geral da Contabilidade Publica

2.ª Repartição

Tendo de ser ampliado até a quantia de 84:607\$080 réis, nos termos do respectivo contracto o credito especial de 84:087\$450 réis aberto em virtude do decreto de 31 de dezembro de 1903, para os encargos do emprestimo de 1.500:000\$000 réis destinado a despesas com os caminhos de ferro do Estado, com fundamento nas leis de 14 de julho de 1899 e 1 de julho de 1903 e convido regular a entrega e escripturação das prestações mensaes em conta do credito de que se trata: hei por bem, guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1891, tendo ouvido o Conselho de Ministros, determinar o seguinte:

Artigo 1.º O credito aberto pela quantia de 84:087\$450 réis para os encargos do emprestimo de 4 ½ por cento de 1903, no exercicio de 1903-1904, é elevado á quantia de 84:607\$080 réis.

Art. 2.º A prestação mensal de 7:050\$590 réis a cargo da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que tem de ser escripturada como compensação de despesa nas tabellas da thesouraria, conforme o mencionado decreto com applicação ao referido encargo, deve ser entregue por aquella administração no Banco de Portugal a credito da conta da Junta do Credito Publico, cumprindo a esta dar conhecimento á Direcção Geral da Thesouraria da respectiva entrada, para se fazer a escripta naquellas tabellas.

O Tribunal de Contas declarou achar-se o credito de que trata o artigo 1.º nos termos legais de ser decretado.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios das outras Repartições, assim e tenham entendido e façam executar. Paço, em 17 de maio de 1904.—REI.—*Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Rodrigo Affonso Pequeto—Luiz Augusto Pimentel Pinto—Manuel Raphael Gorjão—Wenceslau de Sousa Pereira Lima—Conde de Paço-Vieira*.

Ministerio dos Negocios do Reino

Direcção Geral de Administração Politica e Civil

2.ª Repartição

Visto o disposto na base 5.ª, n.º 4.º, da carta de lei de 14 de julho de 1899: hei por bem auctorizar a Camara Municipal do concelho de Borba, nos termos dos artigos 55.º n.º 1.º e 57.º do Código Administrativo, a contrahir até a quantia de 6:000\$000 réis um emprestimo, amortizavel, dentro do numero fixado no artigo 425.º do mesmo código, em tantas annuidades, não excedendo a 500\$000 réis cada uma, quantas bastem para satisfazer o capital e respectivos juros não superiores a 6 por cento em cada anno, afim de ser exclusivamente applicado ao pagamento das expropriações necessarias para a construção do caminho de ferro de Estremoz áquella villa.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de maio de 1904.—REI.—*Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Quatro são distribuídas com este numero a saber:

Especial E do Sul e Sueste, grande velocidade—Fixa o preço dos bilhetes de 2.^a e 3.^a classes, entre Portimão e Olhão, para os passageiros dos tramways, preços que representam um grande abatimento sobre os da tarifa geral, applicaveis nos comboios ordinarios.

Anexo à n.º 3—Já distribuimos com o numero passamos outro anexo d'esta tarifa, estabelecendo o serviço de reembolsos entre a rede do Sul e a da Companhia Real, via Vendas Novas, o qual fica substituído pelo que damos agora.

Modificação da n.º 10, de pequena velocidade—Por ella, as expedições de esparto, palma, linho e juta em bruto ou em obra, das estações além de S. Marcos para qualquer além de Casa Branca, ou de Lisboa, Barreiro e Setubal para aquellas pagarão os preços da tabella 18 com o minimo de 100 kilogrammas.

Especial n.º 2 do Minho e Douro—Logares de luxo, São modificados os preços d'estes logares que até hoje vigoravam, deixando, nos salões, de ser a sobretaxa o equivalente a dois logares, passando a uma verba fixa segundo a distancia.

Transportes de vinhos—A Companhia Real modificou por meio de um aviso ao publico a sua tarifa 2 de pequena velocidade, estabelecendo novos preços applicaveis pelas concessões especiaes B e C do § 2.º d'esta tarifa ás remessas de vinho, vinagre, azeite, alcool ou aguardente, das zonas do Tejo (Lisboa a Santarem, e Canha, Alcantara a Cintra e Belem ou Pedrouços) para Lisboa-Caes dos Soldados, Braço de Prata, Bemfica, Alcantara-Terra e Mar, Belem e Pedrouços.

Mercadorias diversas, nas proximidades de Lisboa—Tambem, por igual processo foi ampliada a tarifa 7 de pequena velocidade ás estações de Setil a Canha.

Cereaes, legumes e farinhas—Igual modificação teve a tarifa 11 de pequena velocidade applicavel a cereaes, farinhas, legumes, residuos de moagem, etc., para ou das mesmas estações, e tanto por expedição de 1.000 kilos como por vagon completo.

Como, por um mal entendido, não temos exemplares d'estes tres avisos para distribuir, reproduzimos o segundo (que interessa a todos, em geral) na secção *Avisos de serviço* e do primeiro e terceiro forneceremos exemplares aos nossos assignantes que no-los requisitarem.

Tarifa A de bilhetes de ida e volta no Sul e Sueste—Foi approvada a ampliação d'esta tarifa estabelecendo os seguintes bilhetes de ida e volta:

Vendas Novas e Cabrela: de ou para Setubal.

Escoural: de ou para Lisboa e Evora.

Outeiro, Figueirinha e Panoias: de ou para Lisboa e Beja.

Olhão: de ou para Lisboa, Faro, Setubal, Beja e Evora.

Fica assim havendo bilhetes de ida e volta de todas as estações para Lisboa e para as respectivas capitães de districto.

Empresa Industrial Portuguesa

No dia 16 de maio foi o sr. ministro das Obras Publicas visitar as officinas d'esta importante companhia, em Santo Amaro.

Foi o nosso jornal convidado a assistir a essa visita, o que agradecemos á sua direcção, a cargo dos distinctos engenheiros srs. Rodrigues Nogueira, Eugène Rolin e Leon Lecombe, e nos facultou occasião de examinar um grupo de officinas das melhores organizadas e mais bem installadas que temos no paiz. Conheciamo-las já de ha muito e no começo do nosso jornal aqui nos occupámos d'esta Empresa, por mais de uma vez, tendo assistido ali á experiencia da primeira locomotiva (de via reduzida) que foi fabricada por completo em Portugal.

Encontrámos porém, agora, grandes accrescentamentos, ampliações de installações, muito maior quantidade de machinas-ferramentas, grandes armazens que não existiam então; e de tal forma se acham alargadas todas as dependencias que já algumas vezes ali teem trabalhado 1.000 operarios. A sua superficie é hoje de 14.042^{m²}. A caldeiraria e forjas é uma das maiores officinas, occupando uma área de 3.108^{m²} e podendo occupar 300 operarios. Os seus machinismos são movidos por vapor, pressão hydraulica e ar comprimido, segundo os casos, e consistem em grandes martellos-pilões, machinas de virar e rebordar chapas, calandras, laminadoras; tesouras, saca-bocados, furadores e rebitadores hydraulicos, todos dos mais aperfeiçoados modelos que conhecemos nas grandes officinas inglezas.

A serralharia mechanica occupa tambem um grande barracão de 1.303^{m²} para 100 operarios.

As suas ferramentas permittem a execução de peças de grandes dimensões e de peças mechanicas do mais apurado acabamento. Nesta officina chamaram muito a attenção as machinas de abrir automaticamente as engrenagens cylindricas e conicas, e para torneiar aros de rodas.

O deposito de moldes, por onde passámos, está cheio de modelos de todas as tão variadas peças que se fabricam naquellas officinas, elevando-se o seu numero a mais de 20.000. Só estes depositos teem a capacidade de 2.310^{m³}. Junto está a officina de moldes que trabalha continuamente nos novos modelos que constantemente são necessarios.

A carpinteria mechanica, para a preparação das madeiras empregadas no fabrico de machinas agricolas, como debulhadoras, prensas para vinho, palha, descaroladores, e outras construcções, occupa uma superficie de 748^{m²} e está provida de todos os machinismos apropriados, nos quaes se occupam 60 operarios.

Numa outra officina trabalhava-se no ensaio de uma bomba automovel, a gazolina, para incendios, que será de grande utilidade pela presteza com que poderá ser posta em movimento e em funcção.

Visitaram-se depois os geradores de vapor, que são 4, com uma superficie total de aquecimento 250^{m²}, fornecendo a energia a igual numero de machinas motoras de vapor com a força total de 225 c. v., e tres destinadas á compressão do ar e á que acciona a prensa hydraulica para os martellos-pilões e outros appparelhos.

Junto, numa outra casa, acham-se as machinas d'ar comprimido e os dynamos, distribuindo aquellas a sua força a diversos appparelhos entre os quaes o injector d'areia, as forjas e fornos de fundição de ferro e ao conversor do aço.

Está este na grande officina de fundição, da qual damos a gravura e onde o trabalho do aço constituia a *great attraction* da visita.

Esta officina mede 4.800^{m²} podendo ahi trabalhar á vontade 200 operarios, nos disseram, mas se attendermos a que menos de um quarto do espaço é tomado pelos fornos, guindastes, conversor, estufas de seccagem e outros appparelhos não será exagero dizer que 300 operarios ali poderão trabalhar á vontade, cabendo a média de 12 metros de superficie a cada um. Em officinas estrangeiras temos visto trabalhar em muito mais apertadas condições.

Pela sua extensão e largura podem ali ser fundidas peças das maiores dimensões, tendo-se já executado algumas que levam 30 toneladas de metal.

A peça de ponte, como o pequeno ornato, o pesado volante como a delicada grade, tudo ahi se estende em negros moldes no solo a receber o metal liquido que se funde nos grandes fornos que tomam uma parte da ala esquerda.

Ao fim d'este grupo está o conversor do aço onde, á chegada dos visitantes foi lançado o ferro já fundido no cadinho ordinario depois de aquecido ao rubro o conversor, por meio do coke.

Começou então a operação da descarbonização pela pressão do ar, trabalho que é d'um effeito surprehendente, mesmo aos olhos já acostumados a ver aquelles collosaes pennachos de luz, que de noite se elevam como que lambendo e illuminando o ceu e o horizonte como

vulcões, em Liège, Charleroi, Essen e outros grandes centros de fundição do aço.

Aquelle vulcão domesticado, graduado pela competência de um fundidor allemão que a Empresa Industrial mandou vir para este trabalho, do qual gosa do privilegio exclusivo em Portugal, arrojou de si chammass de uma intensidade enorme, montões de estrellas de um brilhantismo deslumbrante e por ultimo uma luz vivissima, branca, impossivel de ser olhada pela vista desarmada, fazendo-nos ver tudo o mais roxo escuro.

Extincta essa, estava pronto o trabalho; o aço Bessemer era o que estava no cadinho; a visita fechara com chave de ouro, e de ouro o mais polido e brilhante.

Passaram, então, os visitantes aos escriptorios da Empresa onde trabalha um numeroso pessoal de engenheiros, architectos, desenhadores, photographos e escripturarios, e que cobrem uma area de 630^{m²} onde, no gabinete da administração lhes foi offerecido um copo de *Champagne*, fazendo-se varios brindes: do sr. Rodrigues Nogueira ao sr. ministro das obras publicas, d'este á di-

NOTAS DE VIAGEM

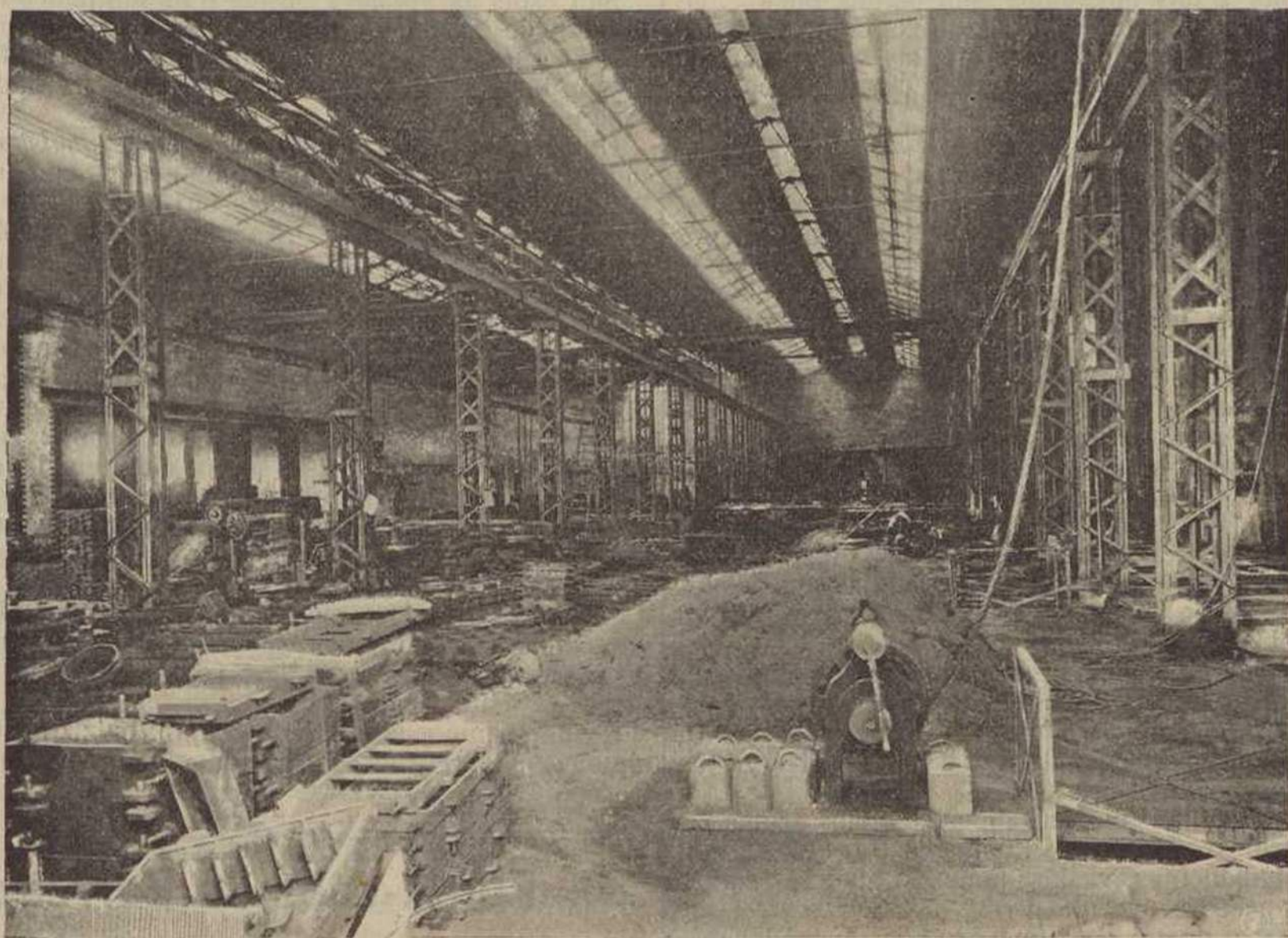
XXII

Costumes em Tokio—A massagem, a lucta, a tracção—A imposição do chá—Os parques—Templos—Os bairros deshonestos—Musmés e gheishas.

Tem surpreendido a Europa, durante a actual guerra, a robustez e coragem dos japonezes. Estas duas qualidades proveem, em grande parte, da raça, mas muito concorre para ellas a educação fisica do povo.

Além da extraordinaria hygiene que por todos é applicada em banhos e continuas lavagens, além da alimentação pouco carnívora, ha as continuas massagens e os exercicios fisicos por toda a parte.

Applicadores de massagem andam nas ruas, dia e noite, offerecendo os seus serviços por meio de um apito, como entre nós usam os capadores de gatos e



recção da Empresa Industrial, e ás prosperidades da sociedade, do sr. Conde de Burnay agradecendo este brinde por ser propriamente o sr. Conde que constitue a Empresa, o que foi reconhecido pelo sr. Nogueira declarando que o activo titular não tira do seu capital ali empregado mais proveito do que fazer prosperar a Empresa e manter em trabalho os seus numerosos operarios.

Em seguida o mesmo sr. brindou á imprensa, respondendo-lhe o director d'este jornal, como o unico órgão da industria do ferro, que existe no paiz, ao qual competia, por tanto, saudar os adiantamentos d'esta industria de que aquella Empresa é exemplo frizante.

Depois um redactor do *Dia* fez ainda um brinde por parte da imprensa diaria fechando as saudações um feliz discurso do nosso redactor, sr. engenheiro Fernando de Sousa que poz em evidencia os progressos da nossa industria e a necessidade de protecção ao trabalho nacional.

Congresso de caminhos de ferro

A Companhia Real já escolheu os seus delegados á 7.^a sessão do congresso que deverá realizar-se em Washington em 7 de maio do proximo anno, devendo estes ser os srs. Paul Chapuy, director geral; Luciano Simões de Carvalho, sub-director; Antonio Vasconcellos Porto, chefe de exploração; Ferreira de Mesquita, chefe de via e obras e Paul Gravier, chefe do material e tracção.

cães nas villas de provincia. E os barbeiros teem por missão, acabada a rapagem da barba (que é feita com um facalhão parecido com o que, por cá, serve para limpar toucinho) applicam, por um bom quarto d'hora, uma massagem em todo o tronco do freguez, nu, apenas coberto com uma toalha.

Por cá, os senhores barbeiros tambem nos massam, ás vezes, mas é com a sua conversa, com pedidos de amendoas, e com bilhetes de beneficios.

O exercicio da lucta é tambem extraordinariamente usado, havendo em Tokio numerosas escolas e constituindo, na epoca propria dos exames, espectáculo *sui generis* naquella cidade.

Não visitei o Japão nessa epoca, mas fui assistir a um exercicio na principal escola, onde, em presença do professor, um doutor de modos distinctos, uns 30 rapazes luctavam, braço a braço, atirando-se ao chão mutuamente, caindo estrondosamente como se fossem fardos, e levantando-se sorridentes, ageis e prontos a continuar o extraordinario esforço.

Só visto se aprecia aquelle labutar continuo, aquellas quedas a todo o momento, de costas, de cinco e mais corpos ao mesmo tempo.

Outro exercicio, em que se empregam numerosos rapazes e homens do povo é a tracção dos carros; e esses tal força desenvolvem que sobrelevam a do cavallo.

Para dar um exemplo, lembrarei que numa excursão que fiz em carro, de Nikko ao lago Chuzen-ji e a Yumoto, povoação no alto de um monte, sendo a tracção feita por trez rapazes, andaram elles, á ida 15 milhas, ou mais de 24 kilometros, subindo um desnivel de mais de 1.000 metros, apenas com uma paragem intermedia de meia hora, e duas de 10 minutos, fizeram todo este percurso em 5 horas; e depois de duas horas de descanso, realizaram a volta da ingreme e extensa montanha em 4 horas. E as paragens em transito fazem-se mais por industria que por necessidade de repouso. E' a segrega do chá japonês que é uma das manias especulativas do paiz do crisantemo.

As casas de chá são umas construcções de madeira como todas as outras, tendo fóra da porta, em frente, um alpendre sob o qual se estendem as bancadas, especie de tablados, invariavelmente cobertos por mantas encarnadas. E' ahi que tomam logar os *pacientes*—os excursionistas,—e para onde logo á sua aproximação, ao longe ainda, lhes é trazido um taboleirinho com as chavenazinhas e uns piresinhos com alguns doce... sinhos tambem, porque tudo é diminutivo, como é de uso ali, até na quantidade do liquido que não passa de uma pinga de agua levemente calorada e com um sabor hypothetico a chá.

Por mais que se diga que não se quer, que se agradece tanta amabilidade, a mulhersinha (porque são, em geral, mulheres que nos servem) continua a fazer medidas, descendo as mãos dos quadris aos joelhos, por vezes ajoelhando e prolongando-se no chão a *quatre pates*, segundo a figura de Pierre Loti; não ha remedio senão dar-lhe os proverbias 10 *sens* ou uns 60 réis da nossa moeda, por cada chavena. E' caro, mas coitadas das pobres creaturas que tão mezureiras são que faz gosto ao viajante ajuda-las a viver.

Se nas estradas, por toda a parte, se encontram de essas casas, nos parques publicos, nas cidades, são ás duzias as casas de chá e de bebidas refrigerantes, entre as quaes figura em primeiro logar o sorvete á oriental, feito de gelo pulverizado sobre o qual apenas se deita uma colher de calda doce, refresco que os japonezes machos e femeas devoram sofregamente em grandes tigelas.

Esses parques abundam em Tokio sendo os principaes o Ueno e o Shiba, grandes bosques de bellas arvores de dezenas de seculos, com ruas largas para passeio, frescas, limpas, odoríferas das flores que as ladeiam—um encanto!

Elevam-se ali alguns dos grandiosos templos dedicados ás duas religiões officiaes, o Budhismo e o Shintoismo, edificações imponentes, vastas, podendo algumas conter milhares de pessoas.

E é notavel o gosto, com que no paiz do sol levante se escolhe a situação para as suas casas religiosas.

Estas ficam sempre ou entre copados arvoredos ou no al'io de elevações montanhosas, o que lhes dá um aspecto de respeito, um dominio espiritual venerando, que não tem muitos dos templos europeos.

Os de Tokio são menos importantes do que os de Nikko e Kiotto, a cidade santa e a cidade vetusta, mas são muito interessantes, sendo os principaes os de Asakusa (o mais antigo) e o de Zōzō-ji.

Para os lados do parque de Ueno é o bairro dos prazeres, ou um dos bairros d'esse genero, porque só em Tokio ha quatro bairros d'estes, havendo-os em todas as cidades do Japão em quantidade para concorrerem para uma certa fama da depravação dos costumes femininos que tem prejudicado o paiz.

Esses bairros, os unicos em que ha edificios de tres a quatro pavimentos, são exclusivamente compostos de casas toleradas, em cada uma das quaes se exibem 50 e mais desgraçadas, bonitas algumas, muitas de uma fealdade que as pinturas de faces e beiços tornam mais horríveis.

Estas são expostas, como feras, em jaulas de madeira occupando de lado a lado toda a planta terrea da casa, e cujas grades ficam á face da rua. O interior da casa que se gosa cá de fóra, profusamente illuminado por electricidade é riquissimamente ornamentado, com espelhos, molduras de talha dourada, pinturas no tecto, e

alcatifa no chão, sobre a qual se acocoram as raparigas chilreando umas com outras e fumando nos seus cachimbos. A entrada é ao lado, ás escuras, onde varios homens convidam a entrar os que passam.

Simplemente asqueroso, o que não impede que seja interessantissimo; e tão curioso é o bairro Yoshibara, o principal, que constitue visita obrigatoria de todos os excursionistas, mesmo os do sexo feminino.

Profundamente triste, de resto, e mais triste se soubermos que aquellas *musmês* ali estão a vida inteira, desde os 12 annos, idade em que são admittidas, escravas da devassidão, para receberem uma pequenissima parte do que ganham (porque a parte do leão fica para os mercadores d'esta infamia em pagamento de fatos, despesas de alimento, alojamento e tudo quanto podem inventar para que o debito á casa seja sempre tão elevado que as tristes nuncam mais d'ali saiam) se soubermos que esse ganho se destina a sustentar a mãe, e por vezes o pae, doente, e que o numero d'essas mulheres orça por 20.000, só na capital.

São estas as *musmês*; estas e as um pouco mais graduadas, de costumes faceis tambem, que constituem um genero que se vende em simulados casamentos, como os que Pierre Loti descreve como sendo a verdadeira vida japoneza.

Outra classe (para terminar) é a das *gheishas*, cantadeiras e dançadeiras que formam grupos ou companhias para divertimento de viajantes ou familias.

A *maple* é uma dança no genero da dança do ventre do paiz de Annam, executada por 6, 12 ou mais d'essas raparigas, pittorescamente vestidas com fatos de cores berrantes, dourados, numerosos enfeites na cabeça, e cara pintada; que não se dá em theatro publico, mas em casas proprias e só para uma familia ou grupo que faz a encomenda. Paga-se segundo o numero de figuras que se quer a um preço que orça par 2 Yenes (réis 13200) cada figura, e está-se em communidade com as gueishas, acabando regularmente, quando os espectadores são todos masculinos, por se estabelecer a maior intimidade, regada por numerosas garrafas de *Champagne*.

São estas diversões masculinas muito afamadas no Japão, onde os americanos vão em grande numero, desfastiar-se dos seus mezes de inverno entregues ao commercio e á industria.

E afinal, não admira que num paiz quente, como aquelle, se prefiram, sobre todos, os divertimentos... frescos...

Ponte-caes do Barreiro

As más condições da estação do Barreiro não permitem que nella se attendam cabalmente as exigencias do trafego crescente das linhas do Sul. E como na melhor das hypotheses tem de decorrer quatro annos até que a estação de Cacilhas seja concluida com todas as suas installações, torna-se indispensavel no Barreiro mais espaço e uma ponte-caes para carregamento de minérios e desembarque de carvão, adubos e outras mercadorias. A construcção d'uma ponte dará logar, só na baldeação do carvão da Administração, a consideravel economia e facilitará notavelmente o embarque dos mineraes, hoje onerados com uma despesa consideravel.

Mesmo depois de construidos os caes acostaveis de Cacilhas, não ficará desaproveitada essa obra, porque a estação do Barreiro ficará sendo subsidiaria da de Cacilhas. Foram essas considerações que levaram o Conselho de Administração a propôr superiormente que se complete em condições economicas o terrapleno da estação do Barreiro na sua testa e se abrisse concurso para a construcção de uma ponte-caes conforme o projecto approved ha annos pelo Governo.

A ponte forma um T, cuja haste recebe duas vias para vagoes tão sómente e a cabeça fica á cota — 7^m e tem um apparelho adequado para a carga e descarga rapida.

A ponte é construida sobre estacas Mitchell, salvo os

cylindros da testa, cravados pelo ar comprimido e cheios de beton.

Realizou-se no dia 18 o concurso publico para a construcção da ponte. Foram 3 as propostas apresentadas, a saber:

Empresa Industrial Portuguesa, que propõe dois preços diferentes conforme os cylindros forem de aço laminado segundo o projecto, ou de ferro fundido, que a Empresa prefere. Em vez de estacas de ferro fundido pretende empregar-as macissas de aço macio.

O appparelho elevatorio será um guindaste electrico que levanta caixas trazidas sobre vagon. Não fixa praso.

Heenan & Froude de Manchester, cujo preço é quasi o dobro do dos outros concorrentes; conta com um elevador hydraulico que levanta e bascula os vagon. carregados e com um guindaste electrico.

Société Générale de constructions metalliques, que é a antiga casa Cail que construiu muitas pontes no nosso paiz. Faz uma proposta inteiramente accorde com o caderno d'encargos. Propõe um guindaste electrico de portico com caixas, para as quaes são descarregados os vagon. Indica os preços por que serão computados os trabalhos a mais e a menos relativamente á profundidade de cravação das estacas. Fixa o prazo de 9 mezes para a construcção.

Ainda não foi tomada resolução sobre este concurso.

A construcção da ponte representa um notavel melhoramento para as linhas do Sul e Sueste.

Contagem das horas

O nosso presado collega, engenheiro Mello Mattos propoz no congresso internacional maritimo que se celebrou na Sociedade de Geographia, que se emittisse o voto de ser adoptado o systema decimal nos horarios das vias ferreas.

Seria de certo um grande beneficio e uma grande simplificação para os viajantes.

Mas já nos contentariamos com um cousa mais singela e que por isso mesmo havia de encontrar menos embaraços por contrariar menos tambem os habitos do publico.

Bastar-nos-hia por emquanto que se adoptasse como se tem feito noutros paizes o systema de contagem das horas de 1 a 24 em vez de se contarem de 1 a 12 o que obriga a designação de manhã, de tarde, de noite, de madrugada, do dia.

Para os telegrammas, maior demora e maior despesa. Os relogios serviam da mesma forma.

Era uma modificação simplissima e que as proprias companhias podiam fazer sem lei especial. Bastava que a principio nos cartazes e horarios, tivessem o trabalho de indicar os horarios pelos dois modos.

No fim de 2 annos podiam adoptar inteiramente o horario com o novo modo de contagem, que a transição estaria feita sem o publico dar por isso.

Já foi apresentado ao parlamento um projecto interessante para a contagem da hora e para a fixação da origem da hora média em Portugal. Seria a do meridiano de Greenwich ou o da Europa occidental; segundo o systema dos fusos horarios.

Este projecto porém apezar da sua utilidade e apezar dos justos elogios que mereceu em todos os jornaes scientificos que d'elle se occuparam, não logrou nem lográ talvez durante muitos annos a approvação que merecia.

Que, ao menos, as companhias no seu interesse, no interesse do publico que servem, comecem o movimento e facilitem a transformação em que ninguem perde e todos ganham.

O sr. engenheiro Mello Mattos, estamos certos, embora preferisse a contagem decimal, estimaria a simples mudança que consiste em contar o dia de 24 horas com principio na meia noite em vez de o contar por duas vezes, da meia noite ao meio dia e do meio dia á meia noite.

Erros de revisão

Nó nosso numero anterior escaparam alguns que o leitor facilmente corrigirá, como no «Automobilismo» está carbonadores por carburadores, e outros semelhantes. Mas, o que não póde passar sem correcção, porque, altera o sentido, é que no artigo sobre os comboios em Londres se dissésse que a adopção da tracção electrica nesses comboios dá *leves* esperanças de lucro, quando *boas* esperanças foi o que escrevemos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Assembléa Geral dos srs. accionistas

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894; são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 20 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia

1.º)—Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1903, do relatorio annual do Conselho de Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas;

2.º)—Quaesquer propostas dos srs. accionistas apresentadas segundo a parte final do art. 38.º dos estatutos;

3.º)—Eleição de dois membros do Conselho de Administração, nos termos do art. 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos segundo o mesmo artigo, os administradores que completaram o seu periodo de exercicio;

4.º)—Eleição de dois membros do Conselho Fiscal nos termos do art. 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os accionistas que completaram o mesmo periodo.

Esta assembléa geral segundo os preceitos do art. 28.º dos mesmos estatutos compôr-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da Companhia.

Para poder tomar parte na assembléa, devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 20 de maio corrente inclusivè, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 5 de junho proximo futuro:

Em Lisboa: na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris: nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel & Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris e no Banque de Paris & des Pays Bas;

Em Londres: nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º;

Em Berlim e Francfort: nas caixas do Bank für Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela Commissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas, ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º, e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 16 de maio de 1904. O vice-presidente do conselho de administração, Dr. Eduardo Alves de Sá.

Obrigações do 1.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar de 1.º de julho proximo futuro inclusivè será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1904 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 21 das obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 ½%, recebendo por cada coupon frs. 7,09 líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 21 das obrigações privilegiadas do 1.º grau de 4 ½%, recebendo por cada coupon frs. 9,48, líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 18 da nova folha d'elles, aneja ás antigas obrigações de 4 ½% primeira série de 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 ½% recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 17 da nova folha d'elles aneja ás antigas obrigações de 4 ½% (segunda e terceira séries),

devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho próximo futuro inclusivê, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã às 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 21 de maio de 1904. — O Presidente da Commissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

Comité de Paris

Convocation des obligataires

M.M. les obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le lundi 11 juillet 1904, à 4 heures du relevée, au Grand Hotel, boulevard des Capucines, n.º 12, à Paris.

Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal.—Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne, aux caisses des établissements suivants: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

En France.—Aux caisses du Comité de Paris, 28 rue de Châteaudun, à Paris, Aux caisses des établissements suivants: Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres.—Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.º

En Allemagne.—Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie à Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique.—Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28 rue de Châteaudun, à Paris.

Paris le 21 Mai 1904. — Le Comité de Paris.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

São convidados os possuidores de titulos provisorios de acções de usufructo (jouissance) d'esta Companhia a procederem à troca dos seus titulos por acções de capital.

Este serviço terá logar em todos os dias uteis das 11 horas da manhã às 2 horas da tarde, na sede da Companhia, Rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º andar e na Agencia no Porto, casa Bancaria Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro 138.

Lisboa, 24 de maio de 1904.—O Director de Serviço—*Antonio José Gomes Lima*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1904.

A quinzena financeira caracterizou-se por um facto importante, da maior importancia, mesmo, como projecto, e do maior alcance segundo a realização a que chegar.

O sr. ministro da Fazenda convidou a companhia dos Fosforos perguntando-lhe:

1.º, se ella julgava subsistente a sua proposta de 7 de dezembro de 1900, podendo servir de base a qualquer negociação, sobre o exclusivo dos tabacos e sobre a concessão das obrigações de 4 1/2 por cento, de 1891 e 1896; 2.º, se no caso affirmativo a companhia pôde definir os termos em que se propõe fazer a referida concessão; 3.º se a companhia, depois de reñir os elementos financeiros, indispensaveis para garantia do exito da operação, podia juntamente com elles, contractar separadamente o exclusivo do fabrico dos tabacos e a conversão das obrigações.

A proposta a que o officio governamental se refere, formulada pelo conselho de administração e depois ractificada pela assembléa geral, era nas bases seguintes:

«1.º Reembolso das obrigações de 4 1/2 % dos empréstimos de 1891 e 1896 que ainda estiverem em circulação em 1907 sem augmento de encargo para o Thesouro.

«A Companhia Portugueza de Fosforos obriga-se, sem augmento de encargo para o Thesouro, a effectuar o reembolso das obrigações de 4 1/2 % dos empréstimos de 1891 e 1896 que ainda estiverem em circulação em 1907.

«No caso que o Governo resolva usar do seu direito de reembolsar antecipadamente as referidas obrigações, promptifica-se a Companhia a apresentar ao Governo uma proposta neste sentido ou mesmo para uma operação de maior vulto, cujo saldo depois de amortizadas as referidas obrigações seria entregue ao Governo, alargando-se neste caso o praso da amortização, sem modificação do praso da duração do actual contracto do exclusivo.

«2.º Renda fixa e partilha de lucros durante os annos de 1907 a 1926, superiores ás do contracto de 26 de fevereiro de 1891.

«A Companhia Portugueza de Fosforos, obriga-se em troca do exclusivo dos tabacos a pagar ao Estado nos annos de 1907 a 1926 a seguinte renda annual:

«De 1907 a 1911 — 5.500 contos de réis; de 1912 a 1916 — 5.625 contos de réis; de 1917 a 1921 — 5.750 contos de réis; de 1922 a 1926 — 6.000 contos de réis; e a ceder a favor do Estado todos os lucros liquidos annuaes superiores à cifra prefixa de 120.000.000 réis».

«3.º Bonus annual durante os ditos annos para compensar o Estado do augmento de renda e partilha de lucros que deixará de receber da actual Companhia, ajustando agora com outra a continuação do exclusivo do fabrico pelo periodo a decorrer de 1907 a 1926».

«A Companhia Portugueza de Fosforos, pagará ao Governo durante os ditos annos, o bonus annual de cem contos de réis além das vantagens fixadas na resposta á base 2.ª»

Para responder áquella pergunta a companhia dos Fosforos reúne a sua assembléa em 9 de junho, cuja resolução será muito importante para as nossas finanças, porque a sua melhora depende da forma como for renovado ou transferido para outra companhia o exclusivo dos tabacos.

Esta nova phase em nada influíu nas cotações dos titulos dos tabacos que, quanto a obrigações não tem tido movimento e quanto ás acções mantem a sua cotação de mais de 147.5000 réis que tinham em 16 d'este mez. Nas dos Fosforos a agitação foi maior, subindo 55000 réis em dois dias, e fraquejando depois um pouco, mas ficando ainda em 725000 réis.

A praça mantem-se na expectativa, vendo, porém, como é natural, com o maior interesse o andamento de um assumpto da maior magnitude para ella e para o thesouro.

*

No mercado houve durante a quinzena movimento regular em inscrições, mas os preços conservam-se um pouco fracos devido á abundancia de papel.

Em externo 1.ª série o movimento foi muito grande, devido, em especial, á concorrência dos capitalistas. De todos os valores da nossa praça é este o que tem tido maior procura nestes ultimos tempos.

Nos outros valores do Estado o movimento foi quasi nullo.

Em acções dos Bancos, tambem o movimento foi pouco, mas os preços, com excepção das acções dos Bancos Lisboa & Açores e Ultramarino, que soffreram algumas oscillações, fecham firmes.

Acções do Gaz fecham firmes, assim como as da Companhia das Aguas, cujo movimento foi pouco, devido á falta de papel.

Acções dos Fosforos tiveram uma subida rapida, mas a abundancia de papel obrigou a recuar um pouco e fecham ainda com vendedores.

Acções dos Tabacos fecham fracas.

Em obrigações o movimento foi muito pouco. Apenas as Predias tiveram alguma procura.

Nos valores da Companhia Real as obrigações do 2.º grau tiveram grande movimento, mas as acções conservaram-se fracas e com tendencia de baixa.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	43 1/4	43 3/10	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque...	42 15/16	42 7/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	662	663	Cambio do Brazil..	12 3/16
» cheque.....	667	669	Premio da libra...	15030
Berlim 90 d/v.....	268	269		e
» cheque.....	274	275		15060
Francfort 90 d/v.	268 1/2	269 1/2		
» cheque...	274 1/2	275 1/2		
Madrid cheque...	805	810		

Navegação para o Algarve

Terminada a empresa que antigamente fazia este serviço foi elle tomado por um novo grupo que o restabelece agora melhorando-o consideravelmente, do que, seja dito em verdade, elle bem precisava.

Não falemos, porém, do passado, para nos felicitar-mos porque uma nova empresa, activa, emprehendedora e desejosa de fazer bom serviço vá restabelecer as carreiras com barcos perfeitamente apropriados, como o vapor *Algarve*, a cujas experiencias a nossa folha como a imprensa diaria de Lisboa, foi convidada a assistir.

Associamo-nos sempre gostosos a todas as manifestações de progresso no paiz; e é um verdadeiro melhoramento aquelle vaporsinho, bem repartido, com accomodações limpas e confortaveis para passageiros de 1.^a e 2.^a classes, boa machina e andamento regular, que vae começar por estes dias as viagens entre Lisboa, Sines, Portimão, Silves, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio, havendo no Guadiana outro, mais pequeno, que segue, rio acima, até Castro Marim, Pomarão e Mertola, em substituição do de grotesca memoria que se arrastava, velho, immundo, e com carga a mais, e fiscalização a menos, entre aquelles dois extremos.

O vapor *Algarve* é um elegante barco de 190 pés de comprimento por 28 de largo, deslocando 850 toneladas construido em 1901 pela Shipbelundeig & C.^o de Irwine, com uma bella machina timbrada pelo Lloyd que lhe imprime um andamento regular de 10 a 12 milhas, que tanto deu na experiencia da milha medida, com 175 libras de pressão, a que se procedeu, devendo notar-se que por o barco ir leve a helice não podia produzir todo o seu trabalho util.

Tem dois camarotes de 1.^a para 6 passageiros e mais 1 para senhoras, e 6 de segunda para 12 passageiros; a 1.^a camara, a casa de jantar e os alojamentos do contramestre e engenheiro são a meia nau, o que diminue muito o movimento; a 2.^a classe é á ré, com casa de jantar muito espaçosa e arejada.

Na construcção attendeu-se á necessidade do vapor ter facil entrada em todos os portos da escala, o que não succedia com os vapores da outra empresa.

O andamento é excellenté havendo pouquissimo balanço, mesmo na experiencia em que o barco ia descarregado e havendo vento violento e muito mar.

Nestas condições se realizaram varias evoluções pelas alturas da Trafaria, sem que o movimento incommodasse os passageiros.

E' commandante do novo barco o sr. José Maria da Rocha, um pratico official da nossa marinha mercante bem conhecedor das costas que tem a percorrer.

Os convidados foram amavelmente recebidos pelos srs. Alberto, Albino e Pedro Macieira, Francisco Centeno e Pedroso Junior, representantes da Empresa Portuguesa de Navegação, que é constituída pelas firmas da nossa praça Viuva Macieira & Filhos, Centeno, Nobre & C.^a e Manuel Francisco Gomes Netto.

Agradecemos o convite que nos foi enviado e as palavras lisongeiras com que no brinde á imprensa erguido pelo sr. Alberto Macieira, foi especializado o nosso jornal.

LINHAS PORTUGUEZAS

Serviço de noute entre o Barreiro e Lisboa. — São frequentes no verão as carreiras extraordinarias de vapores entre o Barreiro e Lisboa, occasionadas por festas, touradas, passeios e outros serviços especiaes. Basta collocar algumas luzes d'enfiamento para dar aos mestres dos vapores toda a segurança no governo dos barcos na parte em que é preciso attender aos fundos. Actualmente os dois vapores, D. Carlos, e D. Amelia estão já munidos de projectores electricos e está já contractada a sua collocação num terceiro vapor.

Acha-se pois a direcção do Sul habilitada a fazer com

segurança carreiras nocturnas regulares, pelo menos no verão.

E' muito apreciavel para o publico a commodidade de evitar o calor ou a perda da noite. Além d'isso, de Setubal e do Barreiro não ha comunicação para Lisboa depois do comboio da tarde.

Como actualmente o comboio n.^o 6 vem como mixto de Olhão a Vendas Novas, basta aproveitar um comboio de mercadorias entre Vendas Novas e Barreiro, transformando-o em mixto e dando-lhe correspondencia de Setubal para assegurar a ligação d'aquelle comboio com Lisboa. Por isso figura no novo horario do Sul e Sueste um comboio 6A., que fazendo seguimento ao comboio n.^o 6 vem chegar a Lisboa ás 9 horas e 40 minutos.

A's 12 horas e 30 minutos da manhã o vapor regressa ao Barreiro, havendo nos dias seguintes aos domingos e dias santificados um comboio em seguimento até Setubal.

Estação do Terreiro do Paço. — Para facilitar a saída dos passageiros, que hoje é embaraçada pela verificação das bagagens, vae ser feito no vestibulo um balcão com um gabinete para os empregados fiscaes a fim de ser para ali transferida essa fiscalização.

Este modesto mas util melhoramento é feito de accordo com o digno director da Alfandega de Lisboa, o sr. conselheiro Silva, que egualmente se presta a fazer acompanhar gratuitamente as bagagens dos passageiros com bilhetes directos que tenham de transitar da estação do Terreiro do Paço para as da Companhia Real.

Horario do Minho e Douro. — O novo horario do Minho e Douro, que começa a vigorar em 1 de junho, differe do de 1903: em tornar diarios os comboios extraordinarios que eram feitos aos domingos entre o Porto e Braga, dando ao mesmo tempo correspondencia em Campanhã ao comboio correio de Lisboa; em assegurar correspondencia desde Braga no comboio da manhã entre Nine e Barcellos; em estabelecer comboios *trams-ways* entre Vianna e Caminha; em estabelecer um comboio rapido bi-semanal com carruagens directas de 1.^a e 2.^a classes entre o Porto e Medina onde dá correspondencia ao Sud-Express, ao expresso de Madrid, ao correio de Santander e de Paris, facilitando muito as relações internacionaes do Porto.

Os novos comboios só serão feitos depois de chegarem as machinas e carruagens encommendadas.

Troca de material. — Foram approvadas as bases para a reforma d'este contracto acordadas entre as direcções do Minho e Douro e a companhia de *Salamanca*.

— Para esclarecer algumas disposições que davam lugar a duvidas ficou assente pela Administração dos caminhos de ferro do Estado que para os effeitos do contracto para troca do material entre o Sul e Sueste e a Companhia Real fossem considerados como de carga normal de 12 toneladas sómente os vagon da superficie não inferior a 19 metros quadrados, pois que os antigos vagon tem apenas 14 metros quadrados e só comportam 12 toneladas de determinadas mercadorias como minerios.

Horario do Sul e Sueste. — Pelo novo horario do Sul e Sueste, que começa a vigorar em 1 de junho, a duração da marcha dos comboios 3 e 4 entre Lisboa e Olhão é consideravelmente diminuida, graças ao emprego das novas machinas Compound. A partida do comboio 3 é transferida para as 6 horas da tarde, indo chegar a Olhão ás horas a que até aqui chegava a Faro.

O comboio 4 parte uma hora mais tarde de Faro e chega mais cedo 12 minutos a Lisboa. O desdobramento d'esses comboios pelos comboios 103 e 104 é prolongado até Casa Branca.

Cessa o desdobramento dos comboios 1 e 2, que passam a ser omnibus com maior velocidade.

A partida do comboio n.^o 1 passa para as 7 horas e 40 minutos da manhã com o crusamento no Escoural para permittir a chegada do comboio n.^o 2 ás duas horas a Lisboa. Os passageiros que venham nelle tem pois 4 horas em Lisboa até a partida do comboio n.^o 3, pelo qual podem regressar depois de haver tratado dos seus negocios.

De Lisboa para Setubal ha 5 comboios, como se vê

no horario que hoje publicamos, havendo diariamente um rapido, ás 9 horas e 10 minutos da manhã.

Nas noites de domingos para segundas-feiras e dias santificados ha o comboio n.º 27 ás 12 horas e 30 minutos da noite.

De Setubal para Lisboa ha sete comboios, desde as 4 horas e 20 da manhã ás 8 horas e 45 da noite, que permite aos excursionistas jantar e passar o resto da tarde em Setubal.

O comboio n.º 5 parte de Vendas Novas ás 7 horas e 40 minutos, dando correspondencia até Evora, Olhão e Portimão ao correio n.º 8 do norte pelo comboio n.º 1 da linha de Vendas Novas a Setil. O comboio n.º 6 desempenha analoga função em sentido inverso e tem seguimento para Lisboa pelo comboio n.º 106 A.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Pela estatística publicada recentemente pela direcção geral das obras publicas assignada pelo sr. D. Honorato Manera, vê-se que no 1.º de janeiro de 1903 havia em Hespanha 11.224 kilometros de vias ferreas de interesse geral, em exploração, com a bitola de 1,67; 2.087 kilometros de via estreita e 789 kilometros de tremvias.

Em construcção contavam-se 366 kilometros de via larga, 1.041 de via estreita, 277 de tremvias.

Estavam concedidos 731 de via larga, 1.024 de via estreita e 235 de tremvias.

O estado não possui nenhuma via ferrea mas em meados do seculo começará a reversão.

Nos tremvias contam-se os que tem motor a vapor, electrico, e a sangue.

Só ha uma pequena linha funicular de Tibidabo a Barcelona.

Linhas provinciales só ha tambem uma com 12 kilometros, a de Triano de via larga pertencente á provincia de Vizcaya.

Todas as demais pertencem a companhias ou sociedades particulares.

A rede de vias ferreas de interesse particular destinadas á industria mineira ou a outras industrias mede 43 kilometros de via larga e 792 de via estreita.

Portanto havia ao todo

11.268 kilometros de via normal
2.880 " " " estreita
789 " de tremvias
14.937 " em exploração

366 " de via normal
1.198 " " " estreita
277 " de tremvias
1.841 " em exploração.

A Hespanha possui 37.565 kilometros de estradas construidas pelo Estado, 4.507 em construcção, paradas 336, com projectos approvados, 6.834, em estudos 17.413, para estudar 15.720, o que perfaz 82.377 kilometros.

Accrescem as estradas provinciales que são 6.015 construidas, 884 em construcção, 291 paradas, 1.037 com projectos approvados 1.592 em estudos, 5.972 por estudar ou 15.792 no total.

A extensão dos caminhos vicinaes que se constroem com fundos do Estado, deputações e camaras é de 6.015 kilometros. A somma dos construidos é de 53.949 kilometros, das em construcção é de 5.209, ou 61.157 no total.

Havia 49 portos principaes em conservação, 36 em construcção, 48 em estudo e 10 para estudar.

Portos secundarios contam-se 127.

Os farões eram 325 estando 187 a funcionar, 6 em construcção.

FRANÇA

A rede da companhia P. L. M. era em 1902 de 9.230 kilometros e passou a ser em 1903 de 9.297.

As receitas foram em 1903 de 458.235.632 francos e em 1902 de 450.258.430 francos.

As despesas 222.485.872 em 1903 e 228.968.913 em 1902.

O producto liquido passou portanto a 235.749.780 francos o maior desde 1900 em que foi de 228.922.000

ARGELIA

A rede argelina mede 513 kilometros e teve 40.152.094 francos de receitas e 6.521.706 de despesas, menos 279.814 do que em 1902.

Nova fabrica

Foi inaugurada solemnemente a nova Fabrica da Guia pertencente á firma social Leal, Duarte & C.ª.

A fabrica é destinada á produccão de vidraça e á de tijolos ou outros productos ceramicos.

Está junto da estação ferroviaria de Guia, na linha de oeste e no centro d'uma região intensamente povoada de pinhaes. Tem portanto combustivel barato e muito proprio para a sua laboração.

E' de esperar que a nova fabrica prospere e se desenvolva, contribuindo para o enriquecimento d'aquella região cujos productos naturaes assim valoriza.

A sympathia de que gozam os proprietarios e a sua excellente reputação commercial, são eguaes garantias do exito da nova empresa que se não propõe a fazer uma concorrência desenfreada ás fabricas similares existentes, mas a viver ao seu lado trabalhando honradamente.

Companhia da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria, reunida em Lisboa em 30 de abril de 1904.

SENHORES:

Haveis sido convocados a reunir em assembléa geral ordinaria, em conformidade com os artigos 43.º e 49.º dos estatutos, para ouvirdes a exposição da situação da Companhia em 31 de dezembro de 1903 e para apreciar o Balanço e as contas do exercicio, assim como sobre as resoluções inscritas na ordem do dia.

Receitas

As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e impostos, augmentaram 18.000\$000 réis sobre as de 1902 que já estavam em augmento sobre as do anno anterior.

As receitas brutas, incluindo os impostos elevam a 432.467\$517 Os impostos pagos ao governo elevando-se a..... 24.201\$126

A receita realizada em proveito da Companhia foi de 408.263\$391 ou seja por kilometro e por anno... 1.613\$589 réis

A de 1902 attingiu..... 390.191\$365

Ou seja um augmento de..... 18.072\$036

As diferenças occasionadas pelo trafego são as seguintes:

	1903	1902	Diferenças em 1903
Passageiros.....	152.391\$023	150.108\$932	+ 2.282\$086
Grande velocidade ..	36.593\$49	44.104\$763	- 7.511\$036
Pequena velocidade e...	203.739\$902	183.261\$581	+ 20.498\$220
Receitas fó a do trafego.....	15.518\$929	12.715\$979	+ 2.802\$949
Totales.....	408.263\$391	390.191\$365	+ 18.072\$036

Passageiros.—O trafego local ficou o mesmo; o augmento provém completamente dos passageiros internacionaes e, principalmente dos do *Sud-Express* que se realizou tres vezes por semana, de 15 de julho a 31 de outubro.

Grande velocidade.—O importante augmento que se produziu em 1902 no transporte de peixe que constitue um trafego muito variavel, não se manteve em 1903, e, além d'isso, o pagamento de contas de encomendas postaes não se pode obter antes do encerramento da contabilidade; estas duas causas explicam a diminuição neste ramo de transportes.

Pequena velocidade.—Ao contrario, notamos um importante augmento nos transportes de pequena velocidade proveniente sobretudo das madeiras e legumes, mas o augmento um pouco anormal em 1902, sobre os cereaes, não se manteve.

Despesas

Apesar do grande augmento de receitas, as despesas não apresentam, sobre as de 1902 senão um augmento de 6.699\$469 réis.

Eis a distribuição por serviços:

	1903	1902	Diferenças em 1903
Administração e Direcção.....	36.486\$167	35.728\$121	+ 758\$046
Exploração e Movimento.....	43.910\$200	45.980\$575	- 2.070\$375
Material e Tracção...	61.009\$906	59.175\$020	+ 1.834\$886
Via e renovações.....	66.752\$814	60.575\$902	+ 6.176\$912
Totales.....	208.159\$087	201.459\$618	+ 6.699\$469

Deve-se notar que não ha augmento de importancia senão nos serviços technicos.

No que respeita ao serviço de material e tracção, o augmento provém, principalmente d'uma conservação mais onerosa do material, que, dada a sua duração em serviço, necessitará, para o futuro, para se manter em bom estado, de despesas mais importantes.

O grande augmento das despesas da Via é a consequencia d'uma renovação mais intensa das travessas e do começo da renovação dos carris em certas partes da via desfavoravelmente influenciadas pelas mudanças atmosfericas; é de prever que estas despesas continuarão, nos proximos exercicios, a ser importantes.

Apesar d'estas despesas especiaes, o coeeficiente de exploração ficou sensivelmente egual ao de 1902: 48,1 %, contra 48,6 %.

Divisão do excedente das receitas sobre as despesas:

O excedente das receitas sobre as despesas em 1903 foi de.....	200.104\$304	
Ou seja em relação ao exercicio anterior, um augmento de.....	11.372\$567	
O saldo em 31 de dezembro de 1902 sendo de ...	89.114\$574	
O saldo das contas de exploração em 1903 elevando-se a.....	200.104\$304	
O total das sommas disponiveis attingiu	289.218\$878	
que foram assim empregadas:		
Em 30 de junho de 1903, o saldo de 0,80 fr. sobre o coupon n.º 22 e uma primeira prestação de 1 fr. sobre o coupon n.º 23.....	39.244\$908	
Em 31 de dezembro de 1903, uma segunda prestação de 3,50 frs. sobre o coupon n.º 23.....	76.303\$710	
Foi além d'isso, destinado:		
Para imposto de sello relativo ao pagamento dos coupons.....	11.590\$167	
Para dotação annual de «Fundos de seguro».....	317\$700	
Para despesas de novas installações imputadas á conta de «Primeiro Estabelecimento».....	710\$395	
Para perda de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris:		
Pagamento de coupons.....	31.284\$916	
Idem de despesas pagas em Paris. .	9.941\$086	
	41.226\$002	
A abater:		
Juros sobre depositos de fundos ..	947\$404	
Resta.....	40.278\$598	168.442\$488
Saldo das sommas disponiveis em 31 de dezembro de 1903.....		120.776\$390
D'esta somma, retiramos como nos annos anteriores, para reserva de previdencia contra as eventualidades da exploração.....	24.300\$000	
Excedente para repartir ..	96.476\$390	

Conta de primeiro estabelecimento

Esta conta que se eleva a 11.829:231\$894 apresenta um ligeiro augmento de 710\$395 réis proveniente de:

Construcção d'uma via e d'um caes em Limede;
Construcção de casas de guarda e aqueductos.
O augmento do effectivo de locomotivas e de vagons impõe-se para breve.

Caixa de reformas.—A caixa de reformas instituida em favor do nosso pessoal continuou em 1903 a sua marcha regular.

O capital d'esta caixa, com um augmento de 4.863\$209 réis sobre o ultimo anno, é, em 31 de dezembro de 1903, de 13.435\$595.

representados por:	
Titulos de Renda portugueza nominativos depositados no Banco de Portugal ..	12.316\$755
Dinheiro.....	1.118\$840
Total egual.....	13.435\$595

Reclamação da Empresa dos trabalhos de construcção

Depois de novos incidentes de processo que se produziram sob varias formas no decorrer do ultimo anno, o Tribunal Arbitral reuniu-se em 4 de fevereiro de 1904 para ouvir os quesitos e pronunciar a sua sentença.

Pela sua sentença de 22 de fevereiro, foi regeitada a reclamação que, depois de tantos annos, estava sujeita á sua arbitragem, não reservando senão um unico ponto, o da reevindicação de 25.030\$725 réis em capital, formando o saldo do subsidio kilometrico de 23 contos garantido por contracto de concessão e que vae ser o objecto d'um urgente pedido de liquidação de contas junto do Governo portuguez.

Esta sentença que foi dada pelo Tribunal Arbitral constituída nas condições fixadas pelo artigo 67.º do contracto de concessão, foi immediatamente communicada á Empresa geral que ainda nos não fez saber se ella julga esta questão definitivamente resolvida.

Em substituição do chorado Conde de Ficalho, e nos termos do artigo 26.º dos estatutos, o vosso Conselho chamou, para as funções de Administrador, o conselheiro Cabral Metello, secretario geral da Camara dos Pares. Esta nomeação, feita provisoriamente, fica sujeita á vossa ratificação, que será certa, assim o julgamos.

Pela renovação annual tem que sair os srs. Cabral Metello, Bergaud, Barão de Bussierre e Delange.

Os Administradores demissionarios são, como sabeis, reelegiveis.

Em cumprimento do artigo 38.º dos estatutos, tendes que nomear os membros effectivos e supplentes do Conselho Fiscal para o exercicio de 1904.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o Balanço e Contas do exercicio de 1903, submeteremos á vossa aprovação as resoluções inscritas na ordem do dia.

Aviões de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Verão de 1904, serviço de banhos e aguas thermaes

Viagens de ida e volta por preços reduzidos, bilhetes validos por 2 mezes com a faculdade de ampliação de praso.

Thermas: Cucos, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaca), Amieira, Fadagosa, e Unhaes da Serra (Tortozendo e Covilhã).

Praias do Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Matosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 1 de junho até 15 de outubro de 1904 esta Companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por 2 mezes, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de praso, etc.

Demais condições ver os cartazes affixados dos logares do costume.

Lisboa, 17 de maio de 1904.

Ampliação á estação de Setil e á linha de Vendas Novas, da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade

Transporte de mercadorias diversas de ou para Lisboa e proximidades, por expedições de 100 kilogrammas, ou pagando como tal, em applicação desde 20 de maio de 1904. Preços por 1000 kilogrammas:

Das estações ou apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa	Lisboa (Caes dos Soldados) a Braço de Prata		
	1.ª série	2.ª série	3.ª série
Setil.....	1\$430	1\$040	\$840
Muge ou Marinhaes	1\$540	1\$120	\$900
Agolada, Coruche ou Quinta Grande	2\$040	1\$450	1\$200
S. Torquato, Lavre ou Canha	2\$500	1\$700	1\$400
Alcantara T., Alcantara M. ou Bemfica			
Setil.....	1\$730	1\$340	1\$140
Muge ou Marinhaes	1\$840	1\$420	1\$200
Agolada, Coruche ou Quinta Grande	2\$340	1\$750	1\$500
S. Torquato, Lavre ou Canha	2\$800	2\$000	1\$700
Belem ou Pedrouços			
Setil.....	1\$830	1\$440	1\$240
Muge ou Marinhaes	1\$940	1\$520	1\$300
Agolada, Coruche ou Quinta Grande	2\$440	1\$850	1\$600
S. Torquato, Lavre ou Canha	2\$900	2\$100	1\$800

Ficam em vigor as condições da tarifa ampliada.
Lisboa, 16 de maio de 1904.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 6 de junho proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de Leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 108.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 6 d'abril de 1904 bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios de que poderão ainda retirar-las, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 4 de junho de 1904 inclusivè, das 10 horas da tarde. Lisboa, 20 de maio de 1904.

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis,
carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos,
engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de anti-
monio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição;
louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos
outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de pa-
lha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes
garantindo-se um brilho inexcédível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.º

A Companhia faz sciencia ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia ate 1 000 metros, 20\$000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.
A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residência do subscriber. A subscrição é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações contraes em qual-
quer localidade desde que hajam subscribers sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparehos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

Juan Wenzel & C.^a MADRID

28, Carrera de San Jerónimo, 28

APARTADO DE CORREIOS, 115

END. TELEGRAPHICO, WENZEL-MADRID

TELEPHONE 1.216

Representantes geraes PARA HESPAÑA E PORTUGAL

Das mais acreditadas fabricas constructoras de machinas e de toda a classe de material electrico para installações

Dynamos, Transformadores, Motores e Machinas de vapor

MOTORES DE GAZ POBRE — FIO DE COBRE SIMPLES

CONDUCTORES, CABOS FLEXIVEIS—MATERIAL PEQUENO

ISOLADORES E GRAMPOS—APPARELHOS DE MEDIÇÃO E PRECISÃO

CONTADORES „LUX“

LAMPADAS DE INCANDESCENCIA
PHILIPS

LAMPADAS DE ARCO

VENTILADORES DE MESA E DE TECTO

Apparehos para illuminação publica — Escovas de carvão e cobre

APPARELHOS DE LUXO — TELEPHONES „BERLINER“ — Campainhas e seus accessorios

ESPECIALIDADES:

TREMVIAS SEM GARRIS, systema „SCHIEMANN“

Commutadores e porta-lampadas
„SECURITAS“

Podem pedir-se orçamentos. — CATALOGOS GRATIS

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

GUIMARAES Grande Hotel do Tural. — 15, Campo do Tural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

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

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghera. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mouzinho da Silveira, 134.

PORTO A' La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.^o

SETUBAL Grande Hotel Esperanca. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SETUBAL Hotel Franco-Portuguez. — Situado num dos melhores pontos da cidade — Avenida Todi — Excellentes e bem mobilados quartos, com bella vista de terra e mar, serviço de mesa, abundante e de fino gosto. Preços, 1\$000 a 1\$500 réis. Almoços, 500 réis, jantares, 600 réis, vinho e café incluidos. Falla se francez. — Proprietaria, M.^{lle} Marie Alenó.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grande hotel de 1.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

GRANDE HOTEL

PEKKXX



Este novo e bem fornecido Hotel está situado junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

COMPANHIA REAL

MINHO E DOURO					
Porto		Famalicão		Porto	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-34 m.	11-4 m.	5-3 m.	6-28 m.		
3-3 t.	3-29 t.	44-38 m.	1-17 t.		
5-32 t.	h 6-51 t.	h 3-50 t.	l 6-10 t.		
9-40 n.	11-4 n.	7-52 t.	9-19 t.		
Porto		Braga		Porto	
4-54 m.	8-33 m.	5-15 m.	8-5 m.		
7-0 m.	8-16 m.	a 7-55 m.	9-41 m.		
7-50 m.	10-20 m.	11-48 m.	1-45 t.		
11-15 m.	1-2 t.	4-33 t.	7-5 t.		
4-22 t.	f 6-11 t.	7-10 t.	10-48 n.		
5-45 t.	8-35 n.	a 9-14 n.	10-59 n.		
Nine		Braga		Nine	
6-10 m.	6-45 m.	7-45 m.	7-50 m.		
5-16 t.	5-48 t.	9-10 m.	9-42 m.		
Porto		Vianna		Porto	
4-54 m.	10-35 m.	5-39 t.	10-48 n.		
7-0 m.	b 9-32 m.	—	—		
Porto		Valença		Porto	
7-50 m.	1-20 t.	a 9-30 m.	1-45 t.		
11-15 m.	3-7 t.	1-30 t.	7-5 t.		
5-45 t.	11-34 n.	1-22 n.	8-5 m.		
Nine		Valença		Nine	
6-5 m.	10-24 m.	f 6-5 t.	10-34 n.		
Vianna		Valença		Vianna	
8-23 m.	10-24 m.	6-5 t.	8-13 n.		
9-42 m.	11-53 m.	—	—		
Nine		Vianna		Nine	
—	—	b 8-18 n.	9-36 n.		
Porto		Penafiel		Porto	
4-10 t.	5-50 t.	5-5 m.	6-45 m.		
9-40 n.	11-23 n.	7-34 t.	9-12 n.		
Porto		Juncal		Porto	
9-34 m.	12-2 t.	a 5-52 m.	10-26 m.		
Porto		Regoa		Porto	
4-47 m.	11-9 m.	3-45 n.	8-35 m.		

SUL E SUESTE

7-0 m.	10-35 m.	5-32 t.	10-48 m.
7-0 m.	9-32 m.	—	—
Porto	Valença	Porto	
7-50 m.	1-20 t.	a 9-30 m.	1-45 t.
11-15 m.	3-7 t.	1-30 t.	7-5 t.
5-45 t.	11-34 n.	1-22 n.	8-5 m.
Nine	Valença	Nine	
6-5 m.	10-24 m.	f 6-5 t.	10-34 n.
Vianna	Valença	Vianna	
8-23 m.	10-24 m.	6-5 t.	8-13 n.
9-42 m.	11-53 m.	—	—
Nine	Vianna	Nine	
—	—	b 8-18 n.	9-36 n.
Porto	Penafiel	Porto	
4-10 t.	5-50 t.	5-5 m.	6-45 m.
9-40 n.	11-23 n.	7-34 t.	9-12 n.
Porto	Juncal	Porto	
9-34 m.	12-2 t.	a 5-52 m.	10-26 m.
Porto	Regoa	Porto	
4-47 m.	11-9 m.	3-45 n.	8-36 m.
6-0 t.	10-41 n.	4-5 t.	10-29 n.
11-40 n.	q 2-58 n.	—	—
Porto	Tua	Porto	
4-35 t.	6-12 t.	5-52 m.	10-26 m.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
6-0 m.	11-15 m.	4-25 t.	9-46 n.
Tua	Barca d'Alva	Tua	
6-20 t.	8-7 n.	3-58 m.	5-45 m.
Porto	Barca d'Alva	Porto	
7-30 m.	2-57 t.	11-19 m.	6-50 t.

GUIMARÃES

Trofa	Guimarães	Trofa	
3-52 m.	5-41 m.	5-0 m.	6-33 m.
7-12 m.	8-55 m.	f 7-5 m.	8-40 m.
8-5 m.	9-31 m.	10-15 m.	11-19 m.
9-23 m.	11-0 m.	f 2-5 t.	3-54 t.
1-13 t.	2-52 t.	4-0 t.	5-33 t.
3-0 t.	4-44 t.	f 7-15 t.	8-33 n.
5-23 t.	6-53 t.	b 8-29 n.	9-56 n.
7-22 n.	8-58 n.	—	—

GUIMARÃES

Trofa	Guimarães	Trofa
3-32 m.	5-41 m.	5-0 m.
7-12 m.	8-55 m.	f 7-5 m.
8-5 m.	9-31 m.	10-15 m.
9-23 m.	11-0 m.	f 2-5 t.
1-13 t.	2-32 t.	4-0 t.
3-0 t.	4-41 t.	f 7-15 t.
5-25 t.	6-53 t.	b 8-20 n.
7-22 n.	8-58 n.	—

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
5-40 m.	7-25 m.	8-10 m.
4-5 t.	6-0 t.	6-3 t.
		8-10 u.
Pampilhosa V. Formoso	Pampilhosa	
8-15 m.	3-25 t.	10-15 m.
1-25 t.	7-2 t.	5-50 t.
		7-5 t.
Pampilhosa Mangualde	Pampilhosa	
5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.
7-21 t.	10-10 u.	6-20 t.
		7-25 u.
Pampilhosa Luso	Pampilhosa	
9-49 u.	10-5 u.	10-45 u.
		1-0 u.
Pampilhosa Guarda	Pampilhosa	
5-10 m.	12-0 t.	3-20 t.
		9-20 u.

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gázosas

Deposito geral das aguas e administração da Companhia: **Rua de D. Pedro, 172—PORTO**

Deposito geral das aguas e administração da Companhia: **Rua de D. Pedro, 172—PORTO**



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 6 de Junho sahirá o paquete **Danube** para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Algarve e Guadiana, vapor portuguez **Algarve**. Sahirá a **16** de junho. Empresa Portugueza de Navegação, R. Magdalena, 16.



Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Er-langen**. Sahirá a **6** de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sahirá a **17** de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Calabria**. Sahirá a **3** de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barbados, Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crown of Granada**. Sahirá a **30** de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 40, 1.^o



Barcelona, Certe e Marsellia, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a **4** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Valencia, Alicante, vapor francez **S. Thomas**. Sahirá a **12** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bologne e Hamburgo, vap. allemão **Prinz Waldemar**. Sahirá a **7** de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a **15** de junho. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Philippinas, vapor hespanhol **Isla de Luzon**. Sahirá a **8** ou **9** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Espera-se a **1** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sahirá a **13** de junho. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Prinz Se-gismund**. Sahirá a **8** de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo vapor allemão **San Nicolas**. Sahirá a **14** de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Tro-ja**. Sahirá a **6** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Tagus**. Sahirá a **2** de junho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, vapor hespanhol **Antonio Lopez**. Sahirá a **17** ou **18** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres vapor inglez **Bahoa**. Sahirá a **2** de junho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Lusitania**. Espera-se a **3** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **6** de junho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a **7** de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Argentina**. Sahirá a **2** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **7** de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 40, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a **13** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Traveler**. Sahirá a **2** de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 40, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Se-gismund**. Sahirá a **8** de junho. Agentes, E. George, Succes., R. da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a **5** de junho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Espera-se a **1** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

