

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

REDATOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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, lugares de luxo.

SUMMARIO

| | Páginas |
|--|-----------|
| A COMPANHIA REAL EM 1903... | 177 |
| DICTADURA FERROVIARIA... | 178 |
| PARTES OFICIAIS — 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 (ilustrado)... | 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 desonestos — Musmés e Gueishas... | 181 |
| PONTE-CAES DO BARREIRO... | 182 |
| CONTAGEM DAS HORAS — ERROS DE REVISÃO... | 183 |
| PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis... | 183 a 185 |
| NAVEGAÇÃO PARA O ALGARVE... | 186 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Serviço de noite entre o Barreiro e Lisboa — Estação do Terreiro do Paço — Horário do Minho e Douro — Troca de material — Horário do Sul e Sueste... | 186 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Argelia — NOVA FÁBRICA... | 187 |
| COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Relatório do conselho de administração | 187 |
| AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES... | 188 e 189 |
| AGENDA DO VIAJANTE — HORÁRIO DOS COMBOIOS... | 190 e 191 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA... | 192 |

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 |
| Fóra 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 annual kilometrico foi nesses dois annos:

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

Os efeitos da baixa do cambio, de 688 $\frac{1}{3}$ 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 relatório que em breve será distribuido.

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

Este aumento, 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 também 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 saídos e os entrados por esta via, no paiz, é de mais 500 saídos 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 aumentou, produzindo 278 contos.

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

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

A Companhia Real em 1903

Antes de encetarmos a publicação do relatório do Conselho de Administração d'esta companhia, que vai ser presente á assemblea de 20 de junho, (como o fazemos ha dezesete annos) vejamos pelo explícito e desenvolvido relatório 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 aumento 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 últimos 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 exceção apenas o anno de 1902 em que, pelos motivos explicados então, o aumento sobre o anno anterior foi só de uns 115 contos.

Isto se demonstra de um graphico que acompanha o relatório, 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 244.406.3380.

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

farinhas e vinhos, por motivo de escassez nas colheitas.

Tambem cresceu ligeiramente o movimento de transportes franco-portuguezes.

Referindo-se aos diferentes serviços da companhia nota o relatorio com justo louvor a regularidade que tem sido dada ao da Exploração, observando-se os horarios com uma precisão a que não estavamos habituados. Com efeito, vae 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^{m3} de balastro d'areia, 38.894^{m3} de brogau, 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 vagons 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 aceitado.

Tambem foram substituidos os eixos dos vagons 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 aumentadas com 3 mais, n.º 68 a 70, de grande velocidade; e dos vagons foram concluidos 178 novos, feitos nas officinas.

O capitulo «despesas extraordinarias» inscreve a verba de 183 contos empregada em novas construções 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 relatorio que publicámos no anno passado a previsão d'estas despesas era de 400 contos. Mas houve que excede-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 despendem 62 contos.

Os melhoramentos na de Gaia, que serão concluidos em 1904, levaram 24 contos; nas caranguejas electricas e illuminação do tunel em Lisboa-R, gastaram-se 22 contos; 5 contos foram gastos em substituição das barracas de madeira dos guardas da via, por construções 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 os apparelhos 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 aumentar os productos da importante rede, e a direcção d'esta e sua administração aproveitaram sabiamente d'esse desafogo financeiro para aumentar 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 formulam, 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 relatado 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 estranha entre nós que em cousas de caminho de ferro só se proceda depois e em virtude d'uma lei votada nas cōrtes 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 a camara sempre aferrada ao formalismo, entretida nas contagens de numero, na discussão importante dos motivos porque um ministro deixava os conselhos da coroa 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 plebiscito spontaneo, sem preocupações partidarias, repele unisono o pedido para que se não protele o beneficio que se lhe deve dar.

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

Hão de constituir-se, ha de discutir-se a resposta ao discurso da coroa, 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 oposição combaterá á autrance 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 Anção com ligação a outras.

Sem esta malha a rede ficará incompleta.

Esta malha obrigará a infleclir 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 possue.

O trânsito 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 perniciosa 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 vae 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 for feito rapidamente.

O. S.

PARTÉ 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 Piçarra, sitos na freguesia 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 Paçô-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 construcção e regular andamento dos trabalhos, todas pertencentes a José Luiz dos Santos e situadas no districto do Porto, bairro oriental, freguesia de Campanhã, a saber:

1.^a Uma parcella de terreno lavradio de 1.^a, medindo 243^{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 Paçô-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 Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, com data de 21 de dezembro de 1903, de uma estrada de acesso da estação de Tavira, destinada a suprir a deficiencia da largura da estrada real n.^o 78 na parte correspondente á Rua do Mauforo da mesma cidade, que dá acesso á referida estação: hei 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, aprovar 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 edifícios na rua a que a referida estrada faz seguimento exigem que se lhe dê maior largura, sendo razoável que parte do encargo da construcção recaia sobre a Camara Municipal de Tavira;

Considerando ainda que a construcção da estrada de acesso é determinada pelas más condições do troço da estrada real n.^o 78 correspondente á Rua do Mauforo: Ha por bem o mesmo Augusto Senhor determinar que só se efectue a construcção 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 efectuar ser paga pela verba destinada á construcção 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 Paçô-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, aprovado 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, aprovar as referidas variantes, nos termos das conclusões do mesmo parecer.

Paço, aos 20 de maio de 1904.—Conde de Paçô-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 4.500:000\$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 convindo 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 1894, 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 1/2 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 7:030\$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 legaes 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 Reparticoes, 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 Afonso Pequito—Luiz Augusto Pimentel Pinto—Manuel Raphael Gorjão—Wenceslau de Sousa Pereira Lima—Conde de Paçô-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 anotarizar 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 codigo, 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, assim de ser exclusivamente aplicado ao pagamento das expropriações necessarias para a construcção do caminho de ferro de Estremoz áquelle 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 distribuidas 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.

Annexo à n.^o 3—Já distribuimos com o numero passum outro annexo d'esta tarifa, estabelecendo o serviço de reembolsos entre a rede do Sul e a da Companhia Real, via Vendas Novas, o qual fica substituido 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 às 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 às estações de Setil a Canha.

Cereaes, legumes e farinhas—Equal 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 aprovada 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 capitais de distrito.

Empresa Industrial Portugueza

No dia 16 de maio foi o sr. ministro das Obras Públicas 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 distincos 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 experiecia da primeira locomotiva (de via reduzida) que foi fabricada por completo em Portugal.

Encontrámos porém, agora, grandes accrescentamentos, ampliações de instalações, 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 tem trabalhado 1.000 operarios. A sua superficie é hoje de 14.042^{m²}. A caldeiraria e forjas é uma das maiores officinas, ocupando uma área de 3.108^{m²} e podendo ocupar 300 operarios. Os seus machinismos são movidos por vapor, pressão hidráulica 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 hidráulicos, 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 permitem 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 tornear 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 tem 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 agrícolas, como debulhadoras, prensas para vinho, palha, descaroladores, e outras construções, occupa uma superficie de 748^{m²} e está provista de todos os machinismos apropriados, nos quaes se ocupam 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 função.

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 hidráulica para os martellos-pilões e outros apparelos.

Junto, numa outra casa, acham-se as machinas d'ar comprimido e os dynamos, distribuindo aquellas a sua força a diversos apparelos 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 constitua 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 apparelos 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 pôdem ali ser fundidas peças das maiores dimensões, tendo-se já executado algumas que levam 30 toneladas e 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 cadiño ordinario depois de aquecido ao rubro o conversor, por meio do coke.

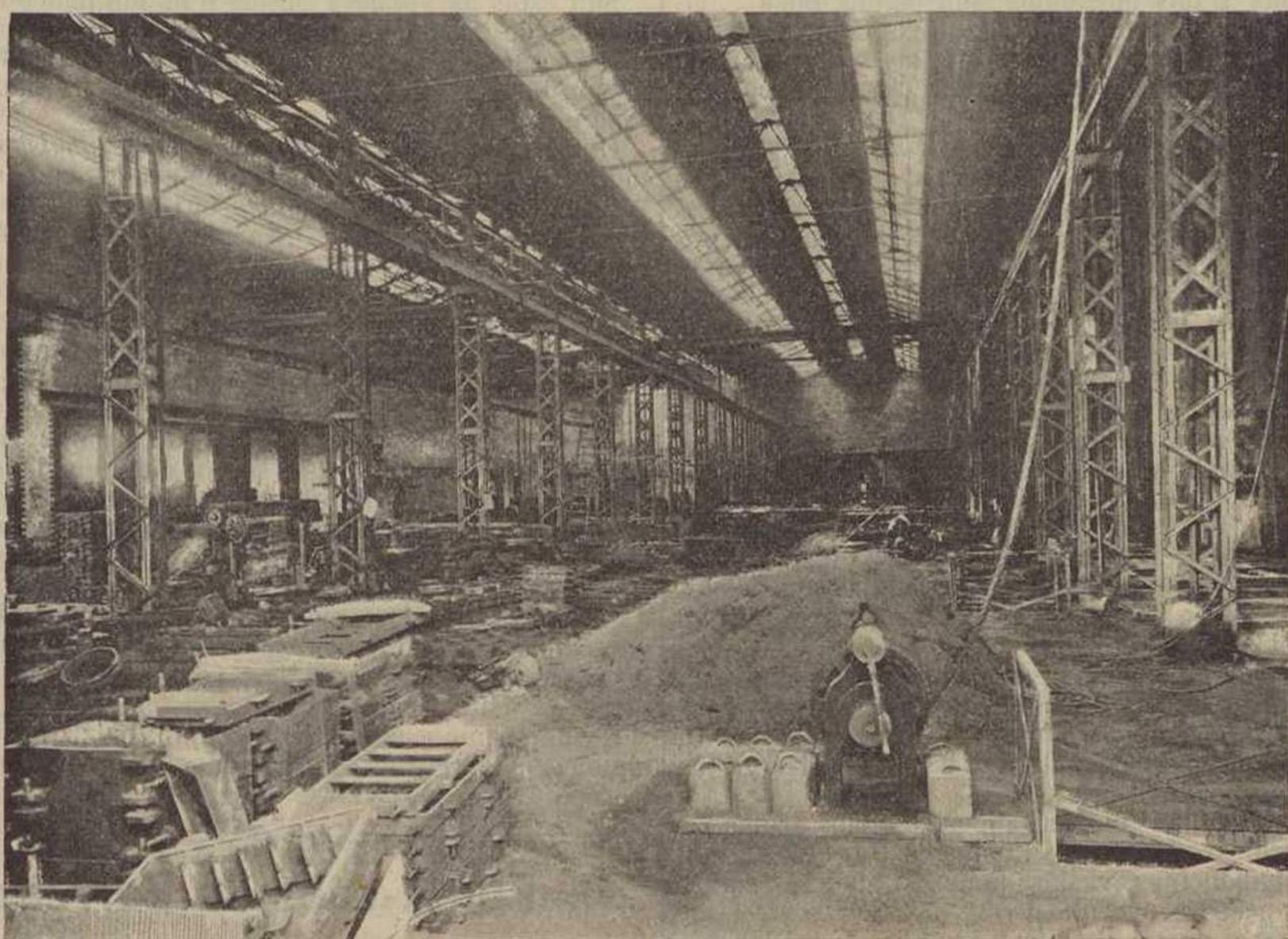
Começou então a operação da descarbonização pela pressão do ar, trabalho que é d'um effeito surprehendente, mesmo aos olhos já acostumados a ver aquelles collosaes pennachos de luz, que de noite se elevam como que lambendo e illuminando o céu e o horizonte como

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

Aquelle vulcão domesticado, graduado pela competencia de um fundidor alemão que a Empresa Industrial mandou vir para este trabalho, do qual gosa do privilegio exclusivo em Portugal, arrojou de si chamas de uma intensidade enorme, montões de estrelas 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 cadiño; 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, architeetos, desenhadores, photographos e escriptuarios, 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 à di-



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 orgão 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.

NOTAS DE VIAGEM

XXII

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

Tem surprehendido 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 elles 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 exercícios 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

cães nas villas de província. 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 benefícios.

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

Não visitei o Japão nessa época, mas fui assistir a um exercicio na principal escola, onde, em presença do professor, um doutor de modos distintos, uns 30 rapazes luctavam, braço a braço, afirando-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 cavalo.

Para dar um exemplo, lembrei 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 desnível de mais de 1.000 metros, apenas com uma paragem intermédia 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 sega-rega do chá japonez que é uma das manias especulativas do paiz do crysantemo.

As casas de chá são umas construções 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 lugar 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... sinnhos 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 measuras, 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 criaturas 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 lugar 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, odoriferas 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' o de elevações montanhosas, o que lhes dá um aspecto de respeito, um dominio espiritual venerando, que não teem 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 toléradas, 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 horribveis.

Estas são expostas, como feras, em jaulas de madeira ocupando 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.

Simplesmente 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 *musmés* ali estão a vida inteira, desde os 12 annos, edade 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 *musmés*; 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*, canteiras 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, pitorescamente 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 encommenda. 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 comunidade 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, desenfastiando os seus mezes de inverno entregues ao comércio 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 tráfego 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 instalações, 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 lugar, 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 aprovado ha annos pelo Governo.

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

A ponte é construida sobre estacas Mitchell, salvo os

cilindros 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 Portugueza, 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 apparelho elevatorio será um guindaste electrico que levanta caixas trazidas sobre vagons. Não fixa prazo.

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

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

Ainda não foi tomada resolução sobre este concurso. A construcção da ponte representa um notável melhamento para as linhas do Sul e Sueste.

Contagem das horas

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

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

Mas já nos contentaríamos com um causa mais singela e que por isso mesmo havia de encontrar menos embarracos por contrariar menos tambem os habitos do publico.

Bastar-nos-hia por enquanto que se adoptasse como se tem feito noutros paizes o sistema 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 modifcação 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 sistema 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 ocuparam, não logrou nem logrará talvez durante muitos annos a approvação que merecia.

Que, ao menos, as companhias no seu interesse, no interesse do publico que servem, começem 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 à meia noite.

Erros de revisão

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

PARTÉ FINANCIERA 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, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894; são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na séde 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 anual 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. 43.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 compõr-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 inclusivamente, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 5 de junho proximo futuro:

Em Lisboa : na séde 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 fur Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela Comissão 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 data de 1º de julho proximo futuro inclusivamente 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 %, recebendo por cada coupon frs. 7,09 liquidos de impostos em França;

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

Pela apresentação do coupon n.º 18 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série de 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 17 da nova folha d'elles anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira séries),

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

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho proximo futuro inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 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 acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 21 de maio de 1904. — O Presidente da Comissão 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 Aliança, 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 fur 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 provisórios de acções de uso fruto (jouissance) d'esta Companhia a procederem á troca dos seus titulos por acções de capital.

Este serviço terá lugar em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 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 I.

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 afirmativo a companhia pôde definir os termos em que se propõe fazer a referida concessão; 3.º se a companhia, depois de reunir 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 rachtificada pela assembléa geral, era nas bases seguintes:

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

A Companhia Portugueza de Fosforos obriga-se, sem aumento de encargo para o Thesouro, a efectuar o reembolso das obrigações de 4 1/2 % dos emprestimos 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 prazo da amortização, sem modificação do prazo 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 líquidos annuaes superiores á cifra prefixa de 120.000\$000 réis.

3.º Bonus annual durante os ditos annos para compensar o Estado do aumento 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.º

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

Esta nova phase em nada influiu nas cotações dos titulos dos tabacos que, quanto a obrigações não teem tido movimento e quanto ás acções mantém a sua cotação de mais de 147\$000 réis que tinham em 16 d'este mez. Nas dos Fosforos a agitação foi maior, subindo 5\$000 réis em dois dias, e fraquejando depois um pouco, mas ficando ainda em 72\$000 réis.

A praça mantém-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.º série o movimento foi muito grande, devido, em especial, á concorrencia 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, também o movimento foi pouco, mas os preços, com excepção das acções dos Bancos Lisboa & Açores e Ultramarino, que sofreram algumas oscilações, 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 Pre-dias 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 |
| " cheque .. | 42 15/16 | 42 7/8 | de Portugal.... 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v..... | 662 | 663 | No mercado..... 6 % |
| " cheque .. | 667 | 669 | Cambio do Brazil.. 12 3/16 |
| Berlim 90 d/v.... | 268 | 269 | Premio da libra... 1\$030 |
| " cheque... | 274 | 275 | e |
| Francfort 90 d/v .. | 268 1/2 | 269 1/2 | 1\$060 |
| " cheque .. | 274 1/2 | 275 1/2 | |
| Madrid cheque.... | 805 | 810 | |

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

| BOLSAS | MAIO | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 30 | 31 |
| Lisboa : Inscrições de assent. | 38,90 | 38,90 | 38,90 | 38,90 | 38,80 | 38,90 | 38,80 | 38,80 | 38,82 | 38,80 | 38,85 | 38,85 | 37,75 | - |
| " coupon .. | - | 38,80 | 38,80 | 38,70 | - | 38,70 | - | 38,65 | 38,80 | 38,70 | 38,70 | 37,65 | 37,60 | - |
| Obrig. 4 % 1888 | - | 20.600 | 20.600 | - | 20.650 | - | - | 20.800 | - | 20.600 | 20.800 | 20.700 | - | - |
| " 4 % 1890 assent | - | - | - | 47.000 | 47.000 | - | - | 47.200 | 47.100 | - | - | 47.400 | 47.400 | - |
| " 4 % 1890 coupon | - | - | 55.000 | - | - | - | - | 55.200 | - | - | - | - | - | - |
| " 4 1/2 % assent | - | 55.000 | - | - | - | - | - | 55.500 | 55.400 | - | - | 55.600 | 55.600 | - |
| " 4 1/2 % coupon int | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " externo 1.ª série | 67.500 | 67.600 | 67.600 | 67.500 | 67.600 | 67.800 | 67.900 | 68.000 | 68.000 | 68.000 | 68.100 | 68.200 | 68.300 | - |
| " Tabacos coupon | - | - | - | - | - | - | - | 112.000 | - | 112.000 | - | - | - | - |
| Accções B. de Portugal | - | 171.700 | 172.000 | 172.500 | 172.000 | 172.500 | - | 172.500 | 172.500 | - | 172.500 | - | - | - |
| " " Commercial | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " " Nac. Ultramarino | - | 112.000 | 112.000 | - | - | - | - | 112.400 | 112.300 | 112.200 | 112.500 | 112.500 | - | 112.500 |
| " Lisboa & Açores | 122.700 | 122.800 | 122.800 | - | 122.800 | - | 122.800 | 123.000 | - | - | - | - | - | - |
| " Tabacos coupon | 147.200 | - | - | 147.600 | 147.500 | - | 148.500 | 148.500 | 148.500 | 149.000 | 147.800 | 147.500 | 147.000 | - |
| " Comp. Phosphoros | 68.200 | 68.200 | 68.000 | - | - | 68.200 | 68.500 | - | - | 73.000 | 73.300 | 72.500 | 72.000 | - |
| " " Real | - | 45.000 | 44.500 | 44.500 | - | 44.000 | - | - | - | - | - | - | 43.300 | 42.600 |
| " " Nacional | 4.750 | - | 4.700 | 4.650 | - | - | - | - | - | - | - | 4.150 | - | - |
| Obrig. prediaes 6 % | 93.000 | - | - | 93.200 | 93.200 | - | 93.200 | 93.200 | - | 93.350 | - | 93.350 | - | - |
| " " 5 % | 90.500 | 90.500 | - | 90.700 | 90.500 | 90.500 | 90.500 | 90.500 | - | 90.650 | - | 90.650 | - | 90.700 |
| " C.º Phosphoros | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " " Real 3 % 1.º grau | - | - | 79.300 | - | - | - | - | - | - | 79.400 | - | - | 79.000 | - |
| " " 3 % 2.º " | 42.800 | 42.700 | 42.700 | 42.600 | 42.500 | 42.300 | 42.700 | 42.850 | 43.000 | 43.000 | - | 43.000 | 42.750 | - |
| " " Nacional | 68.400 | - | - | - | - | - | - | - | - | 68.400 | - | 68.800 | 68.500 | - |
| " Atravez d'Africa | 92.500 | - | - | - | - | 93.000 | - | - | - | 92.700 | 92.600 | 92.600 | 92.500 | - |
| Paris : 3 % portuguez 1.ª série | 59,85 | 59,65 | 59,70 | 59,90 | 60 | 60,05 | - | 60,02 | 59,90 | 60,25 | 60,30 | 60,35 | 60,57 | - |
| Accções Comp. Real | 201 | - | 200 | - | - | - | - | - | 195 | 194 | 191 | - | - | - |
| " Madrid-Caceres | 32 | 34 | 33 | - | 33 | 34 | - | 33 | 31 | 31 | 33,50 | 34 | 35 | - |
| " Madrid-Zaragoza | 267,50 | 266,50 | 267 | 268 | 270 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Andaluzes | 122 | - | - | - | 120 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | - | - | 340 | 344 | 348 | 354 | - | 354 | 358 | 357 | 354 | 355 | 356 | - |
| " " 2.º " | - | 190 | 189,50 | - | 189 | 190 | - | 191 | 193 | 192 | 192 | 192 | 190 | - |
| " " Beira Alta | 112,50 | 110,50 | 112,50 | 110,50 | 111,50 | 112 | - | 111,25 | 110,75 | - | - | - | - | - |
| Londres : 3 % portuguez | 60,50 | 60,50 | 60,75 | 60,50 | 60,75 | - | - | 60,75 | 60,50 | 60,50 | 60,75 | 60,75 | 61 | - |
| Amsterdam : Obr. Atrav. Africa | - | 81,43 | - | 81,50 | - | - | - | 81,93 | - | - | - | - | - | - |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhos | Período de exploração | 1904 | | 1903 | | Totais desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|--|-----------------------|------|------------|---------|------|---------------------------|---------|----------------------|---------------|
| | | Kil. | Totais | Kilom. | Kil. | Totais | Kilom. | 1904 | 1903 |
| COMPAGNIA REAL | de a | | | Réis | Réis | | | | |
| | 7 13 Mai | 693 | 83.120 000 | 119.942 | 693 | 80.681.291 | 116.423 | 1.521 704.000 | 1.518 870.969 |
| Antiga rede e nova não garantida | 14 20 " | " | 81.887.000 | 118.163 | " | 80.681.291 | 116.423 | 1.603.591.000 | 1.599.552.260 |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | 4.038.740 |
| Nova rede garantida | 7 13 Mai | 380 | 12.277 000 | 32.307 | 380 | 11.699.709 | 30.788 | 221.264.000 | 223.188.031 |
| | 14 20 " | " | 12.228.000 | 32.178 | " | 11.699.709 | 30.788 | 233.492.000 | 234.887.740 |
| Vendas Novas | 7 13 Mai | 70 | 1 427.000 | 20.385 | - | - | - | - | - |
| | 14 20 " | " | 1 390.000 | 19.857 | - | - | - | - | - |
| Sul e Sueste | 1 10 Abr | 518 | 30.512 895 | 58.905 | 518 | 36.235 095 | 69.951 | 297.693 045 | 333.491.540 |
| | 11 20 " | " | 29.643.900 | 57.227 | " | 28.940.440 | 55.869 | 327.336.945 | 361.431.980 |
| Minho e Douro | 11 20 Mar | 358 | 34.205 808 | 95.546 | 358 | 34.454.148 | 96.240 | 243.698.783 | 263.713.083 |
| | 21 31 " | " | 36.617.756 | 102.284 | " | 35.074.539 | 97.973 | 280.315.549 | 298.787.622 |
| Beira Alta | 16 22 Abr | 253 | 6.066 678 | 23.978 | 253 | 7.285 626 | 28.796 | 110.101.825 | 115.895.045 |
| | 23 29 " | " | 6.553.944 | 25.904 | " | 5.713.006 | 22.581 | 116.655.769 | 121.608.051 |
| Nacional — Mirandella e Vizeu | 15 21 Abr | 105 | 1.877.136 | 17.877 | 105 | 1.859.175 | 17.706 | 25.238.045 | 25.634.878 |
| | 22 28 " | " | 1.571.133 | 14.963 | " | 1.597.619 | 15.215 | 26.809.178 | 27.232.497 |
| Guimarães | 1 10 Abr | 34 | 2.116.920 | 62.262 | 34 | 2.141.365 | 62.981 | 20.460.477 | 20.962.231 |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | 501.754 |
| Porto á P. e Famalicão | 1 31 Mar | 64 | 9.549.795 | 149.215 | 64 | 8.797.868 | 137.466 | 26.969.017 | 27.736.573 |
| | 29 5 Abr | 3 | | | | | | | |

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 felicitarmos 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 construído 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 experencia 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 excellente havendo pouquissimo balanço, mesmo na experencia 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 incomodasse os passageiros.

E' commandante do novo barco o sr. José Maria da Rocha, um pratico oficial da nossa marinha mercante bem conhedor 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 Portugueza de Navegação, que é constituída pelas firmas da nossa praça Viuva Macieira & Filhos, Centeno, Nobre & C.^o 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 contrataada 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 6 A., que fazendo seguimento ao comboio n.^o 6 vem chegar a Lisboa ás 9 horas e 40 minutos.

Ás 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 acordo com o digno director da Alfandega de Lisboa, o sr. conselheiro Silva, que igualmente 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 *tramways* entre Viana 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 encomendadas.

Troca de material. — Foram aprovadas 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 ferrro 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 vagons da superficie não inferior a 19 metros quadrados, pois que os antigos vagons teem apenas 14 metros quadrados e só compõem 12 toneladas de determinadas mercadorias como minérios.

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 permitir a chegada do comboio n.^o 2 ás duas horas a Lisboa. Os passageiros que venham nelle teem 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 kilómetros de vias ferreas de interesse geral, em exploração, com a bitola de 1,67; 2.087 kilómetros de via estreita e 789 kilómetros de tremvias.

Em construção contavam-se 366 kilómetros de via larga, 1.041 de via estreita, 277 de tremvias.

Estavam concedidos 731 de via larga, 1.024 de via estreita e 233 de tremvias.

O estado não possue nenhuma via ferrea mas em meados do século começará a reversão.

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

Só ha uma pequena linha funicular de Tibidabo a Barcelona.

Linhas provinciais só ha também uma com 12 kilómetros, a de Triano de via larga pertencente á província 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 méde 43 kilómetros de via larga e 792 de via estreita.

Portanto havia ao todo

| | |
|--------|--------------------------|
| 11.268 | kilómetros 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 possue 37.565 kilómetros de estradas construídas pelo Estado, 4.507 em construção, paradas 336, com projectos aprovados, 6.834, em estudos 17.443, para estudar 15.720, o que perfaz 82.377 kilómetros.

Accrescem as estradas provinciais que são 6.015 construídas, 884 em construção, 291 paradas, 1.037 com projectos aprovados 1.592 em estudos, 5.972 por estudar ou 15.792 no total.

A extensão dos caminhos vicinais que se construem com fundos do Estado, deputações e camaras é de 6.015 kilómetros. A somma dos construídos é de 53.949 kilómetros, das em construção é de 5.209, ou 61.157 no total.

Havia 49 portos principais em conservação, 36 em construção, 18 em estudo e 10 para estudar.

Portos secundários contam-se 127.

Os faróes eram 325 estando 187 a funcionar, 6 em construção.

FRANÇA

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

As receitas foram em 1903 de 458.235.652 francos e em 1902 de 450.258.450 francos.

As despesas 222.483.872 em 1903 e 228.968.913 em 1902.

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

ARGELIA

A rede argelina méde 513 kilómetros 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 solememente a nova Fabrica da Guia pertencente á firma social Leal, Duarte & C.º.

A fabrica é destinada á produção de vidraça e á de tijolos ou outros productos cerâmicos.

Está junto da estação ferroviária de Guia, na linha de oeste e no centro d'uma região intensamente povoada de pinhaes. Tem portanto combustível barato e muito próprio 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 excelente reputação commercial, são eguais 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

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

SENHORES :

Haveis sido convocados a reunir em assembléa geral ordinária, 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 exercício, assim como sobre as resoluções inscritas na ordem do dia.

Receitas

As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e impostos, aumentaram 18.000.000 réis sobre as de 1902 que já estavam em aumento sobre as do anno anterior.

As receitas brutas, incluindo os impostos elevam a 432.467.5517 Os impostos pagos ao governo elevando-se a 24.204.5126

A receita realizada em proveito da Companhia foi de 408.263.5391 ou seja por kilometro e por anno... 1.613.5589 réis

A de 1902 attingiu 390.191.5365

Ou seja um aumento de 18.072.5036

As diferenças occasionadas pelo tráfego são as seguintes:

| | 1903 | 1902 | Diferenças em |
|-----------------------------|--------------|--------------|---------------|
| Passageiros..... | 152.391.5023 | 150.108.5932 | + 2.282.5086 |
| Grande velocidade .. | 36.533.519 | 44.104.5763 | - 7.511.5036 |
| Pequena velocidade .. | 293.730.5902 | 183.261.5681 | + 20.498.5220 |
| Receitas fó a do tráfego .. | 15.518.5929 | 12.715.5979 | + 2.802.5919 |
| Total..... | 408.263.5391 | 380.191.5365 | + 18.072.5036 |

Passageiros.—O tráfego local ficou o mesmo; o aumento provém completamente dos passageiros internacionais 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 aumento que se produziu em 1902 no transporte de peixe que constitue um tráfego muito variável, não se manteve em 1903, e, além d'isso, o pagamento de contas de encomendas postas não se pôde obter antes do encerramento da contabilidade; estas duas causas explicam a diminuição neste ramo de transportes.

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

Despesas

Apesar do grande aumento de receitas, as despesas não apresentam, sobre as de 1902 senão um aumento de 6.699.5469 réis.

Eis a distribuição por serviços:

| | 1903 | 1902 | Diferenças em |
|-------------------------------|--------------|--------------|---------------|
| Administração e Direcção..... | 36.486.5167 | 35.728.5121 | + 758.5046 |
| Exploração e Movimento | 43.910.5200 | 45.980.5575 | - 2.070.5375 |
| Material e Tracção | 61.099.5906 | 59.175.5020 | + 1.824.5886 |
| Via e renovações | 68.752.5814 | 60.575.5902 | + 6.176.5912 |
| Total..... | 208.159.5087 | 201.459.5618 | + 6.699.5469 |

Deve-se notar que não ha aumento de importância senão nos serviços technicos.

No que respeita ao serviço de material e tracção, o aumento 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 aumento 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 atmosphericas; é de prever que estas despesas continuará, nos proximos exercícios, a ser importantes.

Apesar d'estas despesas especiaes, o coefficiente de exploração ficou sensivelmente igual ao de 1902: 48,4 %, contra 48,6 %.

Divisão do excedente das receitas sobre as despesas:

| | |
|--|--------------|
| O excedente das receitas sobre as despesas em 1903 | 200.104.5304 |
| foi de..... | 11.372.5567 |
| Ou seja em relação ao exercicio anterior, um au- | |
| gmento de..... | |
| O saldo em 31 de dezembro de 1902 sendo de ... | 89.414.5574 |
| O saldo das contas de exploração em 1903 elevan- | 200.104.5304 |
| do-se a..... | 289.218.5878 |
| O total das sommas disponiveis attingiu | |
| que foram assim empregadas: | |
| Em 30 de junho de 1903, o saldo de | |
| 0,80 fr. sobre o coupon n.º 22 e | 39.244.5908 |
| uma primeira prestação de 1 fr. | |
| sobre o coupon n.º 23..... | |
| Em 31 de dezembro de 1903, uma | 76.303.5740 |
| segunda prestação de 3,50 frs. so- | |
| bre o coupon n.º 23..... | |
| Foi além d'isso, destinado: | |
| Para imposto de sello relativo ao | |
| pagamento dos coupons..... | 11.590.5167 |
| Para dotação annual de «Fundos de | |
| seguro»..... | 317.5700 |
| Para despesas de novas installações | |
| imputadas à conta de «Primeiro | |
| Estabelecimento»..... | 710.5395 |
| Para perda de cam- | |
| bio nas remessas | |
| de fundos de Lis- | |
| boa para Paris: | |
| Pagamento de cou- | |
| ppons..... | 31.284.5916 |
| Idem de despesas | |
| pagas em Paris..... | 9.941.5086 |
| | 41.226.5002 |
| A abater: | |
| Juros sobre deposi- | |
| tos de fundos | 947.5404 |
| Resta..... | 40.278.5398 |
| Saldo das sommas disponiveis em 31 de dezembro | |
| de 1903..... | 120.776.5390 |

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

Excedente para repartir

Conta de primeiro estabelecimento

Esta conta que se eleva a 11.829.231.5894 apresenta um ligeiro aumento de 710.5395 réis proveniente de:

Construcção d'uma via e d'um caes em Limede;

Construcção de casas de guarda e aqueductos.

O aumento do efectivo 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 aumento de 4.863.5209 réis sobre o ultimo anno, é, em 31 de dezembro de 1903, de 13.435.5595.

representados por:

Titulos de Renda portugueza nominativos depositados no Banco de Portugal

Dinheiro

Total igual.....

12.316.5755

1.118.5840

13.435.5595

Reclamação da Empresa dos trabalhos de construcção

Depois de novos incidentes de processo que se produziram sob varias fórmas 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 rejeitada a reclamação que, depois de tantos annos, estava sujeita á sua arbitragem, não reservando senão um unico ponto, o da reivindicação de 25.030.5725 réis em capital, formando o saldo do subsidio kilometrico de 23 contos garantido por contracto de concessão e que vai ser o objecto d'un 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 imediatamente comunicada á Empresa geral que ainda nos não fez saber se ella julga esta questão definitivamente resolvida.

Em sustituição 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, reeleigíveis.

Em cumprimento do artigo 38.º dos estatutos, tendes que nomear os membros efectivos 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, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscritas na ordem do dia.

AVISOS 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 facultade de ampliação de prazo.

Thermas: Cucos, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaça), 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 facultade de detenção em transito, ampliação de prazo, etc.

Demais condições vér 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..... | 1.5430 | 1.5040 | 5540 |
| Muge ou Marinhaes | 1.5540 | 1.5120 | 5900 |
| Agolada, Corniche ou Quinta Grande | 2.5040 | 1.5450 | 1.5200 |
| S. Torquato, Lavre ou Canha | 2.5500 | 1.5700 | 1.5400 |
| | Alcantara T., Alcantara M. ou Benfica | | |
| Setil..... | 1.5730 | 1.5340 | 1.5140 |
| Muge ou Marinhaes | 1.5840 | 1.5420 | 1.5200 |
| Agolada, Corniche ou Quinta Grande | 2.5340 | 1.5750 | 1.5300 |
| S. Torquato, Lavre ou Canha | 2.5800 | 2.5000 | 1.5700 |
| | Belem ou Pedroços | | |
| Setil..... | 1.5830 | 1.5440 | 1.5240 |
| Muge ou Marinhaes | 1.5940 | 1.5520 | 1.5300 |
| Agolada, Corniche ou Quinta Grande | 2.5440 | 1.5850 | 1.5600 |
| S. Torquato, Lavre ou Canha..... | 2.5900 | 2.5100 | 1.5800 |

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

Avisa-se, portanto, os consignatários de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito, 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 inclusivé, das 10 horas da tarde. Lisboa, 20 de maio de 1904.

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGORIO 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, folhas 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 antimônio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de parreira. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

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 sciente ao publico que está prompta a estabelecer comunicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvalação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo e que são: Distância ate 1 000 metros, 20500 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distância é contada entre a estação mais proxima e a residência do subscriptor. A subsciption é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15500 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acabam-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvalação, a 335750 réis ate 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno angreto por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores suficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARS, 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 maiores aparelhos 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 MEDIDAÇAO E PRECISAO

CONTADORES „LUX” LAMPADAS DE INCANDESCENCIA

PHILIPS

LAMPADAS DE ARCO

VENTILADORES DE MESA E DE TECTO

Apparelhos para iluminação publica — Escovas de carvão e cobre

APPARELHOS DE LUJO — TELEPHONES „BERLINER” — Campainhas e seus accessorios

ESPECIALIDADES:

TREMVIAS SEM CARRIS, sistema „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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon 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 2.500 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.

GUIMARÃES Grande Hotel do Touro. — 15, Campo do Touro, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Santier.—Comissões, transportes marítimos 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia até 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.º ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.000 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riparts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — 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 à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — 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, anaffles, 600 réis, vinho e café incluidos. Falla se francez. — Proprietaria, M. 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.º 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

PEKIN



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHĀR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de junho de 1904

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | Algés | C. Sodré | |
|----------|----------|-----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5-30 m. | 5-45 m. | 5-30 m. | 5-45 m. |
| 5-30 m. | 6-4 m. | 6-33 m. | 6-38 m. |
| 6-45 m. | 6-34 m. | 7-0 m. | 7-5 m. |
| 6-33 m. | 6-49 m. | 7-24 m. | 7-45 m. |
| 7-0 m. | 7-44 m. | 7-30 m. | 7-45 m. |
| 7-29 m. | 7-34 m. | 7-53 m. | 8-8 m. |
| 7-45 m. | 8-4 m. | 8-18 m. | 8-33 m. |
| 8-5 m. | 8-20 m. | a 8-33 m. | 8-47 m. |
| 8-30 m. | 8-44 m. | 9-3 m. | 9-18 m. |
| 8-50 m. | 9-4 m. | a 9-23 m. | 9-38 m. |
| 9-45 m. | 9-34 m. | 9-45 m. | 10-0 m. |
| 9-35 m. | 9-49 m. | 10-5 m. | 10-24 m. |
| 10-0 m. | 10-14 m. | 10-39 m. | 10-45 m. |
| 10-20 m. | 10-34 m. | 10-53 m. | 11-8 m. |
| 10-45 m. | 11-4 m. | 11-13 m. | 11-30 m. |
| 11-5 m. | 11-12 m. | 11-35 m. | 11-44 m. |
| 11-30 m. | 11-44 m. | 12-0 m. | 12-15 m. |
| 11-50 m. | 12-4 m. | 12-23 m. | 12-38 m. |
| 12-45 m. | 12-34 m. | 12-45 m. | 1-0 m. |
| 12-35 m. | 12-49 m. | 1-5 m. | 1-24 m. |
| 1-0 m. | 1-14 m. | 1-30 m. | 1-45 m. |
| 1-20 m. | 1-34 m. | 1-33 m. | 2-8 m. |
| 1-45 m. | 2-4 m. | 2-15 m. | 2-30 m. |
| 2-5 m. | 2-19 m. | 2-35 m. | 2-54 m. |
| 2-30 m. | 2-44 m. | 3-0 m. | 3-15 m. |
| 2-50 m. | 3-4 m. | 3-23 m. | 3-38 m. |
| 3-45 m. | 3-34 m. | 3-45 m. | 4-0 m. |
| 3-35 m. | 3-49 m. | 4-5 m. | 4-24 m. |
| 4-0 m. | 4-44 m. | 4-30 m. | 4-45 m. |
| 4-20 m. | 4-31 m. | 4-53 m. | 5-8 m. |
| 4-45 m. | 5-4 m. | 5-45 m. | 6-53 m. |
| 5-5 m. | 5-19 m. | 5-35 m. | 5-54 m. |
| 5-30 m. | 5-44 m. | 6-0 m. | 6-15 m. |
| 5-50 m. | 6-4 m. | 6-23 m. | 6-38 m. |
| 6-15 m. | 6-34 m. | 6-45 m. | 7-0 m. |
| 6-35 m. | 6-49 m. | 7-5 m. | 7-24 m. |
| 7-0 m. | 7-14 m. | 7-30 m. | 7-45 m. |
| 7-20 m. | 7-34 m. | 7-53 m. | 8-8 m. |
| 7-45 m. | 8-4 m. | 8-15 m. | 8-30 m. |
| 8-5 m. | 8-19 m. | 8-33 m. | 8-55 m. |
| 8-30 m. | 8-44 m. | 9-0 m. | 9-15 m. |
| 8-50 m. | 9-4 m. | 9-23 m. | 9-38 m. |
| 9-45 m. | 9-34 m. | 9-45 m. | 10-0 m. |
| 9-35 m. | 9-40 m. | 10-5 m. | 10-24 m. |
| 10-0 m. | 10-14 m. | 10-33 m. | 10-48 m. |
| 10-45 m. | 11-4 m. | 10-33 m. | 11-8 m. |
| 11-30 m. | 11-44 m. | 11-35 m. | 11-54 m. |
| 12-30 m. | 12-48 m. | 12-23 m. | 12-38 m. |

| C. Sodré | P. Arcos | C. Sodré |
|------------|----------|------------|
| 8-5 m. | 8-33 m. | 8-50 m. |
| 8-30 m. | 8-33 m. | 9-18 m. |
| 12-30 m. | 4-3 m. | — |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré |
| 6-15 m. | 7-20 m. | 6-18 m. |
| 7-45 m. | 8-50 m. | 8-47 m. |
| a 9-10 m. | 9-47 m. | a 8-25 m. |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-18 m. |
| a 10-40 m. | 11-17 m. | a 3-55 m. |
| 10-45 m. | 11-59 m. | 10-48 m. |
| 12-10 m. | 12-17 m. | a 11-25 m. |
| a 12-15 m. | 12-20 m. | 12-18 m. |
| a 1-40 m. | 2-17 m. | 12-55 m. |
| a 1-45 m. | 2-30 m. | 1-32 m. |
| a 3-10 m. | 3-47 m. | 1-48 m. |
| a 3-15 m. | 4-20 m. | 2-25 m. |
| a 4-40 m. | 5-17 m. | a 3-55 m. |
| a 4-45 m. | 5-50 m. | 4-48 m. |
| a 6-10 m. | 6-47 m. | a 2-25 m. |
| a 6-15 m. | 7-20 m. | 6-18 m. |
| a 7-40 m. | 8-17 m. | a 6-35 m. |
| a 7-45 m. | 8-30 m. | 7-32 m. |
| a 9-15 m. | 10-20 m. | 7-48 m. |
| a 10-40 m. | 11-17 m. | 9-18 m. |
| 10-45 m. | 11-50 m. | 10-24 m. |
| 12-25 m. | 11-45 m. | 10-32 m. |
| 11-45 m. | 11-50 m. | 10-48 m. |
| 11-45 m. | 11-45 m. | 11-54 m. |
| 11-45 m. | 11-45 m. | 12-2 m. |

Todos param em P. Arcos excepto os a

| Lisboa-Rocio | Cintra | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| 6-25 m. | 7-29 m. | 5-0 m. |
| 7-25 m. | 8-30 m. | 5-59 m. |
| 8-35 m. | 9-43 m. | 7-49 m. |
| 9-35 m. | 10-15 m. | 9-4 m. |
| 10-50 m. | 11-54 m. | a 10-41 m. |
| 12-50 m. | 11-54 m. | 11-16 m. |
| a 1-45 m. | 1-34 m. | 11-4 m. |
| 2-35 m. | 2-45 m. | 2-3 m. |
| a 3-25 m. | 4-45 m. | 5-3 m. |
| a 4-35 m. | 5-15 m. | 4-40 m. |
| a 5-15 m. | 6-10 m. | a 5-30 m. |
| 6-22 m. | 7-26 m. | 6-18 m. |
| 7-35 m. | 8-38 m. | 7-49 m. |
| 8-50 m. | 9-54 m. | 9-4 m. |
| 10-50 m. | 11-33 m. | 10-45 m. |
| 12-20 m. | 12-20 m. | 11-45 m. |

Lisboa-Rocio Cacem Lisboa-Rocio

9-50 n. | 10-52 n. | 11-35 n. | 12-15 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
|----------|----------|----------|----------|
| 9-50 m. | 10-21 m. | 10-33 m. | 11-3 m. |
| 11-50 m. | 12-21 m. | 12-33 m. | 1-3 m. |
| 4-50 m. | 2-21 m. | 2-33 m. | 3-3 m. |
| 4-50 m. | 5-21 m. | 6-10 m. | 6-40 m. |
| 9-50 n. | 10-21 n. | 11-45 n. | 12-15 n. |

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
|----------|----------|----------|----------|
| 7-42 m. | 8-26 m. | 9-34 m. | 10-18 m. |
| 8-25 m. | 9-9 m. | 10-49 m. | 11-24 m. |
| 9-42 m. | 10-25 n. | 11-38 m. | 12-22 m. |
| 10-33 m. | 11-17 m. | 12-38 m. | 1-23 m. |
| 12-42 m. | 1-26 m. | 2-38 m. | 3-23 m. |

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
|----------|----------|---------|---------|
| 5-35 m. | 6-33 m. | 7-11 m. | 8-10 m. |
| 11-42 m. | 12-40 m. | 1-24 m. | 2-22 m. |
| 4-30 m. | 4-26 m. | 5-26 m. | 7-24 m. |
| 4-41 m. | 6-41 m. | — | — |

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
|---------|----------|----------|----------|
| 5-45 m. | 6-0 m. | 6-20 m. | 5-25 m. |
| 7-40 m. | 8-15 m. | 7-50 m. | 8-25 m. |
| 8-10 m. | 9-45 m. | 9-45 m. | 9-50 m. |
| 11-0 m. | 11-35 m. | 11-55 m. | 12-30 m. |

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
|----------|---------|---------|----------|
| 6-45 m. | 8-24 m. | 6-35 m. | f 9-8 m. |
| 4-28 m. | 6-53 m. | 6-35 m. | 9-24 m. |
| 12-28 n. | 3-38 m. | 9-55 m. | 12-10 m. |

Setil Entroncamento Setil

| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| --- | --- | --- | --- |

<



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.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º
No Porto: — Tait, Romsey & Symington — R. dos Ingleses, 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, Santos, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia, Santos**. Sahirá a 17 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.º



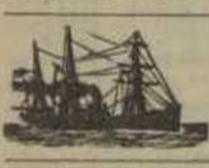
Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Calabria**. Sahirá a 3 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.º



Barbados, Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crown of Granada**. Sahirá a 30 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



Barcelona, Valencia, Alicante, vapor francez **S. Thomas**. Sahirá a

12 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, 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**. Shirá a 15 de junho.

Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



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



Corunha, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Espera-se a 1 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, 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.º, Rua



Aurea, 32, 1.º

Hamburgo, vapor allemão **Prinz S. 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 **Troja**. Sahirá a 6 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



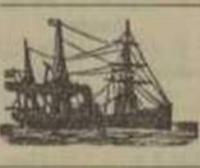
Liverpool (directo), vapor inglez **Tagus**. Sahirá a 2 de junho. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



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



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



Londres, vapor inglez **Lusitania**. Espera-se a 3 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, 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.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, 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 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 7 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



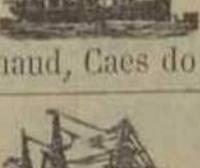
Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a 13 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



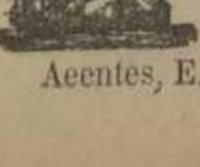
Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Traveller**. Sahirá a 2 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz S. gismund**. Sahirá a 2 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.º, Caes do Sodré, 64, 1.º