

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor  
L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL  
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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

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

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa A, g. v. e aviso ao publico sobre bilhetes do Barreiro para Lisboa, do Sul e Sueste e M. L. n.º 7 p. v. da Companhia Real.

## SUMMARIO

LIGAÇÃO DO MINHO E DOURO COM O PORTO DE LEIXÕES, por J. Fernando de Sousa .....	193
A DECIMALIZAÇÃO DA HORA, por Mello de Mattos .....	195
PART. OFFICIAL — Decreto de 9 de junho do Ministerio das Obras Publicas .....	195
TARIFAS DE TRANSPORTE — AMERICA-PARIS .....	196
NOTAS DE VIAGEM — XXIII — De Tokio a Nikko — O comboio — O reclamo — Templos sumptuosos — O extremo da viagem — Arvores de tres seculos — Um almoço enantador — O Dai-Butzu colossal — Um electrico vagaroso (Illustrado) .....	196
PANIFICAÇÃO MECHANICA — EXTINÇÃO DA POEIRA .....	198
MACHINA DE COMPOR «TYPOGRAPH» .....	199
TELEPHONE PARA COIMBRA E BRAGA .....	199
PART. FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	199 a 201
O SERVICO NO TEJO — PUBLICACOES RECEBIDAS .....	202
TRACCAO ELECTRICA .....	202
LINHAS PORTUGUEZAS — Mormugão .....	203
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — França-Colonias — Alemanha — Suissa — Suissa-Italia .....	203
COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Parecer do Conselho Fiscal .....	203
AVISOS DE SERVICO — ARREMATACOES .....	205
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS .....	206 e 207
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA .....	208

## Ligação do Minho e Douro COM O PORTO DE LEIXÕES

Nem uma das novas linhas ferreas principaes tem as estações terminus em condições de poderem attender cabalmente ás exigencias do trafego e comportar o seu desenvolvimento futuro. Santa Apolonia é insufficiente e acanhada. A estação do Rocio mal serve para as funcções que hoje lhe pertencem e cada vez se torna mais sensível o acanhado das suas proporções. No Caes do Sodré, está-se no regimen do provisório, fallando ainda a ligação directa com Santa Apolonia.

O abarracamento do Terreiro do Paço continua sendo o unico meio de fazer em Lisboa o serviço das linhas do Sul e Sueste. No local para onde essa estação deve ser transferida, em frente da Alfandega, está sendo construido um muro de caes que não é acostavel!

O Barreiro acanhado e cheio de defeitos, é um compendio de pathologia ferroviaria.

A construcção da nova estação de Cacilhas, procifientemente planeada suscita surdas opposições que vão logrando empecer a realização de tão necessario melhoramento.

A Beira Alta tem na Figueira uma estação terminus ampla e desafogada, mas falta-lhe no porto as condições necessarias para o desenvolvimento do trafego.

Campanhã não comporta o movimento actual. A esta-

ção Central do Porto, em construcção, é irremediavelmente curta.

A da Alfandega não passa de um estreito corredor á beira do Douro, sem espaço para nella se fazer o serviço em condições regulares.

Sirva-nos de consolação, por essa deficiencia de proporções entre o instrumento e a sua funcção, que notamos, em todas as nossas estações terminus, a illustre companhia que temos na desgraça. O mesmo tem succedido em grande numero das principaes cidades da Europa, em que tem sido preciso remediar, á custa de pesados sacrificios, a insufficiencia das primitivas estações.

Se é importantissimo o problema do estabelecimento de estações de caminhos de ferro no interior das grandes cidades não o é menos o do systema de linhas que as devem servir. Agita-se neste momento a opinião no Porto discutindo qual das linhas urbanas ou suburbanas, em projecto, melhor póde satisfazer as suas aspirações. O assumpto é interessante e ponderoso; não virão fóra de proposito algumas considerações tendentes a esclarece-lo.

Pouco tempo depois de construida a estação de Campanhã tornou-se notoria a sua insufficiencia surgindo desde logo o plano de a remediar trazendo os comboios ao coração da cidade, junto da praça de D. Pedro e construindo um ramal para serviço de mercadorias até a margem do Douro, junto da Alfandega.

Ambas essas obras se fizeram e se a segunda tivesse tido a prioridade na construcção das linhas do Minho e Douro, consideraveis economias se teriam realizado desde logo no transporte de materiaes.

A estação central está aberta ao serviço de grande velocidade numa installação provisoria e não tardará que esteja concluida. Previu-se no projecto o estabelecimento ali da pequena velocidade, mas é convicção minha que o não comporta e que todo o reforço nella disponivel será absorvido pelo serviço de recovagens devidamente facilitado por fórma a constituir uma pequena velocidade accelerada com taxas modicas e entrega no domicilio.

A estação da Alfandega nem tem caes acostaveis, em boas condições, nem linhas sufficientes nem espaço para deposito de mercadorias. Póde ser ampliada e melhorada á custa de importante dispendio, mas nunca poderá satisfazer cabalmente ás exigencias do trafego maritimo.

Os illustres engenheiros que presidiram á constituição das linhas do Minho e Douro previram as necessidades do futuro contando com duas linhas complementares que fossem terminar ambas no novo porto de Leixões. Constituiria uma o prolongamento do ramal da Alfandega. Sairia a outra de um ponto da linha do Minho entre Ermesinde e Campanhã facilitando as relações das linhas do Minho e Douro com aquelle porto especialmente no que respeita ao trafego de minerios de Moncorvo quando as minas de Roboredo entrem um dia em activa exploração.

Foi elaborado em 1888 o projecto do prolongamento do ramal da Alfandega a Leixões, obra dispendiosissima que obriga á construcção de uma série de tunneis extensos.

O Conselho Superior de Obras publicas indicára algumas alterações no projecto destinado a evitar uma bifurcação dentro do tunnel que precede a estação da Alfandega e a diminuir o custo da obra.



Foi elaborado novo projecto, em 1897 indicando-se ao mesmo tempo a possibilidade de um traçado rigorosamente marginal desde o Ouro passando exteriormente á Foz e acompanhando a praia até Leixões.

Entretanto a discussão do assumpto, evidenciaria a insufficiencia do ramal da Alfandega, de via unica e com fortissimas rampas, sendo absolutamente indispensavel outra ligação com Leixões que sirva de segunda via. Reconhecia-se igualmente a conveniencia de substituir o projectado troço de Ermezinde a Leixões por uma linha de circumvallação que bifurque na 'o Minho mais proximo de Campanhã, circundando a cidade e promovendo, como linha suburbana, a sua expansão e desenvolvimento.

Procedia-se entretanto ao delinamento da rede complementar ao norte do Mondego. O plano proposto pelos illustres engenheiros que constituíam a respectiva comissão tecnica, foi submettido a inquerito e não soffreu impugnação na parte que respeitava ás linhas complementares no Porto. Figuravam nelle tanto o prolongamento da Alfandega a Leixões, como a linha da circumvallação de Contomil a Leixões, segunda via d'aquella e cuja construcção o conselho superior de obras publicas recommendava.

Já anteriormente se providenciara, na lei de 29 de agosto de 1889, acérca da construcção do prolongamento até Leixões, do ramal da Alfandega, confiada á Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares, mediante a garantia de 5 % sobre o custo da construcção com o limite maximo de 942:000\$000 réis.

Essa obrigação da companhia só se podia tornar efectiva depois de haver um projecto definitivamente approvedo.

A revisão do projecto e o estudo da variante marginal indicados pelo conselho superior de obras publicas, eram pois a base indispensavel de qualquer providencia.

Uma portaria de 15 de abril de 1903 determinou que se dêsse cumprimento immediato ás resoluções tomadas em 1899 de accordo com o parecer do conselho superior de obras publicas, fazendo-se a revisão do projecto de 1897, havendo uma série de preços de 1888 e estudando-se o traçado marginal recommendado pelo Conselho.

Achava-se ao tempo em estudo a linha da circumvallação.

Por essa occasião a Associação Commercial do Porto propunha que para ella fosse transferido o encargo da construcção do prolongamento, imposto á Companhia das Docas, pois estava disposta a assumi-lo nas mesmas condições.

O illustre ministro das obras publicas a cuja iniciativa e actividade tanto deve hoje o paiz pelo vigoroso empenho dado á viação accelerada, fez incluir na lei de 1 de julho de 1903 a auctorização para transferir para a Associação Commercial do Porto o encargo da construcção do prolongamento e para construir por conta do Estado a linha de circumvallação. D'esta acha-se já em construcção a estação do entroncamento em Contomil, destinada a suprir a insufficiencia da de Campanhã.

No estudo do projecto da Alfandega a Leixões foi recommendado á Direcção do Minho e Douro que se entendesse com a Associação Commercial para attender quanto possivel as conveniencias do trafego commercial.

Para bem servir o entreposto que se projecta estabelecer no Ouro tem a linha de seguir marginal ou de internar-se em tunnel extenso se aquella resolução fôr posta de parte.

A situação é pois, em resumo, a seguinte:

Está assegurada pelas leis de 1889 e 1903 a construcção do prolongamento do ramal da Alfandega com garantia de juro do Governo. Para a construcção da linha da circumvallação por conta do Estado tem tambem o Governo a necessaria auctorização. As duas obras são pois independentes uma da outra.

Faltam ainda os projectos definitivos de ambas.

O prolongamento do ramal da Alfandega não dispensa a linha da circumvallação, pois que aquella pelas suas condições de planta e perfil não comporta o movimento consideravel que deve ter como linha urbana e suburbana, nem admite segunda via.

Tendo dederimir as precedencias que se disputam eu

não hesitaria em dar a preferencia á linha da circumvallação, muito mais barata, e que desaccumulando a estação de Campanhã, contribuirá seguramente para a expansão da cidade do Porto.

Objecta-se que essa linha prejudica o Porto desviando da cidade o movimento commercial.

Se se trata do movimento de exportação e importação servido pelas linhas do Minho e Douro, se o porto de Leixões tem d'exercer as funções de porto commercial, a mercadoria entrará ou sairá do vagon em Leixões, sendo indifferente para a cidade que um vagon siga ao seu destino por uma ou por outra via.

A mercadoria que de Leixões venha para a cidade e vice-versa, tendo de ser carregada ou descarregada na estação da Alfandega póde seguir uma ou outra linha, o que é mera questão de tarifa independente da distancia a percorrer.

O que importa é estabelecer promptamente a ligação com Leixões e a via mais barata na construcção e que maior numero de vantagens reune para a exploração é a que merece a preferencia.

Achando-se porém assegurada a construcção do troço da Alfandega a Leixões, não temos que pleitear precedencias.

O Estado construe a linha da circumvallação enquanto aquelle troço é construido pela Companhia das Docas ou pela Associação Commercial.

Resta pois a questão do traçado. Importa que sejam quanto antes ultimados os respectivos projectos e que em relação ao prolongamento do ramal da Alfandega se apure qual é a directriz mais conveniente.

Affigura-se-me que um traçado marginal desde o Ouro (já que o não póde ser desde a Alfandega) livre de tunneis em patamar, susceptivel de ter serviço de passageiros, seria tão util ao Porto como a Lisboa está sendo a linha de Cascaes.

Objectam muitos que esse traçado prejudica as praias. Não vejo em quê. Na Foz póde passar por fóra do passeio e da avenida marginal sem as prejudicar. De ahí por diante as serventias das praias pódem ser convenientemente resguardadas em melhores condições até que as obtidas para as praias desde Belem até Cascaes. Pois a linha de Cascaes com um movimento intensissimo impede acaso o serviço do porto de Lisboa?

Sabemos que a Direcção do Minho e Douro tem muito adeantados os estudos d'este difficil problema tecnico, sendo para esperar que em breve os conclua.

Poder-se-hão então confrontar os dois traçados, marginal e internado e em vista do custo e das condições de exploração escolher o mais conveniente.

Convirá até chamar então a pronunciarem-se os legitimos representantes dos interesses ligados á construcção da linha: a Camara Municipal, a Associação Commercial, a Companhia das Docas, a Administração dos caminhos de ferro do Estado e a Junta das obras do Douro.

Quer se chegue a uma opinião concorde, quer divirjam os alvitres, o Conselho Superior de obras publicas, tribunal tecnico que tem de apreciar os traçados e indicar o que julgue perferivel, terá assim todos os elementos necessarios para formular o seu juizo.

Tudo depende, pois, da apresentação e apreciação do projecto do prolongamento do ramal da Alfandega.

Para findar observarei que me parece prematura a inclusão nesse projecto da estação em Leixões, estação cujo delineamento está dependente do plano definitivo que fôr adoptado para as installações do porto commercial.

Basta por enquanto levar qualquer das duas linhas ou ambas a Leixões a uma estação provisoria, modesta, da qual pódem partir as indispensaveis linhas provisorias de serviço do porto. Entretanto assentar-se-ha no que em Leixões tem de ser feito, evitando-se por esta fórma dispendio inutil com a execucao de obras que comprometam a boa disposição da linha nas suas relações futuras com as diversas dependencias do porto commercial.



## A decimalização da hora

*Meu caro Oliveira Simões.*—No ultimo numero da sua *Gazeta dos Caminhos de Ferro* allude á proposta que fiz para a decimalização dos horarios dos caminhos de ferro e preconiza o meu amigo e bom collega a contagem do dia em 24 horas, com principio na meia noite, em lugar de se contar, como succede entre nós, por manhã, tarde e noite.

Embora faça sempre mau effeito vir a gente falar de si, mórmente depois que expendeu uma opinião, que fica sujeita á critica dos que a ouviram ou que tiveram noticia d'ella, deixe-me correr o risco de fazer má figura ainda uma vez, dizendo o motivo porque fui e sou radical no assumpto da decimalização do tempo.

Não desconhece o meu prezado collega aquelle exemplo classico do rabo do cão, com que se defendia o livre cambismo, quando era moda dizer phrases bonitas, com apostrophes á liberdade e exclamações admirativas pela escola de Manchester.

Quão afastados vão esses tempos da já longiqua mocidade tanto minha como sua!

Recorda-se que se contava que numa reunião de economistas (naquelle tempo ainda se não dizia congresso) se discutia se convinha ir pouco a pouco diminuindo os direitos aduaneiros em cada industria, até que por fim as taxas alfandegarias de todo desaparecessem, ou se mais valia annula-las todas por uma vez só. Um livre cambista radical contou então a historia do cão que tinha o rabo grangrenado.

Se se lhe não acudisse, era certa a morte do animal; mas deveria ir-se-lhe cortando a cauda a pouco e pouco, alguns millimetros adeante da gangrena de cada vez, ou decepa-la por uma vez só. A dor que soffreria o animal com os córtes repetidos seria menor, em cada um; mas o sommatorio d'aquellas dores excederia a que proviesse do cóрте radical, cerce, por uma só vez. Nessas circumstancias, o mais humano, dizia o auctor da historia, seria o cóрте por uma vez só e «assim, concluia, opino pela suppressão immediata das alfandegas e de todas as peias aduaneiras».

E contava-se na aula de economia politica que o orador tinha sido muito applaudido.

Ora volvendo ao assumpto da decimalização do tempo, parece-me que o melhor seria modificar de vez o que se pretende ir alterando pouco a pouco.

Estou certo que se não tivesse havido o grande cataclysmo social conhecido pelo 1793, ainda hoje não teriamos o beneficio do systema metrico. Em cada parochia de França haveria ainda de medir-se por *pintes*, pesar-se por *libras* e contar-se por *pistolas* ou por *soldos* e tão radicado ainda está o velho systema monetario que, em Paris, como sabe, se dá o nome de *soldo* á moeda de cinco centessimos e de *gros sou* á de dez centimos. Isto succede na patria do systema metrico. Imagine o meu bom amigo se temos razão para nos indignarmos quando ainda ouvimos falar em covados, arrateis e moedas antigas.

Muito trabalhou o meu caro collega com o tacheometro de Riché e certamente que não pequena vantagem encontrou, para os calculos das distancias e das altitudes, em que o limbo vertical estivesse dividido em graus e centigrados.

Imagine por um instante que tinha que multiplicar, no campo, á torreira do sol ou debaixo de um tempo de aguaceiros, um numero gerador por graus, minutos e segundos e supponha ainda que a mira era graduada para distancias em braças, varas, palmos e pollegadas. Estou d'aqui a vê-lo sorrir com este amontoado de hypotheses *sangrennes*; mas, em todo o caso, dá-me razão e acha justificavel que eu azedamente discorde de Taine, quando elle nos diz, nas *Origines de la France contemporaine*, que apenas se deve á revolução franceza o systema metrico e a Escola Polytechnica. Quanto a mim, se mais se lhe não devesse, estou quasi disposto a perdoar-lhe as crueldades, que praticou, só por não ser obrigado a saber de cór que um arratel tem quatro quartas, uma quarta, quatro onças, uma onça, oito oitavas e uma oitava 72

grãos, e a não ter de mudar de terminologia, quando me dirigir a um pharmaceutico ou a um ourives, para não pedir a este uns drachmas de oiro e áquelle uns quilates de eleboro, bem precisos para não dar em doido com tamanha trapalhada de medidas e de pesos.

Ha porém uma prova, tacita, se quizer, mas em todo o caso muito caracteristica das vantagens do systema decimal. Recorde-se o meu bom amigo e collega que os inglezes ainda hoje é com resistencia que adoptam medidas de gente christã e prática, attidos ainda ás suas jardas, aos seus pés, ás suas pollegadas, ás suas libras, ás suas milhas; mas no Congresso dos Electricistas de 1883, se bem me recordo, foram elles que preconizaram, com a auctoridade de lord Kelvin e outros dos seus grandes homens de sciencia, o conhecido *C. G. S.*, em que as duas primeiras medidas são tiradas do systema metrico.

Mas agora reparo que defender o systema metrico equivale a arrombar portas abertas, chover no molhado e outras quejandas *proezas* de igual difficuldade.

Mas já o mesmo se não dá na concordancia dos horarios de caminhos de ferro. Assim numa singela viagem de Lisboa até Milão atravez da França e da Hespanha teriamos primeiro que verificar para o nosso paiz se o comboio parte de manhã ou á noite. Em Hespanha, já encontraríamos comboios partindo ou chegando ás 17<sup>h</sup> e 23<sup>m</sup>, para em França volvermos ao systema de manhãs e noites e tornarmos a encontrar, logo em Ventimiglia, as 13<sup>h</sup> 27<sup>m</sup>. Ainda neste caso a difficuldade poderia mnemonizar-se, dizendo que as manhãs e noites e os dias de 24 horas se alternam, mas imagine, o que não será quando fôrmos obrigados a fazer uma tabella das *permanencias* e *variações*, para empregarmos a terminologia da regra de Descartes, afim de sabermos quando devemos usar de um ou outro horario. Depois supponha o meu bom amigo e collega a viagem complicada com excursões por mar, com tabellas de partidas, pelos vapores, com horas decimaes.

Qualquer viajante, por modesto que fosse, sem pretensões a *globe trotter*, teria no fim de alguns dias de consultar um especialista em neurasthenias e certamente que se dissesse, para inicio de consulta, que tinha percorrido 500 kilometros por mar e por terra, compulsando horarios, isto bastaria para o perfeito diagnostico da enfermidade.

Por isso, meu caro Oliveira Simões, pedia a applicação do tempo decimal nos caminhos de ferro, assim como o sr. René Lacour a propôz, a meu vêr muito justificadamente, para os calculos nauticos e astronomicos, reparando só agora que fiz um largo arrazoado, sem dizer cousa alguma sobre a decimalização do tempo; mas, se m'o consentir, falarei d'esse assumpto mais tarde, quando me veja livre de promessas, que fiz, de collaboração para umas revistas, onde de ha muito não dou accordo de mim.

Até lá e sempre, peço-lhe que acceite os protestos de sincera amizade do

De V. amigo, collega, etc.

Mello de Mattos.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho d'administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução da construção do 1.º lanço do caminho de ferro do Valle do Sado, comprehendido entre a actual estação de Setubal e o rio Sado, seja declarada a urgencia das expropriações de tres casas e do sub-solo de outras duas, situadas entre os perfis 37 a 44, todas ellas pertencentes a Venancio Olimpio Ferreira Torres, situadas na freguesia de S. Sebastião da cidade de Setubal, districto de Lisboa, e precisas para a referida construção, a saber:

1.ª Tres casas contiguas designadas na planta respectiva pelas



letras *a*, *b* e *c*, medindo a primeira d'estas tres a superficie de 44<sup>m</sup>2,00, a segunda 34<sup>m</sup>2,98 e a terceira 40<sup>m</sup>2,18, as quaes confrontam pelo nascente com Manoel das Bolas, pelo poente com a ladeira de S. Sebastião, pelo norte com a travessa da Fava e pelo sul com o expropriando Venancio Olimpio Ferreira Torres;

2.<sup>a</sup> O sub-solo de duas casas contiguas, designadas na planta respectiva pelas letras *d* e *e*, medindo uma superficie de 44<sup>m</sup>2,40, as quaes confrontam pelo nascente com a rua da Carreira, pelo poente com a ladeira de S. Sebastião, pelo norte com José Maria Ferreira Faria, Manoel das Bolas e com o expropriando Venancio Olimpio Ferreira Torres e pelo sul com José da Rocha e Manoel dos Santos;

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.<sup>o</sup> 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 19 de maio findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas tres casas e do sub-solo de outras duas marcadas 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 9 de junho de 1904.—REI—Conde de Paço-Vieira.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Damos como annexo d'este numero:

*Tarifa A, grande velocidade, do Sul e Sueste.*

E' a tarifa de bilhetes de ida e volta ampliada com algumas estações mais, e refundida nas condições para as uniformizar com as das tarifas identicas do Minho e Douro.

Um *aviso ao publico* que vae junto torna os bilhetes vendidos no Barreiro para Lisboa validos para o regresso pelo combio da meia noite e 30 considerando-se este como fazendo parte do serviço do dia anterior.

*M L n.º 7; pequena velocidade, da Companhia Real.*

— Como a fabricação da cerveja no nosso paiz, pouco tem melhorado nos seus productos, e em Hespanha succede o contrario, havendo ali uma nova cerveja, feita pelo systema bavaro, que é deliciosa, pensaram as companhias de caminhos de ferro introduzi-la em Portugal por meio de uma tarifa especial.

A tarifa applica-se tanto ás pequenas expedições de um barril, 50 kilos, como ás de vagon completo, e bom será que seja aproveitada, introduzindo-se no mercado um novo producto cuja concorrência estimulará a produção portugueza a aperfeiçoar os seus processos.

*Cestos com comestiveis.* — A companhia publicou um longo e trabalhoso aviso sobre os comboios em que são transportaveis os cestos a que se refere a tarifa L 4 de grande velocidade.

O publico não se tem aproveitado da commodidade que offerece esta tarifa a todos que residem nos arredores de Lisboa e linhas de Cascaes e de Cintra.

Por isso nos limitamos a esta referencia, chamando a attenção para o aviso que está publico nas estações interessadas.

*Transporte de bicycletas* — Tambem foi publicado um aviso sobre os comboios por que, nos arredores de Lisboa, Porto, Coimbra e Figueira, podem ser transportadas estas machinas, os quaes são todos os que, no horario actual, levam bagagens ou volumes de grande velocidade.

De resto, pouca applicação terá, porque o reinado da bicycleta vae em grande decadencia por toda a parte e especialmente entre nós onde as estradas na maior parte, são pouco menos que intransitaveis.

## AMERICA-PARIS

Vae finalmente realizar-se uma das mais antigas aspirações da Companhia Real dos Caminhos de ferro.

Talvez mesmo a mais antiga, porque não nos consta que desde mais de trinta annos aquella companhia con-

serve uma ideia, um projecto que não tenha chegado á realização.

Com effeito, já em 1871 se trabalhava no Serviço do Trafego, por iniciativa do então chefe d'esse serviço o sr. Miguel Queriol, na combinação de bilhetes, vendidos em diferentes pontos da America do Sul, especialmente nas cidades brasileiras, para Madrid e Paris, por Lisboa, e desde então se avolumou a correspondencia a ponto de formar um grosso e pesado processo, sem comtudo, por motivos independentes da vontade da companhia, se encontrar solução ao problema.

A abertura do serviço directo, ainda então pela linha de Ciudad Real para Madrid foi motivo de impulso a essas tentativas; a da linha de Valencia d'Alcantara trouxe de novo a questão a lume; a criação de bilhetes directos que antecederam a actual tarifa vem renovar as diligencias, mas os embaraços oppunham sempre o seu veto, e as insistencias soffriam, desanimadas com o reconhecimento da propria fraqueza.

Foram mais felizes as negociações recentemente continuadas, e tanto que as tarifas — uma para bilhetes simples, outra para os de ida e volta, validos por um largo praso — já estão submettidas á approvação do governo, o que quer dizer que em breve começarão a vigorar.

O serviço marítimo fica a cargo da Companhia das «Messageries Maritimes», uma das que melhores vapores emprega na carreira transatlantica.

Os bilhetes dão a faculdade do passageiro se deter em Lisboa e varios pontos do transito e são vendidos em Paris para o Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Aires e nestas capitães para aquella.

Ha bilhetes das tres classes e os preços para menores subdividem-se em quatro grupos, segundo as edades, entre 2 e 12 annos.

Daremos mais circumstanciados detalhes quando as tarifas começarem a vigorar.

## NOTAS DE VIAGEM

XXIII

De Tokio a Nikko — O comboio — O reclamo — Templos sumptuosos — O extremo da viagem — Arvores de tres seculos — Um almoço encantador — O Dai-Butzu colossal — Um electrico vagaroso.

E' tempo já de partir de Tokio, onde me tenho demorado por que, sendo a capital do imperio, mais facilmente evoca as recordações dos usos e costumes d'aquelle povo.

E sobre esses usos de passagem direi que, já verbalmente, já por escripto, bastantes dos leitores d'estes artigos me teem extranhado que nem sempre as descrições e notas que dou estejam d'accordo com o que dizem por ahí os mil artigos que, sobre o Japão, teem apparecido nos jornaes.

O motivo é bem simples: é que esses artigos são regularmente tirados de livros, ou traduzidos de outros jornaes; e esses livros são, uns antigos, outros escriptos com certo exagero; e esses jornaes buscam, em noticias sensacionais, emocionar os leitores, sem curarem do verdadeiro conhecimento dos factos, emquanto que estas *notas* são o resultado de uma observação recente, e não ha nellas o menor exagero, a mais pequena indicação que não seja a absoluta expressão da verdade.

Isto posto, de uma vez, partamos para o norte do Japão para a cidade santa, a Nikko dos grandiosos templos e dos velhos sepulchros, da qual os japonezes dizem: «*Nikko minai uchi wa kekko to iuna*» (quem nunca viu Nikko, nunca viu coisa grandiosa) como o proverbio que, com mais rima e menos rasão, se applica a Lisboa.

A estação de Ueno, por onde sahimos, não tem interesse especial além do que já aqui disse, em geral, das estações ferroviarias nipponesas.

A linha pertence á *Nippon Tetsudo Kwaisha* que é como quem diz «Companhia dos Caminhos de ferro do Japão» a qual explora uma rede de 456 milhas, uma das cinco



maiores do paiz, estendendo-se desde a capital até a bahia de Aomori, ao norte, que defronta com o estreito de Tsugaru, onde, na actual guerra se deu o memoravel combate de Hakodate.

A viagem a Nikko dura 5 horas, sempre entre horizontes pittorescos, passando-se logo de principio uma grande e elegante ponte, e mais tarde outra.

O comboio é composto de carruagens de intercommunição, mixtas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> para uns 10 passageiros cada compartimento, e no centro lavatorio e retrete.

Ao centro de cada compartimento um banquinho com um bule com folhas de chá, chaleira d'agua a ferver e tres chavenas. Assucar não se usa, já se vê.

A via é de um metro e dupla em toda a linha principal, havendo nas estações passerellas, porque ali, como em todos os caminhos de ferro modernos, não se consente que o publico atravesse por sobre a linha ferrea. As estações não tem interesse especial, tendo os nomes em caracteres europeus e em japonês, pintados em grandes taboetas nas plataformas.

Ao lado d'estas ha outras taboetas muito interessantes e que provam quanto no Japão se pensa já em chamar o excursionista. Nessas estão indicados os nomes de todos os pontos interessantes a ver, com as respectivas distancias a partir da estação e os meios de condução que ha á disposição do publico.

D'esta ainda nem a propria e reclamadora Suissa se lembrou.

A dois terços do caminho muda-se de linha, mas quem tomou a carruagem directa (de 1.<sup>a</sup>) não tem trasbordo.

No ramal de Nikko o panorama muda. Vae-se entre uma perfeita floresta de velhas arvores, e subindo sempre, até que, desde a segunda estação, se vê, á direita a enorme avenida de cryptomerias de 50 metros de altura e tres seculos de existencia, avenida que tem não menos de 20 kilometros d'extensão.

Depois de 99 milhas (159 kilometros) de percurso chegamos á prodigiosamente bella cidade.

A natureza, a historia e arte reuniram-se ali para formar o mais attrahente conjuncto, naquella ninho de encantos, deposto ali entre montanhas alterosas cobertas de florestas, rasgadas por cataratas, e profundas ravinhas.

São ali os tumulos, os santuarios dos *Shoguns* fundadores da dynastia dos Tokugawa, de uma sumptuosidade imponente, todos rodeados por uma vegetação uberrima e em posições de uma severidade que impressiona.

Como bons possuidores de preciosidades, os nikkoenses fazem pagar a entrada nesses templos, e não só a entrada da porta como varios accessorios mais, para se ver um nicho onde uma pequena, adextrada *ad hoc* faz umas monices, para se penetrar numa capella, para se passar por uma galeria, etc.

Tambem não deixam entrar machinas photographicas,



pelo que, para dar aqui a fachada do templo de Iyeyasu, que é o mais importante, tive que subir, cá fóra, a uma arvore.

Vistos os templos, que são tantos que levam toda uma manhã para se visitar, dois passeios em carros se tornam indispensaveis :

Um é a ver as cascatas de Kengamine, Umaguichi e outra de que não me lembro o nome, bastando para isso uma tarde; outro é mais longo, ao lago de Chuzenji e d'ahi ás aguas thermaes, fortemente sulphurosas de Yumoto, partindo de manhã cedo e regressando de tarde a horas de jantar. A este já me referi no artigo anterior, sobre o transporte em carros.

Outros muitos passeios ha, para o alto das montanhas, mas quem fizer aquelles achará bastante a moideira de carro, e não quererá mais, como eu.

O que o viajante já não vê em Nikko é a celebre ponte sagrada, toda em xarão encarnado que atravessava o rio Daiya, e que uma tempestade, ha dois annos, reduziu a ruinas.

Começa propriamente aqui a viagem de regresso, não tendo avançado mais para o norte por todos me dizerem que o paiz não tem o menor interesse. Todavia bastante me arrependo hoje de não o ter feito, indo até a ilha de Hokaido, onde ha muitos caminhos de ferro em construção e poucos em exploração; mas sempre teria visto uma parte do paiz e dos costumes que forçosamente devem ser differentes dos do centro, visto que ali a temperatura é baixissima sempre, apesar de apenas se estar á latitude de Nice e de Biarritz.

A' volta de Nikko o viajante deve preferir tomar um carro que o trará pela estrada a Utsunomiya, ou pelo menos a Imaichi, estação intermédia do ramal, estrada que é a notabilissima avenida das cryptomerias que formam tunnel em quasi toda a sua extensão.

Regressando, pois, a Yokohama a viagem de volta não foi como aquellas retiradas de tourada que, em Hespanha, caracterizam a desanimação com que se recolhe depois do empolgante recreio de ver morrer cavallos e matar touros... quando não morrem homens tambem.

E' que no regresso eu projectava visitar as principaes curiosidades nipponicas, e assim o fiz.

Primeiro havia que ir ao *Dai-Butzu* ou o Grande Budha de Kamakura, cidade que fica a 45 minutos em caminho de ferro de Yokohama, 34 milhas de Tokio.

Ahi me esperava um coração amigo, alimentado pelo sangue quente e effusivo do seu paiz : a meiga Italia.

O encarregado do nosso consulado em Yokohama, sr. Casatti, consul de Italia, havia-me convidado a almoçar em sua casa, em Kamakura, naquella dia memoravel para elle, 3 de setembro, anniversario da sua filha Yonia e não posso lembrar-me da velha capital dos Shoguns do seculo XII sem a doce recordação d'aquella recepção, caracterizada pela sincera afabilidade do sr. Casatti e suas filhas, franca, alegre, como se fossemos amigos de ha muitos annos.

O templo de Hachimau em Kamakura, dos mais antigos do Japão, é importantissimo e cheio de curiosidades, tendo, a mais dos outros, um museu annexo, onde se veem as mais preciosas reliquias historicas, do tempo do imperador Ojim, da imperatriz e da princeza Onaka.

A' entrada do templo, á esquerda, uma enorme arvore de oito seculos e noutro templo um outro *Dai-Butzu* de madeira, de um só toro, tambem muito curioso.

Mas a grande curiosidade local é o *Dai (grande) Butzu* (Budha) monumental estatua de bronze (de que dou aqui a gravura) fundida em 1252.

Para se fazer uma ideia d'ella, eis a nota das suas dimensões principaes:

Altura da figura.....	15	metros
Circumferencia no tronco.....	29,10	»
Altura da cabeça .....	2,60	»
Largura de joelho a joelho.....	10	»
Comprimento dos olhos (que são de ouro puro) ..	1,20	»

Por uma escada interior o visitante sóbe até a cabeça da estatua, assomando-se a um dos olhos para ver o bello panorama da cidade.

D'ahi póde-se ir tomar a Enoshima o tremvia electrico que nos leva a Fugisawa onde se entra no grande comboio da linha do Estado, muito commodo e muito moderno, com bellas carruagens de 24 logares de 1.<sup>a</sup>, em fórma de salão, e 36 de 2.<sup>a</sup> em compartimento separado por um commodo lavatorio.



Nesta linha se segue durante uns 45 minutos, passando-se uma grandiosa ponte de ferro, e parando em Kodzu onde, de novo tomamos um carro electrico que deve conduzir-nos a Yumoto.

Como se vê ha diferentes terras com o mesmo nome,



tendo eu já falado de outra Yumoto, no principio d'este artigo.

Este tremvia que consta de duas carruagens, uma mixta, de 1.<sup>a</sup> classe, (90 sens, 540 réis por passageiro), e 2.<sup>a</sup> (60 sens) e uma outra de 3.<sup>a</sup>, atravessa as povoações tocando continua e desesperadamente campainha, e marchando a uma velocidade de carro de bois, porque assim lhe é impos'o pelas auctoridades, para evitar desastres.

Perfeita antithese dos nossos electricos de Lisboa.

Depois passa a leito proprio, apressando mais a marcha, subindo sempre até o sítio dos banhos de Yumoto, também sulphurosos como os outros.

A' chegada... mas o artigo vae longo, ha muito que falar d'esta excursão a Miyanoshta, que ao mesmo tempo que me facultou apreciar um dos pontos mais encantadores do paiz do Chrysantemo, me deu occasião de admirar o respeito pela ordem e o grau de civilização d'aquelle povo.

Fica, pois, para o outro artigo.

## Panificação mechanica

Inaugurou-se no dia 4 do corrente com muita solemnidade a nova fabrica da Companhia de Panificação Lisboense, na rua de S. João dos Bemcasados, d'esta cidade.

Não é a primeira fabrica d'este genero que se installou em Lisboa.

A antiga fabrica da Rua da Palma tinha introduzido já

grandes melhoramentos na velha arte de fazer o pão nosso de cada dia.

A manutenção militar, estabelecimento modelo, tem todos os aperfeiçoamentos modernos tanto no que respeita á moagem dos cereaes como no que se refere ao fabrico do pão.

A nova fabrica da companhia de panificação segue os exemplos das suas antecessoras e aproveita todos os melhoramentos que a mechanica tem introduzido nas machinas eapparelhos respectivos.

E' digna de applausos a ideia da Companhia que se não limitou a confederar as padarias e vae concentrando o fabrico do pão em fabricas em que o aceio e a ordem e a perfeição do material tem requintes de bom gosto.

A primeira d'estas fabricas está a funcionar. Da sua prosperidade resultarão as outras que estão em projecto.

Na installação, nas machinas, nos laboratorios, em cada uma das dependencias da grande padaria, é evidente a preocupação da hygiene.

As farinhas são analyzadas, as aguas esterilizadas, a fermentação regulada, a intervenção do trabalho manual reduzida á menor expressão.

O edificio da fabrica tem 4 pavimentos bem arejados e illuminados, feitos de abobadilha, de tijolo, cimento e ferro.

No pavimento inferior estão 6 fornos de varios systemas para cozer o pão, num concurso pratico que levará a companhia a escolher em futuras installações o forno que mais lhe agrade.

O combustível para a laboração do forno é lançado em fornalhas que ficam na parte posterior.

Em frente dos fornos ha as mezas tendedeiras e, a um dos lados, a machina de fazer os pães e as respectivas mezas.

No segundo pavimento, além dos motores e dynamo, ha as machinas amassadoras, que recebem a farinha que vem do andar superior por umas calhas, teigões e mangas.

No terceiro pavimento entram as saccas de farinha elevadas por um ascensor mechanico de cabo simples, que é imperfeito por falta de órgãos de segurança. Passam ali num peneiro moderno e engenhoso, e depois de peneiradas são elevadas ao quarto pavimento por meio d'uma nora de alcatruzes, para descenderem de novo.

No quarto pavimento estão os filtros da agua e o enxugador dos pannos de serviço.

A fabrica é illuminada a luz electrica.

Os motores são de gaz e estão assentes no segundo pavimento. Não nos parece conveniente essa installação. As vibrações que produzem hão de deteriorar o edificio. Seria preferível installa-los no primeiro pavimento onde com boa vontade se encontraria espaço para isso.

O machinismo foi fornecido pela casa Mendes Pinheiro e os fornos, installação electrica e varios apparelhos pela casa John M. Sumner & C.<sup>a</sup>, de Manchester, cujo representante em Lisboa é o nosso presado amigo E. A. Ehlinger. Aqui o felicitamos.

E já agora uma nota que tem algum interesse em Lisboa.

No estabelecimento ha uma dependencia pouco vulgar: é a casa dos banhos do pessoal operario.

## Extincção da poeira

Nas linhas balastradas com saibro fino, a poeira atinge nos dias seccos as proporções de um verdadeiro flagello, que incommoda sobremaneira os passageiros e suja e deteriora o material circulante.

O remedio radical para a sua extincção consiste no emprego do balastro da pedra britada, dispendioso porém onde o preço da pedra seja elevado.

Tem-se feito experiencias para diminuir essa despesa, empregando duas especies diferentes de balastro, a melhor das quaes constitue a camada superior. Como era de prever, as reparações consecutivas determinam a mistura das duas camadas, tornando pois inefficaz o systema.



Depois de muitas tentativas adoptou-se na linha de Orleans, para evitar a poeira no valle do Loire numa extensão de mais de 340 kilometros, uma simples camada protectora da pedra britada de 0,06<sup>m</sup> d'espessura cobrindo o balastro de areia. Reconheceu-se que basta uma simples camada para acabar com a poeira. Aos partidos de conservação foram distribuidos ancinhos de aço para arregaçar previamente a pedra quando tenham de fazer qualquer reparação, espalhando-a novamente logo que esta finda. Consegue-se assim evitar a mistura das duas especies de balastro. D'esta simples precaução resultou conservar-se o balastro de pedra britada, sem necessidade do augmento de pessoal de conservação.

Na linha do Sul e Sueste fez-se ha alguns annos uma experiencia semelhante. Apesar de se limitar a camada á superficie entre carris, os resultados foram satisfatórios.

Entre Barreiro, Vendas Novas e Setubal ha troços de linha em que a poeira é insupportavel e em que a sua extincção representa enorme vantagem para o publico e para a conservação do material. Resolveu por isso o Conselho da Administração mandar empregar em larga escala a camada delgada da pedra britada cobrindo todo o balastro onde a poeira attinge maiores proporções.

Bastam cerca de 250 a 300<sup>m</sup> da pedra britada por kilometro.

Este melhoramento vae ser introduzido, não só no troço indicado da linha do Sul e no ramal de Setubal, como na parte da linha do Minho entre Valença e Caminha, onde a poeira abunda tambem.

A verba auctorizada para as duas direcções é de 13:500\$000 réis.

## Machina de compôr «Typograph»

Já está em Lisboa a machina de compôr «Typograph», tendo vindo de Barcelona para apresental'a aos jornaes e industriaes typographicos da nossa capital o sr. D. David Ferrer, socio gerente da casa David Ferrer & Comp<sup>a</sup>. d'aquella cidade, representantes dos constructores d'esta machina para Hespanha e Portugal.

As experiencias começam amanhã, podendo nós, graças á amabilidade do sr. Ferrer, adiantar já alguma coisa provando aos nossos leitores os resultados obtidos com este engenhoso aparelho, dando esta noticia toda composta na «Typograph».

## Telephone para Coimbra e Braga

Conformando-se com os informes d'um bem explicito relatorio do sr. inspector geral dos telegraphos e installações electricas, o sr. ministro das obras publicas resolveu mandar construir por conta do Estado as linhas telephonicas destinadas a ligar a capital com as cidades de Coimbra e Braga e estas com a do Porto e entre si.

A exploração da rede dentro d'essas duas cidades será tambem feita pelo Estado, projectando-se fixar a taxa de subscrição annual.

Para estas installações vão muito breve começar os trabalhos, estando já despachados na alfandega 750 rolos de fio e encomendados os aparelhos, tanto os centraes para as estações como os particulares, para cada subscriptor, aparelhos que são do systema mais aperfeiçoado, escolhidos pelo distincto funcionario sr. Paulo Benjamin Cabral nas suas recentes viagens ao estrangeiro.

E já que citámos este nome é de justiça que fique escripto que é á sua perseverante insistencia na proposta que o paiz de verá tão grande melhoramento que esperamos ver tambem em outras terras, que bem podiam ser, por principio, as capitaes de districto.

Deve-se ainda dizer que estas installações representando uma despesa, aliaz pouco avultada, darão um lucro mais que remunerador ao thesouro.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

##### Obrigações do 1.º grau

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

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

Pela apresentação do coupon n.º 18 da nova folha d'elles, annexa 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 annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho proximo futuro inclusivè, 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 The-souro portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

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

#### Comité de Paris

##### Convocation des obligataires

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

##### Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

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

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

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

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

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

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

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

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



## Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de maio de 1904

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	826:458\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe	127:460\$762
Materiaes em deposito.....	27:637\$669
Devedores diversos.....	18:049\$368
Efeitos depositados e de cauções.....	18:390\$000
Exploração. Despesas geraes de 1904...	11:117\$795
" " " " 1903...	28:966\$562
Gerencia (despesas da séde) de 1904...	521\$615
" " " " 1903...	1:928\$275
Conta de juros de 1903.....	27:343\$035
Dividendo de 1903.....	17:844\$000
Dinheiro em deposito.....	19:500\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações	6:521\$265
Caixa.....	1:186\$286
	<b>1.132:924\$986</b>

Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento—Conta de credito...	96:000\$000
Accionistas, seus creditos.....	16\$500
Por efeitos depositados e de cauções...	18:390\$000
Depositos e fianças.....	7:301\$470
Contas em liquidação.....	3:958\$533
Exploração, receita geral de 1904.....	43:518\$625
" " " " 1903.....	96:566\$175
Dividendos a pagar.....	639\$000
Juros de obrigações a pagar.....	587\$250
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	4:410\$000
Fundo de reserva.....	12:000\$000
Lucros e perdas.....	2:007\$996
	<b>1.132:924\$986</b>

Porto, 10 de junho de 1904. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

### Companhia do Caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças

#### Segunda convocação

Não se tendo reunido hoje a assembléa geral extraordinaria por falta de representação de capital, é novamente convocada para o dia 23 do corrente ás 2 horas da tarde, no escriptorio em Lisboa, funcionando esta segunda assembléa com qualquer numero de accionistas e qualquer representação de capital, em conformidade do § unico do artigo 29.º do estatuto, votando e discutindo os seguintes assumptos:

Devolução pelos srs. accionistas á companhia de metade das suas accções.

Autorização ao conselho de administração de dispôr das accções em carteira, para pagar o passivo juntamente com as obrigações que se emitirem.

Autorização á companhia para fazer uma emissão de obrigações do juro de 5 por cento, do valor nominal de 90\$000 réis cada uma, com garantia hypothecaria em todos os bens e direitos da companhia.

Reforma dos estatutos.

Eleições dos corpos gerentes.

Lisboa, 8 de junho de 1904. — O Secretario, *L. de Mendonça e Costa*.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente pelas 12 horas da manhã, na séde da Companhia, á rua do Belmonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta companhia.

Porto, 11 de junho de 1904.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa. — O presidente do conselho de administração.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

São prevenidos os srs. accionistas d'esta Companhia que o relatorio do Conselho de Administração, que deverá ser presente á proxima assembléa geral de 20 do corrente, está á disposição dos mesmos srs. accionistas, na séde da companhia, escriptorios da estação do Rocio, a contar de hoje.

Lisboa, 7 de junho de 1904. — O Presidente da Commissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho de 1904.

Nada ha de importante no que se refere ás nossas finanças na quinzena hoje finda.

A Companhia dos Fosforos não reuniu por falta de numero, a sua assembléa geral para discutir a resposta a dar ao governo sobre o contracto dos tabacos, ficando adiada essa reunião para o dia 27. Só em vista da resolução que fôr tomada por esta Companhia o governo ficará habilitado a orientar a sua maneira de negociar este importante assumpto.

\*

Tambem reune no dia 20 a assembléa geral da Companhia Real para approvação do relatorio e eleições para os logares de membros dos conselhos da administração e fiscal que a lei estatuinte faz sair e para os quaes se sabe que serão reeleitos os saintes, não havendo opposição, nem motivo para ella.

Com respeito á repartição do saldo liquido, propõe o conselho fiscal que se faça, dando 5 francos, como juro, ás obrigações de 2.º grau, 3%, 6,66 francos ás de 4% e 7,50 francos ou 6 marcos ás de 4 1/2% e o resto passe a conta nova.

\*

A companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças, uma empresa de grande futuro certo, acha-se a braços com uma crise, mal começada a sua vida.

Não se tendo completado a collocação de todo o capital accções e tendo a companhia transformado o seu systema de tracção o que lhe augmentou consideravelmente os gastos de primeiro estabelecimento, não podendo saldar os seus encargos nem fazer face aos que tenha que tomar para explorar as concessões que lhe foram posteriormente feitas da illuminação da villa de Cintra, do logar de Collares e construção do ramal de Cintra a Cascaes, teve a companhia que entender-se com os seus crédores, dando-lhes em pagamento dos seus debitos, obrigações hypothecarias que aquelles tomam pelo seu valor nominal, cedendo-lhes a companhia as accções que tem em carteira e metade das que já estão pagas pelos accionistas, do que resulta que o grupo de crédores ficaria com a maioria nas assembléas futuras se as disposições dos estatutos não mantivessem a devida correcção para este caso.

A assembléa reune, em 2.ª convocação, no dia 23.

As receitas só da pequena parte da linha, em exploração, entre Cintra-villa e Collares tem sido excellentes, e pena é que uma empresa tão promettedora se encontre em tão desagradavel situação financeira. Coisas da nossa terra!

\*

Inscrições. Devido á pouca procura as transacções pouco importantes foram e os pregos tem cahido um pouco por necessidades de venda.

Externo 1.ª série. As transacções foram muito importantes, sendo em geral procuradas para capitalização.

Os outros valores do estado, quasi sem movimento.

Accções do Banco de Portugal appareceram com mais abundancia no mercado, mas os pregos pouca alteração tiveram.

Accções do Banco Commercial sem transacções por falta de papel.

Accções do Banco Lisboa & Açores, sem transacções, havendo falta de compradores.

Accções do Banco Ultramarino algumas transacções de pouca importancia, e sem difficuldades na compra.

Accções do Gaz foram muito procuradas, soffrendo uma subida de preço muito sensível.

Accções dos Tabacos, sem transacções.

Accções dos Fosforos, algumas transacções, conservando-se os preços apesar da abundancia do papel.

Em obrigações, as operações pouca importancia tiveram, por falta de papel. Apenas em Prediaes e Ambacas houve algumas transacções, mas em outros valores, no geral, fecham com compradores.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	43	42 15/16	Desconto no Banco de Portugal....	5 %
" cheque...	43 1/4	43 1/2	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	664	666	Cambio do Brazil.	—
" cheque.....	667	668	Premio da libra...	1\$060
Berlim 90 d/v.....	273	274		
" cheque...	275	276		
Francfort 90 d/v.	273 1/2	274 1/2		
" cheque...	275 1/2	276 1/2		
Madrid cheque....	800	805		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa : Inscriptões de assent.	38,80	—	37,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	—	—	—	37,70	38,65	—	
» coupon ..	—	—	37,70	38,70	38,70	37,60	37,70	38,70	—	—	—	37,53	—	—	
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	20.300	20.300	—	20.400	—	20.400	—	20.350	—	20.300	—	—	
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	47.400	—	—	—	—	—	—	47.400	—	—	47.400	—	
» 4 1/2 0/0 assent .....	—	—	55.300	—	55.300	—	55.300	55.100	—	55.000	—	55.000	55.000	—	
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» externo 1.ª série.....	69.000	—	69.200	69.200	69.200	69.300	69.200	69.200	—	69.000	—	69.000	69.200	—	
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accões B. de Portugal.....	—	—	—	—	172.500	—	172.500	172.500	—	172.300	—	172.300	172.500	—	
» » Commercial .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » Nac. Ultramarino	112.500	—	112.600	—	—	112.500	—	—	—	112.400	—	112.400	—	—	
» » Lisboa & Açores	—	—	122.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Tabacos coupon ....	146.000	—	—	—	—	143.000	—	—	—	143.000	—	—	—	—	
» Comp. Phosphoros..	71.500	—	70.500	—	70.500	—	70.000	69.500	—	70.000	—	69.800	69.100	—	
» » Real .....	—	—	42.500	42.000	41.000	41.900	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » Nacional .....	—	—	—	4.750	4.750	4.650	4.700	4.750	—	4.700	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93.500	—	—	
» » 5 0/0 .....	90.800	—	—	90.800	90.800	90.800	—	91.150	—	—	—	—	—	—	
» C.ª Phosphoros.....	70.800	—	—	70.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	79.000	—	—	79.500	—	—	—	—	—	—	
» » » 3 0/0 2.º »	42.750	—	42.700	42.600	42.700	42.700	—	42.850	—	—	—	42.650	—	—	
» » Nacional .....	—	—	68.000	—	—	68.500	—	68.600	—	—	—	—	—	—	
» » Atravez d'Africa..	92.300	—	92.500	92.500	92.500	—	92.500	92.400	—	92.500	—	92.500	—	—	
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	60,95	61,25	61,20	61,22	61,35	61,60	61,50	61,60	61,70	61,37	61,32	61,35	—	—	
Accões Comp. Real .....	—	—	—	—	—	188	—	190	191	—	—	—	—	—	
» Madrid-Caceres.....	36	36	35	—	—	—	35	35,75	—	—	35,50	35,50	—	—	
» Madrid-Zaragoza....	275,50	274	275	274	276	277	—	277	275	—	—	—	—	—	
» Andaluzes .....	136	138	135	135	132	133,50	134	133,50	130	—	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Real 1.º grau	358,50	360	359,50	—	—	—	360	360	359	360	360	360	—	—	
» » » 2.º »	190,50	—	190,50	—	191,25	191	191	—	191,50	192	—	191	—	—	
» » Beira Alta ...	118	118	—	116	117,50	118	116	110	—	—	—	—	—	—	
» Madrid-Caceres.....	119	119	120	119,75	119	116	119	—	117	—	117	117	—	—	
Londres : 3 0/0 portuguez.....	62	62	62	61,75	61,75	62	62	62	62	62	61,75	61,87	—	—	
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	—	81,50	—	—	—	—	—	—	81,75	—	—	—	—	—	

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	21 27 Mai	693	95.103.000	137.233	693	80.681.291	116.423	1.686.594.000	1.680.233.551	6.360.449
	não garantida .....	28 3 Jun.	»	83.176.000	120.023	»	81.134.551	117.077	1.769.770.000	1.761.368.102	8.401.898
	Nova rede garan-	21 27 Mai	380	12.100.000	31.841	380	11.699.709	30.788	245.592.000	246.587.449	995.449
	tida .....	28 3 Jun.	»	11.580.000	30.473	»	11.506.449	30.280	257.172.000	258.093.898	921.898
COMPANHIA REAL	Vendas Novas .....	21 27 Mai	70	1.181.000	16.871	—	—	—	25.565.000	—	—
	.....	28 3 Jun.	»	1.428.000	20.400	—	—	—	26.993.000	—	—
Sul e Sueste .....	.....	21 30 Abr	518	30.667.899	59.204	518	28.246.905	54.530	358.004.844	390.678.885	32.674.041
	.....	1 10 Mai	»	33.027.775	63.760	»	29.739.185	57.411	391.032.619	420.418.070	29.385.451
Minho e Douro .....	.....	—	358	—	—	358	—	—	—	—	—
	.....	30 6 Mai	253	9.219.585	36.441	253	8.590.699	33.955	125.875.354	130.198.750	4.323.396
Beira Alta .....	.....	7 13 »	»	6.995.660	27.650	»	5.117.849	20.228	132.871.014	135.316.599	2.445.585
	.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	.....	29 5 Mai	105	1.980.702	18.863	105	1.872.341	17.831	28.789.880	29.104.838	314.958
	.....	6 12 »	»	1.730.540	16.481	»	1.581.798	15.064	30.520.420	30.686.636	166.216
Guimarães .....	.....	11 20 Abr	34	2.189.735	64.403	34	2.541.725	74.756	22.650.212	23.503.956	853.744
	.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto á P. e Famalicão .....	.....	—	64	—	—	64	—	—	—	—	—
	.....	13 19 Mai	3656 Ps.	2.158.509 Ps.	590	3656 Ps.	2.189.802 Ps.	598 Ps.	39.993.804 Ps.	39.451.894 Ps.	541.910 Ps.
Norte de Hespanha .....	.....	20 26 »	»	1.965.675	537	»	1.941.760	531	41.959.480	41.393.655	565.825
	.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	.....	14 20 Mai	3650	2.004.067	549	3650	2.101.264	575	39.029.368	38.192.357	837.011
	.....	21 27 »	»	1.905.455	522	»	1.777.531	486	40.934.823	39.969.888	964.935
Andaluzes .....	.....	7 13 Mai	1067	418.971	302	1067	374.316	350	7.601.061	7.789.906	188.845
	.....	14 20 »	»	307.006	372	»	359.731	337	7.998.068	8.149.637	151.569
Madrid-Caceres .....	.....	7 13 Mai	429	112.382	261	429	110.710	258	1.569.247	1.606.635	36.388
	.....	14 20 »	»	127.053	296	»	124.216	289	1.696.301	1.730.851	34.550
	.....	21 27 »	»	101.845	237	»	108.632	253	1.798.146	1.839.484	41.338
	.....	21 27 »	180	38.240	212	180	38.814	215	841.945	922.827	80.882
Zafra a Huelva .....	.....	28 3 Jun.	»	42.149	234	»	49.832	276	884.091	963.659	79.565



## O SERVIÇO NO TEJO

A associação dos catraeiros do Tejo tem andado a reclamar dos poderes publicos providencias em defesa da sua classe — no que está no seu pleno direito.

Não quer a associação que haja em serviço de embarques e desembarques no rio vapores e outros meios commodos de se fazer esse trasbordo; oppõe-se quanto pôde ao estabelecimento do posto de desinfecção na margem direita, pretende conservar o monopolio das passagens, como o tem tido até hoje, para o explorar a seu talante, dominando com as suas exigencias os que tem que transportar-se entre uma e outra margem ou entre estas e os vapores que não atracam á muralha.

Foi recebida optimamente por todas as instancias governativas (não estivessemos em tempo de eleições) promettendo-se-lhe todas as attensões ás suas exigencias, e por detraz d'estas figuras principaes da scena politica que lhe cantaram melodiosas arias, ouviu-se logo o còro bem afinado do jornalismo diario, achando muito justas aquellas reclamações, muito attendiveis os protestos contra qualquer melhoramento no serviço dos transportes no Tejo que nos collocasse em situação de facil visita por estrangeiros.

Coincidentemente com a noticia d'estes protestos e d'estas promessas, que vieram a publico no dia 6, publicava-se em Bruxellas, na «Independence Belge», um artigo de um viajante, Mr. Airelle, que ultimamente passou em Lisboa, a bordo do vapor *Therapia*, que diz horrores do nosso paiz, e conta as tristes condições em que teve que desembarcar e embarcar, e as selvaticas exigencias dos barqueiros a que teve que submeter-se.

Bem se vê que, embora o espirito d'aquelle viajante seja propenso á atrahilis, a má recepção que teve, logo á chegada, por parte dos senhores catraeiros o poz logo de mau humor contra a cidade. E' este um facto vulgarissimo em quem viaja, resentir-se das impressões que recebe á entrada; e se estas são más, fica-lhe logo o espirito como que velado por um vidro fòsco que lhe faz vêr as coisas menos brilhantes, e até encontrar grandes fealdades onde outro viajante não mal prevenido se extazia ante bellezas.

Tem tido a nossa capital ultimamente a visita de milhares de forasteiros, e todos os que teem que passar pelo crysol dos barcos, no Tejo, ou dos trens, na cidade, são unanimes em dizer que em parte alguma o viajante se vê desprotegido pela auctoridade, e entregue á voracidade de serviçoes exigentes e desarrasoados como aqui.

Os officiaes e marinheiros americanos da esquadra que ahi tem estado, esses estão livres dos catraeiros, mas os cocheiros teem sabido fazer a propaganda do paiz, por si e por aquelles, extorquindo-lhes as mais elevadas quantias pelos seus serviços.

Nos primeiros dias fizeram a sua tabella — para inglez pagar — de meia libra, ouro, por corrida do Aterro a qualquer ponto na Baixa e d'uma sterlina completa para Belem, Campo Grande ou outro ponto excentrico.

A estes exageros é mistér pôr cobro; e se alguma cousa se tem conseguido melhorar no nosso serviço de recepção de estrangeiros, facilitando-se-lhes a vinda por terra em commodos e luxuosos comboios, e a entrada por agua, no que se refere a serviço quarentenario, prescripções sanitarias e operações aduaneiras, é indispensavel completar a obra, permittindo o estabelecimento de outras commodidades nos desembarques, a regulamentação, severamente cumprida, d'esses serviços; e em terra a disciplina em todos que teem que prestar commodidades de transporte aos que, vindo de fóra e não conhecendo os costumes, são os que mais facilmente são victimados por exigencias exageradas e intoleraveis em paiz civilizado.

Para não citarmos centros importantes da Europa, lembremos ao sr. governador civil que em... Melilla, um barco para trazer duas pessoas ao vapor fundeado no porto e apitando já para partir, leva apenas meia peseta e fica encantado por se lhe dar uma.

Um junco chinez por atravessar Lao-Khé, em distancia

muito superior á de Lisboa a Cacilhas, exige modestamente 20 *cens*, ou uns 110 réis.

Citamos muito propositadamente estes dois paizes onde a civilização é ainda um recém-nascido ou está mesmo em embrião, para que não nos digam que procuramos para exemplo os portos onde a disciplina e a ordem estão de ha muito estabelecidos.

## Publicações recebidas

**Através do Reino Unido.**—*Notas de viagem, por Ladislau Batalha.*—Apparece hoje á venda e foi-nos hontem offerecido, com uma amavel referencia do seu auctor, este interessante livro de descripções de viagens.

Faltando-nos tempo para a sua leitura completa, quizemos folhea-lo, abrir umas paginas, respigar aqui e ali do que elle contém, só o sufficiente para dar uma noticia breve. Não foi possivel; é um livro maligno, engana... por bem, como a legenda das pegas de Cintra.

Começar a leitura é não a concluir sem esgotar tudo; tal é o interesse que respira cada pagina.

O sr. Batalha é um dos mais completos viajantes portugueses; sabe viajar e vêr bem, como sabe descrever com singeleza e verdade o que viu, sem exaggerar e sem perder tempo com o que não o merece.

O seu livro é a imagem fiel e completa da vida de Londres; o leitor que conhecer a capital ingleza verificará que nada sobra e nada falta nesta obra que só um espirito de bello observador, como o do sr. Batalha, podia produzir.

Como homem methodico, mas de ideias novas e aproveitaveis, em vez de pôr titulos aos seus capitulos o auctor intitidou cada pagina com o resumo do que nella se trata.

Assim, o leitor sabe o assumpto principal que em cada sitio do livro se encontra e pôde escolher um trecho concreto sobre uma determinada materia como o preferiria na leitura d'um jornal ou na compulsa de um dictionario.

Mas ahi está a fascinação a que se não resiste: começa-se por uma pagina e ha-de lêr-se o livro completo porque não ha meio de se desprender o espirito de tão attrahente leitura.

Bello livro que muito agradecemos e apreciamos.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Hespanha

Foi auctorizada a substituição do motor a sangue por motor electrico no tremvia das ruas *Leganitos, S. Bernardo e Flor Baja*, de Madrid.

A companhia *Barcelona a San Andrés* que explora actualmente 22 kilometros de linhas electricas distribuiu o dividendo de 3 pesetas por acção de 100.

A linha de Mondariz a Vigo por Porriño que foi dada recentemente á companhia *Iberia concessionaria* mede 20,5 kilometros, tendo a secção de Mondariz a *Puenteareas* 8 kilometros, e d'aquí a Porriño 12,5, e a que ha a juntar uma terceira de Porriño a Vigo com 15 kilometros, o que eleva a extensão a 36 kilometros.

A energia electrica é dada pela queda de agua do *Barral* no Rio Minho a 24 kilometros da linha, que na estiagem fornece 1.375 cavallos-vapor.

A distribuição é por cabo aereo em postes de madeira.

A linha cruza com a via ferrea em Porriño.

Terá a bitola de 1<sup>m</sup>.0.

Os comboios terão uma carruagem automotora e uma ordinaria.

A altura da queda de Barral é de 5<sup>m</sup>.5. o caudal 40 metros cubicos e 25 na estiagem.



As despesas estão orçadas em 1.875.705 pesetas para a instalação. A exploração custará 183.000 e as receitas devem dar 395.935.

A instalação da queda de água custará 779.784 pesetas.

A deputação de Pontevedra subvenciona a linha com 5.000 pesetas por kilometro.

#### França

A companhia da via ferrea d'Orleans assentou já os carris entre a estação de *Austerlitz* em Paris e a de *Ablon* e continua o assentamento até *Juvisy* para a sua nova linha electrica.

Procedeu a experiencias atrelando á locomotora electrica tres carruagens.

Deram excellente resultado.

Espera-se que no 1.º de julho se possa inaugurar o novo serviço.

#### Inglaterra

A *London and North Western Ry.* vae electrificar a linha *Newport Pagnell* que tem 4 milhas, para fazer experiencias comparativas entre a tracção electrica e a tracção a vapor.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Mormugão.**—Regressou á metropole o sr. engenheiro Adriano de Sá, que dirigiu durante muitos annos o serviço de inspecção d'aquella linha com a competencia que por vezes aqui registámos, não voltando ali por a exploração da linha ter passado por completo para a companhia Southern Maratha.

O rendimento na semana finda em 16 d'abril foi de 9 contos de réis ou mais 2 contos do que no anno passado, e na que findou em 23 do mesmo mez 6 contos, mais cerca de 1, sobre 1903.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

#### HESPANHA

Está terminada a linha ferrea de *Zaragoza a Utrillas*, e muito adeantada a construcção da estação naquella cidade.

\*

A companhia do Norte teve em 1903 ás seguintes receitas e despesas:

Receitas 117.860.000, despesas de exploração 54.560.000, outras despesas 61.720.000, receitas líquidas 1.580.000.

No anno anterior as receitas líquidas tinham sido 940.000 pesetas.

\*

O conselho de administração da companhia *Madrid-Zaragoza-Alicante* propõe á junta geral de accionistas, um dividendo de 8 pesetas por accção. No anno anterior o dividendo foi de 12.

A companhia teve maior receita bruta mas teve também despesas superiores que lhe reduziram o augmento de receita.

A receita liquida passou de 9.370.000 pesetas a 6.500.000.

\*

Foi autorizada a abertura á exploração do troço de *Albete a Granada*.

\*

A companhia del Norte obteve como producto bruto da exploração dos seus 3.656 kilometros de vias ferreas 118.159.692 pesetas.

As despesas de exploração foram 54.563.692.

Descontando as perdas pelas diferenças de cambio o lucro liquido ficou reduzido a 1.579.951 pesetas.

O producto liquido por kilometro foi de 17.394,97.

A companhia continúa o assentamento da 2.ª via nas secções em que este desdobramento se tornou mais necessario.

A companhia gastou em obras novas 5.768.000 pesetas e em machinas, carruagens e vagon 6.459.000 pesetas.

Não deu dividendo.

Na assembléa dos accionistas da companhia da via ferrea *Madrid a Zaragoza y Alicante* foi fixado em 8 pesetas o dividendo de 1903.

Resolveu-se também destinar 2,54 milhões a fundo de reserva.

Foi feita á «Companhia Madrillhena de urbanização» a concessão do tremvia com motor a vapor entre *Ciudad Lineal* e *Madrid*.

#### FRANÇA

Foi promulgada a lei para a construcção da linha ferrea de via estreita entre *Signy-l'Abbaye* e *Mezières* e *Mohon* no departamento das *Ardennes*.

\*

A extensão da rede do *Midi* elevou-se em 1903 a 3.655 kilometros tendo portanto mas 114 do que em 1902 pela indução das linhas *Mende Bastide* e *Carmaux Rodez*.

Contando mais a extensão sem garantia perfaz a rede 3.733 kilometros.

As receitas elevaram-se a 120.428.598 frs.; as despesas a 53.888.876 frs.

A garantia do estado ficou em 1.939.861.

#### FRANÇA—COLONIAS

Estão terminados os trabalhos da infraestructura da 1.ª secção da linha ferrea que deve ligar *Konakry* com o rio *Niger*. Esta secção mede 120 kilometros.

*Konakry* capital da Guiné franceza ficará em breve tempo ligada á importante arteria fluvial da Africa Occidental.

O custo da construcção tem sido inferior ao orçamento—95.000 francos por kilometro em vez de 100.000 francos.

A construcção é dirigida por officiaes do exercito.

\*

Foi autorizado um emprestimo de 15 milhões para a conclusão da via ferrea de *Tananarive* á costa oriental da ilha.

#### ALLEMANHA

Está sendo estudado um projecto de tunnel sob o rio *Ebba* em Hamburgo com o typo do de *Clyde Glasgow*. Deve ligar a estação de *Saint Pauli* e *Steinward* por dois tubos de 4 a 8 metros de diametro interior.

#### SUISSA

Foram publicados os resultados da exploração da rede federal suissa.

As receitas totaes foram de cerca de 111 milhões, as despesas 73 milhões.

O redução das tarifas deu um augmento de trafego de 700.000 passageiros mas uma diminuição de receita de um milhão e meio.

As despesas de exploração augmentaram em cerca de 6 milhões, sendo 3 milhões e meio em virtude do augmento nos vencimentos do pessoal.

#### SUISSA—ITALIA

Está perfurado o Simplão.

Os Alpes vão sendo devastados pelas galerias das vias ferreas. Já por quatro vezes foram atacados com exito.

Em dezembro de 1870 abriu-se o tunnel do *Monte Cenis* que tem 12.233 metros de comprimento, attinge a attitude de 1.238 metros e levou 14 annos a furar.

Em fevereiro de 1880 abriu-se o *S. Gothar* lo que mede 14.912 metros, está na altitude de 1.154 metros e levou 9 annos e meio a perfurar.

Em novembro de 1883 abriu-se o *Arlberg* que mede 10.259 metros, está na altitude 1.341 metros e levou 3 annos e meio.

Em maio de 1904 abriu-se o Simplão que mede 19.770 metros, está na altitude de 704 metros e tem gasto 5 annos e meio.

## Companhia da Beira Alta

#### Parecer do Conselho Fiscal

#### SENHORES:

Em cumprimento do mandato que nos foi conferido pela vossa Assembléa geral de 28 de abril de 1903, procedemos ao exame e verificação do Balanço e Contas do exercicio encerrado em 31 de dezembro de 1903.

Conferimo-los pelos livros e achamo-los em ordem.

As receitas da exploração deduzindo os reembolsos e o imposto sobre os transportes, elevaram-se a	408.263.5391
As despesas de exploração, comprehendendo as despesas de renovação da via, foram de.....	208.159.5090
D'onde resulta um excesso de.....	200.104.5301
Ou mais sobre o exercicio anterior de...	11.372.5566

Achareis no relatorio do vosso Conselho de Administração a explicação d'este augmento e as informações necessarias sobre o trafego.



Se aos productos liquidos da exploração da linha juntamos os juros sobre depositos de fundos....	200.104\$301
e o saldo do exercicio de 1902.....	947\$404
obtemos uma somma total de.....	89.114\$594
	290.166\$299

Foi retirado para fazer face aos encargos abaixo:

a) Pagamento aos obrigacionistas:	
1.º Em 30 de junho de 1903, o saldo de 0,80 fr. sobre o coupon n.º 22, e uma prestação de 1 franco sobre o coupon n.º 23 ou seja.....	39.241\$908
2.º Em 31 de dezembro de 1903, uma segunda prestação de 3,50 frs. sobre o coupon n.º 23, ou seja.....	76.303\$710

Total para o exercicio de 1903..... 115.545\$618

b) Encargos diversos:

1.º Para imposto de sello e de transmissão, imposto de rendimento e despesas relativas às obrigações.....	11.590\$167
2.º Para diferença de cambio sobre o pagamento do coupon e liquidação de despesas pagaveis em França, sendo o cambio médio do anno 671 1/2 por 3 frs, em logar do par, do que resulta um prejuizo de 24 1/3 % ou seja.....	41.226\$002
3.º Para premio annual attribuido á conta «Fundos de Seguro».....	317\$700
4.º Para as despesas de primeiro estabelecimento....	710\$395

Total..... 169.389\$882

Se do total das receitas indicadas acima.....	290.166\$299
deduzimos os pagamentos e encargos diversos que acabamos de detalhar, ou seja.....	169.389\$882
fica em 31 de dezembro de 1903.....	120.776\$417

Como nos annos anteriores o Conselho de Administração tira d'esta somma para occorrer ás eventualidades da exploração..... 24.300\$000

o que reduz o saldo em 31 de dezembro de 1903 a 96.476\$417

Nota-se que, em virtude do cambio que em 31 de dezembro de 1903 era de 663 réis por 3 francos, o saldo acima calculado ao par em 670.980 francos, não representava em França senão 546.500 francos, ou seja uma diferença de 124.480 francos.

A somma indicada anteriormente para diferença de cambio, 41.226\$002, representando ao par 229.033,34 frs., teria permitido, se o cambio estivesse ao par, de distribuir aos obrigacionistas 7,20 frs. em vez de 5,30 frs. que foram distribuidos.

Devemos agora fazer a comparação do Balanço do exercicio de 1903 com o de 1902.

#### Activo

Primeiro estabelecimento: 11.829.231\$894 réis.

Mais: 710\$395 réis.

Este augmento corresponde ás despesas seguintes:

Construcção de aqueductos.....	143\$100
Construcção d'uma via e d'um caes em Limede....	278\$690
Construcção de guaritas.....	288\$605
Total igual.....	710\$395

Em 1902, o augmento foi de 2.161\$424 réis.

Subsidio do Estado: 25.030\$726 réis, sem alteração.

Caixas e bancos:

Esta conta eleva-se a 103.403\$511 réis, dividindo-se como segue:

	Réis	Francos ao p.r de 180 réis por 1 franco	Francos ao cambio de 31 de dezembro de 1903, ou 663 réis por 3 frs.
Em Paris, ao credito da Companhia, em casa dos seus banqueiros.....	—	—	85.878,75
Representando em réis, ao cambio de 31 de dezembro de 1903.....	18.979\$204	—	—
Representando em francos, ao par....	—	105.440,02	—
Em Portugal, em caixa ou em deposito em casa dos seus banqueiros..	84.424\$307	—	—
Representando, ao cambio de 31 de dezembro de 1903 e representando ao par.....	—	—	382.010,44
	—	469.023,93	—
Totaes.....	103.403\$511	574.463,95	467.889,19

Abastecimentos nos armazens e officinas: 75.706\$546 réis, em augmento sobre o exercicio anterior, 6.560\$478.

Este augmento resulta d'um fortissimo crescimento nos abastecimentos da via, (11.132\$410 réis) compensado em parte sómente por leves reduções d'outros artigos d'esta conta.

Contas correntes e contas d'ordem devedoras: 138.756\$732 réis.

As contas correntes devedoras elevando-se em 31 de dezembro de 1903 a.....	31.413\$312
em 31 de dezembro de 1902 não se elevavam senão a.....	24.975\$476

d'onde resulta um augmento de..... 6.437\$836

Que provém das contas correntes com as companhias correspondentes e com as administrações publicas.

As contas d'ordem devedoras elevaram-se em 31 de dezembro de 1903 a.....	107.343\$420
eram em 31 de dezembro de 1902.....	111.140\$326

ou menos..... 3.796\$906

Direitos fiscaes em França sobre as acções: 2.523\$735 réis.

Em augmento do total dos direitos pagos no exercicio de 1903 de 11\$394 réis.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidos para o pagamento dos coupons, coupons de obrigações: 4.400.351\$629 réis.

O augmento de 166.707\$222 réis sobre o saldo do exercicio anterior, representa a diferença entre o total dos dois coupons de obrigações vencidos durante o anno d'uma parte e, d'outra parte, o producto liquido da exploração diminuida das perdas de cambio e outros encargos e despesas respeitantes ás obrigações, como se detalhou mais acima.

No decurso do exercicio de 1902, este augmento foi de réis 181.645\$435.

O augmento de 1903 é pois inferior ao de 1902 em 14.938\$213 réis.

#### Passivo

Capital: 1.800.000\$000 réis.

Obrigações: 5.450.265\$000 réis.

Subsidio do Estado: 4.650.764\$220 réis.

Imposto sobre o trafego (recebido por conta do Thesouro): 4.249\$650 réis, apresentando um augmento de 101\$034 réis.

Fundos de seguro: 5.723\$142 réis.

Foi augmentado com uma dotação annual de 317\$700 réis como nos anteriores e, além d'isso, de 112\$415 réis, producto liquido de coupons da Renda portugueza externa 3 %, que foi comprada para o emprego da quantia de 5.371\$140 réis representando a quasi totalidade d'estes fundos de seguro.

Contas correntes e contas d'ordem credoras: 271.218\$945 réis.

As contas d'ordem credoras elevavam-se em 31 de dezembro de 1902 a.....	169.353\$892
em 31 de dezembro de 1903, não se elevam a mais de.....	168.867\$731

d'onde resulta uma diminuição de..... 486\$161

que provém da conta de caução de empregados.

As contas d'ordem credoras figuravam em 31 de dezembro de 1902, por.....	101.704\$188
não se elevam, em 31 de dezembro de 1903, senão a.....	102.351\$214

d'onde resulta uma diminuição de..... 2.352\$974

Esta diminuição provém dos saldos das contas a liquidar em 1904 e sobre o saldo das disponibilidades preparadas para fazer face ao pagamento de juros dos coupons que não se apresentaram em 31 de dezembro de 1903.

Coupons de obrigações: 4.392.783\$16 réis, apresentando a mais o valor dos coupons vencidos com os n.ºs 49 e 50, e a menos os juros pagos dos coupons 22 e 23.

A caixa de reformas para os agentes e empregados da vossa Companhia continuou a funcionar regularmente.

Em 31 de dezembro de 1903, o seu activo elevava-se a.....	13.435\$595
em 31 de dezembro de 1902, não era senão de.....	8.572\$386

augmentou, pois, no decurso do anno de 1903.... 4.863\$209

Em 31 de dezembro de 1903 sobre o activo de.....	13.435\$595
foi empregado um total de.....	12.316\$755

na aquisição de titulos nominativos de divida portugueza a saber:

18.600\$000 réis, em titulos nominativos da divida interna 3 %, custando.....	7.333\$300
e 69 obrigações, divida externa 3 %, tendo custado.....	4.983\$455

Total igual..... 12.316\$755



Não temos, senhores, nenhuma observação a fazer ao balanço e contas que vos são apresentados pelo vosso Conselho de Administração, e não podemos senão propôr-vos que os aproveeis.

### Resoluções

1.ª A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer apresentado pelo Conselho Fiscal, approva o Relatório, Balanço e Contas do exercício de 1903 (25.º exercício) taes como lhe são apresentados pelo Conselho de Administração.

2.ª A assembléa geral confirma a nomeação, como Administrador, do sr. Cabral Metello nos termos do artigo 26.º dos Estatutos.

3.ª A assembléa geral reelege como administradores os srs. Cabral Metello, Bergaud, Barão de Bussierre e Delange.

4.ª A assembléa geral, em conformidade com o artigo 38.º dos Estatutos, nomeia membros effectivos do Conselho Fiscal para o exercício de 1904 os srs. Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi, Paul Guillemant e membros supplentes os srs. Henri Da e François Marcel.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Tarifa especial M. L. n.º 1-A de pequena velocidade

O prazo de 30 dias de armazenagem gratuita que a tarifa especial M. L. n.º 1-A de pequena velocidade, em vigor desde 1 de agosto de 1890, concede em determinadas estações d'esta Companhia, fica, desde 1 de julho de 1904, restringido para as remessas de carvão vegetal procedentes da linha de Madrid a Cáceres e a Portugal, a 15 dias.—Lisboa, 8 de junho de 1904.

#### Carruagem directa de 1.ª e 2.ª classes entre Lisboa-Rocio, Mangualde e Guarda

Desde o dia 1 de junho de 1904 entrará na composição dos comboios correios, n.º 15, que sae de Lisboa-Rocio às 9-30 da tarde, e n.º 8, que chega a Lisboa-Rocio às 5-20 da manhã, uma carruagem de 1.ª e 2.ª classes para o transporte directo de passageiros destinados às estações da linha da Beira Alta ou d'ali procedentes, sem que tenham de soffrer trasbordo na estação de Pamplhosa.

#### Serviço entre Lisboa-Rocio e Mangualde

O serviço da carruagem directa é diário, tanto no sentido Lisboa-Rocio—Mangualde, como no sentido Mangualde—Lisboa-Rocio.

#### Prolongamento d'este serviço entre Mangualde e Guarda

A's segundas, quartas, sextas-feiras e sabbados a referida carruagem continuará até a Guarda, regressando d'ali nos mesmos dias, sem trasbordo até Lisboa-Rocio.

Fica annullado o Aviso B. 1311 de 10 de março do corrente anno.—Lisboa, 31 de maio de 1904.

#### Banhos do mar e aguas thermaes em 1904

Serviço combinado entre varias estações d'esta Companhia e diversas das linhas da Beira Alta, Minho e Douro, Porto á Povoá e Famalicão e Guimarães.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes validos por 2 mezes com a faculdade de ampliação de prazo e de detenção em diversas estações de transito.

Em idênticas condições do serviço especial interno d'esta Companhia para a epoca de banhos e aguas thermaes, já devidamente annuciado, desde 15 de junho até 31 de outubro de 1904 as principaes estações das linhas acima mencionadas terão a venda de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por 2 mezes, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e aguas thermaes servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços vêr os cartazes affixados nos logares do costume.—Lisboa, 8 de junho de 1904.

#### Expedições de grande velocidade para as linhas de Madrid-Cáceres e Oeste de Hespanha

Previne-se o publico de que pelo novo horario da linha hespanhola, as remessas de grande velocidade expedidas de Lisboa (Rocio) para seguirem directamente pelo comboio n.º 101 d'esta

Companhia que parte ás 7-5 da tarde, chegam ás principaes estações de destino ás seguintes horas:

Valencia d'Alcantara.....	7- 3 da manhã, hora portugueza
S. Vicente.....	8-19 " " " hespanhola
Arroyo.....	10-36 " " " "
Navalmoral... ..	7-44 " tarde " "
Talavera.....	11-19 " " " "
Madrid.....	7- 5 " manhã " "
Caceres.....	2-15 " tarde " "
Plasencia.....	4-32 " " " "
Bejar. ....	6-54 " " " "

As remessas de peixe fresco devem ser expedidas na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) até as 6 horas da tarde, o mais tardar.

Fica pelo presente annullado o aviso ao publico B. 1.246 de 9 de julho de 1903. — Lisboa, 31 de maio de 1904.

## Arrematações

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de artigos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mez á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 104\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinadas no serviço dos armazens geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 9 de junho de 1904.

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Venda de diversas sucatas de ferro forjado, ferro fundido, molas de aço, aros de aço, e limas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 de junho, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de diversas sucatas de ferro forjado, ferro fundido, molas de aço, aros de aço e limas, em cinco lotes.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado os seguintes depositos provisorios:

Para o lote n.º 1 (180 toneladas de sucata de ferro forjado diversa), 45\$000 réis.

Para o lote n.º 2 (35 toneladas de sucata de ferro fundido diversa), 11\$500 réis.

Para o lote n.º 3 (4 toneladas de sucata de molas de aço), 1\$500 réis.

Para o lote n.º 4 (40 toneladas de sucata de aros de aço), 12\$000 réis.

Para o lote n.º 5 (4,5 toneladas de sucata de limas diversas), 2\$500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu ou seus depositos provisorios com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes que lhe tenham sido adjudicados, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22), e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.—Barreiro, 6 de junho de 1904.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

**LISBOA** **Hotel Durand.** — Rua das Flores, 71 — 1.<sup>st</sup> 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, 2.<sup>o</sup>

**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. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**MONT' ESTORIL** **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.<sup>a</sup> ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — 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\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

**PARIS** **Ad. 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 á Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

**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, jantares, 600 réis, vinho e café incluídos. Falla se francez. — Proprietaria, M.<sup>lle</sup> Marie Alenó.

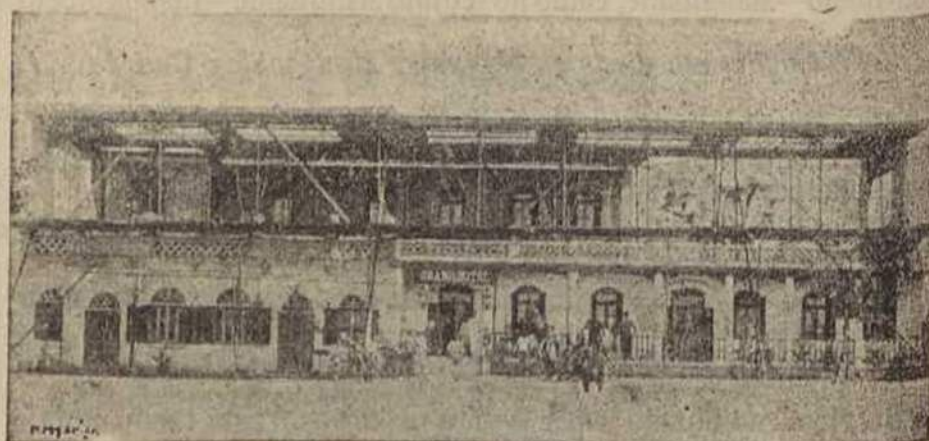
**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

**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.<sup>a</sup> ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

## GRANDE HOTEL

PEKKXX



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.



COMPANHIA REAL

SUL E SUESTE

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de Junho sahirá o paquete **Clyde** para

**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens incluye-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.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
 { No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Kaiser**. Sahirá a 19 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Tijuca**. Sahirá a 1 de julho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 21 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Chili**. Sahirá a 28 de junho. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Christiania**, Christiansund, Stavanger, Bergen e Trondhem, vapor hespanhol **Sevilha**. Sahirá a 17 de junho. Agentes, Wiese & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 12, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cor-dillere**. Sahirá a 27 de junho. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Amiral Janreguiber**. Sahirá a 24 de junho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Assuncion**. Sahirá a 28 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre**, Anvers e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 26 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Oporto**. Espera-se a 16 de junho. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de junho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Pará e Manaus** (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará e Manaus** (via Madeira) vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 27 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 24 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, E. George, Succes., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam e Hamburgo**, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 21 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Saint Nazaire e Liverpool**, vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Southampton**, vapor inglez **Thames**. Espera-se a 21 de junho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a 22 de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a 1 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sahirá a 29 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 20 de junho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Espera-se a 16 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>