

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa P. H. n.º 9, g. v. — Bilhetes para grupos de passageiros — do Minho e Douro.

Tarifa especial n.º 19, g. v. — Bilhetes na linha de Vendas Novas — e M. L. n.º 4, p. v. — transporte de combustiveis — da Companhia Real.

SUMMARIO

	Paginas
COMPANHIA DOS TELEFONES	209
A FEIRA DE S. LUIZ	210
PORTE OFFICIAL — Decreto e portaria de 16 de junho do Ministerio das Obras Publicas	211
TARIFAS DE TRANSPORTE	212
MACHINA DE COMPOS «TYPOGRAPH» (illustrado)	212
NOTAS DE VIAGEM — XXV — Em carro a Miyashita — A honradez do povo — Um delicioso hotel — Um meio de acabar a guerra — O lago Hakone — O Fuji-yama — A linha do Estado — Uma cidade de mosquitos (illustrado)	213
DISTINCOES — Q. DESASTRE DE ENTRAMBASAGUAS	214
ASSEMBLEA GERAL DA COMPANHIA REAL	215
CINTRA A PRAIA DAS MAÇAS	216
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	215 a 217
VIA FERREA TRANSANDINA	218
TRACCAO ELECTRIC	218
LINHAS PORTUGUEZAS — Carruagens automotoras — Swazilandia — Alto Minho	218
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Alemanha — Italia — Suissa — Dinamarca — Grecia — Japão — Canada — Argentina	218
NOTAS VARIAS	220
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração	220
AVISOS DE SERVICO — AGENDA DO VIAJANTE	221 e 222
HORARIO DOS COMBOIOS	223
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	224

Companhia dos Telefones

Numa casinha de velha construcção pombalina, de não mais de dez metros de fachada e outros dez de tanto, de fundo, escada estreita onde só podem cruzar duas pessoas se ambas forem magras, e empinada, a produzir palpitações, á subida, e vertigens, á descida — casinha a que a restauração completa que lhe foi dada ficando toda nova, limpa e cheia de luz, não pode tirar o caracter de mesquinhez da construcção primitiva — acha-se installada a nova estação central da rede telephonica de Lisboa que foi inaugurada no dia 25 de junho.

Não se pôde ser mais modesto; não se dirá que a companhia gastou em luxos de installação o dinheiro que devia applicar ao melhoramento do serviço. Bem pelo contrario; se a accommodação é modesta osapparelhos que nella se encerram são tudo que ha de melhor até hoje conhecido naquella complicado systema de communicações. E não só os que estão na central, mas os que foram postos em casa dos subscriptores são também os mais aperfeiçoados, os mais commodos e diremos mesmo mais limpos do que quantos conhecemos lá fóra.

O amavel convite da Companhia Anglo-Portugueza de Telephones deu-nos o prazer de assistir pessoalmente á inauguração official da sua nova estação, a que presidiu o incansavel companheiro e propugnador de todos os melhoramentos publicos, o actual ministro das Obras Publicas, e grande numero de convidados, todos recebidos com uma encantadora affabilidade pelos directores da companhia, tanto os estrangeiros, os srs. Frederick Karr,

director do comité de Londres, e R. Fraezer, director tecnico da companhia, em Lisboa, e Black, seu secretario, como os portuguezes os srs. Jorge O'Neill, Eduardo Pinto Basto, Conde de Lumiares e Barbosa Colen.

Reproduzamos, quanto nos é possivel, pela escrita, a impressão que nos deixou a visita que, na boa companhia d'estes senhores, passámos ás diversas dependencias da estação:

No rez-do-chão estão installados os motores e dynamos; um motor a gaz que acciona um dynamo, havendo outro que trabalha por força electrica fornecida por cabos da companhia do gaz, e dois mais pequenos cuja energia é só applicada ás communicações das campanhas de chamada entre a central e osapparelhos dos subscriptores.

O systema adoptado na nova estação central é o conhecido pelo titulo *The central battery system* (systema de pilhas centraes) o mais moderno aperfeiçoamento no serviço telephonico. O caracteristico essencial d'este systema é que toda a potencia para fazer trabalhar os signaes, para dar energia aos transmissores dos telefones dos subscriptores e para tocar as campanhas é fornecido por material de potencia electrica na mesma estação. O distinctivo mais notavel d'esse material é uma grande pilha de deposito d'onde vem o nome de *central battery*.

O material de potencia, um conjuncto compacto de dynamos e accumuladores, substitue muitos centenares de pequenos geradores e pilhas que antigamente existiam nas casas dos subscriptores.

Estão ahi também os instrumentos de medição, e uma bomba para metter ar secco, através de cylindros de calcio nos cabos subterraneos quando fôr preciso.

Aham-se ainda ahi installados o deposito de material telephonico, e officinas de mecanicos, carpinteiros e serralheiros. Também ha uma estação de chamadas para o publico.

No primeiro andar estão installados os escriptorios da Companhia.

No segundo andar acha-se o deposito de instrumentos e material.

No terceiro muito ha que vêr: Os cabos de 816 linhas cada um, que estão enterrados nas ruas da cidade, formando uma rede de 9.000 kilometros de fio, veem todos reunir-se ali, onde, numa longa gradaria de ferro, dando a ideia de uma garrafeira enorme, se dividem nas linhas pertencentes a cada telephone.

Uma enorme complicação que, á primeira vista, desorienta o visitante.

Como cada cabo pertencente a um districto, reúne fios de subscriptores de muito differentes numeros, entre 1 e 1.400, todos misturados, resulta que, tendo que passar estes fios a serem postos por ordem numerica, os cruzamentos teem que ser infinitos, em todos os sentidos imaginaveis por entre esse gradeamento de ferro, até que na face anterior cada dupla linha venha ligar ao seu respectivo fusivel numerado.

Tivemos a curiosidade de pedir para nos ser mostrado o fio que pertence ao apparelho d'esta redacção, e que sahindo do cabo do districto chamado Serpa Pinto faz variadas evoluções, confundido entre milhares de outros, ora atravessando em diagonal, ora subindo, até vir entrar no *relais* 27 que é o nosso numero.

Nessa mesma casa está o avisador de avarias, constan-

te de dois armarios com umas vintes placas tendo cada uma cem pequenas lampadas electricas. Quando se dá interrupção em qualquer linha acende-se automaticamente a lampada que lhe pertence.

Neste pavimento encontram-se tambem os accumuladores ou *central battery* com os instrumentos de precisão para experimentar esses e as linhas dos subscribers; e finalmente todos os pertences do systema arranjados methodicamente afim de poderem receber continua fiscalização.

Subamos uma ligeira escada de ferro em espiral, que nos leva ao 4.º andar, antigamente formado por acanhada mansarda, hoje substituida por um alto e arejado pavimento de construcção em ferro e madeira.

E' ahi que funcionam osapparelhos *Switchboard* de communicacção da estação com os subscribers para as ligacções d'estes entre si.

Estes apparelhos, em numero de dez, constam de um mostrador onde estão os numeros correspondendo a cada um uma pequena lampada, do tamanho de um botão de camisa ou das antigas moedas de prata de 50 réis, e um orificio ao qual está ligado o fio do subscriber. Inferior a este mostrador um balcão onde ha 17 duplas lampas *Pilot lamp* (lampada final) maiores um pouco, e correspondentemente 17 grupos de duas cavilhas ligadas a cabos flexiveis, que servem para estabelecer as communicacções.

Em frente de cada um d'estes mostradores está sentada uma telefonista, sempre em activo serviço; e nem pôde deixar de o estar visto que o auscultador lhe está preso por uma lamina metallica junto do ouvido esquerdo e a uns 5 centimetros da bocca tem applicado um bocal por onde falla com quem chama.

O funcionamento é ali o seguinte:

Quando no seu apparelho o subscriber levanta o auscultador do descanso acende-se no mostrador a pequena lampada do correspondente numero e a telefonista introduz uma cavilha no commutador pertencente á lampada e pergunta o numero. Então a luz do mostrador extingue-se; a empregada faz a ligacção com o numero pedido, por uma pequena alavanca faz-lhe tocar o alarme, e quando o subscriber chamado tira o auscultador acende-se a outra lampada do balcão.

Assim a empregada sabe se o subscriber que pediu a ligacção está ou não em communicacção com o outro, ou se este não responde, caso em que a telefonista continua a tocar-lhe a campainha. Quando, terminada a conversa, os subscribers collocam os auscultadores nos descansos, as luzes do mostrador acendem-se e visto isso são desligados retirando-se as cavilhas.

O emprego de lampadas em lugar de chapas é o ultimo e mais moderno aperfeiçoamento nos *Switchboards* telephonicos. As lampadas apesar de pequenissimas, dão um signal tão claro e evidente que não pôde deixar de chamar a attenção, e o seu pequeno tamanho dá lugar a que possam ser collocadas ao pé dos respectivos commutadores, em lugar de qualquer outra parte dos *Switchboards*.

Como os apparelhos são 10, dos quaes 8 estão em serviço, havendo hoje uns 1.300 subscribers, cada telefonista tem que attender em média a 170 numeros, e especialmente para aquellas que teem os que correspondem a repartições publicas, bancos e casas importantes do commercio, o trabalho é violento.

Quando ali estivemos haviam já sido feitas, nalguns dos grupos, mais de 250 chamadas, as quaes ficam todas registadas em um impresso que no final do dia é archivado, e que é de grande utilidade muitas vezes, por ser da maior vantagem saber-se um subscriber com quem falou ou quem falou para elle.

Francamente ao assistir áquelle trabalho incessante, sem um momento de repouso, sem permittir ás pobres raparigas tomar o folego, durante 8 horas, apenas interrompidas por uma hora para refeição, sabendo que ellas teem que ter de cór todos os numeros e nomes dos 1.300 subscribers, o que demanda até uma aptidão especial, perdoamos-lhes gostosamente, por um sentimento de justiça, algumas irregularidades de que temos sido vítimas.

E é por essa mesma justiça que devemos reconhecer

que, a maior parte das vezes, o mau funcionamento dos apparelhos telephonicos é causado, não pela má organização do serviço ou avaria no material, mas pela incuria dos subscribers.

Com os antigos transmissores havia quem, terminada uma communicacção, não pozesse o auscultador no descanso; e queixava-se, depois, de estar isolado.

Com os novos ha quem não responda ás repetidas chamadas, e na estação vimos a telefonista manter durante mais de 5 minutos o dedo na alavanca sem que um subscriber respondesse.

Logo que o publico se habitue ao novo systema e comprehenda que, para utilizar as suas commodidades tem todo o interesse em attender ao seu regular funcionamento, o serviço telephonic em Lisboa poderá dizer-se verdadeiramente de primeira ordem, correspondendo á despesa de 32.000 libras, cerca de 180 contos que a companhia dispendeu nos novos mecanismos, apparelhos e installações.

A companhia tem tambem estações succursaes em Belem, Telheiras, Poço do Bispo, Mont'Estoril e Caxias, que se acham todas ligadas por linhas de junção. Tambem ha linhas de junção com a estação terminal do Governo, na Avenida, afim de que os subscribers possam communicar pela linha tronca do Governo com as estações da companhia, no Porto.

Completando o serviço, a Companhia vae estabelecer estações publicas de chamadas onde, a troco de certa quantia, qualquer não subscriber, pôde ter communicacção para a rede. Isto, especialmente quando já existam redes telephonicas em numerosas cidades do paiz, será um grande melhoramento de que o publico se aproveitará largamente e dará condigna remuneração á empresa.

A festa inaugural da nova estação teve um effeito grandemente benefico para a companhia: demonstrou a todos que o serviço está perfeitamente montado, e tirou portanto, do espirito dos que lá foram e dos que ouviram e levaram a descripção do que lá se viu, a persuasão em que muita gente estava, de que tudo estava mal feito, com material ordinario, antiquado e origem de todos os desarranjos.

A feira de S. Luiz

Um nosso assignante que parece ficou *americanizado*, talvez pela vinda da esquadra a Lisboa, extranha que não façamos côro com os outros collegas que se desunham em elogiosos reclamos á grande feira de S. Luiz.

Por mais pantagruelicas que essas noticias sejam, deve o nosso correspondente ter percebido que somos pouco propensos a imitar as ovelhas que Panurgio fez precipitar na agua.

E' preciso que se diga e se saiba que essas noticias encomiasticas são enviadas a toda a imprensa, directamente de S. Luiz, em grandes pacotes de copias mecanicas escritas... em hespanhol.

Tambem aqui as recebemos, por muito tempo, e fartos de atafulhar com ellas o cesto dos papeis velhos, resolvemos devolve-las á origem, fazendo comprehender ao remettente que o nosso idioma não é o hespanhol, que é impertinente teimosia de ignorancia geographica confundirem-nos com a nação visinha, e que a nossa folha tem assumptos muito mais interessantes para encher as suas columnas do que fazer reclamos por conta alheia, tanto mais quando, por haver aqui quem conheça o mundo, ha fortes apprehensões sobre a veracidade do que nessas noticias se afirma.

E a nossa desconfiança sobre as commodidades, facilidades e economia da viagem e permanencia em S. Luiz bem se justifica, lendo-se o que na sua primeira carta para o *Diario de Noticias* disse o correspondente especial que este nosso collega ali mandou.

Tratando dos meios de transporte para a exposição, diz áquelle correspondente:

«Em resumo, e segundo as informações oficialmente communicadas ao publico, tudo se preparou de maneira a ser possível con-

duzir e despejar no recinto da exposição 80.000 indivíduos por hora!

Uma vez dentro da exposição, estes 80.000 indivíduos são obrigados a papar 40 kilometros a pé, aproximadamente, se quizerem dar fé de tudo quanto lá vão ter para ver. Recebe-se uma grande lição, não ha duvida; mas apanha-se tambem uma formidavel estafa!

Além dos tramways electricos, ha um serviço de cadeiras de rodas empurradas por empregados do Estado, que exercem esta unção com muito zelo e intelligencia; mas a remuneração que exigem é de tal modo exorbitante, que a sua unica freguezia se limita a paralyticos e millionarios.»

Quarenta kilometros parece-nos força d'expressão, mas se pensarmos que tudo ali é grandioso, descommunal, e que os carros electricos não alcançam a um terço do percurso, tendo que se andar sobre um perfeito lamaçal as duas partes restantes, não nos admira a bella perspectiva que se apresenta aos viajantes que ingenuamente acreditaram nos reclamos que a imprensa do velho mundo mais ingenuamente lhes fez engulir.

Falando dos hoteis, diz o mesmo nosso querido e imparcial compatriota:

Além do réclame official que se procurou fazer aos hoteis dacidade, as empresas e os proprietarios de cada um d'elles lançaram os seus annuncios especiaes, de modo que, ao chegar a S. Luiz, e á primeira vista, o forasteiro acha-se persuadido de que só vae ter de lutar com o embaraço da escolha. Mas começa a procurar, e logo começa a ver que só não foi illudido em contar com 3 dollars por dia, só para quarto. D'ahi para baixo, encontra-se tudo quanto se quizer, effectivamente; mas é necessario que se não faça questão nem de aseoio, nem de cama boa, nem de agua limpa. Toda a agua que se consome em S. Luiz vem do Mississipi, é excessivamente barrenta, e intensamente repugnante. Uma parte da população só se serve d'ella depois de a filtrar; e o forasteiro que tambem a quizer só a obtem pelo preço da agua de Colonia de Jean Marie Farina.

S. Luiz tem 485 restaurantes, que gosam em todo a America uma reputação excepcional de aseoio e de excellencias culinarias. Jesus, que descabellada mentira! Desde que aqui estou, ha cinco dias, tenho experimentado dez restaurantes diversos, deixando-me guiar por indicações de pessoas que ou aqui vivem com permanencia, ou aqui se acham ha muito mais tempo do que eu. Pois não consegui ainda comer uma costeletta de carneiro bem panada, nem um pé de porco conscienciosamente passado pela brazal!

E se duvidam do testemunho de um escriptor acostumado a ver mundo, e honesto nas suas descrições, como Alfredo de Mesquita, vejam o que diz o nosso sub-delegado na exposição, o sr. Visconde de Pedralva, no seu regresso da grande feira.

Falla-se de alfandegas:

Cá toda a gente grita contra a alfandega. O serviço é mau. Mas lá é peor. O cidadão não se contenta em nos remechar nas malas, amarfanhando-nos a roupa, metter o nariz no fundo dos saccos de toilette. Vae mais longe: interroga-nos sobre a quantidade de piúgas que levamos, sobre o numero de ceroulas, de camisas, de camisolas... E' de uma indiscrição pavorosa. E só depois de catalogada, inventariada a nossa roupa branca é que o cidadão se dá por satisfeito. E' um paiz pratico de mais para o nosso espiritalismo europeu.

Trata-se de hoteis e o nosso digno representante explica:

Todos elles são monstruosos, de tamanho desmesurado, tão grandes como a phantasia dos seus constructores, mas desprovidos em absoluto de commodidades. A creadagem, por muito favor, prepara-nos o leito. Um dia em que tive a velleidade de querer as botas engraixadas, colloquei-as á porta do quarto, como é de uso fazer-se em qualquer paiz medianamente civilizado. Pois no dia seguinte as botas tinham desaparecido para não mais voltarem. O creado deitára-as no lixo, calculando que eu já não precisava d'ellas...

Sobre a exposição, propriamente dita, o parecer do illustre titular concorda com o que já de lá nos communicára um nosso correspondente: — um grande *bric-à-brac*, uns barracões enormes, de tectos baixos como um armazem vulgar, e travejamento nu, disposto, na maior parte das vezes, sem gosto artistico.

Vê-se que bem fizemos na resposta que demos aqui, ha um mez, a um nosso estimado assignante, aconselhando-o a empregar o seu tempo e dinheiro numa viagem na Europa, conselho que foi seguido e que o nosso viajante nos agradeceu já num lindo postal illustrado do

lago de Como, onde se achava ha dias encantado com a deliciosa viagem que lhe indicámos.

De resto nesta nossa ordem de ideias, seguimos apenas as proprias doutrinas de Monroe que proclamou o principio de: «a America para os americanos». Deixemos a grandiosa feira, aos cidadãos da grande republica que tantos são que bastam para encher aquellas largas e extensas avenidas e os sumptuosos palacios.

O que não quer dizer que, terminada a exposição, não seja recommendavel, por distracção e estudo, uma viagem ao novo mundo.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para a execução da construção do prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe seja declarada a urgencia das expropriações por utilidade publica das seguintes parcelas todas sitas no concelho de Guimarães districto de Braga, na freguezia de S. Sebastião a saber:

Parcelas n.º 3 e 3-A.—Com as superficies de 1.196 metros quadrados de terreno de lavradio de 1.ª classe, 104 metros quadrados de desvio de caminho, 19 metros quadrados de casa e 15 metros quadrados de desvio de caminho, comprehendidas entre os perfis 19''+3''0 e 23' pertencentes estas parcelas a Manoel Rodrigues da Silva, as quaes confrontam ao norte com o expropriando, ao sul com Rodrigues Alves, ao poente com José de Freitas e ao nascente com Maria Augusta Musqueira.

Parcelas n.º 21, 21-A, 21-B, 21-C e 21-D.—Com as superficies de 712 metros quadrados de terreno de lavradio de 2.ª classe, 767 metros quadrados de matto de 2.ª classe, 676m²,90 de matto e carvalho de 3.ª classe, 336m²,95 de lavradio de 3.ª classe, 1.272m²,87 de matto e pinhal de 3.ª classe comprehendidos entre os perfis 182+16m,0 e 187-188 e 194 — 199+6m,0 e 203-210+11m,0 e 220 pertencentes ao Conde da Azenha, situados no mesmo districto e concelho e na freguezia de S. Romão de Mesão Frio, no lugar de Margarede e S. Pedro de Azurem, nos logares de Arcella e Monte Largo.

Parcelas n.º 23 e 23-A.—Com as superficies de 7m²,50 de casa e 283m²,75 de lavradio de 3.ª classe, pertencentes a Bento Martins, e comprehendidos entre os perfis 196+12m,0 e 199+7m,0, situadas no mesmo districto e concelho e na freguezia de S. Pedro de Azurem no lugar de Arcella.

Parcela n.º 25-bis.—Com a superficie de 1.591m²,40 de matto e carvalho de 1.ª classe, comprehendida entre os perfis 249+14m,5 e 257+15m,0 pertencentes a Francisco Lopes Veiga, situadas no mesmo districto e concelho, na freguezia de S. Romão de Mesão Frio no lugar da Cruz da Argola.

Parcelas n.º 51, 51-A e 51-B.—Com as superficies de 1.194 metros quadrados de matto e carvalho, 3.702 metros quadrados de terrenos de lavradio de 3.ª classe, 3.200 metros quadrados de matto e pinhal comprehendidas entre os perfis 462+18m e 483, pertencentes a Joaquim Martins de Menezes, situados no mesmo districto e concelho, na freguezia de Villa Nova dos Infantes no lugar de Sevello;

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 3 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de junho de 1904.—REL.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de variante, na extensão de 4.188 mstros, entre Borba e Villa Viçosa, desde o perfil 237 ao 309, do prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa da linha de Evora:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 9 do corrente, approvar o referido projecto de variante, nos termos indicados no mesmo parecer, devendo o orçamento do referido prolongamento ser elevado á quantia de 307.022\$000 réis.

Paço, em 16 de junho de 1904.—Conde de Paçô-Vieira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

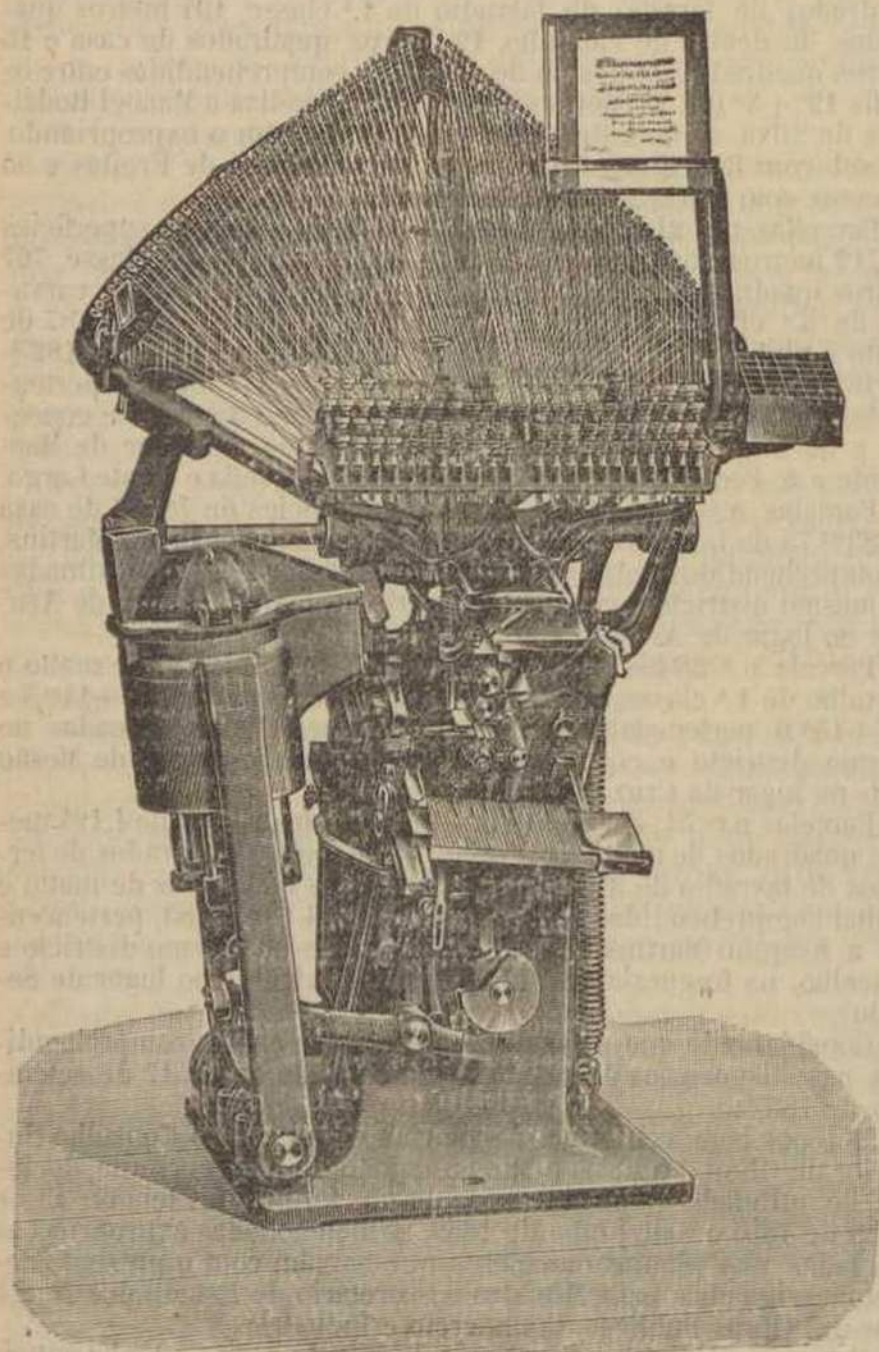
Vão annexas a este numero as seguintes:

Especial n.º 19 gr. vel. da Comp.ª Real — Estabelece bilhetes de 3.ª classe por preços reduzidos em mais de 20 %, entre as estações da linha de Vendas Novas, facilitando assim as relações entre os diferentes pontos por ella servidos.

M. L. 4 peq. vel. da mesma companhia — Applica-se ao transporte de combustiveis minerais entre as estações das linhas de M. C. P. e Oeste da companhia portugueza, substituindo a M. L. n.º 7 antiga, transportes que continuam beneficiados com preços muito reduzidos.

P. H. n.º 9 do Minho e Douro — Estabelece novos preços para grupos de passageiros em 3.ª entre as estações do alto Minho e as da linha de Salamanca, não só reduzindo ainda o preço de 2\$030 réis por passageiro que, para este ultimo ponto, regulava pela antiga tarifa M. D. S. 1, a preços que regulam entre 1\$900 e 1\$730, como fixa outros mais economicos para Fuentes de S. Esteban e Ciudad Rodrigo.

Machina de compôr «Typograph»



As experiencias da machina de compôr «Typograph», cuja chegada a Lisboa noticiámos no nosso numero passado, começaram no dia 16 do corrente, tendo, desde então, a machina estado em trabalho continuo na typographia do sr. Adolpho de Mendonça, na rua do Corpo Santo, 46 e 48, onde o magnifico e facil funcionamento do aparelho tem sido apreciado por quasi todos os jornalistas, e profissionaes da arte.

Pela gravura que hoje damos se vê que esta machina é muito differente da «Linotype», que já aqui

descrevêmos, realizando o mesmo trabalho mas por um processo perfeitamente differente, e tão original que vamos descrevel-o em breves palavras.

Como se comprehende, a principal difficuldade a vencer para se poder realizar a composição mecnica, não está na reunião das matrizes ao commando do operador, mas na distribuição d'ellas pelos seus logares respectivos, depois de terem servido para a fundição da linha.

Esse desideratum consegue-se na «Typograph» por um processo tão simples que á primeira vista se comprehende.

Cada matriz, de latão, está ligada a uma haste de aço que termina por um gancho prendendo a um fio de arame.

Ao ferir-se a tecla, estes ganchos, que estão sustidos no extremo do arame por uma mola, são libertados d'esta e deslizam pelo arame até que a matriz vem juntar-se ás outras, no componedor, sem nunca deixar o arame que a sustem.

Feita a fundição, um simples movimento do jogo completo d'estes arames faz cada matriz voltar ao seu grupo, deslizando em sentido contrario.

A mola superior que sustenta as matrizes é tão engenhosa que a cada movimento deixa cair uma só de cada vez. Tem isto a grande vantagem de, no caso do compositor demorar o dedo sobre uma tecla, não cair no componedor mais que uma só matriz.

O esparejamento e justificação são feitos tambem por um systema originalissimo.

Para separar as palavras utilizam-se uns pequenos discos, do diametro de uma moeda de 500 réis, discos que são irregulares na sua grossura, e entram no componedor com a parte mais delgada. Completa a linha e tratando-se de justifica-la, a machina rápida e automaticamente faz circular esses discos entrando no componedor a parte successivamente mais grossa de cada um, até se conseguir o perfeito ajustamento da linha; com a vantagem, até sobre a composição manual, de que os espaços, em cada linha, ficam perfeitamente uniformes, o que dá muito maior belleza á composição.

E é de notar que, por um processo tão simples quanto engenhoso, quando, por mau trabalho do operador, a linha não pôde ser justificada, o excentrico que, na gravura, vemos na parte inferior, não effectua a sua revolução que faz abrir o cadinho do metal; a fundição, portanto, não se faz.

Terminada a fundição, e enquanto a linha, fundida com toda a perfeição e limada pelas navalhas automaticas que sobre ella passam logo que o cadinho se afasta, cae no galeão que se vê inferior ao aparelho, o operador toma o manipulo e dá um pequeno movimento ao jogo de arames, levantando-o e fazendo ir ao seu logar as matrizes; o eixo em que estão enfiados os espaços levanta, por si, levando estes ao seu logar — tudo fica preparado para novo trabalho.

Quando se quer introduzir na linha qualquer typo differente, como italico ou normando, ou qualquer signal de raro emprego typographico, tomam-se as respectivas matrizes d'uma pequena caixa que se tem separada e fazem-se entrar num arame supplementar á esquerda da machina, de onde se retiram de novo acabada a composição.

Digamos tambem que o movimento do manipulo, fazendo jogar, de deante para traz, toda a parte superior da machina, não exige esforço algum, podendo ser dado por uma creança, sem difficuldade. Por uma mola que se vê inferiormente, á direita, o jogo todo vem ao seu logar, sem pesar no braço do manipulador.

Quanto á presteza do trabalho, verificámos que em 5 minutos se compõem 16 linhas do formato d'estas do nosso jornal. Dêmos mesmo 15 linhas, calculando que uma se perca por qualquer fórma, e tere-mos 3 linhas por minuto ou 180 linhas por hora.

Tendo as 8 paginas que regularmente o nosso jornal comporta de composição em corpo 9, 1.280 linhas, segue-se que 7 horas seriam bastantes para um só operario fazer, á machina, esse trabalho que ma-

nualmente não se consegue em menos de quatro dias; advertindo ainda que não ha a contar com o trabalho de distribuição do typo, visto que basta lançar as linhas ao cadinho de fundição, e que a obra se faz com typo sempre novo.

Foi reconhecendo estas vantagens que o sr. Adolpho de Mendonça, um industrial activo e emprehendedor, resolveu fazer aquisição da «Typograph» para a sua casa, tendo já assegurado trabalho effectivo para ella.

O custo de cada machina é de cerca de 1:900\$000 réis, posta a trabalhar; se calcularmos que ella faz o trabalho de quatro operarios, poupando-se assim, não menos de 2\$500 réis por dia, que não ha que empregar capital em typo, porque basta o simples metal que se obtem á média de 150 réis o kilogramma, bem se apreciam as enormes vantagens que a «Typograph» offerece.

Para prova da boa execução do trabalho, e não bastando as linhas que publicámos no numero passado, aqui damos esta noticia, toda executada na «Typograph» por amavel concessão do seu representante em Portugal, o nosso amigo, sr. D. David Ferrer.

NOTAS DE VIAGEM

XXV

Em carro a Miyanoshita — A honradez do povo — Um delicioso hotel — Um meio de acabar a guerra — O lago Hakone — O Fugi-yama — A linha do Estado — Uma cidade de mosquitos.

A chegada do excursionista a Yumoto um enxame de *Korumás* (que são os portadores de gente, em carrinhos que já descrevi) precipita-se para elle, offerecendo os seus serviços, para o levar a Miyanoshita, especie de Bussaco ou de Righi japonês que o viajante não deve deixar de visitar.

Cada carro exige tres homens, um aos varaes e dois impellindo-o pela parte posterior, porque o caminho é sempre em forte rampa e de uns 7 kilometros, pagando-se a cada homem um magro meio *yen* ou uns 300 réis da nossa moeda.

E por tão pequeno ganho elles ahi vão, contentes e apressados, ladeira acima, suando, fazendo esforços herculeos.

Deve-se aqui notar que o facto de nunca se ter dado ali um crime de roubo ou de assassinio é um attestado honrosissimo para aquella pobre gente e para as rigorosas leis do paiz.

O caminho é sempre a meia encosta de uma montanha, isolado de toda a povoação, sem vigilancia de policia, sem luz senão a do firmamento.

E pela noite, lá vão aquelles homens levando no carro um desconhecido europeu, que entre os pés leva a sua malinha, onde indubitavelmente vão dinheiro e valores, porque ninguem, sem elle, anda em excursão de recreio, indo alojar-se em hotel de primeira ordem. Bastaria que, por combinação entre os tres conductores, o carro tombasse um pouco para a direita, para que o alugador fosse precipitado — por bem simulado desastre — a toda a profundidade do valle, onde, a bons 60 a 100 metros o rio Hayakawa marulha embravecido por entre pedras. Haveria, nesse caso, o cuidado de segurar a malinha para que não caísse tambem, e o recheio d'esta faria largamente a fortuna dos tres carregadores.

Em poucos paizes do velha Europa o viajante pôde confiar assim, de noute e em taes condições, na honradez do povo.

Chegamos enfim ao alto da montanha, onde uma deliciosa surpresa nos espera.

O Fujiya Hotel, de Miyanoshita, é um encanto de perspectiva, todo rodeado de jardins, onde as aguas caem de numerosas cascatas, por todos os lados, profusamente illuminado por lampadas de arco e balões de cores, um palacio de fadasem meio de um jardim d'Armida.

E com certa propriedade, porque nem ali falta a celebre heroína da *Jerusalem libertada*, personificada na figura d'uma japonezinha, gerente do hotel, intelligente galante, fascinadora, falando o francez como uma parisiense, e o inglez como uma filha da Albion.

Não faltarão por ali Renauds que por ella deixem as cruzadas... e até os cruzados.

Estou mesmo em dizer que se os japonezes tivessem meio de trazer o general Kuropatkine a Miyanoshita elle seguiria o exemplo do heroe de Tasso e... acabava a guerra.

De manhã, o despertar do hospede é uma nova surpresa. A frescura entra-lhe no quarto por todos os lados a agua remureja por todas as partes, o azeite é rigorosissimo em toda a casa.

Tomado o seu banho numa tina de madeira que nunca conheceu sujidade, e envolto num aceiadissimo *kimono* que é posto em cada quarto á disposição do alugador, vem ás largas varandas respirar o ar purissimo e encontra-se entre montanhas todas cobertas de relva a que o sol imprime toda a gama de tonificações diferentes.

Não sei se o Murrai, o auctor do guia do Japão, que eu não comprei por ser muito massador e pouco pratico, emprega, a respeito d'esta deliciosa estancia, a phrase usual dos *Bedeckers*. Se eu fizesse esse guia não deixaria de dizer como elles: *Il faut absolument voir ça*.

D'este ponto ha bellas digressões a fazer.

A principal é ao lago Hakone, e faz-se em *kago* ou cadeira levada por quatro homens, á maneira de palanquim.

Paga-se apenas 3 *yens* (1\$800 réis) pelos quatro — baratissimo, saindo-se pelas 6 da manhã e seguindo, sempre em subida, por bellas colinas cobertas de vegetação, com alguns trechos de matta completamente copada, até a casa de chá á beira do bellissimo lago.

Foi neste ponto que comprei, por uns modestos réis 120, um corte de colete de papel que tem feito a admiração dos meus conhecidos.

Ahi toma-se, por 1 *yen*, um barco, onde viajantes, cadeiras e conductores, são mettidos, percorrendo o lago em toda a sua extensão, até Umijiri, no outro extremo, onde, tambem numa casa de chá, se toma o almoço, o *tiffin*, como lá se chama.

A proposito, confesso que não sei a origem d'este nome que não é inglez e creio que especial americano, usando-se em toda a China e Japão em vez do *breakfast* inglez.

A comida vae do hotel onde estamos, dentro das cadeiras; a bebida, cerveja fresquissima para o que basta introduzir as garrafas, durante 5 minutos, na agua gelada que brota da terra, é fornecida pela casa que, pelo que se vê, não é só de chá.

A volta pôde fazer-se por pontos muito distantes, mas eu vim por Ojigoku, onde ha que vêr os grandes vulcões meio extinctos, fazendo-se uma hora de marcha, a pé, d'este ponto a Ueyuba, sobre terrenos ainda fumégantes, por cujos orificios saem densos vapores sulphurosos, e no interior dos quaes ha ainda fogo que me reduziu a cinzas um jornal que num d'elles introduzi.

Do alto de qualquer d'estas montanhas um espectáculo soberbo se defronta, em especial ao pôr do sol.

E' a grande montanha Fugi-Yama, vulcão extincto ou pelo menos actualmente inactivo, de 3.740 m. d'altura, pela qual o japonês mantém como que um culto respeitoso.

E' por isso, e pela sabia disposição legal de que concessão alguma será feita a estrangeiros para obras no paiz, que ainda não foi permittido, a varias empresas que o pediram, construir ali um ascensor que permittisse a subida do colosso com facilidade.

Esta tem pois que fazer-se em carro e a pé no que se levam tres dias, tendo-se portanto, que dormir duas noites sobre a montanha.

Pareceu-me, por isso, *turismo* de mais, e não fui.

Voltando pelo mesmo caminho a Ko-Zu, ahi se toma o caminho de ferro do Estado, cuja linha descreve uma larga curva para costear a montanha entre a bahia de Sagami e a de Suruga, tomando ahi o littoral oceanico por onde segue.

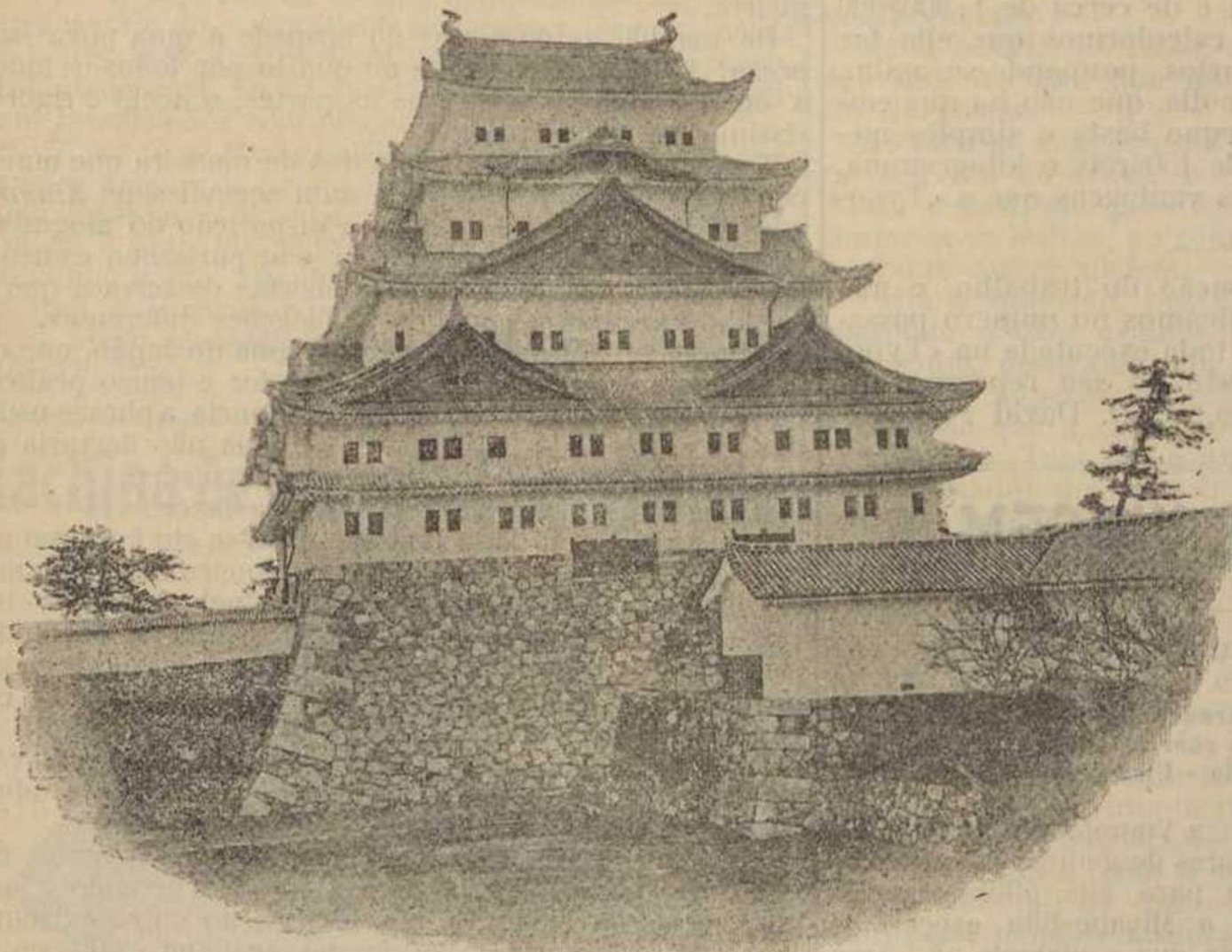
Mas como ao grande mar veem desaguar, em varios pontos, importantes rios, formando largas bahias, é nota-

bilissima a quantidade e a enorme extensão das pontes que foram lançadas no traçado d'esta linha.

Só uma d'essas pontes tem por certo não menos de 2 kilometros de extensão.

Por entre encantadoras florestas de bambus, chega-se a Nagoya, tendo feito um percurso de 188 milhas, 302 kilometros, desde Ko-Zu, em 7 horas.

Nagoya é ponto obrigado de paragem, não só para visitar o notavel castello, com a sua torre de oito andares que aqui vae em gravura, e que estando hoje con-



vertido em palacio imperial, só com uma auctorização especial se pôde ver, como por ser um centro muito importante da industria ceramica e claisonaria, trabalho em metal esmaltado.

Tremvias electricos por cabo aereo circulam nas ruas fazendo um largo trajecto ao longo de toda a cidade.

Hoteis são muito rasoaveis, mas o viajante que se cubra bem, de noite, com o mosquiteiro, porque do contrario terá a cara, no dia seguinte, com a configuração d'um cacho d'uvas.

Ouvi lá dizer que Nagoya tem tresentos mil habitantes e trinta milhões de mosquitos. Por experiencia propria calculo que ha de ter muito mais; cem mosquitos por habitante é pouco.

Distincções

A nossa redacção vê, com o maior prazer alguns dos seus collaboradores receberem nos ultimos dias, provas de apreço publico, que, nem por serem perfeitamente merecidas deixam de lisongear-nos.

O nosso redactor principal, o nosso companheiro de todos os numeros sr. Oliveira Simões recebeu a carta de conselho. Todas as honras são devidas a quem reúne á sua intelligencia excepcional o perseverante estudo e a actividade extraordinaria na applicação d'essas faculdades em serviço do paiz.

—Ao nosso querido collaborador, sr. conselheiro Paulo Benjamin Cabral, foi conferida uma portaria de louvor pela intelligencia e dedicação com que dirigiu a installação da linha telefonica de Lisboa ao Porto.

—Tambem nas eleições saiu deputado por Beja o nosso estimado collega, secretario da redacção das *Novidades*, o sr. Mello Barreto, que, comquanto não seja actualmente collaborador do nosso jornal ainda ha dois annos o foi, e para mais, foi na nossa *Gazeta* que o abalizado escriptor de hoje fez os seus primeiros passos.

E a proposito vem contar um facto que é exemplo eloquente de como a intelligencia alliada á força de vontade, conseguem fazer prodigios.

Em 1889 o nosso director achava-se em Paris e deixára a redacção entregue a dois redactores empregados superiores de caminhos de ferro e da maior competencia jornalística.

Mas, na occasião de se preparar um numero, um dos redactores teve que ausentar-se de Lisboa em serviço urgente; o outro adoeceu em estado grave.

Ninguém para escrever, para dirigir o jornal.

Mello Barreto entrára havia pouco, para aqui, como modesto auxiliar da administração, mas vendo a situação apertada metteu hombros á empresa e fez... todo o jornal.

Obteve o artigo tecnico de um amigo, fez elle varios artigos e noticias, reviu tudo, dispoz, organizou, e o jornal saiu no seu dia e por signal muito interessante.

Quando o director regressou pouco depois é que soube da proeza do modesto rapaz; e não foi elle que lh'o contou.

Protestáramos gravar-lhe aqui o nosso reconhecimento e hoje lhe apertamos a mão vendo-o membro do parlamento onde, por certo, as suas aptidões terão largo campo para se manifestar.

—Tambem foi agraciado com a cruz de Christo o

nosso estimado collaborador o sr. engenheiro Simão Trigueiros de Martel.

O desastre de Entrambasaguas

Parece que as linhas do reino visinho teem o fatal exclusivo das quedas de pontes.

Ainda quente a triste lembrança da catastrophe de 27 de junho do anno passado, em Ceniceros, na linha de Bilbao e já agora se repete o facto na de Calatayud-Teruel-Sagunto.

Na noite de 22 de junho o comboio n.º 6 que partira de Valencia á 1 hora e 45 minutos da tarde, ao chegar á ponte de Entrambasaguas, entre as estações de Calamocha e Luco, a ponte abateu, precipitando a locomotiva e quasi todas as carruagens no rio.

Desencadeára-se uma tempestade medonha; a chuva era torrencial, avolumando e embravecendo a corrente do rio, e explica-se que foram as aguas que abriram um dos paramentos da ponte, pouco antes de passar o comboio; mas vae-se averiguando tambem que o estado da obra era deploravel tendo sido mal construida desde a primitiva pela companhia belga que fez a empreitada da linha.

E é de notar que esta linha tem apenas uns 6 annos de exploração, o que mais depõe contra a execução dos trabalhos.

Para maior desastre, os vagons, cahidos sobre a machina foram incendiados, e os passageiros que caíram ao rio ou se precipitaram pelas portinholas foram, alguns arrastados pela corrente, morrendo afogados.

Um horror de que resultaram não menos de vinte mortos e igual numero de feridos.

A ponte cujo nome se origina em ser ali a junção das aguas do rio Navarrete com o Pancrudo, era de dois tramos de ferro, sobre encontros e um pilar central de

alvenaria, tendo o total de 18 metros e a altura de 5 sobre as aguas, e foi construida, como dissémos, por uma casa belga sob a direcção de Mr. Lappotre.

Desde muito que nella se notavam já indícios d'avaria, e agora, na ponte de Luco, proxima d'aquella, tambem se vêem já grandes fendas. Demonstra-se que a linha da companhia central d'Aragão, por que tanto luctaram os povos regionaes está pessimamente construida.

Outra noticia que dá a medida de como os serviços, e até as leis da humanidade, são por vezes attendidos, é que tendo-se dado o desastre ás 10 horas da noite só ás 6 horas da manhã chegou o comboio de soccorro, e só ás 9 e meia puderam ser pensados os feridos, porque o medico que veiu não trouxe ambulancia.

Assembléa geral da Companhia Real

Realizou-se no dia 20 esta assembléa presidindo o sr. doutor Augusto Victor dos Santos sendo escrutinadores os srs. Gomes Netto e Alfredo Mendes da Silva e secretario o sr. Patrone Junior.

Assistiu o sr. Tavares Festas, commissario régio, e estiveram presentes ou representados 67 accionistas com 17.000 acções.

Depois de breve discussão, em que tomaram parte os srs. Alfredo da Silva, D. Antonio Chatillon, Reis Torgal, Daenhardt e Teixeira de Queiroz, foi approvado o relatório do conselho, documento que principiamos hoje a publicar, como de costume.

Procedendo-se em seguida ás eleições para os cargos vagos segundo os estatutos, nos conselhos de administração e fiscal foram reeleitos por 316 votos os srs. Manuel Paes Villas Boas e D. Jorge de Mello para a administração, e doutor Antonio Centeno e Conde de Verride para o conselho fiscal.

Cintra á Praia das Maças

Reuniu no dia 23, em segunda convocação, a assembléa geral d'esta companhia, sob a presidencia do sr. José Joaquim Lopes Gonçalves, tendo por secretarios os srs. Mendonça e Costa e Alberto Maia.

O fim d'esta reunião era a approvação das bases do contracto pelo qual, passando a companhia a denominar-se «Cintra ao Oceano» todo o activo e passivo fica a cargo dos credores representados pela sociedade Westinghouse, ficando este grupo gratuitamente com 4.500 das 8.000 acções da companhia, ou melhor, 9.000 das 16.000 que ficam constituindo o capital, porque as acções ficam reduzidas a meio preço.

Por este premio a sociedade Westinghouse acceita o pagamento dos seus debitos, e satisfaz os dos demais credores, em obrigações de 90\$000 réis ao par, tomando ainda d'este papel até o valor de 3.600 libras para habilitar a direcção a concluir a linha até a Praia e até S. Pedro e instalar a iluminação electrica em Cintra, S. Pedro e Praia das Maças.

Parece-nos pouco dinheiro para tanta obra; no entanto a direcção da companhia fica agora em boas mãos que conseguirão fazer o milagre senão da multiplicação dos pães pelo menos a das lampadas.

E fica em boas mãos, dizemos, porque a companhia é, por completo, entregue ao elemento estrangeiro, graças em parte á falta de capitães portuguezes que a ella concorreram mas graças sobretudo á pessima administração que teve em principio, adquirindo um descredito que a levou á triste situação em que se encontra.

Como consequencia foram reformados os estatutos, dando-se a faculdade de elevar o numero de directores até 7, o que dá um pouco mais de um kilometro por administrador.

Depois procedeu-se á votação dos nomes já previamente combinados para constituirem os corpos gerentes,

os quaes são, para a direcção os srs. dr. Mario Pinheiro Chagas, advogado da sociedade Westinghouse, H. Luckach, socio da mesma companhia e F. Street, seu agente em Lisboa.

O conselho fiscal por seis annos, ficou composto dos srs. dr. José Albino Sousa Roiz, Antonio Menezes Vasconcellos, dr. Alberto Pedroso, effectivos; Antonio Serrão Franco e Henry Scholtz, substitutos.

Não nomeamos os substitutos da direcção porque estabelecendo os estatutos que os effectivos se substituem nas suas ausencias mutuamente, bem se vê que aquelles cargos ficam puramente honorarios.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados que, a partir do dia 1 de julho proximo, será pago o saldo do coupon n.º 23 (452 réis), impostos deduzidos, contra a entrega do dito coupon.

Segundo decisão da Camara dos Corretores da Praça de Paris, a partir da mesma data a declaração actualmente feita no Boletim Oficial será substituida pela seguinte:

Ex-coupon n.º 23

Os coupons serão pagos em Lisboa, na sede da companhia, rua Victor Cordon, n.º 1; em Paris, no Comptoir National de Escompte, 14, rua Bergère; em Londres, na casa Chaplin, Milne, Grenfell & Co. Limited, Princes Street, 6, E. C.—O Conselho de Administração.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1904, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 335, 478, 1.193, 6.197, 8.459, de 450\$000 réis e 11.608, 15.980, 17.069, 17.591, 22.552, 22.907, 24.837, 27.884, 29.178, 30.976, 33.523, 36.141, 36.269, 37.710, 39.846, 42.574, 43.644, 45.410, 45.871, 45.963, 46.957, 51.706, 53.320, 53.330, 54.305 de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1904:

No Porto, na sede da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendarp & Co.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1904. — Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa, O Presidente do Conselho de Administração, Carlos Lopes.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Pagamento do juro semestral das obrigações e dividendo por conta ás acções

Desde o dia 30 do corrente mez de junho, começarão os seguintes pagamentos:

De 2\$250 réis a cada obrigação, do juro do 1.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 16, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado.

De 3. p. c. ou 3\$000 réis a cada acção, por conta do corrente anno, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

No Porto: sede da Companhia, rua de Cedofeita n.º 291.

Em Lisboa: escriptorio dos srs. Henry Burnay & Co.

Braga: escriptorio dos srs. Gomes & Mattos.

Guimarães: escriptorio do sr. Manoel Pinheiro Guimarães & Co.

Fafe: escriptorio do sr. José Maria Gonçalves.

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 20 de junho de 1904. Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães. — O Gerente — Antonio de Moura Soares Veloso.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

(Obrigações de segundo grau)

Tendo sido approvadas em sessão de 20 de junho, pela assembléa geral dos srs. accionistas d'esta Companhia as contas da gerencia da mesma Companhia e a distribuição do remanescente da exploração no exercicio de 1903 pelas obrigações privilegiadas de segundo grau:

O Conselho de Administração da mesma Companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores das ditas obrigações privilegiadas de segundo grau de juro variavel até 3 %/o, 4 %/o e 4 1/2 %/o, que a datar de 1 de julho p. f., lhes será pago o quarto coupon nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 3 %/o recebendo por cada coupon, 4 francos e 56 centessimos líquidos de 44 centessimos d'impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 %/o, recebendo por cada coupon, 6 francos e 14 centessimos, líquidos de 52 centessimos d'impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 1/2 %/o, recebendo por cada coupon, 6 francos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1904, em Lisboa, na séde da Companhia, todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no Diario do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica, será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz. Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 30 de junho de 1904.—O Presidente da Comissão Executiva.—Victorino Vaz Junior.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos do art. 13.º dos Estatutos se faz publico, que no sorteio das obrigações da série «Bragança» a que se procedeu hoje, sahiram sorteados os n.ºs 41.316 a 41.320.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1904, começará no dia 1 de julho proximo futuro em Lisboa, na séde da Companhia, Rua de S. Nicolau, 88, e no Porto na Casa Bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança. Lisboa, 16 de junho de 1904.

O Director de Serviço—Antonio José Gomes Lima.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1904.

O grande acontecimento dos ultimos dias foi, como previramos, a assembléa geral da companhia dos Fosforos, realizada em 27, na qual se deram factos que só eram previstos pelos que andam no segredo das finanças e se tratou da solução d'um dos mais importantes problemas que interessam o thesouro publico.

Como dissémos, reproduzindo a proposta em tempo feita ao governo por esta companhia para tomar a si a concessão do monopolio dos tabacos, esta assembléa tinha por fim habilitar o conselho de administração a dar ao governo uma resposta definitiva sobre se mantinha ou não a sua proposta.

Como é natural todas as influencias, por parte da companhia dos Tabacos tinham sido postas em campo para impedir que a resposta fosse affirmativa, procurando-se isolar a companhia dos Fosforos dos seus auxiliares na operação, e já antes da assembléa se dizia que o *Banque de Paris et des Pays Bas* tão interessado na ultima emissão pela qual a companhia dos Fosforos, justamente para ficar habilitada a concorrer á adjudicação dos tabacos, cedendo a essas influencias, retiraria o seu apoio e até que exerceria toda a pressão financeira possivel para tirar á companhia dos Tabacos aquelle importante concorrente.

A assembléa veio demonstrar que o boato era verdadeiro, mas o estabelecimento de credito francez só conseguiu metade do seu intento, isto é, o que só d'elle dependia—retirar-se. A companhia dos Fosforos, fortalecendo-se com outros elementos não menos importantes e, pelo que se vê, mais seguros, manteve a sua attitudé e as resoluções tomadas não deixem já duvida de que ella vae por deante nella.

O assumpto é da mais elevada importancia para o thesouro, e se bem que ha sempre enorme dificuldade por parte de um mi-

nistro da Fazenda em lutar com um colosso financeiro, como a companhia dos Tabacos, não haverá que duvidar de que antes do mez de março proximo, data até a qual o governo tem que denunciar o contracto, aliaz elle ficará implicitamente prorogado por 19 annos mais, essa denuncia será feita, se a propria companhia—o que tambem é possível—convencida de que não vence a encarnizada luta, não vier expontaneamente offerecer ao thesouro condições mais vantajosas do que as que lhe offerece a sua antagonista.

Como vimos ha um mez esta presta-se a dar ao thesouro:

Nos primeiros 5 annos mais 1.000 contos por anno, total
contos 5.000
Nos segundos, 1.125, ou seja, contos ... 5.625
Nos terceiros, 1.250, ou contos 6.250
E nos quatro annos restantes á razão de 1.500, contos.... 6.000

Total a mais nos 19 annos 22.875

Além d'isso offerece todos os lucros liquidos que excederem 120 contos, e sabido, pelo ultimo relatorio, que a dos Tabacos distribuiu no anno de 1902-903 a dividendos, percentagens aos administradores, amortizações diversas e despesas geraes, somma superior a 1.600 contos, vê-se bem que o resultado d'aquella proposta será para o thesouro um beneficio não diremos de sessenta mil mas por certo superior a trinta mil contos.

Para mais, diz-se que a companhia pretende ainda prolongar a concessão do monopolio por 40 annos em vez dos 19, o que dada a comparação com a nova proposta produziria uma differença contra o thesouro de mais de 21 annos a 1.500 contos ou 31.500 contos, isto é, no total, 54.375 contos.

A magnitude d'esta cifra mostra bem quanto enorme será a luta, na qual o sr. ministro da Fazenda tem que tomar parte na defesa dos cofres publicos.

Deve-se registrar aqui que o *Banque de Paris et des Pays Bas*, antigo aliado da companhia dos Fosforos está hoje em aberta guerra com esta, sendo na ultima assembléa retirado o mandato de administradores a dois directores d'aquelle banco e protestando estes, perante o Tribunal do commercio, contra esta resolução, este protesto tem, já se vê, intuitos impeditivos do regular andamento dos trabalhos da companhia para dar execução ás resoluções tomadas.

Vamos, pois, assistir á mais monumental luta financeira que se tem ferido no paiz, desde que ha . . . finanças.

Ha dias o *Seculo* publicou uma local em que dizia tratar-se de negociações por parte da Companhia Real, para a compra da linha da Beira Alta, tendo o sr. Conde de Burnay adquirido em Paris um lote de 14.000 accções d'esta ultima.

As *Novidades* cuja informação é de toda a auctoridade, por ser o seu director um dos administradores da Companhia Real, acudiram logo rectificando que o conselho d'administração nada autorizara a esse respeito, o que deixa lér nas entrelinhas que é possível que o grupo estrangeiro que representa a companhia em Paris d'isso se occupasse.

Estas accções foram adquiridas por uns 500.000 francos, isto é, á razão de 35 francos o que, tratando-se de um lote tão elevado representa uma operação muito vantajosa.

O movimento da praça foi o seguinte:
Inscrições, mercado fraco, algumas pequenas transacções, não havendo difficuldade nas compras.

Externo 1.ª série. Foram menos importantes as transacções do que na semana anterior, fechando um pouco mais fraco.

Nos outros valores do estado não houve movimento sensivel.

Accções dos Bancos poucas transacções. Fecham com compradores as dos Bancos de Portugal, Commercial e Ultramarino e com vendedores as do Banco Lisboa & Açores.

Accções do Gaz, tiveram uma pequena baixa mas já fecham com compradores.

Accções dos Tabacos, que tambem tinham baixado muito fecham com compradores e muito firmes.

Accções dos Fosforos, devido a abundancia teem cahido bastante. Entretanto a praso houve hoje uma pequena reacção fechando firmes.

Em obrigações o movimento foi muito pequeno, não havendo nada de importante a mencionar.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	43 3/4	43 11/16	Desconto no Banco de Portugal.... 5 1/2 %/o
» cheque..	43 1/2	43 3/8	No mercado..... 5 %/o
Paris 90 d/v.....	650	652	Cambio do Brazil.. 12 1/16
» cheque.....	655	658	Premio da libra... \$950
Berlim 90 d/v.....	264	265	e
» cheque....	270	271	\$980
Francfort 90 d/v..	264 1/2	265 1/2	
» cheque..	270 1/2	271 1/2	
Madrid cheque....	785	795	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	—
Lisboa : Inscrições de assent.	38,65	38,65	38,70	38,70	37,65	37,68	37,65	—	38,70	37,66	37,70	—	37,75	—
» coupon ..	38,60	37,55	38,70	37,80	37,65	37,65	37,60	—	37,65	—	37,65	—	37,80	—
Obrig. 4 % 1888	—	—	20.300	20.300	20.300	20.300	—	—	—	—	—	—	20.350	—
» 4 % 1890 assent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47.400	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon ...	47.500	—	—	47.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent.	55.000	—	—	55.000	—	55.000	—	—	55.200	—	55.400	—	—	—
» 4 1/2 % coupon int. ..	—	—	—	—	55.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série	69.500	69.900	69.900	69.600	69.500	69.500	69.400	—	69.400	69.300	69.100	—	69.200	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões B. de Portugal	—	172.300	172.300	172.500	—	—	172.300	—	—	172.300	—	—	—	—
» Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nac. Ultramarino	112.300	112.400	112.300	112.000	112.000	—	—	—	—	—	112.200	—	—	—
» Lisboa & Açores	122.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon	142.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135.500	—	136.000	—
» Comp. Phosphoros. ..	69.800	69.500	69.400	—	—	69.300	68.500	—	69.000	69.100	68.700	—	67.500	—
» Real	—	42.800	—	43.000	—	45.000	44.900	—	44.350	—	43.500	—	48.300	—
» Nacional	4.600	—	4.650	—	—	—	—	—	—	4.550	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %	93.500	93.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5 %	91.150	—	91.000	—	—	91.100	91.000	—	91.200	91.000	91.000	—	91.000	—
» C.ª Phosphoros.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Real 3 % 1.º grau ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3 % 2.º »	—	43.000	43.100	—	43.150	43.300	43.700	—	43.700	43.200	43.300	—	43.200	—
» Nacional	—	68.500	—	68.500	68.500	—	68.500	—	—	68.400	—	—	—	—
» Atravez d'Africa	92.800	92.800	—	92.800	—	—	92.800	—	92.700	92.700	—	—	—	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	62	62,55	62,40	62,32	62,45	62,30	62,30	62,40	62,25	62,10	62,27	62,20	—	—
Accões Comp. Real	—	—	194	—	—	—	205	—	204	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	117	—	118	—	124	—	123,50	124	—	—	121	—	—
» Madrid-Zaragoza	279	281	283	283	280	282	281	282	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	145	144	144	141	140	137	—	137	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	—	362	363	365	365	365	365	365	367	365	365	365	—	—
» » 2.º »	192	192	194	—	195	196	197	197	—	196	197	196	—	—
» Beira Alta ...	116	117,75	120	122	121,75	125	128	128	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	117	—	118	—	124	123	123,50	124	122	—	121	—	—
Londres : 3 % portuguez	62,25	62,75	—	62,75	62,75	62,50	62,62	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	—	—
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	80,50	—	—	81,37	81,37	81,75	—	—	—	—	—	81,06	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1904	1903	1904	1903	
		de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	4 10 Jun.	693	86.049.000	124.168	693	81.742.238	117.968	1.855.819.000	1.843.110.340	12.708.660	-
	Nova rede garantida	4 10 Jun.	380	11.816.000	31.094	380	11.248.762	29.602	268.988.000	269.342.660	-	354.660
	Vendas Novas	4 10 Jun.	70	1.357.000	19.385	-	-	-	28.350.000	-	-	-
	Sul e Sueste.....	11 20 Mai	518	32.316.010	62.386	518	26.399.420	50.964	423.348.629	446.817.490	-	23.468.861
Minho e Douro	1 10 Abr	358	36.851.683	102.937	358	43.184.345	120.626	317.168.222	341.971.967	-	24.803.745	
	11 20 "	"	33.332.861	93.248	"	36.121.131	100.897	350.551.083	378.093.098	-	27.542.015	
Beira Alta.....	14 20 Mai	253	6.128.570	24.223	253	5.472.648	21.631	138.999.584	140.789.247	-	1.789.663	
	21 27 "	"	5.547.334	21.926	"	6.336.489	25.045	144.546.918	147.125.736	-	2.578.818	
Nacional — Mirandella e Vizeu	13 19 Mai	105	1.742.218	16.592	105	1.563.859	14.983	32.262.638	32.250.495	12.143	-	
	20 26 "	"	1.941.068	18.486	"	1.721.616	16.396	34.203.706	33.972.111	231.595	-	
	27 2 Jun.	"	2.011.582	19.157	"	1.882.676	17.930	36.215.288	35.854.787	360.501	-	
Guimarães	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-	
Porto á P. e Famalicão	1 30 Abr	64	9.702.774	151.605	64	9.066.767	141.668	36.671.791	36.803.340	-	131.549	
	27 2 Jun.	3656 Ps.	1.921.525 Ps.	5253656 Ps.	3656 Ps.	1.880.999 Ps.	514 Ps.	43.881.256 Ps.	43.274.655 Ps.	606.601 Ps.	-	
Norte de Hespanha...	3 9 "	"	2.027.738	554	"	2.008.117	549	45.908.994	45.282.773	626.221	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante	28 3 Jun.	3650	2.012.640	5513650	3650	2.153.557	590	42.947.464	42.123.445	824.019	-	
	4 10 "	"	1.932.272	529	"	1.925.636	527	44.879.736	44.049.081	830.655	-	
	11 17 "	"	1.862.548	510	"	1.769.148	484	46.742.284	45.818.229	924.055	-	
Andaluzes	21 27 Mai	1067	392.693	3681067	1067	346.576	324	8.390.761	8.496.214	-	105.453	
	28 3 Jun.	"	528.233	504	"	513.136	480	8.928.995	9.009.350	-	80.355	
Madrid-Caceres	28 3 Jun.	429	118.446	276429	429	118.666	276	1.916.591	1.958.150	-	41.559	
	4 10 "	"	112.071	261	"	119.665	278	2.028.662	2.077.815	-	49.153	
	11 17 "	"	98.248	229	"	89.800	209	2.126.910	2.167.615	-	40.705	
	4 10 "	180	37.596	208180	180	39.919	221	921.690	1.003.579	-	81.889	
Zafra a Huelva	11 17 "	"	39.927	221	"	46.630	258	961.617	1.050.209	-	88.592	

Via ferrea transandina

Ha todas as probabilidades de ter realização pratica e breve a construcção da via ferrea através da America do Sul entre Buenos Aires, no Oceano Atlantico, e Valparaiso no Oceano Pacifico, linha em que se pensa desde longos annos.

O governo do Chili em virtude da lei votada no congresso abriu concurso para a construcção do trôço que deve ligar as duas partes já existentes d'essa grande linha, e deve abrir as propostas em Santiago ainda no anno corrente.

A linha terá a bitola de um metro. A lei auctORIZA o governo a arrematar a construcção da linha que una a rede chilena á rede argentina. Deve ir quasi sempre em tunel durante 40 kilometros. Ha garantia ao juro de 5 p. c. durante 20 annos para um capital que não exceda 37,5 milhões de francos.

As difficuldades que havia com relação aos limites das fronteiras das duas republicas estão resolvidas.

A linha é d'um alto interesse commercial. As relações entre os dois paizes interrompem-se durante 7 mezes por anno porque só pôde fazer-se por mar durante esse periodo, dando a volta pelo estreito de Magalhães. A montanha durante aquelle periodo é intransitavel.

A linha deve ter um trafego importante em gados. O Chili é um consumidor das carnes da Argentina. Varios productos agricolas, são valorizados tambem. Conta-se que a linha ferrea desenvolva as relações commerciaes dos dois estados, faça diminuir a navegação e facilite as viagens para a Europa.

O trajecto pelo transandino permittirá a viagem de Valparaiso a Buenos-Aires que é o porto para a Europa em 48 horas.

A linha do lado da Argentina está construida até Mendoza. Mas as difficuldades de construcção do lado do Chili são muito maiores.

Tentou-se por diversos modos resolver estas difficuldades. Houve projectos de cremalheira, de funiculares, do systema Abt, etc.

O engenheiro Schatzmann recommendava o systema Abt combinado com o de simples adherencia. Chegou a ser approvado este projecto. Mas como este exigia 3 grandes tuneis de construcção cara e demorada foi regeitado tambem.

A secção dos Andes a Salto del Soldado, 26 kilometros, está estabelecida. Ahi a altitude é de 1.252 metros. Resta subir ainda até a altitude de 3.900 metros que é a do termino na fronteira. Tem de atravessar as ribeiras Blanco e Juncal.

O tunel superior terá uma extensão de 13 kilometros. A linha do lado da Argentina medirá cerca de 170 kilometros.

TRACÇÃO ELECTRICA

Suissa

A linha ferrea do Jungfrau uma das mais interessantes linhas de montanha actualmente em exploração, recebe a energia electrica das fontes hidro-electricas de Lauterbrunn. Compreendem duas turbinas Gérard de 5.000 c. v.; duas Francis de 800 c. v. e duas excitadoras de 250, todas munidas de reguladores automaticos.

Tem 2 geradores triphasicos de 500 c. v. com uma tensão de 7.000 voltios, dois dynamos de corrente continua de 25 c. v. a 60 voltios e dois geradores de 7.000 voltios.

Os comboios constam de locomotiva de 4 carros. Tem a velocidade de 8,5 kilometros com a inclinação de 25 p. c. e a carga de 80 passageiros cada um.

Italia

Vae ser construida uma linha ferrea electrica entre Milão, Pavia, e Casteggio medindo 50 kilometros e reunindo varias communas. A força motriz vem do Navi-

glio, em Pavia, da queda do Lambro perto de Cerro e da de Terdoppio junto de Zuasco.

Está orçada a despesa em dois milhões e meio de libras.

LINHAS PORTUGUEZAS

Carruagens automotoras.—Vieram já de Bordeus as quatro carruagens que a Companhia Real encomendou para serviço na linha do Oeste.

O seu valor é de 30.000 francos cada uma.

Estes novos vehiculos são eguaes aos que usa a companhia de Paris-Lyon-Mediterraneo e tem cada uma logares para 36 passageiros, sendo 8 de 1.ª, 9 de 2.ª e 19 de 3.ª, além dos que podem ir em pé na plataforma posterior, onde vae o conductor. Na da frente vae o machinista. Tem mais, cada carruagem, um compartimento de 2^m,20 para volumes.

Ha dois freios: um automatico systema Clayton, outro manual, combinado com aquelle.

Swazilandia—Estão quasi concluidos os estudos de gabinete de que foi incumbido o distincto engenheiro o sr. Lisboa de Lima, referentes a este caminho de ferro.

A linha ferrea cujas vantagens para a prosperidade e desenvolvimento commercial de Lourenço Marques tem ha muito sido encarecidas deve ter uns setenta e tantos kilometros e o seu custo provavel não irá além de 300.000 libras.

Será construida como é de toda a vantagem por conta do Estado, por empreitada geral, ou por empreitadas parciaes, cujo custo está garantido pelo emprestimo para esse fim votado pelas camaras na legislatura passada.

O sr. ministro da marinha, que é perfeito conhecedor dos nossos interesses na Africa do Sul, oppõe-se tenazmente a que se entregue a exploração e construcção a qualquer companhia estrangeira, pelo prejuizo que d'ahi poderia advir para os interesses portuguezes.

Alto Minho.—O sr. ministro das obras publicas tenciona partir no dia 4 para Braga, indo assistir á inauguração dos trabalhos d'estas linhas. Ali se lhe prepara uma recepção entusiastica.

E bem merecida é.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

Pela abertura á exploração da via ferrea de Moreda a Granada, na extensão de 58 kilometros, abrevia-se notavelmente o trajecto de Madrid a Granada, pois fica sendo o percurso apenas de 176 kilometros em vez de 355 que tinha indo-se por Espeluy, Campo Real e Bobadilla.

A sociedade mineira de San Miguel foi auctorizada a occupar os terrenos de dominio publico que necessita para a construcção de uma via ferrea da mina de San Miguel ao apeadeiro de Tamajoro na linha ferrea de Zafra a Huelva.

Foi apresentado ao governo um projecto de vias ferreas da ilha de Fernando Pó onde não existe ainda nenhuma linha d'esta natureza.

A companhia do Cantabrico, concessionaria da linha em exploração de Santander a Cabezon de la Sal e do prolongamento em construcção até Llanes está activando a conclusão das obras. O assentamento da via é feito de conta propria.

Os depositos de agua são de beton armado. O material circulante é da casa Krauss, de Munich.

A exploração de Santander a Cabezon de la Sal deu os seguintes resultados em 1903.

Comboios 4.172 sendo de passageiros e mixtos 2.940, 1.186 de mercadorias e 46 de via e obras, com um percurso de 164.136 kilometros.

Passageiros 372.761, ou 126 por comboio.

Receita de passageiros 326.521 pesetas.

Mercadorias transportadas 76.144 toneladas, receita correspondente, 214.427.

Vão construir um ramal da estação de Toay termino da No-
 oeste a F. C. al Pacifico em Villa Mercedes

Notas varias

Inutilização do Simplão. — Diz a «Feuille d'Avis», de Lausanne: «O conselho federal estudou os meios próprios para impedir que a grande via internacional podesse servir para dar acesso a um exercito estrangeiro no territorio suizo.

Decidiu, portanto, abrir no tunel as minas necessarias para inutilizar toda a parte do mesmo tunel situada em territorio da confederação.

Pedi por isso ás camaras um credito de 890 mil francos para a installação d'estas minas que devem estar prontas no fim do anno corrente.»

Si vis pacem.

Vias ferreas africanas. — Segundo uma estatistica da *Revue générale des Sciences* a extensão das linhas ferreas construidas no continente negro, é a seguinte:

Colonias inglezas	9.747	kilometros
» francezas	5.167	»
Egypto	4.646	»
Colonias portuguezas	943	»
Estado do Congo	398	»
Colonias allemãs	244	»
» italianas	28	»

O convenio franco-inglez vae permittir o prolongamento das linhas do oeste argelino até Fez e Tanger (em que peze á nossa vizinha Hespanha que tem phantasias imperiaes), ligando-se assim o golpho de Gallis com o oceano Atlantico por via ferrea.

Carruagens de intercirculação. Um desastre na *Herzboheim*, em Baden, em que um comboio expresso chocou com uma machina de manobras na estação, veio mostrar a grande superioridade das carruagens de corredor sobre as de compartimentos independentes.

No dia 2 de dezembro o expresso passava na estação com a velocidade de 80 km. Trazia uma poderosa machina com 125 ton., uma bagageira, uma ambulancia postal e 4 carruagens com inter-communicação, de 8 rodas cada uma.

O encontro das machinas deu os seguintes resultados: A machina da estação foi despedaçada. A machina do expresso separou-se do comboio e precipitou-se por um talude, enterrando o truck da frente e cabriolando para a frente. A bagageira descarrilou atravessando-se na via. As quatro carruagens descarrilaram, ficando com os trucks partidos mas resistiram inteiramente nas caixas. A ambulancia postal que tem portas lateraes foi partida e deformada. Por isso só houve a deplorar a morte do machinista e ferimentos de 3 empregados.

Mostra-se bem que são fortes e que estão nas melhores condições para resistir as carruagens de corredor.

Já a ambulancia que tem portas aos lados, não pode resistir semelhantemente a tão formidavel choque.

Hyper velocidades na Inglaterra. — As velocidades médias dos comboios inglezes teem successivamente ido subindo a ponto de se ultrapassar ás vezes a de 120 km.

Nos comboios expressos pertencentes a diversas empresas estas velocidades são as seguintes, expressas em kilometros-hora:

Nordoste 99,3; Central 99; Great Western 95,2; North Western 91; Great Central 91; Great Northern 89,3; South Western 88,6; Lancashire and Yorkshire 88; Cheschire 85,1; Great Eastern 84,5; Glasgow and South Western 83,1; English North 81,1; London Brighton and South Coast de Londres a Brighton que são 81,7 gasta uma hora.

A Caledonia entre Stirling e Perth gasta 35 minutos o que corresponde a 91 km.

A Great Western tem mais 10 comboios com a velocidade de 90 km.

A North Western tem entre Londres e Sheffield comboios a 90 km.

O comboio do principe e princeza de Galles entre Londres e Plymouth, via Exeter em 14 de julho de 1903 attingiu a velocidade de 145 km. por hora.

As companhias procuram conseguir grandes trajectos sem paragem para tomas de agua. Para isso adoptam

disposições especiaes nas linhas. Assim, já nas linhas seguintes se executam longos trajectos:

London-Exeter (Great Western) 312 km.; Wakefield London (Great Northern) 282,8 km.; Wigan Willerden (North Western) 303,5; London Sheffield (Great Central) 265; London Crewe (North Western) 253; London Doncaster (Great Northern) 251; Walsham London (Great Eastern) 209,2; Newcastle Edinburgh (North Eastern) 200,4.

Um comboio especial que transportou os membros do congresso dos telegraphistas, no anno passado, percorreu sem paragem alguma, o trajecto de Londres a Carlisle, na linha North Western na distancia de 481,6 km.

Marinha mercante. — Segundo a estatistica do *Lloyds Register* a marinha mercante do mundo, referida a 1 de julho de 1903 era 29.943 navios com 33.643.131 toneladas de registo, sendo 17.761 vapores com 27.183.365 toneladas e 12.182 barcos de vela com 6.454.766.

Nestes numeros entra a Inglaterra com 16.006.374 toneladas; Estados Unidos da America 4.611.956 toneladas; Allemanha 3.283.247 toneladas; Noruega 1.653.740 toneladas; França 1.622.016 toneladas; Italia 1.180.335 toneladas; Russia 909.618; Hespanha 764.447; Japão 726.818 Suecia 721.116; Hollanda 658.845; Dinamarca 581.247; Austria-Hungria 578.697; Grecia 378.188; Belgica 157.047; Brazil 155.086; Turquia 154.494; Chili 103.758; Portugal 101.304; Republica Argentina 95.780.

A isto chegaram os descendentes dos descobridores do caminho para a India e do Brazil!

Motor a turfa. — Inaugurou-se ha pouco tempo em *Rostaen* na Suécia uma fonte electrica cujos motores são alimentados pelo gaz distillado da turfa.

A energia electrica é transportada depois para *Svedala*, que fica a 3 kilometros de distancia, a *Skabufjoe* e a outras localidades vizinhas.

E' a primeira fabrica d'esta natureza. Parece que funciona com exito o que interessa notavelmente as nações que teem falta de hulha e em que ha lenhites e turfeiras. O nosso paiz está neste caso. Temos muito carvão mineral pobre. No concelho de Soure e nos districtos de Leiria e Santarem ha grandes jazigos de lenhites que sem duvida virão a ser utilizados quando se torne conhecido e pratico o modo de lhes extrahir os hydrocarbonetos que conteem e se aproveitem estes gazes combustiveis para a producção de força motriz ou para a sua applicação directa ao aquecimento de fornos como os de vidro, cal, minerios, etc.

Automotoras. — Os caminhos de ferro do estado francez, seguindo o exemplo das companhias d'Orleans e P. L. M., vão pôr em serviço nas suas linhas, carruagens automotoras a vapor com 36 logares para passageiros e com uma bagageira atrelada.

O motor vae na frente. E' pequeno e compõe-se de duas machinas combinadas montadas em *tandem*. Trabalha com vapor sobreaquecido á pressão de 20 kilogramas. O combustível é o cóke; entra automaticamente na fornalha. A alimentação de agua é tambem automatica.

A carruagem pôde ter a velocidade de 60 kilometros por hora.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assembléa geral dos accionistas de 20 de junho de 1904.

SENHORES:

O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em obediencia aos preceitos dos Estatutos, vem dar conta á assembléa geral dos srs. Accionistas, dos actos da gerencia da mesma Administração no exercicio de 1903, nono anno depois da convenção de 4 de maio de 1894.

No presente relatorio seguir-se-ha na exposição dos factos o systema já adoptado. Na primeira parte com os elementos fornecidos pela nossa zelosa Direcção Geral mostrar-se-ha quaes foram

os resultados da exploração da nossa rede em 1903, e sua comparação com os exercícios anteriores. Na segunda, será explicada a situação do nosso activo e passivo. Na terceira encontra-se uma apreciação rápida da gerência das caixas de reformas e pensões da nossa Companhia até 31 de dezembro ultimo.

Primeira Parte

Resultados da Exploração

1.º Considerações geraes

A situação da nossa Companhia melhorou ainda neste exercício sob tres pontos de vista: 1.º pelo importante accrescimento das receitas brutas; 2.º pela diminuição do coefficiente da exploração que desceu em 1903 abaixo de 44 por cento, devido a que as despesas de exploração augmentaram em menor proporção que as receitas brutas; 3.º pela pequena melhoria do cambio.

Receitas.—As receitas do tráfego subiram de 5.019:081\$381 réis em 1902 a 5.263:487\$761 réis em 1903 ou seja um augmento de 244.406\$380 réis.

Garantias de juro.—Devido ao augmento de tráfego nas nossas linhas garantidas, especialmente na de Torres-Figueira-Alfarellos, as garantias de juro que recebemos do Estado tiveram uma nova diminuição de 37:623\$040 réis approximadamente igual á do exercício anterior.

Despesas de exploração.—As despesas de exploração em 1903 attingiram 2.306:289\$402 réis produzindo um augmento sobre as do anno anterior de 77:312\$379 réis o que dá apenas 31,22 por cento com relação ao augmento das receitas.

No ultimo periodo de nove annos, apesar da extensão da rede não ter variado, as receitas brutas do tráfego tiveram augmento de 64,16 % e as receitas liquidas de 76,23 % deduzidas as garantias de juro e as receitas fóra do tráfego.

Coeficiente de exploração.—Os numeros abaixo indicados mostram para toda a rede o coefficiente de exploração, comprehendidas as receitas fóra do tráfego, mas não incluídas as garantias de juro:

Em 1902..... 44,28 por cento
Em 1903..... 43,70 por cento

Separando, como nos annos anteriores, os resultados das linhas não garantidas das duas linhas garantidas, obteremos os seguintes numeros:

Totalidade das linhas não garantidas (cuja receita representa 87 por cento do total), 693 kilometros:

Em 1902... 44,63 por cento
Em 1903... 41,27 por cento

Linha garantida da Beira Baixa (212 kilometros):

Em 1902..... 67,46 por cento
Em 1903..... 67,22 por cento

Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos (168 kilometros):

Em 1902..... 61,96 por cento
Em 1903..... 57,52 por cento

Percurso.—O numero de kilometros-trem, em 1903, foi de 5.475.057, isto é, mais 258.339 que em 1902. Desde o anno de 1894, o augmento é de 85 por cento enquanto que no mesmo periodo o coefficiente de exploração baixou de 47,39 por cento em 1894 a 43,70 por cento em 1903.

Receitas por kilometro-trem e por kilometro-via.—A receita por kilometro-trem (não comprehendidas as receitas fóra do tráfego e as garantias de juro) foi:

Em 1902. Receita bruta 962 réis; Receita liquida 535 réis
" 1903. " " 961 réis; " " 540 "

e por kilometro-via:

Em 1902. Receita bruta 4.677\$615; Receita liquida 2.600\$283
" 1903. " " 4.905\$394. " " 2.756\$010

Efeitos do cambio.—O cambio médio do anno, que em 1900 foi de 688 ¹¹/₃₂ réis por 3 francos, desceu em 1903 a 669 por 3 francos. O mappa seguinte mostra a conversão, em ouro, dos resultados da exploração nos annos de 1902 e 1903, ao par e ao cambio médio respectivo a cada um dos dois annos.

O producto liquido, em ouro, da exploração, em 1903, elevou-se a 14.965.568,50 francos, quantia superior á de 1902 na importancia de 982.037,45 francos.

A comparação dos resultados dos dois exercicios, ao par, dá apenas a favor do ultimo um augmento de 715.746,07.

A differença entre este numero e o precedente, indica bem claramente o effeito da ligeira melhoria de cambio.

Designação	1902	1903	Differenças em 1903
Receitas do tráfego	5.019:081\$381	5.263:487\$761	+244:406\$380
Garantia de juro.	404:032\$447	366:409\$407	— 37:623\$040
Receitas fóra do tráfego.....	14:350\$677	13:714\$009	— 636\$668
Total geral das receitas.....	5.437:464\$505	5.643:611\$177	+206:146\$672
Despesas da Exploração.....	2.228:977\$023	2.306:289\$402	+ 77:312\$379
Producto liquido.	3.208:487\$482	3.337:321\$775	+128:834\$293
Percurso dos comboios.....	5:216\$788	6:475\$057	258\$339
Kilometros de via..	1\$073	1\$073	—\$—
Por kilometro-trem:			
Receitas.....	1\$042	1\$034	— \$011
Despesas.....	\$427	\$421	— \$006
Producto liquido..	\$615	\$610	— \$005
Por kilometro-via:			
Receitas.....	5:067\$534	5:259\$656	+ 192\$122
Despesas.....	2:077\$332	2:149\$384	+ 72\$052
Producto liquido ..	2:990\$202	3:110\$272	+ 120\$070

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Transporte de adubos, fungicidas, etc.

Conforme o § unico do n.º 2 do artigo 56.º da Organização dos Serviços Agricolas internos, decreto de 24 de dezembro de 1904, «Diario do Governo» n.º 296 de 31 do mesmo mez, é reduzido a quinze por cento, desde 1 de julho proximo até 30 de junho de 1905, o bonus concedido pelo Estado sobre o preço do transporte de adubos, insecticidas e fungicidas. Lisboa, 23 de junho de 1904.

Banhos do mar e aguas thermaes em 1904

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

Desde 1 de julho até 31 de outubro de 1904 as principaes estações das linhas da Companhia Real e do Sul e Sueste terão á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos pelas vias Setil-Vendas Novas e Lisboa-Barreiro validos por dois mezes com destino ás diversas localidades de banhos do mar e aguas thermaes servidas por estações das mesmas linhas.

Demais condições e preços ver os cartazes affixados nos logares do costume. —Lisboa, 23 de junho de 1904.

J. B. FERNANDES & C.^A

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis,
carvão para forjas, folles para ferrelro, safras, bigornas, tornos,
engenhos de furar e cimento Portland
Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

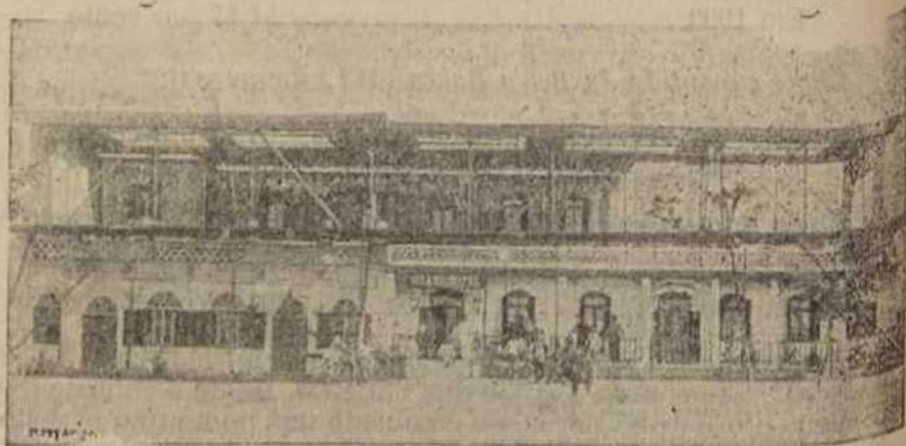
SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

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

GRANDE HOTEL

PEKKXX



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excelente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-15 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	5-50 m.	6-5 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-35 m.	9-50 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	10-35 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	11-5 m.	11-20 m.
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-5 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.	1-48 t.	12-35 t.	12-50 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 t.	1-20 t.	1-35 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-5 t.	2-20 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	2-50 t.	3-5 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.	3-35 t.	3-50 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-20 t.	4-35 t.
5-5 t.	5-20 t.	6-2 t.	6-18 t.	5-5 t.	5-20 t.
5-50 t.	6-5 t.	6-47 t.	7-3 t.	5-50 t.	6-5 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.	6-35 t.	6-50 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.	7-20 t.	7-35 t.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-5 n.	8-20 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	8-50 n.	9-5 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-32 n.	10-48 n.	9-35 n.	9-50 n.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-40 m.	6-6 m.	6-38 m.	5-25 m.	5-40 m.
6-5 m.	6-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	6-5 m.	6-34 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.	11-25 m.	11-54 m.
12-35 t.	1-24 t.	1-36 t.	2-8 t.	12-35 t.	1-24 t.
2-55 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	2-55 t.	2-54 t.
3-25 n.	3-54 n.	4-6 n.	4-38 n.	3-25 n.	3-54 n.
4-35 n.	4-54 n.	5-6 n.	5-38 n.	4-35 n.	4-54 n.
5-45 n.	5-54 n.	6-6 n.	6-38 n.	5-45 n.	5-54 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-10 m.	6-47 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-0 m.	7-56 m.	7-8 m.	8-8 m.	7-0 m.	7-56 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-46 m.	8-48 m.	7-40 m.	8-17 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	8-55 m.	7-45 m.	8-50 m.
8-30 m.	9-26 m.	8-51 m.	9-31 m.	8-30 m.	9-26 m.
9-10 m.	9-47 m.	9-48 m.	10-22 m.	9-10 m.	9-47 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-32 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-0 m.	10-50 m.	10-8 m.	11-8 m.	10-0 m.	10-50 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	10-40 m.	11-17 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	10-45 m.	11-50 m.
12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	12-10 t.	12-47 t.
12-15 t.	1-20 t.	12-35 t.	1-32 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	1-40 t.	2-17 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-2 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	3-10 t.	3-47 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-32 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-0 t.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-56 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	4-40 t.	5-17 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-2 t.	4-45 t.	5-50 t.
5-30 t.	6-26 t.	5-38 t.	6-38 t.	5-30 t.	6-26 t.
6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	6-10 t.	6-47 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.	6-15 t.	7-20 t.
7-0 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-56 t.
7-40 t.	8-17 n.	7-48 t.	8-54 n.	7-40 t.	8-17 n.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.	7-45 t.	8-50 n.
8-30 n.	9-26 n.	8-51 n.	10-22 n.	8-30 n.	9-26 n.
9-10 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-32 n.	9-10 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-17 n.	10-48 n.	11-54 n.	10-40 n.	11-17 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-10 n.	12-47 n.	12-18 n.	1-24 n.	12-10 n.	12-47 n.
12-15 n.	1-20 n.	12-35 n.	1-32 n.	12-15 n.	1-20 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-21 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-21 t.
1-30 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-30 t.	2-21 t.
4-50 t.	5-21 t.	6-10 t.	6-40 t.	4-50 t.	5-21 t.
9-50 n.	10-21 n.	11-35 n.	12-15 n.	9-50 n.	10-21 n.

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-32 m.	11-35 m.	12-15 m.	9-50 m.	10-32 m.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-20 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-25 m.	7-20 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-30 m.
8-35 m.	9-43 m.	7-40 m.	8-48 m.	8-35 m.	9-43 m.
9-35 m.	10-15 m.	8-40 m.	9-16 m.	9-35 m.	10-15 m.
10-30 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	10-30 m.	11-54 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-41 m.	11-16 m.	11-35 m.	12-15 t.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 t.	12-3 t.	12-50 t.	1-54 t.
1-35 t.	2-45 t.	12-40 t.	1-15 t.	1-35 t.	2-45 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	2-35 t.	3-38 t.
3-25 t.	4-25 t.	2-40 t.	3-15 t.	3-25 t.	4-25 t.
4-35 t.	5-45 t.	2-56 t.	3-55 t.	4-35 t.	5-45 t.
5-15 t.	6-10 t.	4-4 t.	5-3 t.	5-15 t.	6-10 t.
6-15 t.	6-55 t.	4-40 t.	5-39 t.	6-15 t.	6-55 t.
6-22 t.	7-26 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-22 t.	7-26 t.
7-35 t.	8-38 n.	6-18 n.	7-17 t.	7-35 t.	8-38 n.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 n.	8-39 n.	8-50 n.	9-54 n.
10-50 n.	11-53 n.	8-4 n.	9-3 n.	10-50 n.	11-53 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-45 n.	12-20 n.	1-24 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	7-42 m.	8-26 m.
8-25 m.	9-9 m.	10-40 m.	11-24 m.	8-25 m.	9-9 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-38 m.	12-22 t.	9-42 m.	10-26 m.
10-33 m.	11-17 m.	12-38 t.	1-23 t.	10-33 m.	11-17 m.
12-42 t.	1-26 t.	2-38 t.	3-23 t.	12-42 t.	1-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-43 t.	4-28 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-32 t.	6-15 t.	3-42 t.	4-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	6-38 t.	7-22 n.	4-42 t.	5-26 t.
5-42 t.	6-26 n.	7-38 t.	8-22 n.	5-42 t.	6-26 n.
6-42 t.	7-26 n.	8-38 t.	9-22 n.	6-42 t.	7-26 n.
7-42 t.	8-26 n.	9-38 t.	10-22 n.	7-42 t.	8-26 n.
8-42 n.	9-26 n.	10-54 n.	11-38 n.	8-42 n.	9-26 n.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-10 m.	5-35 m.	6-33 m.
11-42 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.	11-42 m.	12-40 t.
cp 4-30 t.	5-28 t.	6-26 t.	7-24 t.	cp 4-30 t.	5-28 t.
4-41 t.	5-39 t.	6-37 t.	7-35 t.	4-41 t.	5-39 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-45 t.	6-43 t.	7-22 m.	8-20 m.	5-45 t.	6-43 t.
cp 6-0 t.	6-58 t.	7-37 m.	8-35 m.	cp 6-0 t.	6-58 t.
10-42 n.	11-40 n.	7-59 t.	8-57 n.	10-42 n.	11-40 n.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-13 m.	6-35 m.	7-33 m.	6-15 m.	7-13 m.
4-28 t.	5-26 t.	5-53 m.	6-51 m.	4-28 t.	5-26 t.
12-28 n.	1-26 n.	9-55 m.	10-53 n.	12-28 n.	1-26 n.

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-20 t.	4-18 t.	5-11 t.	6-10 m.	3-20 t.	4-18 t.
7-47 m.	8-45 m.	9-38 m.	10-36 m.	7-47 m.	8-45 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
a 9-5 m.	b 1-46 t.	k 7-20 m.	a 12-5 n.	a 9-5 m.	b 1-46 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
r 7-0 m.	7-45 t.	4-35 m.	p 6-18 t.	r 7-0 m.	7-45 t.
p 9-20 m.	10-15 m.	11-0 m.	r 11-55 n.	p 9-20 m.	10-15 m.
11-5 m.	12-31 n.	11-0 m.	r 11-55 n.	11-5 m.	12-31 n.
a 5-25 t.	6-20 m.	6-57 t.	7-50 m.	a 5-25 t.	6-20 m.
7-5 t.	8-34 m.	9-4 t.	10-40 n.	7-5 t.	8-34 m.
9-30 n.	10-20 m.	11-0 n.	12-0 m.	9-30 n.	10-20 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-35 m.	4-33 m.	7-6 m.	8-49 m.	3-35 m.	4-33 m.
10-15 m.	11-13 m.	6-51 t.	7-53 n.	10-15 m.	11-13 m.
4-44 t.	5-42 t.	7-45 t.	8-47 n.	4-44 t.	5-42 t.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
d 3-40 m.	4-38 m.	10-8 m.	11-57 m.	d 3-40 m.	4-38 m.
7-30 m.	8-28 m.	4-27 t.	5-25 n.	7-30 m.	8-28 m.
9-10 m.	10-8 m.	6-33 t.	7-31 n.	9-10 m.	10-8 m.
2-10 t.	3-8 t.	12-31 n.	1-26 n.	2-10 t.	3-8 t.
7-50 t.	8-48 t.	9-29 n.	10-27 n.	7-50 t.	8-48 t.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-4 m.	8-11 m.	5-41 m.	6-44 m.	7-4 m.	8-11 m.
9-50 m.	10-39 m.	8-26 m.	9-35 m.	9-50 m.	10-39 m.
1-30 t.	2-38 t.	12-0 t.	1-9 t.	1-30 t.	2-38 t.
4-40 t.	5-45 t.	3-16 t.	4-19 t.	4-40 t.	5-45 t.
7-38 t.	8-43 n.	5-52 t.	6-54 t.	7-38 t.	8-43 n.
11-40 n.	12-45 n.	9-29 n.	10-34 n.	11-40 n.	12-45 n.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-36 m.	6-0 m.	7-46 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	9-30 m.	10-41 m.
1-25 t.	2-30 t.	11-0 m.	12-36 t.	1-25 t.	2-30 t.
a 6-20 t.	7-33 t.	12-30 t.	3-10 t.	a 6-20 t.	7-33 t.
—	—	10-0 n.	11-40 n.	—	—

Coimbra	Figueira	Coimbra
6- 0 m.	7-46 m.	5-50 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.
1-25 t.	3-10 t.	11- 0 m.
		12-36 t.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 4 de Julho sahirá o paquete **Nile** para

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Feldmarschall**. Sahirá a 6 de julho. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Wittenberg**. Espera-se a 9 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Barbados, Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crown of Navarre**. Sahirá a 12 de julho. Agentes Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Barcelona, Valencia, Alicante, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 4 ou 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Amazon**. Sahirá a 13 de julho. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Canthagena, Valencia, Barcelona e Philippinas, vapor hespanhol **Monserat**. Sahirá a 6 ou 7 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 11 de julho. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Desferro**. Sahirá a 4 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 4 de julho. Agente, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 7 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



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



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



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



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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Erlangen**. Sahirá a 5 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



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



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 10 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sahirá a 13 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 18 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 13 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o