

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

10.º DO 21.º ANNO

NUMERO 490

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata
 Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata
 Engenheiro-consultor
 Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietário-diretor
 L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção
 CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

REDACTORES DE SECÇÕES:

Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro || Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro
 Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro || Commercio e Industria — Conselheiro José M. d'Oliveira Simões, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
 Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
 IMPRESSÃO
 Rua Ivens, 45 e 47

LISBOA, 16 de Maio de 1908

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
 R. Nova da Trindade, 48
 Telephone 27
 Endereço telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

Alvalade a Garvão, por J. Fernando de Souza.....	Páginas
De Lisboa ao Japão.....	145
Parte oficial — Portarias de 5 de maio do Ministério das Obras Públicas.....	146
Tarifas de transporte.....	147
Viagens no estrangeiro.....	147
A propósito do Cincocentenario — XXXV.....	148
Notas de viagem — XIX — Christiania — Os Vikings Museos — Buses a meio tostão — Passeios e edifícios — Sports de inverno — Banhos de gelo — Amabilidade norueguesa.....	148
O culto da bandeira.....	149
Um horário engenhoso.....	150
Sud-Express.....	150
ELECTRICIDADE	
Telegraphia moderna.....	
Parte financeira	
Carteira dos acionistas.....	151
Boletim Commercial e Financeiro.....	152
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	153
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	153
AUTOMOBILISMO	
Aparelhos de inflamação. (continuação) ilustrado.....	154
Meeting de Monaco.....	155
Cintra ao Oceano.....	156
Companhia dos Vagens-Leitos.....	156
Commercio português.....	157
Linhas portuguesas — Quelimane — S. Thomé — Benguella — Valle do Tâmega — Companhia da Beira Alta.....	157
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Suíça — Japão.....	158
Notas várias.....	159
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração.....	159
Avisos de serviço.....	160
Arrematações.....	
Agenda do Viajante.....	
Horário dos comboios.....	
Vapores a sair do porto de Lisboa.....	

alinhamento recto e 9.030,º01 em curvas cujos raios vão de 300º a 1.000º, havendo 26 de 300º com 3.338,º60 de desenvolvimento, 9 de 350º com 988,º8, 8 de 400º, 9 de 2.500º, 4 de 600º.

A percentagem das curvas é pois 29% da extensão total.

O mínimo alinhamento entre curvas de sentido contrário é de 100º.

Os patamares somam 10.171,67 ou 32,6% do lanço, os declives 3.570,º00 e as rampas 17.372,º00.

A inclinação máxima é de 13º/m em 420º apenas.

O lanço fica pois quasi em patamar e vencendo apenas 45,º14 da diferença de nível entre os pontos extremos.

A estas excepcionaes condições de planta e perfil corresponde naturalmente exiguo volume de terraplenagens que apenas atingem 191.844ºm³ ou 6,º160 por metro corrente.

As excavações decompoem-se em 56.484ºm³ de rocha dura, 26.029ºm³ de rocha branda, 60.685ºm³ da terra compacta e 47.745ºm³ d'emprestimos, com a distância média de transporte de 38,º84 a carrinho de mão e 363,º03 a carro de parelha.

As obras de arte compreendem uma ponte de 2 tramos, de 30º sobre a ribeira de Campilhas e outra de um vão da mesma abertura sobre a de Garvão. Ambas as pontes são de taboleiros inferiores.

Além d'estas obras principaes ha 135 aqueductos de 0º,40 a 1,º0 de abertura, 1 pontão de 2º outro de 3º e 2 de 4º.

No extremo do tracado projectam-se alguns muros de suporte.

As obras accessorias são representadas por 4 passagens de nível, 2 das quaes com casa de guarda.

São apenas duas as estações, a de Alvalade a 8.865ºm da anterior, Ermida, e a da Torre a 11.348,º9 da de Alvalade e a 17.200ºm da de Garvão. Se de futuro fôr necessário subdividir por novas estações ou apeadeiros esta distância, bastante grande, o perfil presta-se a isso, podendo ficar essa paragem a cerca de 7.600ºm além da estação da Torre, proximo da passagem da estrada de Odemira a Aljustrel.

Além das duas casas de guarda mencionadas ha 2 de guarda e partido.

A via é projectada com o carril de 36,5 kg.

O orçamento importa em 322.800.000 réis, resultando das seguintes verbas:

Restabelecimento do traçado.....	777.836
Expropriações.....	10.762.530
Terraplenagens.....	84.592.3885
Pontes.....	49.600.000
Somma.....	115.733.5021

Alvalade a Garvão

Acha-se finalmente aprovado o projecto do ultimo lanço da 2.ª secção da linha do Sado, intelligentemente estudado pelo sr. Arthur de Sousa Bual, engenheiro de cuja competencia e faculdades de trabalho, já comprovadas por valiosos documentos, muito ha que esperar. Vamos dar d'esse projecto noticia sucinta.

A conveniencia de uma variante, para diminuir o aterro na passagem da ribeira de Campilhas e para approximar de Alvalade a respectiva estação, levou a começar o quarto lanço no perfil 419 do terceiro, cerca de 7 k á quem do extremo d'este. Vae terminar o lanço no k 217,585 da linha do sul, a 2,3 k á quem da estação de Garvão.

O traçado segue em toda a sua extensão a margem esquerda do Sado, a pequena distancia do rio, em optimas condições de planta e perfil. Assim, mede 22.083º,47 em

Transporte.....	115:733\$021
Obras de arte correntes.....	25:411\$712
Obras acessórias.....	1:982\$3624
Edifícios.....	18:714\$430
Via e acessórios.....	138:174\$853
Telegrapho	2:769\$075
Arredondamento	14\$285
	<hr/>
	322:800\$000

O custo por kilometro é de 10:374\$924 réis apenas.

Com o projecto d'este lanço foi aprovada a recopilação geral do projecto da linha, em alguns lanços da qual, como no da passagem de Marateca, foram aproveitados troços de diferentes projectos.

Fica a linha dividida em duas secções: a primeira da actual estação de Setubal a Alcacer com 45.565,º05 e a segunda de Alcacer ao entroncamento da linha do Sul com 82.582º,90.

Cada secção é composta dos seguintes lanços, orçados nas quantias que vão indicadas.

1.ª Secção

1.º lanço — Da estação de Setubal á margem do Sado, 1.844,º84 orçados em 123:100\$000 réis.

2.º lanço — De Setubal-mar á Cachofarra, 1.588,º97 orçados em 15:300\$000 réis.

3.º lanço — Da Cachofarra á Camarinheira, compreendendo a passagem de Marateca, com 21.159,º44 orçado em, 420:760\$000 réis.

4.º lanço — Da Camarinheira a Alcacer, 20.971,º80 orçado em 286:700\$000 réis.

Custo total da secção — 845:860\$000 réis.

2.ª Secção

1.º lanço — Alcacer a Canal, compreendendo a ponte sobre o Sado, 29.249,º06 orçado em 371:000\$000.

2.º e 3.º lanços — Canal a Alvalade, 22.220,º36 orçado em 423:850\$000 réis.

4.º lanço — Alvalade a Garvão, 31.113,º48 orçado em 322:800\$000 réis.

Total da secção — 1.117:650\$000 réis.

Extensão total — 128.147,º95 orçados em 1.963:510\$000, a que corresponde a média kilometrica de 15:322\$268 réis.

E' na verdade exiguo o custo da linha apesar da pendiosa passagem de Marateca, da ponte do Sado e do custo elevado do 1.º lanço.

Acha-se este construído, faltando apenas a estação marginal de Setubal. Se tivermos em conta o valor das expropriações, que serão gratuitas na maior parte da extensão por terem assumido esse encargo as camaras municipaes, e se por outro lado attendermos ao agravamento do custo das fundações na ponte de Marateca, que resulta da natureza do solo, podemos computar em 1.850 contos o custo provavel da linha, ou, arredondando, em 2.000 contos com material circulante que haverá que adquirir.

O encurtamento no trajecto para o Algarve é de 61 k., poupando-se porém 3 horas no trajecto em vista da separação dos serviços do Alemtejo e Algarve.

As minas da Caveira e Louzal ficam ambas a curta distância da linha do Sado, sendo pois ambas bem servidas.

Há mezes houve ensejo de obter em excellentes condições o capital necessário. Era um acto de simples administração, quasi de mero expediente. Estava estudado o projecto da linha e conhecido o seu custo.

Havia a certesa do tráfego remunerador. Não faltava a auctorização legal. O governo que lançava a nau do Estado a todo o vapor mares da dictadura em fóra, não teve a decisão precisa para rapidamente resolver um assunto simples, corrente, mas do maior alcance para a economia do paiz.

Passou mais de um mez em delongas e hesitações, até

que com a perturbação dos cambios se perdeu o ensejo de contratar a necessaria operação de credito.

Podia estar já em construcção a linha do Sado, conculindo-se em 3 annos. Podia o sr. João Franco ter deixado o seu nome vinculado a um melhoramento d'extraordinario alcance para a economia do paiz, em vez de ficar com a grave responsabilidade do adiamento da sua execução.

A crise politica que o paiz tem travessado, com o consequente retrairo de capitais, não tem permittido remediar o erro cometido.

E' d'esperar, porém, que dentro em breve as circunstancias se modifiquem. O governo que tiver a rasgada iniciativa de mandar construir a linha do Sado, aproveitando o concurso que uma importante casa bancaria lhe pôde prestar, em vista do interesse capital que para ella tem a facilidade de transportes dos minérios de Louzal, prestará um serviço assinalado, não só á região servida, como á economia nacional.

Conjugue-se essa obra com o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, ao menos para grande velocidade e do te-se Lisboa com a estação conveniente, cuja construcção foi deploravelmente impedida por um compromisso condenável: as linhas do Sul e Sueste sofrerão uma transformação tão profunda como benefica na sua exploração.

Então verão os pessimistas se a construcção da linha do Sado é uma utopia ruinosa, dando apenas logar a deslocamento do tráfego actual, ou se é um poderoso instrumento de fomento que, longe de onerar o thesouro, terá a mais salutar repercussão nos seus recursos.

J. Fernando de Souza.

De Lisboa ao Japão

Uma das viagens mais curiosas que se pôde fazer através da Europa é a do extremo Occidente ao extremo Oriente, e que por ser quasi desconhecida entre nós, merece que a indiquemos.

De Lisboa a Moscou bastante gente ha que a tenha feito, por isso nos limitaremos á indicação do tempo de viagem.

Tomando o sud-express para Paris temos trinta e seis horas de viagem. Segue-se para Colonia gastando-se oito horas na viagem; d'ahi para Berlim, oito horas; de Berlim a Varsovia, nove horas; e finalmente vinte e oito horas depois de tomar o comboio entra o viajante em Moscou.

E' aqui que, para nós portuguezes a viagem começa a ser interessante, por entrarmos no transiberiano.

N'esta linha ha comboios trez dias por semana: dominos, quartas e sextas. O das sextas-feiras é composto unicamente com material da companhia internacional dos Wagons-Lits e dos grandes expressos; os de domingos e quartas-feiras, são feitos com material russo, carruagens de primeira e segunda classes.

O pessoal dos Wagons-Lits fala francez, inglez e allemão. Todos os comboios offerecem as indispensaveis commodidades.

Além d'estes comboios expressos, sae diariamente de Moscou um comboio correio, parando em todas as estações, mas demorando a viagem mais trez dias; sem commodidades; os preços são consideravelmente reduzidos.

Na Europa o transiberiano utiliza a linha de Moscou a Kursk até Tula; depois serve-se da linha de Sizerane a Viasemsk e por fim aproveita a linha de Samara a Zataust, povoação que fica na fronteira da Europa, e onde é o principio da linha transiberiana verdadeiramente dita.

De S. Petersburgo parte uma linha que entronca na transiberiana em Tcheliabinsk.

A linha transiberiana vae de Zlataust a Irkutsk, partindo de Taiga um ramal que vae a Tomsk.

Os comboios procedentes de Moscou não passam de Irkutsk sendo preciso mudar de comboio para seguir a viagem, mas o trasbordo não apresenta dificuldades de maior, porque é feito de dia.

A linha do Baikal vae de Irkutsk à fronteira da Manchuria. De Karimskia parte um ramal para Stretiensk, no Chilka, afluente da margem esquerda do Amor.

De Karbina parte a linha que vae até o sul da península de Liaotung.

Depois de algumas demoras e mudanças de comboios, faz-se a viagem até Pekim sem grandes dificuldades utilizando trez linhas diferentes, que são a de Karbina a Kuang-Tchezee. Nesta localidade muda-se de comboio para seguir até Mukden. D'aqui parte o comboio chinez que passando por Sin-Min-Fu, Shangae-Kuan e Tien-Tsin chega a Pekim.

A companhia dos Wagons-Lits está actualmente estudando a organização de um serviço de correspondencia em Karbina com o comboio internacional de Moscou, indo directamente a Pekim, evitando assim que os viajantes percam uma noute em Mukden e outra em Shangae-Kuan.

A linha de Pekim a Hankow liga a Europa ao coração da China. Semanalmente sae um comboio directo, sem paragens durante a noute, gastando doze horas e trez quartos no percurso.

A ultima parte da linha transiberiana comprehende o percurso de Pogranitchnaia a Vladivostok entroncando em Nokolsk um ramal para Khabarovsk.

De Vladivostok partem regularmente vapores que põem aquelle porto em comunicação com Nagasaki e Tsuruga.

O trajecto de Vladivostok a Tsuruga faz-se em quarenta e cinco horas.

Nesta ultima localidade utilizando a linha ferrea, pôde seguir-se para todos os portos do Japão.

O percurso total da linha transiberiana de Moscou a Vladivostok é de 8.681 kilómetros, e faz-se em onze dias e meio, com a velocidade commercial de trinta e um kilómetros, o que para um expresso, parece pouco; deve porém attender-se a que o transiberiano tem uma unica via, e que na Siberia a natureza do terreno não permite grandes velocidades.

Depois de assente a segunda via poder-se-ha economizar trez dias no percurso.

O preço da viagem de Moscou a Vladivostok, em primeira classe nos comboios da Wagons-Lits é de 294,89 rublos. Para refeições e gorjetas deve contar-se com 70 rublos, o que eleva o preço a 195\$000 réis, aproximadamente, da nossa moeda.

No transiberiano-expresso o viajante tem direito ao transporte gratuito de 24,5 de bagagens. O excesso é pago à razão de mil e trescentos pôr cada quatro kilos.

A viagem em segunda classe custa menos cem rublos do que em primeira.

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 de abril findo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de réis 322:800\$000.

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor, conformando-se com o referido parecer, determinar que, em vista da multiplicidade de projectos parcialmente aprovados a que deu lugar o estudo de alguns troços da linha do Sado, o projecto e orçamento geraes da mesma linha fiquem assim constituídos:

1.ª secção:

1.º lanço—Estação de Setubal à margem do Sado—projecto de 30 de setembro de 1903, aprovado por portaria de 6 de outubro de 1903 — 1.844,84 — 123:000\$000 réis.

2.º lanço—Estação fluvial de Setubal ao perfil 140 na Cachofarra — projecto de 18 de fevereiro de 1904, aprovado por portaria de 12 de abril de 1904 — 1.588,97 — 15:300\$000 réis.

3.º lanço—Cachofarra ao perfil 145 do 4.º lanço na Camarinheira — projectos de 20 de julho de 1905 e 20 de junho de 1907, aprovados por portaria de 3 de outubro de 1907 — 21.159,44 — 420:760\$000 réis.

4.º lanço—Camarinheira, perfil 145, a Alcacer — projecto de 6 de outubro de 1904, aprovado por portaria de 10 de novembro de 1905 — 20.971,80 — 286:700\$000 réis.

2.ª secção:

1.º lanço—Alcacer ao Canal, incluindo a ponte do Sado — projectos de 1 de abril de 1905 e 10 de setembro do mesmo anno, aprovados por portarias de 10 de novembro e 13 de dezembro de 1905 — 29.249,06 — 371:000\$000 réis.

2.º e 3.º langos—Canal a Alvalade na parte que vae ao perfil 143 do 3.º lanço — projecto de 30 de abril de 1907, aprovado por portaria de 3 de outubro do mesmo anno — 22.220,36 — 422:340\$000 réis.

4.º lanço—Alvalade, perfil 419 do 3.º lanço, a Garvão, kilometro 217,585 da linha do Sul — projecto de 31 de março ultimo, aprovado pela presente portaria — 31.113,48 — 322:800\$000 réis.

Total — 128.147,95 — 1.962:000\$000 réis.

Paço, em 5 de maio de 1908.—João de Sousa Calvet de Magalhães.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do 1.º lanço da 3.ª secção da linha ferrea da Regoa a Chaves, compreendido entre as Pedras Salgadas e Vidago, pela portella de Sabroso, na extensão de 16.440 metros, elaborada pela direcção do Minho e Douro, com data de 16 de março do corrente anno:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 de abril findo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de réis 256:000\$000, e bem assim determinar que na sua execução sejam tidas em conta as indicações do citado parecer.

Paço, em 5 de maio de 1908.—João de Sousa Calvet de Magalhães.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Sobretaxa nos tramways.—Desde 1 de maio proximo, todos os passageiros que forem encontrados nas linhas de Cascaes e outras da Companhia Real, em que circulam comboios tramways, quer sem bilhete, quer em classe superior á que este indique, terão que pagar uma sobretaxa de 10 % em lugar da de 25 % que lhes era imposta pelas tarifas.

Fica assim amenizada a multa, mas a sua applicação passa a ser mais rigorosa, porque já não lhes vale o aviso prévio ao chefe da estação ou ao revisor, disposição que ou era despresada, deixando-se passar a irregularidade por tolerancia, ou dava lugar a questões inuteis.

Os abusos continuavam com frequencia e prejuízo para a companhia — até moralmente falando, porque é sempre desagradável que o publico illuda os regulamentos e se ria da fiscalização.

E, especialmente na linha de Cascaes, havia muito boa gente enlavrada que viajava em 1.ª com bilhete de 3.ª por... falta de tempo para comprar bilhete...

Segundo essa theoria as bilheteiras de 1.ª classe teem muita mais afluencia de povo a comprar bilhetes, do que as de 3.ª E se houvesse 4.ª classe, como na Alemanha, então seria essa a preferida para a compra... sempre por causa da rapidez...

Com esta leve sobretaxa não enriquece a companhia; corta apenas um abuso e faz muito bem.



Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do 4.º lanço da 2.ª secção da linha ferrea do Sado, compreendido entre Alvalade e Garvão, na extensão de 31.113,48, com data de 31 de março do corrente anno:

Viagens no estrangeiro

Continuam os nossos leitores a consultar-nos sobre as suas viagens, no que nos dão muito prazer, por nos facultarem meio de lhes sermos úteis.

Lisboa a Macau. — Um missionário que vai para Macau pergunta-nos se pôde, sem perigo e com comodidade, utilizar o transiberiano, de preferência à via marítima.

Já se vê que sim, lhe respondemos; tanto mais que nos diz sofrer de enjôo, a bordo.

A viagem é muito mais rápida, muito mais interessante e não mais cara.

O seu custo pôde calcular-se:

De Lisboa a Paris 1.ª classe.....	40\$000
Paris a Moscou 2.ª, fr.	182,20 ou réis 36\$440
Moscou a Shangae 2.ª, fr.	278,30 55\$660
	—
Total de Lisboa a Shangae, réis	132\$100

Não sabemos o custo da passagem d'este ponto a Macau, mas por certo que sendo o custo do vapor de Lisboa a Hong-Kong Lb 71-10-0 ou mais de 364\$000 réis, a economia será considerável, mesmo tendo em vista as despesas de alimentação que, entre Lisboa e Paris pôdem calcular-se em 4\$000 réis e entre Paris e Tien-Tsin (porque d'ahi a Shangae vai-se em vapor) não serão mais que (14 dias) 25\$000 réis.

Para descrições da viagem vidê os nossos números dos anos de 1903 e 1904 desde 377 até 389.

Circulatoria Italia-Suissa. — Outro assignante (A. A. C. O.) pede-nos lhe digamos o custo mais económico para o percurso: Porto, Madrid, Barcelona, Marselha, Genova, Milão, Veneza, Milão, Lucerna, Interlaken, Como, Zurich, Berne, Genebra, Lyon, Bordeus, Irun, Medina, Porto.

No itinerário, desde Como, convém fazer modificação indo directamente a Zurich e d'ahi descendo a Lucerna, Interlaken, Berne. É o caminho mais regular — e mais bonito por passar o Brunig.

Assim pois, temos:

Porto a Barca d'Alva 1.ª classe 3\$380, Barca d'Alva a Medina, Madrid, Barcelona e Cerbère, e ao regresso, de Irun a Medina e Barca d'Alva pôde tomar bilhete circular, para 1.500 kil. que custa em Espanha 124,20 pesetas e fornecemos aqui aos nossos assignantes que os peçam com 8 dias de antecedência, mediante o custo, aumentado das despesas ou sejam umas 10 pesetas.

Ao cambio do dia 124,20 pesetas são 22\$110 réis.

Da fronteira francesa à italiana, e da Suissa, em Genebra a Irun, temos, kil.ºs: Port-Bou Narbon 107; Narbonne-Marselha 264, Marselha-Vintemilla 260, Culoz-Lyon 102, Lyon-Bordeus 625, Bordeus-Irun 236.

Total de quilómetros 1.594 para os quais toma um bilhete circular que lhe custa em 1.ª classe 123 francos, ou seja 25\$000 réis.

No percurso italiano o bilhete de tarifa diferencial custa umas 60 liras ou 12\$000 réis.

O trajecto na Suissa paga-se, pelos bilhetes combináveis, 2.ª classe, uns 45 francos ou 9\$000 réis.

Resta-nos o regresso de Barca d'Alva a Porto 3\$880 e assim teremos quasi uns 75\$000 réis para toda a viagem.

Todos estes bilhetes facultam paragens em transito e largo prazo de validade.

*

A propósito diremos que recebemos nestes últimos dias não poucas cartas de leitores, mas não assignantes, d'esta *Gazeta*, pedindo-nos esclarecimentos sobre viagens no estrangeiro, algumas de bem difícil organização.

A todos respondemos, e aqui o repetimos, que não podemos ter esta deferencia senão para os nossos assignantes.

Os que o não sejam teem as agencias, por exemplo a do sr. Ernst George, rua Bella da Rainha 8, que lhes dão todos os esclarecimentos e lhes vendem os bilhetes.



A propósito do Cincocentenário

Synópsis dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXV

O antagonismo dos dois caracteres Le François, director, e Ladame seu delegado technico, demonstrava-se evidentemente a quem com ambos estivesse em contacto de serviço superior.

Um facto sirva de prova d'esta asserção:

Como acima dissemos, estabelecidos que foram os quadros do pessoal de cada serviço foi deixado a cada um dos chefes a escolha dos que por categorias deviam executar os diversos cargos, ficando cada um dos chefes responsável pessoalmente para com a direcção pelo bom desempenho que superintendemente lhe era confiado.

Nestas circunstâncias cada chefe pelo conhecimento directo das aptidões e valor de seus subordinados viu-se forçado a fazer selecção tendo unicamente por base o merecimento sem atenção a outra qualquer circunstância que tivesse recomendado a permanencia de qualquer agente sem que elle merecesse tal concessão.

Para a execução do serviço commercial havia D. Joaquin de La Gandara exigido que os cargos principaes fossem preenchidos por agentes de nacionalidade portuguesa pela circunstância especial de terem esses agentes de estar em contacto com o publico e de conhecerem as condições especiaes das localidades em que tinham exercicio.

Pela nova organização aos inspectores do serviço do movimento, ficava ainda o cargo do agente commercial na sua secção e a obrigação de fiscalizar na mesma area o bom desempenho financeiro das estações.

Estabelecia-se por esta forma ficar a cargo de cada inspector a responsabilidade da boa execução do serviço em geral na secção a seu cargo.

Para tales cargos havia que escolher de preferência agentes activos e sobretudo de provada probidade e merecedores de toda a confiança.

Separado o serviço do Movimento do do Trafego, dava-se a circunstância de haver na ultima secção da linha do Norte um inspector frances e um agente commercial portuguez.

O director Le François sob pretexto de deixar liberdade ao chefe do serviço do Trafego na escolha do seu subordinado comunicou-lhe uma carta de um seu parente a quem devia obrigações, em que, com o maior empenho lhe recomendava o agente frances filho de um proprietário seu vizinho e amigo que desejava conservar longe da patria o filho que ali havia causado dificuldades à familia em dispendiosas extravagâncias.

Esta indicação por parte do director, mais parecia uma ordem do que um pedido de favor.

O chefe do serviço, porém, que mais confiava no mérito do agente portuguez, demorou a proposta da nomeação evitando uma injustiça.

Era o engenheiro Ladame quem devia elaborar e apresentar o quadro do pessoal com a designação dos nomes dos agentes cuja nomeação devia ser confirmada pelo conselho de administração.

Estava completa a lista faltando apenas a do pessoal do serviço do Trafego.

O engenheiro Ladame chamou o respectivo chefe do serviço e extranhou-lhe a demora na apresentação do quadro do seu pessoal.

O chefe do serviço fez-lhe ver a dificuldade em que se encontrava por isso que em cumprimento das determinações do chefe da Administração D. Joaquin de La Gandara a nomeação do agente commercial devia ser portuguez e ter a competencia necessaria para o exercicio do cargo, mas as indicações do director Le Francois davam a preferencia ao inspector do Movimento frances que lhe era recomendado de França por pessoa de sua familia.

O engenheiro Ladame em verdadeiro estado de excitação exclamou:

«Pois se foi deliberado que na escolha do pessoal só fosse attendido o merito sem a menor consideração on deferencia por empenhos como pôde o Director infringir essa deliberação?

«Além d'isso o recommendedo do director na viagem de serviço em que me acompanhou declarou-me ser proprietario em França e portanto pôde considerar-se um agente ferroviario amador.

Entre os dois não ha que hesitar.»

Por seu proprio punho escreveu em seguida á designação do cargo de inspector do Movimento e agente commercial na secção da linha do Norte o nome de Pedro Rebello Carneiro que era o proposto pelo chefe do serviço do Trafego.

Por isso se vê qual a diferença de caracter dos dois chefes superiores da Direcção e a preponderancia do Engenheiro Ladame sobre o director Le Francois.

Novo facto veio provar que a harmonia de administração era completa entre os dois.

Rebello Carneiro, bacharel formado em direito pela universidade de Coimbra que se tinha dedicado ao serviço ferroviario por vocação e dedicação e que sempre manifestou possuir um verdadeiro conhecimento de literatura patria e estrangeira que nas diferentes viagens de serviço em companhia do engenheiro Ladame constituiam agradaveis palestras em que ambos se deleitavam.

Aconteceu que por qualquer futilidade de serviço na estação de Coimbra um chefe de machinistas estrangeiro tendo faltado ao devido respeito ao inspector Rebello Carneiro em presença do pessoal da estação e do comboio, este ofendido na sua dignidade e autoridade entendeu desafrontar-se castigando o insubordinado.

O director, como chefe do serviço do material e tracção, em desagravo do seu subordinado resolveu punir com multa o inspector do Movimento, Carneiro.

O chefe do serviço do Movimento subordinado ao director entendeu não reagir contra esta resolução. Como porém o inspector do Movimento acumulava o cargo de agente commercial entendeu o chefe do Trafego na sua qualidade de chefe de Rebello Carneiro que a imposição da multa por comunicação oficial a um agente superior o desprestigiava perante seus subordinados e nesta convicção dirigiu-se à direcção propondo não um simples castigo de multa mas a demissão do agente commercial que desprestigiado não podia impôr-se ao respeito devido ao seu cargo superior.

O director extranhandando as razões do chefe do Trafego fazia ver a inconveniencia do procedimento abusivo do inspector do Movimento.

O engenheiro Ladame interpoz-se na contenda e entendendo que era necessário reprimir o abuso, entendia como o chefe do Trafego que tal repressão não importava desprestigio d'autoridade, e se limitava a uma censura do seu procedimento.

Esta foi a resolução mantida, que ainda veio corroborar a opinião da supermacia Ladame sobre Le Francois.



XIX

Christiania—Os Vikings Museus—Bifes a meio tostão—Passos e edifícios—Sports de inverno—Banhos de gelo—Família norueguesa

Christiania, não podendo ser uma cidade de prazer, é uma cidade de estudo. Ahi se trava conhecimento com os restos verídicos d'aquelles valentes corsarios normandos que sulcaram todos os mares em busca de tesouros e se arrojaram a todas as aventuras em busca de novas conquistas para o seu paiz.

Ahi vimos tambem, nos valiosos museus, toda a evolução da arte scandinava, na pintura, na escultura, mas sobretudo nas tonificações, estranhas, phantasticas, d'aquelle, que nos dão a impressão d'uma compreensão da natureza bem diferente da que nós, os povos do sol, d'ella temos.

Dos vikings pôdem ainda ver-se, num barracão no terreno atrás do museu, dois barcos verdadeiros, descobertos em 1867 e 1880 enterrados na argila azul que os conservou isentos de putrefacção durante mais de dez séculos.

Esses barcos eram o tumulo dos seus donos, os vikings, que na camara do porão, rodeados das suas armas, dos seus thesouros, eram enterrados e os barcos enterrados na areia e cobertos por ella, em grande altura.

No museu ha curiosissimos despojos d'essa raça da valentes corsarios, e um sem numero de objectos historicos, desde a edade da pedra, d'um valor inestimável.

O museu de pintura é tambem interessantissimo pelas telas dos autores impressionistas que nos dão, nas mais mirabolantes cores, quadros da vida scandinava, desde os primitivos tempos.

Já aqui dissémos tratando da pintura na Suecia, as razões em que esta escola se funda e a impressão que nos produz o abuso das cores vivas e as endiabradadas composições das figuras.

Não nos esqueçamos tambem de visitar outra curiosidade, esta bem moderna: a notavel cosinha económica instituida ha 20 annos por uma companhia que, ao mesmo tempo que tem feito bons lucros beneficiou o povo com alimentação, boa, farta e higienicamente preparada, por um preço infim.

Tudo ali é feito por electricidade sob uma direcção rigorosa e bem organizada. Um jantar de sopa, dois pratos e sobremesa não custa mais que 90 a 125 réis, fazendo parte d'elle um bife com batatas. Um bife só por si custa 50 réis. Mais de 3.000 jantares são ali servidos diariamente.

Um passeio na bahia é tambem obrigatorio. E' o primeiro passo para nos pôr em relação com aquella infinidade de pequenas ilhas que por toda a costa norueguesa se levantam aos milhares. Vemos assim que bem cerca da capital não faltam agradaveis povoações de banhos e estações do estio, onde as classes abastadas se localizam no verão para fugirem aos calores(?)

Uma visita á velha fortaleza d'Akershus torna-se recommendavel não só pelos bellos panoramas que se disfrutam das suas torres, como por ser essa fortaleza a gloria dos noruegueses, pela victoriosa resistencia que ella sempre oppôz aos seus assaltantes, nunca sendo por elles tomada.

Os edifícios publicos, como o palacio real e o Storthing

(parlamento) são d'uma modestia notavel; camara municipal não ha; egrejas notaveis, menos.

Só o theatro Nacional, que é um bom edificio, e os grandes boulevards, bem plantados, dão à capital um certo cunho de elegancia.

Se, porém, tomamos o carro electrico para Holmenkollen, vemos, no caminho, a um e outro lado, as luxuosas e modernas residencias de gente abastada, e lá no parque o artistico e original hotel dos touristes.

E ahi o *rendez-vous* da elegancia, durante todo o anno, porque se no verão se vae residir naquelle altura para fugir á cidade onde, pelo que se vê, o calor incommoda (não que nós os meridionaes o sintamos), no inverno, quando tudo se cobre com bons dois metros de neve, ali se fazem os jogos de *sport*, as corridas sobre o gelo, as descidas das fortes rampas, deslizando vertiginosamente nos *skis*.

São estes umas regoas de madeira de um a dois metros de comprimento, ligeiramente recurvadas nos extremos, que se adaptam ao calçado, para andar no gelo.

Entre as evoluções que os praticos executam com este apparelho, figura o vôo, ou o salto, uma das mais curiosas: Numa longa rampa, o voador, tomando uma grande velocidade, dá um pulo, vindo, pelo ar, cair a enorme distancia, de pé, com applauso de todos os circumstantes.

Outro *divertimento* é o banho no gelo, que é tomado na bahia. Quando esta está completamente gelada, os banhitas fazem na camada gelada um orificio sufficiente para introduzirem o corpo, e ahi tomam banho e executam varios exercícios. O maior perigo porém, não é a entrada na agua, mas a saída, quando a reacção do calor se opera.

A pouca distancia do centro da cidade, o carro electrico leva-nos ao monte de S. João, um primoroso jardim no centro do qual ha o observatorio onde é permittida a subida á torre, da qual se disfruta o panorama de toda a cidade a bahia e vastos arredores.

Primoroso, dissemos; com efecto nunca vimos jardim tão bem tratado; tão escrupulosamente limpo que logo que das arvores se desprende uma folha secca, é imediatamente levantada do chão por um empregado.

O guarda do observatorio não recebe gorgeta alguma, como é, afinal, costume em muitas curiosidades da Noruega.

Era esta nota de merecida justiça que não devíamos deixar de dar, sobre aquele povo, a um tempo nobre, modesto e desinteressado.

Apesar de já tão habituado a receber forasteiros, não tem o espirito ganhão de outros paizes em que continuamente as nossas mãos são o ponto de attracção do olhar de todos que nos servem, a vêr se as levamos ao bolso para lhes darmos gorgetas.

Nos hoteis, não temos, á saída, o cortejo de creados a fazerem-nos cumprimentos interesseiros; nos cafés e restaurantes, quando nos trazem a demasia da conta não ficam esperando a gratificação, e quando lh'a damos não olham a se é mais ou menos generosa, agradecendo sempre delicadamente.

Occasões mesmo ha em que os servidores recebem as gorgetas com tal ar de modestia, que parece ser, para elles, uma surpresa que lh'a offereçamos.

Outro incommodo de que o estrangeiro está livre na Noruega, é o dos reporters e fotógrafos.

O estrangeiro de certa nomeada que chega á Christiania, é procurado por um ou mais redactores dos importantes jornaes d'aquelle capital, não para a massada das entrevistas, para o reclame da folha, para lhe fazerem um interrogatorio sobre o seu paiz, as suas viagens, as suas impressões, mas para lhe offerecer os serviços do journal, para lhe apresentar os cumprimentos da parte da redacção.

Esta penhorante cortezia, que para nós teve o *After-post*, um dos jornaes mais lidos d'aquelle paiz, publicando três edições diárias, com um corpo de redacção em que collaboram os principaes escritores e em que é secretario o distinto jornalista O. Christofersen, deu-nos bem a impressão do carácter obsequiador d'aquelle povo, estimável pelos seus costumes, apreciavel pela sua intelligença.

O CULTO DA BANDEIRA

Continuando a subscricção aberta pela Liga Naval para a aquisição de bandeiras que devem ser distribuidas pelos collegios e escolas a fim de promover o culto da bandeira nacional, accusamos as remessas feitas pelos seguintes subscriptores:

Transporte.....	15500
Do Director da secção de Caminhos de ferro.....	500
Do Director da secção de Electricidade.....	500
Do Director da secção de Automobilismo.....	500
Somma e segue.....	

35000

Um horario engenhoso

Nas estações de Liverpool Street e Victoria, as duas principaes estações de caminho de ferro em Londres, foram recentemente collocados uns quadros indicadores das horas de partida e chegada de comboios na verdade engenhosos, embora bastante simples.

Cada quadro indicador mede 7,20 de largura por 3 de altura. Está dividido em dezoito columnas verticais, cortadas por vinte linhas horizontais, podendo assim representar-se os horarios de dezoito comboios indicando simultaneamente trescentas e sessenta estações.

A direita dos quadros é reservada para os horarios dos comboios suburbanos; a esquerda para os comboios de largo percurso.

No alto de cada columna ha um mostrador de relogio, esferico, que marca a hora da saída. Nas linhas horizontais lê-se os nomes das diferentes estações e no cruzamento com a columna vertical do comboio de que se trata, a hora a que sae da respectiva estação.

Estas indicações estão impressas sobre pequenos tambores, de maneira que facilmente se publica qualquer alteração do horario, por meio de um movimento mecanicamente applicado aos tambores.

As estações em que os comboios não param ficam ocultas ao leitor.

Este horario apresenta a grande vantagem de evitar ao viajante apressado ou com pouco habito de consultar os guias de caminhos de ferro, a massada de procurar precipitadamente no livro a linha que deseja, e perder tempo com mil detalhes inuteis, ou de vêr-se embaraçado na consulta sem chegar a encontrar o que deseja saber.

Felizmente não tinhemos á venda em Londres o nosso *Guia Official!*

SUD-EXPRESS

Realiza-se hoje em Lisboa a conferencia annual sobre o horario do Sud-Express, devendo assistir representantes das companhias da Beira Alta, Salamanca, Norte de Espanha, Meio Dia da França, Orleans, e dos Wagons-Leitos e Grandes Expressos.

As sessões terão logar em Santa Apolonia, no gabinete do sr. director geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

A conferencia do anno passado teve logar em Madrid.

ELECTRICIDADE

Telegrafia moderna

Historiemos as fases por que passou a telegrafia desde tempos remotos até a sua realização prática e apta para uma exploração a um tempo industrial e social.

Desde então para cá os aperfeiçoamentos e simplificações, quer nos aparelhos propriamente telegráficos, quer nos geradores d'electricidade, quer ainda na essencia e distribuição dos conductores d'electricidade e suas ligações scientificamente adequadas, teem sido tão vastas e numerosas que difícil seria apontá-las, por ordem d'antiguidade e com detalhes suficientes, num resumo conciso, como o que temos em vista.

Limitar-nos-hemos pois a apontar algumas características dalguns dos apparelhos e accessórios de telegrafia, actualmente empregados.

Occupando-nos primeiramente dos apparelhos quanto ás suas características mais interessantes, grupá-las-hemos em duas classes, conforme deixam ou não signaes escritos.

Pertencem á primeira classe deixando signaes escritos os apparelhos seguintes:

Apparelho de Morse.—Vimos no numero anterior da «Gazeta» a época em que apareceu e o seu princípio fundamental.

Uma das suas fórmas modernas comprehende um electro-magneto com dois nucleos ócos de $16^{\text{m}}/_{\text{m}}$ de diâmetro exterior e $5^{\text{m}}/_{\text{m}}$ d'espessura.

Cada nucleo é envolto por cerca de 515^{m} de fio de $2^{\text{m}}/_{\text{m}}$ de diâmetro, enrolado em perto de 6.500 espiras e apresentando uma resistencia de 300 ohms.

Nestes apparelhos uma pena normal deve funcionar bem com uma intensidade de 2 milli-ampères. A velocidade da fita é de 160 centímetros por minuto.

O alfabeto compõe-se de combinações de pontos e traços, sendo um traço equivalente a 3 pontos. As letras sendo formadas de traços e pontos préviamente combinados, convencionou-se que o intervallo entre os signaes componentes das mesmas, fosse equivalente a um ponto; entre duas letras equivalente a trez pontos; e entre duas palavras equivalente a 5 pontos.

A velocidade de transmissão dos signaes de Morse dependendo, quer da proficiencia do empregado, quer da sensibilidade e justa afinação dos apparelhos, quer ainda das propriedades electricas do conductor, varia bastante podendo-se no entanto tomar como velocidade média de transmissão 8 a 10 palavras por minuto.

Siphão Recorder.—Este apparelho foi imaginado por W. Thomson, para substituir um seu anterior apparelho para signaes fugitivos pelo desvio d'un espelho munido d'un hymen pendurado por um fio de seda e oscillando sob a ação de correntes, passando num caixilho galvanometrico envolvente neste ultimo apparelho empregado como receptor na exploração dos cabos submarinos.

O desvio, para um ou outro lado, conforme o sentido da corrente, era accusado por reflexão d'un foco luminoso sobre o espelho e projectado sobre um mostrador.

A observação dos desvios primitivos é uma combinação de signaes correspondentes aos pontos e aos traços do alfabeto Morse.

A observação visual tinha o duplo defeito de fatigar o empregado e deixar os despachos dependentes sómente do testemunho do mesmo.

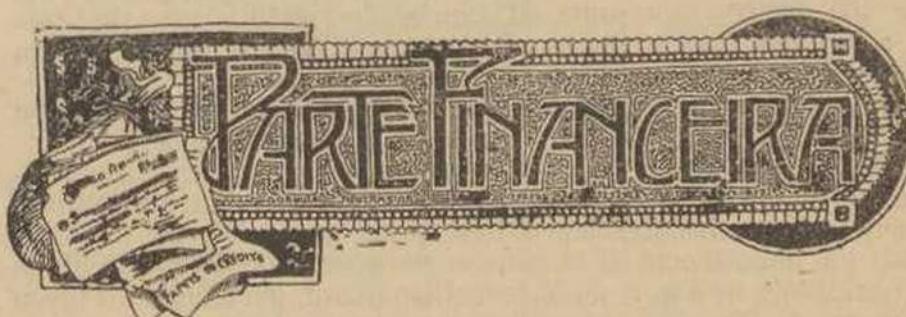
Com o siphão recorder desaparece este duplo inconveniente pela adopção d'un siphão capilar, mergulhando d'un lado do deposito de tinta, e no outro lado borrifando,

sob forma de traço, uma fita animada de movimento uniforme.

Este siphão está ligado a um caixilho galvanometrico, movendo-se num campo magnetico permanente e independente da corrente da linha, permittendo assim aumentar a velocidade de transmissão e diminuir a energia transmissora.

Na sua posição normal e média o siphão tenderia a traçar sobre a fita móvel uma linha paralela ao bordos da fita. Por efeito, porém, das oscilações para um ou outro lado da linha média, segundo o caixilho galvanometrico é atravessado, num ou outro sentido, pela corrente vinda do posto transmissor, obtém-se uma curva mais ou menos sinuosa cujas inflexões correspondem d'un lado a pontos e do outro lado a traços do alfabeto Morse.

A grande vantagem d'este apparelho é a sua enorme sensibilidade, pois necessita incomparavelmente menos energia do que o apparelho Morse, visto funcionar com 0,02 a 0,05 milliamperes apenas, o que, para transmissões transatlânticas sobretudo, é d'uma importância capital.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Assembleia geral dos Accionistas — Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em assembleia geral ordinária, no dia 15 de junho proximo futuro, ao meio dia.

Ordem do dia — 1.º — Apresentação das contas respectivas ao exercício de 1907, do relatório anual do Conselho de Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas.

2.º — Quaesquer propostas dos srs. accionistas, apresentadas segundo a parte final do art.º 380.º dos estatutos.

3.º — Eleição de um vogal do Conselho de Administração, nos termos do art.º 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleito, segundo o mesmo art.º o administrador que completar o seu período de exercício.

4.º — Eleição de dois vogais do Conselho Fiscal, nos termos do art.º 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo art.º os accionistas que completarem o mesmo período.

5.º — Eleição do presidente e vice-presidente da mesa d'assembleia geral que teem de funcionar nos annos de 1909 a 1911, inclusivé, segundo o art.º 35.º dos estatutos.

Esta assembleia, segundo os preceitos do art.º 28.º dos mesmos estatutos, compõe-se-ha dos srs. accionistas possuidores de 100 ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembleia devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 15 de maio corrente inclusivé, e as acções ao portador depositadas até as 4 da tarde do dia 1 de junho proximo.

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

Em **Porto**: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

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

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

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

Os bilhetes de admissão á assembleia serão passados pela comissão executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibo dos depósitos das acções depositadas.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais.—É convocada para o dia 30 de maio, ás duas horas da tarde, na séde social, a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, para os fins do artigo 44.º dos estatutos.

Os depósitos das acções ao portador, effectuam-se até o dia 15 de maio, em Lisboa, na séde da companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, em Paris no Comptoir National d'Escompte de Paris, 14 Rue Bergère, e em Bruxellas na séde da Banque Internationale de Bruxelles.

Os títulos depositados em Paris devem estar devidamente sellados com o sello francês.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de maio de 1908.

Reina actualmente a mais perfeita calma nos mercados monetários reguladores. Em Londres o dinheiro é mais do que nunca abundante, regulando o desconto no mercado livre a $2\frac{3}{8}$ p. c. Os sintomas de melhoria manifestam-se igualmente em Berlim, onde a taxa do mercado livre está a $4\frac{1}{8}$ p. c. Quanto ao mercado de Paris, encontra-se de novo em estado verdadeiramente plethorico.

Segundo o ultimo balancete do Banco de França, a reentrada do ouro é avaliada em 60 milhões, de sorte que actualmente a nota de 100 francos representa 60 francos d'ouro, 48 francos de prata e o restante valores de carteira. Além d'isso, em uma semana, a circulação diminuiu 157 milhões.

Foi também muito importante a diminuição da carteira. Passou de 1.220 a 938 milhões, diminuindo portanto 282 milhões.

Com a abundância de capitais aparecem todos os dias, especialmente no mercado de Londres, novas emissões. Entre as ultimamente efectuadas, figuram a do empréstimo da Nigéria meridional, na importância de 3 milhões sterlinos; a de 1.500.000 libras d'obrigações de 3 p. c. do Metropolitan Board, oferecidos ao preço mínimo de 90; a de um milhão sterlino de obrigações de 4 p. c. da cidade de Montréal a 99 p. c.; a de 500.000 libras (nominal) de acções privilegiadas da Great-Northern Railway Company, ao preço de 80 p. c. Estas quatro emissões que foram levadas a efeito já no corrente mês, representam só por si um capital nominal de 6 milhões sterlinos.

Em Nova-York, segundo o ultimo balancete dos bancos associados, continua a manifestar-se um desafogo monetário crescente, graças sobretudo ao afrouxamento dos negócios. Assim no fim da primeira semana d'este mês, a importância dos empréstimos e descontos voltou a ser de 1.190.460.000 dollars, ao passo que a cifra dos depósitos se elevou a 1.257.760.000 dollars. Entretanto a reserva aumentava mais de 5 milhões, elevando-se a 376.800.000 dollars, excedendo o mínimo legal em 62.360.000 dollars.

*

Pelo que respeita aos mercados bolsistas, pode dizer-se que não voltaram ainda á normalidade absoluta. A confiança vai-se restabelecendo muito lentamente.

A hesitação e mesmo a fraqueza que, desde a crise de Nova-York ainda ha pouco se notaram nos mercados de Londres e de Paris e até certo ponto no de Berlim eram recentemente tribuidas a causas d'ordem política. Os tumultos na fronteira do Afeganistão não podiam ser considerados como definitivamente reprimidos; as notícias sobre a situação interna das Índias eram contradictórias, ainda mesmo levando em conta os exageros do costume; a questão de Marrocos era e é ainda um problema sem solução alguma.

O mercado de Londres mostra-se nervoso sempre que se volta a falar do movimento insurreccional nas Índias; e Paris, sem o confessar abertamente deve sofrer o contra-choque do mal estar que lhe causam os acontecimentos de Marrocos, inflingindo á França sacrifícios d'homens e de dinheiro, muito mais pesados que a princípio se previra e sem que, principalmente, ella tenha por enquanto chegado a resultados perceptíveis.

Se estas influências enervantes tem podido, em ultima análise, ser contrabalançadas, é isso unicamente devido ás esperanças que se vão avolumando ácerca da evolução que se opera na situação dos Estados Unidos.

*

Referimo-nos num dos ultimos números aos resultados da gerencia financeira da Inglaterra, relativamente ao exercício que findou em 31 de março ultimo, salientando por essa occasião

quanto esses resultados representavam uma indiscutivel prosperidade e uma intelligente e equilibrada administração.

O chanceller do tesouro britânico, sr. Asquith, apresentou há dias á camara dos comuns o seu relatório orçamental. Este documento além de frizar a situação extremamente prospéra do paiz, mostra a dívida pública consideravelmente diminuída e dá a conhecer os importantes projectos elaborados pelo governo, entre os quais, o mais notável, é o que tende a organizar uma caixa de pensões para a velhice.

O orçamento de 1907-1908 tinha calculado as receitas em 152.835.000 libras e as despesas em 152.502.000 libras. O que é verdade, porém, é que os rendimentos se elevaram a 156.538.000 libras, excedendo assim 3.703.000 libras a importância prevista, ao passo que as despesas não foram além de 151.812.000 libras. O exercício fiscal deixou, pois, um saldo positivo de 4.726.000 libras que foi quasi inteiramente consagrado á amortização da dívida pública.

A dívida consolidada foi reduzida no anno findo em 6.319.000 libras, as annuidades a prazo em 1.457.000 libras e a dívida não consolidada, compreendendo o empréstimo de guerra, em 10.254.000 libras, soffrendo assim o que os ingleses chamam o peso morto da dívida, uma redução de 18.030.000 libras em um anno, o que não tem precedentes.

De facto, a importância bruta dos compromissos do Estado soffreu uma redução de 16.839.000 libras.

A somma disponível a aplicar á amortização da dívida, no decorrer do actual exercício, não é inferior a 15 milhões sterlinos.

Em 31 de março de 1908 o peso morto da dívida achava-se reduzida a 696 $\frac{1}{2}$ milhões sterlinos, isto é ao nível em que estava há vinte annos!

Em tres annos, o Thesouro reembolsou 47 milhões sterlinos de dívidas, tendo o passivo nacional soffrido a redução de 44 milhões.

Para o exercício de 1908-1909, o chanceller do tesouro britânico calcula que as fontes de receita do paiz, na situação em que actualmente se encontram, poderão produzir 157.770.000 libras, e conta que as despesas não excederão 152.869.000 libras. Haveria d'este modo um novo saldo de 4.901.000 libras.

O sr. Asquith propõe-se reduzir sh. 2-4 nos direitos do açúcar, por quinto, o que fará perder ao tesouro 3.400.000 libras. A redução da taxa sobre as apólices de seguros marítimos levaria também 20.000 libras. A's autoridades locais seria destinada a somma de 40.000 libras. Emfim, a caixa de pensões para a velhice, que quasi não poderia funcionar senão durante o ultimo trimestre do exercício, absorveria 1.200.000 libras. O excedente orçamental ficaria assim reduzido a 244.000 libras.

Para terminar o resumo que estamos fazendo da situação financeira da Inglaterra damos a seguir os principais tópicos do plano adoptado pelo sr. Asquith para as pensões á velhice.

Terão direito á pensão as pessoas de idade não inferior a 70 annos e cujo rendimento não excede 26 libras (117.500 réis, ao par).

A importância da pensão anual é de 13 libras.

Quando se trate de pensões a conceder ao mesmo tempo a marido e mulher, o limite que o rendimento anual não deve exceder para dar direito á pensão, é de 39 libras, sendo a pensão de libras 9-4 por cabeça.

Não serão concedidas pensões a estrangeiros, criminosos, loucos, ou pobres, mantidos pela assistencia publica.

Calcula-se em 500.000 o numero de pessoas que serão admittidas a receber a pensão, do que resultará para o Estado britânico uma despesa anual de 6 milhões sterlinos.

O ministro da fazenda de Espanha apresentou já ao congresso o orçamento para o anno de 1909.

São as seguintes opiniões orçamentaes estabelecidas pelo ministro

Receitas.....	Pesetas 1.059.949.366
Despesas	" 1.043.720.646
Saldo.....	16.198.720

Companhia Real dos Caminhos de Ferro

Com respeito ás notícias de que se fizeram eco os jornais de Lisboa e de que anteriormente se ocuparam as revistas financeiras francesas, sobre uma proposta feita pela casa Burnay á Companhia Real para a emissão de 33.000 acções preferentes, sabemos que essa proposta foi, com efeito, apresentada, não tendo porém sido aceita pela Administração que sobre ella ouviu ou seus advogados, tanto por parte do conselho de Lisboa como pelo comité de Paris, sendo todos concordes em que semelhante operação era irrealizável em virtude de não haver lei que a autorizasse.

Congratulamo-nos sinceramente que assim sucedesse, por nos ser dado o ensejo de registar que mais uma vez encontramos a Administração da Companhia pugnando pelos interesses dos ac-

cionistas, os quaes muito viriam a ser prejudicados se fosse por deante a projectada operação.

O mercado bolsista esteve um pouco mais animado durante a quinzena que hoje finda.

No logar competente publicamos o costumado mappa de cotações dos principaes valores.

As cotações cambiaes que nos primeiros dias da quinzena accusavam uma certa firmeza, teem-se mantido de então para cá, com ligeiras alterações, ao nível que naquelle occasião alcançaram.

O cambio do Rio sobre Londres continua inalteravel a $13\frac{1}{4}$.

Ultimos preços da libra: comprador 55050; vendedor 55100

reis.

Damos a seguir a nota das ultimas cotações cambiaes de hoje:

		EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE MAIO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque		47 $\frac{1}{4}$	47 $\frac{1}{8}$	47 $\frac{1}{16}$	46 $\frac{15}{16}$
" 90 d/v		47 $\frac{9}{16}$	—	47 $\frac{3}{8}$	—
Paris cheque		607	609	609	611
Berlim		248 $\frac{1}{2}$	249 $\frac{1}{2}$	249 $\frac{1}{2}$	250 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque		449	421	421	423
Madrid cheque		880	885	885	890

A. C.

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	42,30	42,50	42,55	42,55	—	43	43,10	43,10	43	42,95	42,95	42,40	—	—
coupon	42	42,20	42,40	42,50	—	43	43,10	43,10	43	42,95	42,95	41,90	—	—
Obrig. 4 $\frac{1}{2}$ 1888	21,400	21,400	21,400	21,500	—	—	—	21,900	22,000	22,000	—	21,950	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ assentamento	58,000	58,500	—	—	—	—	58,700	59,000	59,000	59,000	59,200	59,200	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ coupon interno	—	—	58,000	—	—	58,600	58,900	59,000	59,000	59,000	59,200	—	—	—
" externo, 1.ª série	63,900	63,900	64,000	64,100	—	64,100	64,200	64,100	64,200	64,300	64,400	64,500	64,800	—
" 3 $\frac{1}{2}$ 1905	9,200	9,150	9,200	9,200	—	9,200	9,200	9,250	—	9,300	9,300	9,300	—	—
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	100,500	—	100,600	—	—	—
Acções: Banco de Portugal	164,000	—	—	—	—	—	—	—	164,000	—	165,000	—	—	—
Banco Commercial de Lisboa	128,000	—	—	—	—	—	—	—	130,000	—	—	—	—	—
Banco Nacional Ultramarino	—	91,000	92,000	91,600	—	—	—	92,000	—	92,000	92,000	92,000	92,500	—
Banco Lisboa & Acores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110,500	—	—
Tabacos, coupon	75,000	75,500	—	79,500	—	80,000	79,500	79,000	77,000	76,000	76,000	76,500	76,500	—
Companhia dos Phosphoros	64,500	65,000	—	—	—	66,000	66,000	—	—	66,000	65,700	65,100	—	—
Companhia Real	70,000	71,000	—	—	—	—	70,000	70,000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	8,150	8,200	—	—	8,350	8,500	—	8,500	8,400	—	8,350	—	—
Obrig. prediaes 6 $\frac{1}{2}$	91,300	91,500	91,350	—	—	91,500	—	91,700	91,700	91,950	—	—	—	—
" 5 $\frac{1}{2}$	85,900	86,100	86,100	86,150	—	86,000	86,100	86,200	86,100	86,000	86,500	86,500	87,000	—
Companhia da Beira Alta	—	—	59,500	59,500	—	59,500	—	59,400	—	—	59,300	—	—	—
Companhia Real 3 $\frac{1}{2}$ 1.º grau	—	70,800	—	—	—	—	71,000	71,000	—	70,400	—	—	—	—
Companhia Real 3 $\frac{1}{2}$ 2.º grau	—	52,800	52,500	52,500	—	52,200	52,200	52,000	51,900	52,100	52,200	—	—	—
Companhia Nacional 1.ª série	73,000	73,000	73,000	73,000	—	—	—	—	—	—	—	73,000	73,000	—
Companhia Atraves d'Africa	—	87,300	—	—	—	—	—	—	88,500	89,000	89,000	—	—	—
Paris: 3 $\frac{1}{2}$ portuguez 1.ª série	62,36	62,45	62,40	62,20	62,35	62,50	62,20	62,40	62,45	62,50	62,55	62,60	—	—
Accções: Companhia Real	345	346,25	341	344	340	—	345	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	36	—	36,50	37	37	—	37	37	37	37	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	376	392	395	394	397	396	398	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	175,50	177	174	174,50	174,50	174,25	175	—	346	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	345	346,25	347	347	347	347	349,50	—	349	348	347	—	—	—
Companhia Real, 2.º grau	258	259	258	255	256	—	255	—	—	255	257	—	—	—
Companhia da Beira Alta	295	295	294,50	295	294,50	294,75	294,75	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	155,50	—	152	152	154	156	155	154	155	154	155,25	154,50	—	—
Londres: 3 $\frac{1}{2}$ portuguez	—	62,25	62,50	62,50	62,50	62,50	62,75	62,75	63	63	63,25	63,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	81	—	84,87	—	—	85	—	85,62	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1908			1907			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilomet.	Kil.	Totaes	Kilomet.	1908	1907	1908	1907
de a											
COMPANHIA REAL											
Réde geral	23 29 Abril	1.073	100.443.000	93.609							

AUTOMOBILISMO

Apparelhos de inflamação

(Continuação)

I ALTA TENSÃO

b) Corrente produzida por dinamo de baixa tensão, com bobine.

Todos conhecem o que é um iman e a propriedade que tem de atrair o ferro e outros metais quando collocados a uma certa distância d'elle. A esta propriedade chama-se *força magnética*; à causa desconhecida que a produz chama-se *magnetismo* e o espaço em torno do iman no qual este exerce a sua ação constitue o que se chama o seu *campo magnético*.

Encontra-se por vezes em a natureza um mineral de ferro constituído por um oxydo salino d'este metal que possue propriedades magnéticas, sendo portanto um iman natural.

Os imans, geralmente empregados são, porém, imans artificiais constituídos por barras d'aco magnetizadas a que se pôde dar qualquer forma segundo a applicação a que são destinados. A magnetização pôde obter-se ou por friccionamento de barra d'aco por outros imans ou pela passagem d'uma corrente eléctrica num fio isolado que se enrola em torno da barra, isto é, por um phänomeno de indução. A ação da corrente persiste mesmo depois d'esta ter sido supprimida, diminuindo, porém, lentamente até chegar a um estado d'equilíbrio a que se chama saturação magnética do iman.

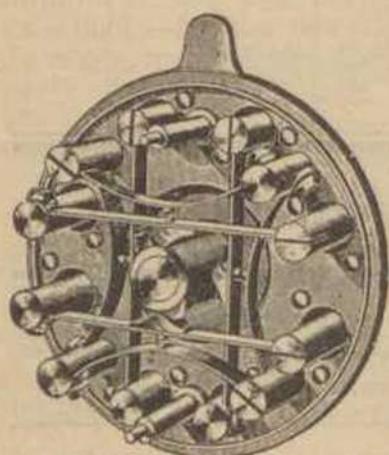


Fig. 11—Vibrador mecânico Boiron para 4 cilindros

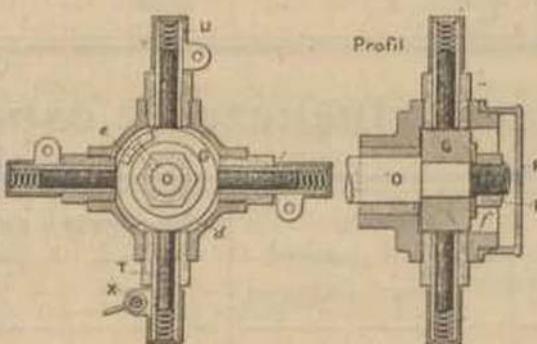


Fig. 15—Distribuidor Panhard com quatro carvões

A estes imans chamam-se permanentes, embora a sua força magnética não dure indefinidamente se não se tomar a precaução de ligar as suas extremidades por barras de ferro macio a que se chamam armaduras, as quais sendo magnetizadas por influencia dos imans reagem sobre estes mantendo-lhes a sua força magnética.

Se em lugar de empregarmos uma barra d'aco empregarmos ferro macio a ação da corrente eléctrica deixa de persistir apenas esta cessa. Os imans assim formados são chamados electro-imans.

Os imans não possuem a mesma força magnética em todos os seus pontos, sendo esta mais forte nas extremidades. A estes pontos onde se manifesta o maximo d'atração chamam-se *polos*, havendo um espaço a meio da barra onde esta ação é nulla e que se chama *linha neutra*.

Se suspendermos pelo meio uma agulha magnetizada vemos que ella se coloca na direcção norte-sul e chamamos polo norte da agulha o que aponta para o norte e polo sul o que aponta para o sul.

Verifica-se que approximando as extremidades de duas

agulhas magnéticas, as do mesmo nome se repellem ao passo que as de nomes diferentes se atraem. Se approximarmos uma das extremidades d'um iman das pontas d'uma agulha magnetizada vemos que igualmente atrae uma e repelle a outra e que se invertermos o iman a ação produzida é perfeitamente inversa. Fundada neste principio podemos facilmente conhecer qual o polo norte e o polo sul de qualquer iman.

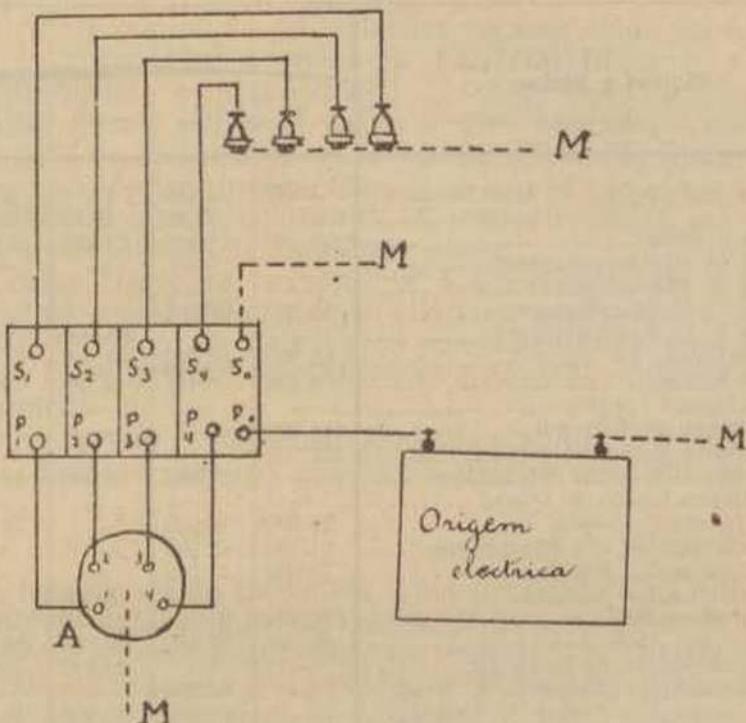


Fig. 16—Esquema d'appareil d'inflamação, 4 cilindros

Como dissemos: quando deslocamos um circuito fechado no campo magnético d'um iman permanente ou d'um electro-iman produzimos naquelle uma corrente d'indução. A corrente fechada é na prática uma *bobine* ou um conjunto de *bobines* montadas num anel circular de ferro macio constituindo o que se chama o *induzido* por ser ali que se formam as correntes induzidas. Este induzido desloca-se entre os polos d'um iman no campo magnético por elles formado. Se este iman é permanente o apparelo assim formado é uma máquina magneto-elettrica ou como se lhe chama vulgarmente um *magneto*, se, porém, se emprega um electro iman temos uma máquina dinamo-elettrica ou abreviadamente um *dinamo*.

Os dinamos empregados para a ignição nos automóveis dão correntes induzidas de baixa tensão que tem que ser transformada em alta tensão por meio d'uma bobine, da mesma forma que para o sistema de ignição por pilhas ou acumuladores acima descrito.

Como, para que um dinamo produza corrente, é preciso que se imprima um rapido movimento de rotação ao seu induzido, não se pôde pôr em marcha um automóvel sem

termos como auxiliar uma corrente fornecida por outra origem. Além d'isto a tensão da corrente produzida pelo dinamo varia muito consideravelmente com a velocidade de rotação podendo mesmo descer a ponto que a sua corrente não sirva para o fim desejado, pelo que vemos que este sistema só por si não dá satisfação tendo sempre de o empregar conjugado com uma bateria de acumuladores. Um comutador intercalado na corrente pôde dar occasião a que se façam treze combinações diferentes: 1.º

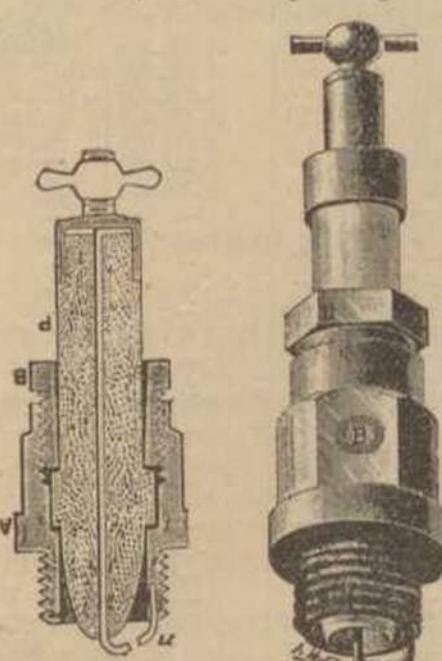


Fig. 17—Vela, corte e aspecto exterior

Cintra ao Oceano

Realizou-se a assembleia geral d'esta companhia a que nos referimos no nosso numero anterior falando do seu relatorio.

Este documento e as contas do anno findo tiveram a unanime approvação dos accionistas presentes, e se alguma cousa se discutiu, não foi qualquer acto da actual administração que representasse falta de zelo e de bom tacto administrativo. Antes pelo contrario não faltou quem, com razão, incitasse a mais largas concessões uma empresa que bem as merece e á qual ella desgostava profundamente, oferecendo-lhe apenas um auxilio exigu, inaceitavel.

As poucas linhas que ha quinze dias aqui dedicámos a esta companhia bem mostram o estado precario da suas finanças.

Essa situação deve-se em absoluto á má, á pessima administração que ella teve na primitiva.

Foram mais que erros administrativos o que então se praticou, e a muita boa vontade e esforços da actual gerencia não pôde salvá-la das tristes consequencias d'essas faltas.

São as administrações d'aquelle genero que teem desacreditado as nossas empresas e d'ellas teem afastado os captaes, prejudicando assim todas as iniciativas.

E por isso que damos toda a nossa sympathia a quem se resolve a tê-las; e a quem administra com criterio e economia podemos dar simples conselhos que em nada aminoram o nosso applauso.

A Praia das Maçãs tão bella, tão propria para ser uma das melhores estações de banhos de Portugal, é hoje um deserto.

Um empreendedor pretende torná-la povoada; isso nos basta para que aconselhemos a companhia que a serve em transportes, e com esse empreendimento lucrará, a que seja larga nas suas concessões; e se o pôde ser sem prejuízo das suas receitas, antes com vantagem para ellas — tanto melhor.

Assim ficou resolvido que se fizesse dando a assembleia um voto de confiança á direcção habilitando-a a fazer mais largas concessões do que o inutil auxilio moral prometido.

A Companhia dos Vagons-Leitos

Pelo relatorio do Conselho de Administração referente á gerencia de 1907 lida á assembleia geral d'esta Companhia que se reuniu em Bruxellas a 21 de abril ultimo, vê-se que o rendimento liquido d'aquelle empresa foi de 4.292.005 francos, o que corresponde a 772.560.8900 réis da nossa moeda, tomando como base o franco ao par.

O dividendo distribuido foi de 17 francos por acção, devendo notar-se que a acção é de 250 francos.

Parece-nos que uma empresa tão prospera poderia bem baratear o preço das suas sobretaxas que são na verdade exorbitantes em Portugal e Espanha.

Uma comparação ao correr da pena:

De Paris a Hendaya, um percurso de 818 kilometros, custa a sobretaxa de 15,60 francos, ou seja 2.8810 réis.

Mas se percorremos os 837 kilometros de linhas espanholas que vão de Hendaya a Fuentes de Oñoro, temos que pagar de sobretaxa 38,25 francos, ou 6.885 réis; isto é, por uma diferença de 19 kilometros sobre o percurso anterior paga-se 4.075 réis!

E então em Portugal?!

Ainda não ha muitos dias, quem estas linhas escreve teve que esportular para a Companhia dos Vagons-Leitos pela sobretaxa no trajecto de Luso para Lisboa, 246 kilometros apenas, 4.450 réis ou quasi vinte e cinco francos,

isto é, menos da terça parte do percurso que se faz em França por 2.8810, custa em Portugal quasi o dobro do que custa lá o percurso todo!

E durinho de roer para nós, embora seja doce como assucar para os accionistas da companhia.

COMMERCIO PORTUGUEZ

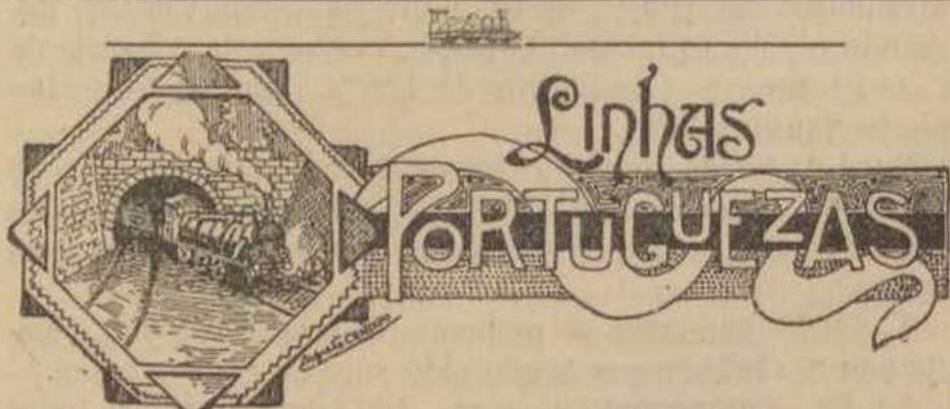
Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a maio

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	727.844	1.054.462
Materias primas para as artes e industrias	10.830.431	9.933.732
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.421.662	3.409.184
Substancias alimenticias.....	4.841.903	8.017.547
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	2.449.705	2.321.188
Manufacturas diversas.....	2.313.626	2.187.975
Taras	45.903	49.243
Total.....	24.630.774	26.973.031

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	1.573.682	1.463.646
Materias primas para as artes e industrias	2.778.664	2.695.053
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	632.879	724.004
Substancias alimenticias.....	6.631.261	6.081.866
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	42.273	38.657
Manufacturas diversas	845.381	800.149
Total.....	12.504.140	11.803.375



Quelimane. — Se a respectiva commissão enviar a tempo o parecer sobre a directriz que deve ser adoptada, ainda nesta epoca legislativa será presente ás Camaras a proposta de lei referente á construcção do caminho de ferro de Quelimane.

S. Thomé. — Consta que os principaes agricultores da colonia se constituiram em sociedade para tomarem de empreitada a construcção do caminho de ferro de S. Thomé, que brevemente deve ser posta em praça.

Benguella. — Vae ser prolongada a exploração provisoria da linha de Benguella até o kilometro 119.

Valle do Tamega. — Brevemente chegará o assentamento dos carris ao kilometro 156, tendo demorado este serviço as copiosas chuvas proprias da estação.

Companhia da Beira Alta. — As cinco locomotivas Compound ultimamente adquiridas por esta companhia numa fabrica alema, vão ser substituidas por outras, visto não satisfazerem ás condições de velocidade desejadas.



Espanha

Trata-se activamente de obter o prolongamento da linha de Cariñena a Daroca, o qual é de grande interesse para os povos de Cariñena, Romanos e Bello.

Vae ser posta a concurso a concessão de uma linha ferrea de Pontevedra a Ribadavia.

O ministro das obras publicas apresentou em conselho a informação referente á construção dos caminhos de ferro estrategicos, a fim de ser dada ordem para começar os trabalhos.

França

— Foi aberta á exploração a linha de Blois a Saint Nicolas.

Foi autorizada a abertura á exploração do caminho de ferro de interesse local de Ligny-l'Abbaye a Mezieres e a Mohon.

Suissa

A anunciada conferencia franco-suissa em Berne a proposito das vias de acesso do Simplão não teve logar no dia 12 d'este mes como fôra combinado porque o Conselho Federal encarregára a Direcção geral dos caminhos de ferro federaes de apresentar uns estudos complementares que por complicados não poderam estar prontos á data fixada.

Parece que a conferencia terá logar em setembro.

Japão

O governo japonez tendo-se visto embaraçado com a administração das linhas ferreas que adquirira, pensa em alugá-las a longo prazo a um sindicato de banqueiros estrangeiros.

As negociações começaram o mez passado.

NOTAS VARIAS

O tunel de Ricken. — Esta obra agora definitivamente acabada, mede 8.604 metros e fica entre Kaltbrunn e Wattwill, sendo a diferença d'altitude entre os dois pontos de duzentos metros.

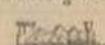
Esta linha foi aberta para ligar a região do lago de Constança e Taggenburgo com a do lago de Zurich e Suissa interior.

Um tunel sub-fluvial. — Sob o rio Saint Clair, no Michigan, começou a Michigan Central Railway a construção de um tunel para ligar os Estados Unidos ao Canadá.

Compõr-se-ha de dez secções, medindo cada uma sessenta e oito metros de extensão. Cada secção contém dois tubos separados, dentro de cada um dos quaes, passa uma via. O diametro d'estes tubos é de 7,40

Estas secções são collocadas por meio de rebocadores numa trincheira aberta no fundo do rio e depois ligadas e consolidadas com cimentos.

O orçamento da obra é de dez milhões de dollars. O tunel deve ser aberto á circulação em junho de 1909.



Companhia da Beira-Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 6 de maio de 1908.

SENHORES :

A Assembleia geral, conforme preceitum os artigos 39.^o e 40.^o dos Estatutos, está convocada para 6 de maio proximo, assim de :

— Apreciar as contas e os resultados da exploração no exercicio de 1907;

— Discutir e votar o relatorio do Conselho d'Administração, balanço e Parecer do Conselho Fiscal;

— Votar a importancia a distribuir ao coupon n.^o 3 das obrigações de 2.^o grau;

— Eleger 3 membros efectivos e 2 suplentes para o Conselho Fiscal.

Em observancia aos artigos 27.^o e 46.^o dos Estatutos, submette-

mos ao vosso esclarecido exame o relatorio da gerencia do anno findo, acampanhado da narração das principaes occorrenças que influiram nos resultados finaes das contas que vão ser apresentadas.

A orientação seguida pela actual Administração—a primeira depois da homologação do convenio que a Companhia celebrou com os seus credores e obrigacionistas—tem sido baseada na mais cuidadosa e severa economia, aliada á ideia de melhorar e aperfeiçoar todos os serviços, para d'esta forma dar cabal e completa satisfação a todos os interessados e conseguir a expansão e o desenvolvimento das receitas.

Neste sentido já alguma causa de util se tem conseguido com a reorganização de quasi todos os serviços, com a introdução de melhoramentos, com estudos e modificações de tarifas e com o estabelecimento de novos apeadeiros da linha, etc.

Resultados da exploração

Receita

As receitas brutas, menos a importancia dos reembolsos, produziram.....	482.402.5094 réis
A deduzir : impostos pagos ao Governo.....	26.835.5662 "

Receita liquida.... ou seja por kilom. e por anno, 1.800.5657 réis.	455.566.5432 "
A receita liquida realizada em 1906 foi de....	442.027.5822 "

Havendo portanto uma diferença a favor de 1907 de.....	13.538.5610 "
--	---------------

correspondente a um aumento de 3 %, approximadamente; porém, inferior 1 % á média annual registada no ultimo periodo de 10 annos.

A comparação das receitas mostra os seguintes resultados :

	1907	1906	Diferença de 1907 em relação a 1906
Passageiros.....	180.081.5151	168.307.5149	+ 11.774.5002
Grande velocidade.....	46.015.5218	44.487.5675	+ 1.527.5343
Pequena velocidade.....	215.496.5661	214.392.5923	+ 1.103.5738
Receitas fôra do trafego.....	13.973.5402	14.840.5075	— 866.5673
Totaes.....	455.566.5432	442.027.5822	+ 13.538.5610

As caracteristicas geraes do trafego no anno de 1907 são :

Passageiros : — O movimento geral de passageiros foi consideravelmente superior ao de 1906, tendo attingido o maximo de todo o periodo d'exploração.

O aumento de 11.774.5002 réis, constitue uma melhoria, tanto mais notavel — cerca de 7 %, sobre o mesmo trafego no exercicio precedente — quanto é certo, que os resultados dos annos de 1904, 1905 e 1906 pareciam indicar uma certa tendencia á estagnação e que nas outras linhas ferreas do paiz houve um decrescimento geral neste ramo em 1907.

O «Sud-express» diario contribuiu poderosamente para este accrescimo, pois o numero de passageiros a distancia inteira, de 6.342 em 1906, elevou-se a 7.478 em 1907, ou seja um aumento de 17,9 %; porém, os mais brilhantes resultados, são obtidos no serviço a distancias parciaes, que accusou em 1907, uma diferença a mais de 180 % sobre 1906, podendo portanto inferir-se que o «Sud-express» tende a ser aproveitado como trem rapido de serviço local. Com relação a estes serviços interessam os dados seguintes :

	Numero de passageiros		Média por comboio	
	Distancia inteira	Distancia parcial	Distancia inteira	Distancia parcial
3 vezes por semana, 1. ^o semestre 1906	6.342	475	17,09	1,28
4 vezes por semana, 2. ^o semestre 1906				
1 anno diario 1907	7.478	1.333	10,26	1,83

Por esta nota se verifica tambem que a utilização por comboio foi muito diminuta, attingindo apenas uma média de 11 passageiros, enquanto que, em 1906, tinha sido de 17 1/2; causa que contribuiu para o agravamento das despesas.

Algumas particularidades ha ainda a notar no serviço de passageiros, pois tendo havido um importante desenvolvimento no trafego geral, este não incidiu regularmente sobre as diferentes classes de passageiros. Diminuiu 3 % no trafego de 1.^o classe em relação a 1906, aumentando 3 % no de 2.^o classe e 10 % no de 3.^o classe; coincidindo com um aumento de 10 % no movimento de 1.^o classe, serviço PHF e de 17,9 % no «Sud-express»; o que indica claramente um forte decrescimento na utilização de 1.^o classe no trafego local; influencia, talvez, das circumstancias economicas pouco lisongeiras do anno de 1907.

O aumento geral de productos no trafego de passageiros — metade, deve ser atribuido á circulação diaria do «Sud-express» e o restante ao trafego local, devido ao maior numero de comboios creados ultimamente.

Grande velocidade: — Ha um aumento de 3,5 % ou sejam réis 1:5275543; porém é necessário recordar que este tráfego suportou uma sensível baixa no anno de 1906 e que os factores principaes que concorreram para beneficiar o exercicio de 1907, foram: bagagens (5085785 réis) e transportes do correio, cujas subvenções atrasadas foram liquidadas neste ultimo anno.

O tráfego de peixe, que constitua uma das principaes fontes de receita d'este ramo, continua desanimado, devido em parte á escassez da pesca.

Pequena velocidade: — Mostra estacionamento nas receitas; apenas ha um ligeiro aumento de 0,7 % ou sejam 1:1035738 réis.

As diferenças principaes são notadas nas seguintes mercadorias:

Augmentos:

Madeiras	3:8425520 réis
Azeite.....	9635217 "
Carvão mineral	1:1185466 "
Cereais	2:4935265 "

e diminuições em:

Frutas e legumes.....	4:2795312 "
Vinhos e vinagres.....	4:8065214 "

Augmentos — Madeiras — O tráfego para Espanha progrediu ainda um pouco, mas o maior accrescimo é devido aos transportes internos a pequenas distancias. Azeite — Registou maior receita, devido á colheita de 1906 ter sido boa. Carvão mineral — Este tráfego é muito variavel; o seu progresso está dependente das fluctuações na prosperidade das raras industrias regionaes e especialmente dos melhoramentos que se fizerem na barra da Figueira. Cereais — Houve um decrescimo de 4.200 toneladas no tráfego em transito, mas tendo havido um aumento de 3.400 toneladas no tráfego local, cujo producto é mais remunerador, resultou uma diferença favoravel.

Diminuições — Frutas e legumes, atribuidas a má colheita, sobretudo á fraca produção de castanha. Vinhos e vinagres — A tonelagem transportada não excede 5.674, ou seja o numero mais baixo constatado até a data.

A crise vinicola e as diminutas colheitas na Beira em 1906, explicam sobejamente o decrescimento.

As influencias climatericas teem sempre uma estreita correlação com o nosso tráfego, que é constituído quasi exclusivamente por productos do solo.

(Continua)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sobre-taxas nos comboios tramways

Desde 1 de junho de 1908, é reduzida a 10 % a sobretaxa de 25 % a cobrar aos passageiros dos comboios tramways por falta de bilhete, por viajarem em classe superior ou por excesso de percurso.

Desde a mesma data passará a ser de rigorosa applicação a cobrança da nova sobretaxa, considerando-se sem valor o aviso prévio feito aos chefes de estação ou aos revisores dos comboios pelos passageiros que se encontram em tais casos.

Se os passageiros forem encontrados sem bilhete, depois de haverem saído do comboio, supõe-se-ha que ocuparam lugar de 1.ª classe e que tomaram o comboio na sua origem.

O minimo da cobrança por sobretaxa será de 10 réis, e quando a importância a cobrar não for multipla de 10 réis, será elevada ao multiplio de 10 réis imediatamente superior.

Aos passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros onde não esteja estabelecida a venda de bilhetes, serão vendidos em transito bilhetes sem sobretaxa alguma.

Estas disposições são igualmente applicaveis aos passageiros dos comboios expressos da linha de Cintra.

Ficam assim modificadas as condições das tarifas especiaes respectivas e que são:

Tarifa L. nm 1 de g. v. (tramways entre Lisboa-Rocio e Villa Franca), condições 3.ª e 4.ª;

Tarifa L. n.º 2 de g. v. (tramways entre Lisboa-Rocio e Cintra), condições 4.ª e 5.ª;

Tarifa L. n.º 3 de g. v. (tramways entre Caes do Sodré e Cascaes), condições 5.ª e 6.ª;

Tarifa n.º 11 bis de g. v. (tramways entre Coimbra e Figueira), condições 5.ª e 6.ª;

Tarifa n.º 3 de g. v. (tramways entre Porto-Campanhã e Aveiro), condições 2.ª e 3.ª;

Tarifa P. n.º 40 de g. v. combinada com os caminhos de ferro

do Minho e Douro (tramways entre Porto-S. Bento e Aveiro), condições 2.ª e 3.ª.

Apeadeiro de Pataias

Desde 15 de maio de 1908 é aberto á exploração o apeadeiro da Pataias, situada ao kilometro 139,507 da linha de Oeste, entre as estações de Vallado e Martingança, para serviço de passageiros sem bagagem.

Neste apeadeiro não ha venda de bilhetes, devendo os passageiros que nela tomarem o comboio pagar ao revisor o custo da viagem, em troca do recibo.

Precos applicaveis. — Destinos de Pataias; os de Martingança no sentido ascendente; os de Vallado no sentido descendente.

Procedencias de Pataias: os de Vallado no sentido ascendente; os de Martingança no sentido descendente.

O serviço de comboios neste apeadeiro será regulado pelo cartaz-horario D 107 que entrou em vigor hontem.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Viagens de recreio do Porto e Campanhã a Barcellos, Viana, Ancora, Caminha, Valença e Braga

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, vendidos unicamente nos domingos e dias santificados, durante os meses de maio e outubro de 1908.

Preços (incluindo o imposto do selo):

Do Porto a Barcellos, 1.ª classe, 1:5200; 2.ª classe, 800; 3.ª classe, 600; a Viana, 1:5600, 1:5300, 900; a Ancora, 1:5900, 1:5300, 1:5000; a Caminha, 2:5100, 1:5600, 1:5100; a Valença, 2:5600, 2:5100, 1:5500; a Braga, 1:5300, 900, 700.

De Campanhã a Barcellos, 1.ª classe, 1:5100, 2.ª 700, 3.ª 500; a Viana, 1:5500, 1:5200, 800; a Ancora, 1:5800, 1:5400, 900; a Caminha, 2:5000, 1:5500, 1:5000; a Valença, 2:5500, 2:5000, 1:5400; a Braga, 1:5200, 800, 600.

Condições: — Os bilhetes para as estações de Barcellos, Viana e Braga são válidos: Para ida, pelos comboios para que forem vendidos; para a volta, no mesmo dia da venda. Os bilhetes para as estações de Ancora, Caminha e Valença, são válidos: Para a ida, pelos comboios para que forem vendidos; para a volta no mesmo dia da venda e no dia seguinte a este. Os bilhetes só teem validade para as estações nelles indicadas. A da deverá o passageiro apresentar, quando lhe for exigido as duas partes do bilhete, ida e volta. Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª. Quando este caso se der, terá o passageiro que pagar a importância do seu lugar pela tarifa geral.

O passageiro que ocupar um lugar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe, segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dé á ida quer á volta. Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada. Nos dias em que forem anunciados outros serviços especiais, não se venderão estes bilhetes para os pontos onde se estabelecem esses serviços. Ficam em vigor as condições da tarifa geral em tudo que não seja contrario ao que aqui se estipula.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 5.000 kilos d'aguaraz

Dia 18 de maio de 1908, pela 1 hora e meia da tarde.

Local de abertura de propostas. — Estação central de Lisboa (Rocio).

Condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Depósito provisório deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso.

Agentes compradores precisam-se para MACHINAS CORMIL de regar, de lavar, desinfectantes, etc. Valvulas de retenção, tubagens, torneiras etc.

Machinas manuaes de aplinar para marceneiros, com formões de sobrecalente e limas, e muitas outras especialidades de pronta venda ás fabricas, lavanderias, vapores e proprietarios. Dirijam propostas acompanhadas de referencias e detalhes a CROSIER STEPHENS' C.º NEWCASTLE-ON-TYNE. INGLATERRA.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres **maisons**, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons **par expérience personnelle**.

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrar-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

HAMBURGO Sautier & C.^o — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{re} ordre.—Propriétaire Victor Sassetti.

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco — Rua de Santo Antônio —
Bom tratamento, acomodação e conveniência — Proprietário
successor da viúva de Francisco da Silva Gama.

LIBOR frente da Estação Central. R. dos restauradores. De 1.ª ordem. Ascensor. Luz electrica. Recommendedo pela Propaganda de Portugal.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e acondiçados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoáveis.—Proprietário, Romão Garcia Vinhas.

LICORCA Canha & Formigal.—Artigos de mer-
cado, sôes, consignações, transportes, etc. Vide
anuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.º

ESPINHO Hotel Particular.—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira.

MAFRA do convento.—Bellas accommodações desde 15000 réis por dia a 18500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.**— 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcedíveis commodidades e acoio; tratamento recommendável—Proprietário, Domingos José Pires.

PORTALEGRE Hotel Caraça. — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitável. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António d'Oliveira Caraça.

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, **preços moderados**, Frente do correio, theatro: muito central.—Propri. Lopez Munhós.

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^a ordem, **preços moderados**, Frente do correio, theatro: muito central.—Prnr. Lopez Munhós.

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel. — Prop. Serafim Pereira.

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

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 — Iluminação eléctrica — Luxuoso pátio — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de **Justo M. Estel**
Faz a sua intenção de adquirir o trunfo das

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1908

SOCIÉTÉ AN. FRANCO-BELGE

Para a construção de MACHINAS E MATERIAES DE CAMINHOS DE FERRO

Capital 8.000.000 de francos

SÉDE SOCIAL: Avenue de l'Opera, 18, PARIS

DIRECÇÃO GERAL em RAISMES (França)

Officinas de construção | RAISMES, perto de Valenciennes (Norte de França)
CROYÈRE, (La Louvière) BELGICA

MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO E DE TRAMWAYS

Locomotivas, tenders, carruagens, vagons para todas as vias

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa oriental, via Suez
Vapor alemão KRONPRINZ. Sairá a 18 de maio.
Agentes, Ernest George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor alemão RHAETIA. Sairá a 26 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cete e Marselha
Vapor franc. SAINT BARTHÉLEMY. Sairá a 26 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus
Vapor franc. AMAZONE. Sairá a 26 ou 27 de maio.
Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cabo Verde e costa occidental da África
Vapor português CABO VERDE. Sairá a 22 de maio.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 85.



Cadiz, Havana, Tampico e Vera Cruz
Vapor alemão SYRIA. Sairá a 28 de maio.
Agentes Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Rochelle e Liverpool
Vapor inglez OROPESA. Sairá a 26 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a C. do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor franc. CORDILLERE. Sairá a 25 de maio.
Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Genova, Port Said, Singapura, Batavia, China e Japão
Vapor alemão KONING WILLEM I. Sairá a 22 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Glascow e Liverpool
Vapor espanhol VELASQUEZ. Esperado a 25 de maio.
Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburg
Vapor alemão CAP BOCA. Sairá a 24 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo
Vapor alemão BAHIA. Sairá a 31 de maio.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havre, Hamburgo e Nova York
Vapor alemão RIO NEGRO. Sairá a 22 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Londres
Vapor inglez PENINSULA. Sairá a 19 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool e Nova York
Vapor espanhol ISLA DE LUZON. Sairá a 24 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus
Vapor inglez JEROME. Sairá a 17 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus
Vapor inglez AMBROSE. Sairá a 27 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pará, Maranhão, Ceará e Pernambuco
Vapor alemão RIO PARDO. Sairá a 22 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia) S. Jorge, (Vila das Velhas) Caes do Pico e Fayal
Vapor português S. MIGUEL. Sairá a 20 de maio.
Agente, Germano Serrão Arnau Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira, S. Thomé, Loanda, Lobito, Cabo e costa oriental da África
Vapor português LUZITANIA. Sairá a 1 de junho.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 85.



Marselha, Port Said, Suez, Padang e Batavia
Vapor alemão WILIS. Sairá a 30 de maio.
Agentes, Ernst George Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos
Vapor alemão BELGRANO. Sairá a 23 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires
Vapor alemão KOENIG WILHELM II. Sairá a 21 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires
Vapor inglez DANUBE. Sairá a 26 de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacífico
Vapor inglez ORISSA. Sairá a 27 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Southampton e Hamburgo
Vapor alemão METEOR. Sairá a 24 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Tanger, Gibraltar, Argel, Goleta, Malta, Catania, Korfu, Pyreo, Smyrna, Constantinopla e Odessa
Vapor alemão PERA. Sairá a 18 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Vigo, Cherburgo e Liverpool
Vapor inglez ANSELM. Sairá a 18 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, Southampton, Bolonha e Hamburgo
Vapor alemão CAP ARGONA. Sairá a 17 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. R. da Prata, 8, 2.^o



Vigo, Cherburgo e Liverpool
Vapor inglez LANFRANC. Sairá a 28 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, Southampton, Bolonha e Hamburgo
Vapor alemão KONIG FRIEDRICH AUGUST. Sairá a 31 de maio.
Agentes, Ernst George, Succ. Rua da Prata 8, 2.^o