

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR
C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa 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

	Páginas
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
PARTES OFICIAIS — Decreto de 9 de Junho do Ministerio das Obras Publicas	195
TARIFAS DE TRANSPORTE — AMÉRICA-PARIS	196
NOTAS DE VIAGEM — XXIII — De Tokio a Nikko — O comboio — O reclamo — Templos sumptuosos — O extremo da viagem — Arvores de tres séculos — Um almoço encantador — O Dai-Butzu colossal — Um electrico vagaroso (Illustrado)	196
PANIFICAÇÃO MECÂNICA — EXTINÇÃO DA POEIRA	198
MACHINA DE COMPOR «TYPOGRAPH»	199
TELEPHONE PARA COIMBRA E BRAGA	199
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	199 a 201
O SERVICO NO TEJO — PUBLICAÇOES RECEBIDAS	202
TRACÇÃO ELÉCTRICA	202
LINHAS PORTUGUEZAS — Mormugão	203
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — França-Colónias — Alemanha — Suíça — Suíça-Itália	203
COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Parecer do Conselho Fiscal	203
AVISOS DE SERVICO — ARREMATAÇOES	205
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS	206 e 207
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	208

Ligaçāo 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 tráfego e comportar o seu desenvolvimento futuro. Santa Apolonia é insuficiente e acanhada. A estação do Rocio mal serve para as funcções que hoje lhe pertencem e cada vez se torna mais sensivel o acanhado das suas proporções. No Caes do Sodré, está-se no regimen do provisorio, faltando 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, procifialmente planeada suscita surdas oposições que vão longo empecer a realização de tão necessário melhamento.

A Beira Alta tem na Figueira uma estação terminus ampla e desafogada, mas falta-lhe no porto as condições necessarias para o desenvolvimento do tráfego. 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 função, que notamos, em todas as nossas estações *terminus*, a illustre companhia que temos na desgraça. O mesmo tem sucedido 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 sistema de linhas que as devem servir. Agita-se neste momento a opinião no Porto discutindo qual das linhas urbanas ou suburbanas, em projecto, melhor pôde satisfazer as suas aspirações. O assunto é interessante e ponderoso; não virão fóra de propósito 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 fórmula a constituir uma pequena velocidade acelerada 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. Pôde ser ampliada e melhorada á custa de importante dispendio, mas nunca poderá satisfazer cabalmente ás exigencias do tráfego marítimo.

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 Ermezinze e Campanhã facilitando as relações das linhas do Minho e Douro com aquelle porto especialmente no que respeita ao tráfego de minérios 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 indicará 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 insuficiencia 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 constituiam a respectiva comissão technica, foi submetido a inquerito e não sofreu impugnação na parte que respeitava ás linhas complementares no Porto. Figuravam nesse 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 recomendava.

Já anteriormente se providenciara, na lei de 29 de agosto de 1889, acerca 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 942:000:5000 réis.

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

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 desse cumprimento immediato ás resoluções tomadas em 1899 de acordo 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 recomendado 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 acelerada, 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 insuficiencia da de Campanhã.

No estudo do projecto da Alfandega a Leixões foi recomendado á Direcção do Minho e Douro que se entendesse com a Associação Commercial para attender quanto possível as conveniencias do tráfego 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 aquelle 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 de derimir as precedencias que se disputam eu

não hesitaria em dar a preferencia á linha da circumvallação, muito mais barata, e que desacumulando 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 funcções de porto commercial, a mercadoria entrará ou sairá do vagon em Leixões, sendo indiferente 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 pôde 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 construi a linha da circumvallação em quanto aquelle troço é construído 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 (ja que o não pôde 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 pôde passar por fóra do passeio e da avenida marginal sem as prejudicar. De ahí por deante as serventias das praias pôdem 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 difficult problema technico, 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 technico 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 emquanto levar qualquer das duas linhas ou ambas a Leixões a uma estação provisoria, modesta, da qual pôdem 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 forma dispêndio inutil com a execução de obras que comprometem 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 logar de se contar, como sucede 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 milímetros adeante da gangrena de cada vez, ou decepa-la por uma vez só. A dor que soffreria o animal com os cortes repetidos seria menor, em cada um; mas o sommatorio d'aquellas dôres excederia a que proviesse do corte radical, cerce, por uma só vez. Nessas circumstancias, o mais humano, dizia o auctor da historieta, seria o corte 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 política que o orador tinha sido muito appaudo.

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 teríamos o beneficio do sistema metrico. Em cada parochia de França haveria ainda de medir-se por *pintas*, pezar-se por *libras* e contar-se por *pistolas* ou por *soldos* e tão radicado ainda está o velho sistema 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 sucede na patria do sistema 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 *sangurenas*; 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 francesa o sistema 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 cõr 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 sistema decimal. Recorde-se o meu bom amigo e collega que os ingleses 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 scienzia, o conhecido *C. G. S.*, em que as duas primeiras medidas são tiradas do sistema metrico.

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

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 teríamos primeiro que verificar para o nosso paiz se o comboio parte de manhã ou á noite. Em Hespanha, já encontrariamos comboios partindo ou chegando ás 17^h e 23^h, para em França volvemos ao sistema de manhãs e noites e tornármos a encontrar, logo em Ventimiglia, ás 13^h 27^m. Ainda neste caso a dificuldade poderia mnemotizar-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 decimais.

Qualquer viajante, por modesto que fosse, sem pretenções 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 Laeour 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 acordo de mim.

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

De V. amigo, collega, etc.

Mello de Mattos.

PARTÉ 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 construcção do 4.º lanço do caminho de ferro do Valle do Sado, compreendido 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 41, todas ellas pertencentes a Venâncio Olimpio Ferreira Torres, situadas na freguesia de S. Sebastião da cidade de Setubal, distrito de Lisboa, e precisas para a referida construcção, a saber:

• 1.º Tres casas contiguas designadas na planta respectiva pelas

letras *a*, *b* e *c*, medindo a primeira d'estas tres a superficie de 44^{m²},00, a segunda 31^{m²},98 e a terceira 40^{m²},48, 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.º O sub-solo de duas casas contiguas, designadas na planta respectiva pelas letras *d* e *e*, medindo uma superficie de 44^{m²},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.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me, com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 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 comboio 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 sucede o contrario, havendo ali uma nova cerveja, feita pelo sistema 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 às 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 concorrencia 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 atenção para o aviso que está publico nas estações interessadas.

Transporte de bicycletas — Também foi publicado um aviso sobre os comboios por que, nos arredores de Lisboa, Porto, Coimbra e Figueira, pôdem 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 efeito, 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, válidos por um largo prazo — já estão submettidas á aprovação 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 capitais 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 aparecido 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 sensacionaes, emocionar os leitores, sem curarem do verdadeiro conhecimento dos factos, enquanto 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 hekko 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 nipponezas.

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 baia de Aomori, ao norte, que defronta com o estreito de Tsugaru, onde, na actual guerra se deu o memorável 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 intercomunicação, mixtas de 1.^ª e 2.^ª, 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'água a servir 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 japonez, pintados em grandes taboletas nas plataformas.

Ao lado d'estas ha outras taboletas 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 vêr, 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 reclamedora Suissa se lembrou.

A dois terços do caminho muda-se de linha, mas quem tomou a carruagem directa (de 1.^ª) 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 conjunto, naquelle ninho de encantos, deposito ali entre montanhas alterosas cobertas de florestas, rasgadas por cataratas, e profundas ravinas.

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 accessórios mais, para se vêr 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 Ieyasu, 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 vêr 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 sulphuroas 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 diferentes dos do centro, visto que ahi 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 Espanha, caracterizam a desanimação com que se recolhe depois do empolgante recreio de vêr morrer cavalos 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, naquelle dia memorável 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'aquelle 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 vêr o bello panorama da cidade.

D'ahi pôde-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.^ª, em forma de salão, e 36 de 2.^ª 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.^a classe, (90 sens, 540 réis por passageiro), e 2.^a (60 sens) e uma outra de 3.^a, 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 ate o sitio dos banhos de Yumoto, tambem sulphurosos como os outros.

A' chegad... mas o artigo vae longo, ha muito que falar d'esta excursão a Miyanoshita, 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 noso 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 e apparelos respectivos.

E' digna de aplausos 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 analizadas, 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 sistemas para cozer o pão, num concurso pratico que levará a companhia a escolher em futuras installações o forno que mais lhe agrade.

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

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

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 orgãos de segurança. Passam ahi num peneiro moderno e engenhoso, e depois de peneiradas são elevadas ao quarto pavimento por meio d'uma nora de alcatruzes, para descerem 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 preferivel installá-los no primeiro pavimento onde com boa vontade se encontraria espaço para isso.

O mechanismo foi fornecido pela casa Mendes Pinheiro e os fornos, installação electrica e varios apparelos pela casa John M. Sumner & C.^a, 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 secos as proporções de um verdadeiro flagello, que incomoda 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 sistema.

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^m 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 arregaçarem préviamente a pedra quando tñham de fazer qualquer reparação, espalhando-a novamente logo que esta finda. Consegue-se assim evitar a mistura das duas espécies de balastro. D'esta simples precaução resultou conservar-se o balastro de pedra britada, sem necessidade do aumento de pessoal de conservação.

Na linha do Sul e Sueste fez-se ha alguns annos uma experiência semelhante. Apezar 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 insuportável e em que a sua extincão 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 atinge maiores proporções.

Bastam cerca de 250 a 300^{m³} 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 Valençá 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 compor «Typograph», tendo vindo de Barcelona para apresentá-la aos jornaes e industriaes typographicos da nossa capital o sr. D. David Ferrer, socio gerente da casa David Ferrer & Compa. d'aquella cidade, representantes dos constructores d'esta machina para Espanha 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 apparelho, 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 instalações 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 subscricção annual.

Para estas instalações vão muito breve começar os trabalhos, estando já despachados na alfandega 750 rolos de fio e encommendados os apparelhos, tanto os centraes para as estações como os particulares, para cada subscriptor, apparelhos que são do sistema mais aperfeiçoado, escolhidos pelo distinto funcionario sr. Paulo Benjamim 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 deverá tão grande melhoramento que esperamos vêr tambem em outras terras, que bem podiam ser, por principio, as capitais de distrito.

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

PARTÉ FINANÇEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Obrigações do 1.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a data de 1 de julho proximo futuro inclusivé 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 líquidos 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, líquidos de impostos em França;

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

Pela apresentação do coupon n.º 17 da nova folha d'elles anexa ás antigas obrigações de 4 1/2% (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho proximo futuro inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o The- souro portuguez em virtude do disposto no art. 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, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

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

Comité de Paris

Convocation des obligataires

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

Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris ;
Nomination d'administrateurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

Companhia 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.....	1.486\$286
	<u>1.432.924\$986</u>

Passivo

Capital :	
Acções.....	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.....	7.304\$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
	<u>1.432.924\$986</u>

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 Maçãs**
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 assumtos:

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

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

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 Comissão 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 aprovação do relatorio e eleições para os lugares de membros dos conselhos da administração e fiscal que a lei estatuto faz sair e para os quaes se sabe que serão reeleitos os sainetes, não havendo oposição, 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 Maçãs, 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 acções e tendo a companhia transformado o seu sistema de tracção o que lhe aumentou 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 lugar de Collares e construcção 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 acções 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 correção 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 teem sido excellentes, e pena é que uma empresa tão prometedora se encontre em tão desagradável situação financeira. Coisas da nossa terra!

*

Inscrições. Devido á pouca procura as transacções pouco importantes foram e os preços teem caido 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.

Acções do Banco de Portugal apareceram com mais abundancia no mercado, mas os preços pouca alteração tiveram.

Acções do Banco Commercial sem transacções por falta de papel.

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

Acções do Banco Ultramarino algumas transacções de pouca importancia, e sem dificuldades na compra.

Acções do Gaz foram muito procuradas, sofrendo uma subida de preço muito sensivel.

Acções dos Tabacos, sem transacções.

Acções 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
" cheque..	43 1/4	43 1/2	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	664	666	No mercado.....
" cheque.....	667	668	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v.....	273	274	Premio da libra...
" 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 portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa : Inscrições 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 % 1888	—	—	20.300	20.300	—	20.400	—	20.400	—	20.350	—	20.300	—	—	
" 4 % 1890 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 % 1890 coupon	—	—	47.400	—	—	—	—	—	—	47.400	—	—	47.400	—	
" 4 1/2 % assent	—	—	55.300	—	55.300	—	55.300	55.100	—	55.000	—	55.000	55.000	55.000	
" 4 1/2 % 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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções 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 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93.500	—	—	
" 5 %	90.800	—	—	90.800	90.800	90.800	—	91.150	—	—	—	—	—	—	
" C.ª Phosphoros	70.800	—	—	70.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Real 3 % 1.º grau	—	—	—	—	79.000	—	—	79.500	—	—	—	—	—	—	
" " 3 % 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 % 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	—	—	
Acções 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	360	—	—	
" " 2.º "	190,50	—	190,50	—	191,25	191	191	—	191,50	192	—	191	—	—	
" Beira Alta	118	118	—	116	117,50	118	116	116	110	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres	119	119	120	119,75	119	116	119	—	117	—	117	117	—	—	
Londres : 3 % portuguez	62	62	62	61,75	61,75	62	62	62	62	62	61,75	61,87	—	—	
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	81,50	—	—	—	—	—	—	81,75	—	—	—	—	—	

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhas	Periodo de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1904	1903
COMPAGNIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida	21 27 Mai	693	95.103 000	137.233	693	80.681.291	116.423	1.686.594.000	1.680.233.551
	28 3 Jun.	»	83.176.000	120.023	»	81.134.551	117.077	1.769.770.000	1.761.368.102
	—	—	—	—	—	—	—	6.360.449	—
	—	—	—	—	—	—	—	8.401.898	—
Nova rede garantida	21 27 Mai	380	12.100.000	31.841	380	11.699.709	30.788	245.592.000	246.587.449
	28 3 Jun.	»	11.580.000	30.473	»	11.506.449	30.280	257.172.000	258.093.898
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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
	1 10 Mai	»	33.027.775	63.760	»	29.739.185	57.411	391.032.619	420.418.070
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	—	358	—	—	358	—	—	—	—
Beira Alta	30 6 Mai	253	9.219.585	36.441	253	8.590.699	33.955	125.875.354	130.198.750
	7 13 »	»	6.995.660	27.650	»	5.117.849	20.228	132.871.014	135.316.599
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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
	6 12 »	»	1.730.540	16.481	»	1.581.798	15.064	30.520.420	30.686.636
	—	—	—	—					

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 atenções ás suas exigencias, e por detrás d'estas figuras principaes da scena politica que lhe cantaram melodiosas arias, ouviu-se logo o côro 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.

Coincidemente 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 articulo 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 pôz 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 fôsco que lhe faz vêr as coisas menos brilhantes, e até encontrar grandes feiafades 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 serviços 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, prescrições 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 fôra 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 traer 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 recemnascido 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 honrem offerecido, com uma amavel referencia do seu auctor, este interessante livro de descripções de viagens.

Faltando-nos tempo para a sua leitura completa, quizemos folheá-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 portuguezes; sabe viajar e vêr bem, como sabe descrever com singeleza e verdade o que viu, sem exagerar 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 intitulou 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 dicionario.

Mas ahi está a fascinação a que se não resiste: começa-se por uma pagina e ha-de lér-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 ELÉCTRICA

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 *Puente-areas* 8 kilometros, e d'aqui 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^o,0.

Os comboios terão uma carruagem automotora e uma ordinaria.

A altura da queda de Barral é de 5^o,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 agua custará 779.784 pesetas.

A deputação de Pontevedra subvencia 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 a locomotora electrica tres carroagens.

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 mes 6 contos, mais cerca de 1, sobre 1903.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

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 as 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 accão. No anno anterior o dividendo foi de 12.

A companhia teve maior receita bruta mas teve tambem despesas superiores que lhe reduziram o aumento de receita.

A receita líquida passou de 9.370.000 pesetas a 6.500.000.

Foi auctorizada a abertura á exploração do troço de *Albote* 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 líquido ficou reduzido a 1.579.951 pesetas.

O producto líquido por kilometro foi de 17.394.97.

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

A companhia gastou em obras novas 5.768.000 pesetas e em máquinas, carroagens e vagons 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 tambem destinar 2,54 milhões a fundo de reserva.

* Foi feita á «Companhia Madrilhena 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 3.635 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 infrastructura da 1.ª secção da linha ferrea que deve ligar *Konakry* com o rio *Niger*. Esta secção mede 120 kilometros.

Konakry capital da Guiné francesa ficará em breve tempo ligada á importante arteria fluvial da África 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 auctorizado um emprestimo de 45 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 reducção das tarifas deu um aumento de tráfego de 700.000 passageiros mas uma diminuição de receita de um milhão e meio.

As despesas de exploração aumentaram em cerca de 6 milhões, sendo 3 milhões e meio em virtude do argumento 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, atinge a altitude de 1.238 metros e levou 14 annos a furar.

Em fevereiro de 1880 abriu-se o *S. Gotthard* que mede 14.912 metros, está na altitude de 1.454 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 1.344 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 rembolsos e o imposto sobre os transportes, elevaram-se a 408.263\$391	
As despesas de exploração, comprehendendo as despesas de renovação da via, foram de.....	208.459\$090
D'onde resulta um excesso de.....	200.104\$304
Ou mais sobre o exercicio anterior de.....	11.372\$566

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

Se aos productos líquidos da exploração da linha juntamos os juros sobre depósitos de fundos.....	200.104\$301
e o saldo do exercício de 1902.....	947\$404
obtemos uma somma total de.....	89.114\$594
	<u>290.166\$299</u>

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 exercício de 1903.....	<u>115.545\$618</u>
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 pagáveis em França, sendo o cambio médio do anno $671\frac{1}{2}$ por 3 frs, em lugar do par, do que resulta um prejuízo de $24\frac{1}{3}\%$ ou seja.....	41.226\$002
3.º Para premio annual atribuído á conta «Fundos de Seguro».....	317\$700
4.º Para as despesas de primeiro estabelecimento.....	710\$395
Total.....	<u>169.389\$882</u>

Se do total das receitas indicadas acima..... deduzimos os pagamentos e encargos diversos que acabamos de detalhar, ou seja..... fica em 31 de dezembro de 1903.....

Como nos annos anteriores o Conselho de Administração tira d'esta somma para ocorrer ás eventualidades da exploração.....

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 exercício de 1903 com o de 1902.

Activo

Primeiro estabelecimento: 11.829.231\$894 réis.	
Mais: 710\$395 réis.	
Este aumento corresponde ás despesas seguintes:	
Construção de aquedutos.....	143\$100
Construção d'uma via e d'um cais em Limede.....	278\$690
Construção de guaritas.....	288\$605
Total igual.....	<u>710\$395</u>

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

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

Cajias e bancos:

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

	Réis	Francos ao par 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 depósito 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	—
Totais.....	103.403\$511	574.463,95	467.889,49

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

Este aumento resulta d'um fortíssimo crescimento nos abastecimentos da via, (11.132\$410 réis) compensado em parte somente 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.....

31.443\$312

em 31 de dezembro de 1902 não se elevavam se não a.....

24.975\$476

d'onde resulta um aumento de.....

6.437\$836

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

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

Em aumento do total dós direitos pagos no exercício de 1903 de 11\$394 réis.

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

O aumento de 166.707\$222 réis sobre o saldo do exercício 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 líquido da exploração diminuída das perdas de cambio e outros encargos e despesas respeitantes ás obrigações, como se detalhou mais acima.

No decurso do exercício de 1902, este aumento foi de réis 181.645\$435.

O aumento 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.

Subsídio do Estado: 4.650.764\$220 réis.

Imposto sobre o tráfego (recebido por conta do Thesouro): 4.249\$650 réis, apresentando um aumento de 401\$034 réis.

Fundos de seguro: 5.723\$142 réis.

Foi aumentado com uma dotação annual de 317\$700 réis como nos anteriores e, além d'isso, de 112\$415 réis, producto líquido 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 créadoras 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 créadoras figuravam em 31 de dezembro de 1902, por.....

104.704\$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\$146 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 dívida portugueza a saber:

18.600\$000 réis, em titulos nominativos da dívida interna 3 %, custando.....

7.333\$300

e 69 obrigações, dívida 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 approveis.

Resoluções

1.ª A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer apresentado pelo Conselho Fiscal, aprova o Relatório, Balanço e Contas do exercício de 1903 (25.º exercício) tais 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 efectivos do Conselho Fiscal para o exercício de 1904 os srs. Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi, Paul Guillemant e membros suplentes os srs. Henri Da e François Marcel.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

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 sofrer trasbordo na estação de Pampliosa.

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

As segundas, quartas, sextas-feiras e sábados 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 ano.—Lisboa, 31 de maio de 1904.

Banhos do mar e águas thermaes em 1904

Serviço combinado entre varias estações d'esta Companhia e diversas das linhas da Beira Alta, Minho e Douro, Porto à Povoa 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 época de banhos e águas thermaes, já devidamente anunciado, desde 15 de junho até 31 de outubro de 1904 as principais estações das linhas acima mencionadas terão a venda de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos por 2 mezes, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e águas 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 Espanha

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

Companhia que parte ás 7-3 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 " "
Cáceres.....	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 anuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mês 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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 104.500 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação é 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 anuncio 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 sede, 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 provisórios:

Para o lote n.º 1 (180 toneladas de sucata de ferro forjado diversa), 45.500 réis.

Para o lote n.º 2 (35 toneladas de sucata de ferro fundido diversa), 11.550 réis.

Para o lote n.º 3 (4 toneladas de sucata de molas de aço), 1.550 réis.

Para o lote n.º 4 (40 toneladas de sucata de aros de aço), 12.500 réis.

Para o lote n.º 5 (4,5 toneladas de sucata de limas diversas), 2.550 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu ou seus depositos provisórios 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 efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

CINTRA Hotel **Nunes**.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado Diaria, 1.500 réis a 2.000 réis.—Proprietario, João Nunes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.800 réis; em setembro, desde 1.500 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

PORTO

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

PORTO

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

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, 1.500 a 1.800 réis. Almoços, 500 réis, jantares, 600 réis, vinho e café incluidos. Falla se francez. — Proprietaria, M. e. Marie Alenó.

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA

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

GRANDE HOTEL

PEKIN



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHÉS, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de junho de 1904

COMPANHIA REAL

C. Sobre	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-4 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
6-15 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.
6-35 m.	6-49 m.	7-5 m.	7-24 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-5 m.	8-19 m.	a 8-33 m.	8-47 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.
8-50 m.	9-4 m.	a 9-23 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-31 m.	9-45 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-15 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-0 t.	12-15 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-23 t.	12-38 t.
12-15 t.	12-34 t.	12-45 t.	1-0 t.
12-35 t.	12-49 t.	1-5 t.	1-24 t.
1-0 t.	1-14 t.	1-30 t.	1-43 t.
1-20 t.	1-34 t.	1-53 t.	2-8 t.
1-45 t.	2-4 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-19 t.	2-35 t.	2-54 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-23 t.	3-38 t.
3-15 t.	3-34 t.	3-45 t.	4-0 t.
3-35 t.	3-42 t.	4-5 t.	4-24 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-30 t.	4-45 t.
4-20 t.	4-31 t.	4-51 t.	5-8 t.
4-45 t.	5-4 t.	5-15 t.	5-39 t.
5-5 t.	5-19 t.	5-35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-34 t.	6-0 t.	6-15 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-34 t.	6-45 t.	7-0 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-5 t.	7-24 t.
7-0 t.	7-15 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-20 t.	7-34 t.	7-53 t.	8-8 n.
7-45 t.	8-4 t.	8-15 n.	8-30 n.
8-5 t.	8-19 t.	8-35 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-15 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-23 n.	9-38 n.
9-15 n.	9-34 n.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-5 n.	10-24 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-33 n.	10-48 n.
10-45 n.	11-4 n.	10-53 n.	11-8 n.
11-30 n.	11-44 n.	11-35 n.	11-54 n.
12-30 n.	12-48 n.	12-23 n.	12-38 n.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
8-5 m.	8-33 m.	8-50 m.
12-30 n.	4-3 n.	—

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Ovar	Porto	Ovar
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.
7-45 m.	8-30 m.	7-48 m.
8-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-32 m.
a 12-10 t.	12-17 t.	a 11-25 m.
a 12-15 t.	12-20 t.	12-18 t.
a 14-0 t.	12-17 t.	12-55 t.
a 14-5 t.	2-50 t.	1-48 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.
a 4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.
a 6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.
7-40 t.	8-17 t.	a 6-55 t.
7-45 t.	8-30 n.	7-48 t.
9-15 t.	10-20 n.	9-18 n.
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-32 n.
12-25 n.	12-45 n.	a 11-25 n.

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Ovar	Porto	Ovar
6-25 m.	7-20 m.	5-0 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.
8-33 m.	9-43 m.	7-42 m.
9-35 m.	10-15 m.	9-4 m.
10-50 m.	11-54 m.	a 10-41 m.
a 12-50 t.	12-54 t.	11-4 t.
a 13-5 t.	2-25 t.	2-3 t.
2-35 t.	3-38 t.	2-56 t.
3-35 t.	4-25 t.	4-4 t.
a 4-35 t.	5-15 t.	4-40 t.
a 5-15 t.	6-10 t.	a 5-30 t.
6-22 t.	7-26 t.	6-18 t.
7-35 t.	8-28 t.	7-40 t.
8-50 t.	9-34 n.	9-4 n.
10-50 n.	11-54 n.	10-3 n.
12-20 n.	12-44 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio	Cacem	Lisboa-Rocio
Lisboa	V. Alcantara	Lisboa
9-50 n.	10-32 n.	11-35 n.
10-50 n.	11-35 n.	12-15 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	4-3 t.
4-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.
4-50 t.	5-10 t.	6-10 t.	5-10 t.
9-50 n.	10-31 n.	11-45 n.	12-15 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.
8-25 m.	9-9 m.	10-49 m.	11-24 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-38 m.	12-22 t.
10-33 m.	11-17 m.	12-38 t.	12-23 t.
4-22 t.	4-26 t.	2-38 t.	3-23 t.
4-22 t.	5-26 t.	3-45 t.	4-28 t.
4-22 t.	6-26 t.	4-26 t.	5-32 t.
4-22 t.	7-26 t.	7-38 t.	8-22 n.
4-22 t.	8-26 t.	8-38 n.	10-22 n.
4-22 t.	9-12 n.	10-26 n.	11-38 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-10 m.
11-42 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.
11-42 m.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.
12-30 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-22 n.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada

<tbl_r cells



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 inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



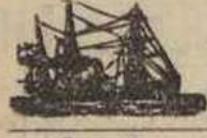
Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Kaiser**. Sahirá a 19 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.º



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



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tijuea**. Sahirá a 1 de julho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.º



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



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



Bordeos, vapor frances **Chili**. Sahirá a 28 de junho. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



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



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



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor frances **Amiral Janreguiber-ry**. Sahirá a 24 de junho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º



Hamburgo, vapor alemão **Assuncion**. Sahirá a 28 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.º



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



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



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



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



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.º



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



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



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



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



Rotterdam e Belgrano, e Hamburgo, vapor alemão **Belgrano**. Sahirá a 21 de junho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.º



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



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



S. Thiago e Cabo Verde, Príncipe, S. Thomé, Cabinda Santo Antonio do Zaire, Ambrozette, 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, Zaire, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a 1 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



S. Vicente, Orita, 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.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



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



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