

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze  
Bruxellas 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

Proprietario-director  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro  
Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro  
Commercio e Industria — Conse.º José M. d'Oliveira Simões, Engen h

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

Paginas

Alvalade a Garvão, por J. Fernando de Souza.....	145
De Lisboa ao Japão.....	146
Parte official — Portarias de 5 de maio do Ministerio das Obras Publicas.....	147
Tarifas de transporte.....	147
Viagens no estrangeiro.....	148
A proposito do Cincoentenário — XXXV.....	148
Notas de viagem — XIX — Christiania — Os Vikings Museos — Bñes a meio tostão — Passeios e edificios — Sports de inverno — Banhos de gelo — Amabilidade norueguesa.....	149
O culto da bandeira.....	150
Um horario engenhoso.....	150
Sud-Express.....	150
<b>ELECTRICIDADE</b>	
Telegraphia moderna.....	151
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	151
Boletim Commercial e Financeiro.....	152
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	153
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	153
<b>AUTOMOBILISMO</b>	
Aparelhos de Inflamação. (continuação) illustrado.....	154
Meeting de Monaco.....	155
Cintra ao Oceano.....	156
Companhia dos Vagons-Leitos.....	156
Commercio portuguez.....	156
Linhas portuguezas — Quelimane — S. Thomé — Benguela — Valle do Tamaga — Companhia da Beira Alta.....	156
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Suissa — Japão.....	157
Notas varias.....	157
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração ...	157
Avisos de serviço.....	158
Arrematações.....	158
Agenda do Viajante.....	159
Horario dos combolos.....	159
Vapores a sair do porto de Lisboa.....	160

## Alvalade a Garvão

Acha-se finalmente approvado 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 áquem do extremo d'este. Vae terminar o lanço no k 217,585 da linha do sul, a 2,3 k áquem 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, méde 22.083<sup>m</sup>,47 em

alinhamento recto e 9.030<sup>m</sup>,01 em curvas cujos raios vão de 300<sup>m</sup> a 1.000<sup>m</sup>, havendo 26 de 300<sup>m</sup> com 3.338<sup>m</sup>,60 de desenvolvimento, 9 de 350<sup>m</sup> com 988<sup>m</sup>,8, 8 de 400<sup>m</sup>, 9 de 2.500<sup>m</sup>, 4 de 600<sup>m</sup>.

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

O minimo alinhamento entre curvas de sentido contrario é de 100<sup>m</sup>.

Os patamares somam 10.171,67 ou 32,6% do lanço, os declives 3.570<sup>m</sup>,00 e as rampas 17.372<sup>m</sup>,00.

A inclinação maxima é de 13<sup>m</sup>/<sub>m</sub> em 420<sup>m</sup> apenas.

O lanço fica pois quasi em patamar e vencendo apenas 45<sup>m</sup>,14 da differença de nivel entre os pontos extremos.

A estas excepçoes condições de planta e perfil corresponde naturalmente exíguo volume de terraplenagens que apenas attingem 191.844<sup>m</sup>³ ou 6<sup>m</sup>³,160 por metro corrente.

As excavações decompõem-se em 56,484<sup>m</sup>³ de rocha dura, 26.029<sup>m</sup>³ de rocha branda, 60.685<sup>m</sup>³ da terra compacta e 47.745<sup>m</sup>³ d'emprestimos, com a distancia média de transporte de 38<sup>m</sup>,84 a carrinho de mão e 363<sup>m</sup>,03 a carro de parella.

As obras de arte compreendem uma ponte de 2 tramos, de 30<sup>m</sup> 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 0<sup>m</sup>,40 a 1<sup>m</sup>,0 de abertura, 1 pontão de 2<sup>m</sup> outro de 3<sup>m</sup> e 2 de 4<sup>m</sup>.

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

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

São apenas duas as estações, a de Alvalade a 8.865<sup>m</sup> da anterior, Ermida, e a da Torre a 11.348<sup>m</sup>,9 da de Alvalade e a 17.200<sup>m</sup> da de Garvão. Se de futuro fôr necessario subdividir por novas estações ou apeadeiros esta distancia, bastante grande, o perfil presta-se a isso, podendo ficar essa paragem a cerca de 7.600<sup>m</sup> 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\$300
Terraplenagens.....	84:592\$885
Pontes.....	49:600\$000

Somma..... 145:733\$021



Transporte.....	115:733\$021
Obras de arte correntes.....	25:411\$712
Obras accessorias.....	4:982\$624
Edifícios.....	18:714\$430
Via e accessorios.....	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 approvada a recopilação geral do projecto da linha, em alguns lanços da qual, como no da passagem de Marateca, foram aproveitados troços de differentes projectos.

Fica a linha dividida em duas secções: a primeira da actual estação de Setubal a Alcacer com 45.565,<sup>m</sup>05 e a segunda de Alcacer ao entroncamento da linha do Sul com 82.582,<sup>m</sup>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,<sup>m</sup>84 orçados em 123:100\$000 réis.

2.º lanço — De Setubal-mar á Cachofarra, 1.588,<sup>m</sup>97 orçados em 15:300\$000 réis.

3.º lanço — Da Cachofarra á Camarinheira, compreendendo a passagem de Marateca, com 21.159,<sup>m</sup>44 orçado em, 420:760\$000 réis.

4.º lanço — Da Camarinheira a Alcacer, 20.971,<sup>m</sup>80 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,<sup>m</sup>06 orçado em 371:000\$000.

2.º e 3.º lanços — Canal a Alvalade, 22.220,<sup>m</sup>36 orçado em 423:850\$000 réis.

4.º lanço — Alvalade a Garvão, 31.113,<sup>m</sup>48 orçado em 322:800\$000 réis.

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

Extensão total — 128.147,<sup>m</sup>95 orçados em 1.963:510\$000, a que corresponde a média kilometrica de 15:322\$268 réis.

E' na verdade exíguo o custo da linha apesar da dispendiosa 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 distancia da linha do Sado, sendo pois ambas bem servidas.

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

Havia a certeza do trafego 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, concludo-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 atravessado, com o consequente retraimento de capitaes, não tem permittido remediar o erro comettido.

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 póde prestar, em vista do interesse capital que para ella tem a facilidade de transportes dos minerios de Louzal, prestará um serviço assignalado, não só á região servida, como á economia nacional.

Conjuguem-se essa obra com o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, ao menos para grande velocidade e dotem-se Lisboa com a estação conveniente, cuja construcção foi deploravelmente impedida por um compromisso condemnavel: 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 trafego 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 póde 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.

Nesta linha ha comboios trez dias por semana: domingos, 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 Wagns-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 á fronteira da Manchuria. De Karimskaia parte um ramal para Stretienssk, no Chilka, afluente da margem esquerda do Amor.

De Karbine 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 Karbine a Kuang-Tchezee. Nesta localidade muda-se de comboio para seguir até Mukden. D'aqui parte o comboio chinês 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 Karbine 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 Pogramitchnaia a Vladivostok entroncando em Nokolsk um ramal para Khabarovsk.

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

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

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

O percurso total da linha transiberiana de Moscou a Vladivostok é de 8.681 kilometros, e faz-se em onze dias e meio, com a velocidade commercial de trinta e um kilometros, 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 195,5000 réis, aproximadamente, da nossa moeda.

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

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



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

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, comprehendido entre Alvalade e Garvão, na extensão de 31.113<sup>m</sup>,48, com data de 31 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, approvar 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 approvados a que deu logar o estudo de alguns troços da linha do Sado, o projecto e orçamento geraes da mesma linha fiquem assim constituidos:

1.ª secção:

1.º lanço—Estação de Setubal á margem do Sado—projecto de 30 de setembro de 1903, approved por portaria de 6 de outubro de 1903—1.844<sup>m</sup>,84—123.000\$000 réis.

2.º lanço—Estação fluvial de Setubal ao perfil 110 na Cachofarra—projecto de 18 de fevereiro de 1904, approved por portaria de 12 de abril de 1904—1.588<sup>m</sup>,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, approved por portaria de 3 de outubro de 1907—21.159<sup>m</sup>,44—420.760\$000 réis.

4.º lanço—Camarinheira, perfil 145, a Alcacer—projecto de 6 de outubro de 1904, approved por portaria de 10 de novembro de 1905—20.971<sup>m</sup>,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, approved por portarias de 10 de novembro e 13 de dezembro de 1905—29.249<sup>m</sup>,06—371.000\$000 réis.

2.º e 3.º lanços—Canal a Alvalade na parte que vae ao perfil 143 do 3.º lanço—projecto de 30 de abril de 1907, approved por portaria de 3 de outubro do mesmo anno—22.220<sup>m</sup>,36—422.340\$000 réis.

4.º lanço—Alvalade, perfil 419 do 3.º lanço, a Garvão, kilometro 217<sup>m</sup>,585 da linha do Sul—projecto de 31 de março ultimo, approved pela presente portaria—31.113<sup>m</sup>,48—322.800\$000 réis.

Total—128.147<sup>m</sup>,95—1.962.000\$000 réis.

Pago, 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, comprehendido 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, approvar 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.

Pago, 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 logar 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 logar a questões inuteis.

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

E, especialmente na linha de Cascaes, havia muito boa gente enluvada 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 affluencia de povo a comprar bilhetes, do que as de 3.ª E se houvesse 4.ª classe, como na Allemânia, 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.



## 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 uteis.

**Lisboa a Macau.** — Um missionario que vae para Macau pergunta-nos se póde, sem perigo e com commodidade, utilizar o transiberiano, de preferencia á via maritima.

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

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

O seu custo póde calcular-se:

De Lisboa a Paris 1. <sup>a</sup> classe.....	40\$000
Paris a Moscou 2. <sup>a</sup> , fr. ....	182,20 ou réis 36\$440
Moscou a Shangae 2. <sup>a</sup> , 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 consideravel, mesmo tendo em vista as despesas de alimentação que, entre Lisboa e Paris pódem calcular-se em 4\$000 réis e entre Paris e Tien-Tsin (porque d'ahi a Shangae vae-se em vapor) não serão mais que (14 dias) 25\$000 réis.

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

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

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

Assim pois, temos:

Porto a Barca d'Alva 1.<sup>a</sup> classe 3\$380, Barca d'Alva a Medina, Madrid, Barcelona e Cerbère, e ao regresso, de Irun a Medina e Barca d'Alva póde 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 antecedencia, mediante o custo, augmentado das despesas ou sejam umas 10 pesetas.

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

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

Total de kilometros 1.594 para os quaes toma um bilhete circular que lhe custa em 1.<sup>a</sup> classe 123 francos, ou seja 25\$000 réis.

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

O trajecto na Suissa paga-se, pelos bilhetes combinaveis, 2.<sup>a</sup> 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 praso de validade.

\*

A proposito diremos que recebemos nestes ultimos dias não poucas cartas de leitores, mas não assignantes, d'esta *Gazeta*, pedindo-nos esclarecimentos sobre viagens no estrangeiro, algumas de bem difficil 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 proposito do Cincoentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXV

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

Um facto sirva de prova d'esta asserção:

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

Nestas circumstancias 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 circumstancia que tivesse recommendado 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 portugueza pela circumstancia 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 fórmula ficar a cargo de cada inspector a responsabilidade da boa execução do serviço em geral na secção a seu cargo.

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

Separado o serviço do Movimento do do Trafego, dava-se a circumstancia de haver na ultima secção da linha do Norte um inspector francez 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 communicou-lhe uma carta de um seu parente a quem devia obrigações, em que, com o maior empenho lhe recomendava o agente francez filho de um proprietario seu visinho e amigo que desejava conservar longe da patria o filho que ali havia causado dificuldades á familia em dispendiosas extravagancias.

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 merito 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 François davam a preferencia ao inspector do Movimento francez 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 ou deferencia por empenhos como póde o Director infringir essa deliberação?

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

Entre os dois não ha que hesitar.»

Por seu proprio punho escreveu em seguida a 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 François.

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 litteratura patria e estrangeira que nas diferentes viagens de serviço em companhia do engenheiro Ladame constituíam 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 official a um agente superior o desprestigiava perante seus subordinados e nesta convicção dirigiu-se á 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 extranhando 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 necessario 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 François.



XIX

Christiania—Os Vikings Museus—Bifes a meio tostão—Passeios e edificios—Sports de inverno—Banhos de gelo—Amabilidade norueguesa

Christiania, não podendo ser uma cidade de prazer, é uma cidade de estudo. Ahi se trava conhecimento com os restos veridicos d'aquelles valentes corsarios normandos que sulcaram todos os mares em busca de thesouros 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'aquella, que nos dão a impressão d'uma compreensão da natureza bem differente da que nós, os povos do sol, d'ella temos.

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

Esses barcos eram o tumulto 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 museo ha curiosissimos despojos d'essa raça da valentes corsarios, e um sem numero de objectos historicos, desde a idade da pedra, d'um valor inestimavel.

O museo de pintura é tambem interessantissimo pelas telas dos autores impressionistas que nos dão, nas mais mirabolantes côres, 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 côres vivas e as endiabradas composições das figuras.

Não nos esqueçamos tambem de visitar outra curiosidade, esta bem moderna: a notavel cosinha economica 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 infimo.

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 disfructam das suas torres, como por ser essa fortaleza a gloria dos noruegueses, pela victoriosa resistencia que ella sempre oppoz aos seus assaltantes, nunca sendo por elles tomada.

Os edificios 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 á 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 naquella 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 práticos 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 banhistas fazem na camada gelada um orificio sufficiente para introduzirem o corpo, e ahi tomam banho e executam varios exercicios. 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 disfructa o panorama de toda a cidade a bahia e vastos arredores.

Primoroso, dissemos; com effeito nunca vimos jardim tão bem tratado; tão escrupulosamente limpo que logo que das arvores se desprende uma folha secca, é immediatamente 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 aquelle 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.

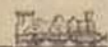
Nos hoteis, não temos, á saída, o cortejo de creados a fazerem-nos cumprimentos interesseiros; nos cafés e restaurantes, quando nos trazem a demasia da conta não ficam esperando a gratificação, e quando lh'a damos não olham a se é mais ou menos generosa, agradecendo sempre delicadamente.

Occasiões 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 fotografos.

O estrangeiro de certa nomeada que chega á Christiania, é procurado por um ou mais redactores dos importantes jornaes d'aquella 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 jornal, 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 diarias, com um corpo de redacção em que collaboram os principaes escritores e em que é secretario o distincto jornalista O. Christoffersen, deu-nos bem a impressão do character obsequiador d'aquelle povo, estimavel pelos seus costumes, apreciavel pela sua intelligencia.



## O CULTO DA BANDEIRA

Continuando a subscrição 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.....	1\$500
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..... 3\$000



## 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 méde 7,<sup>m</sup>20 de largura por 3<sup>m</sup> de altura. Está dividido em dezoito columnas verticaes, cortadas por vinte linhas horizontaes, podendo assim representar-se os horarios de dezoito comboios indicando simultaneamente tresentas 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 relógio, espherico, que marca a hora da saída. Nas linhas horizontaes lê-se os nomes das differentes 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 mechanicamente applicado aos tambores.

As estações em que os comboios não páram 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 tínhamos 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 Apollonia, 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 telegraficos, quer nos geradores d'electricidade, quer ainda na essência e distribuição dos conductores d'electricidade e suas ligações scientificamente adequadas, tem sido tão vastas e numerosas que difficil seria apontá-las, por ordem d'antiguidade e com detalhes sufficientes, num resumo conciso, como o que temos em vista.

Limitar-nos-hemos pois a apontar algumas características d'alguns dosapparelhos e accessorios 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 epoca em que appareceu e o seu principio fundamental.

Uma das suas formas modernas compreende um electro-magneto com dois nucleos ôcos de  $16^m/m$  de diametro exterior e  $5^m/m$  d'espessura.

Cada nucleo é envolto por cerca de  $515^m$  de fio de  $2^m/m$  de diametro, enrolado em perto de 6.500 espiraes e apresentando uma resistencia de 300 ohms.

Nestes apparelhos uma pena normal deve funcionar bem com uma intensidade de 2 milli-ampêres. A velocidade da fita é de 160 centimetros 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 affinação dos apparelhos, quer ainda das propriedades electricas do conductor, varia bastante podendo-se no emtanto 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'um espelho munido d'um hymen pendurado por um fio de seda e oscilando sob a acção 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'um 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.

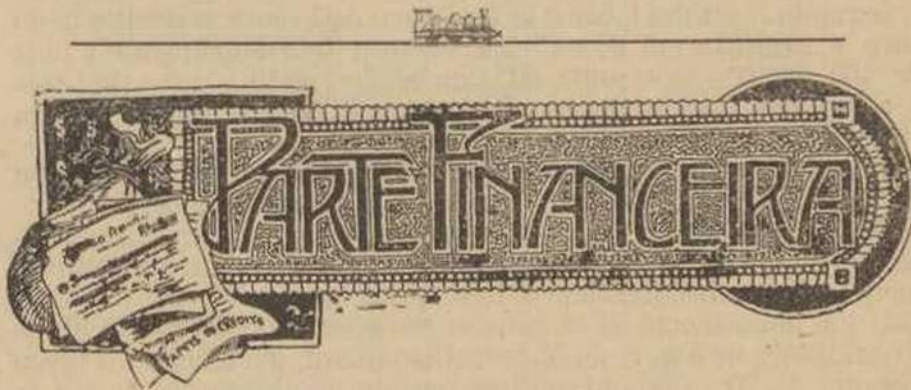
Com o siphão recorder desaparece este duplo inconveniente pela adopção d'um siphão capillar, mergulhando d'um lado do deposito de tinta, e no outro lado borrifando,

sob fôrma 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, permittindo assim augmentar a velocidade de transmissão e diminuir a energia transmissora.

Na sua posição normal e média o siphão tenderia a traçar sobre a fita movel uma linha parallelá ao bordos da fita. Por effeito, porém, das oscillações para um ou outro lado da linha média, segundo o caixilho galvanometrico é atravessado, num ou noutro sentido, pela corrente vinda do posto transmissor, obtem-se uma curva mais ou menos sinuosa cujas inflexões correspondem d'um 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 transatlanticas sobretudo, é d'uma importancia capital.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

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

*Ordem do dia*—1.º—Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1907, do relatório annual 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 periodo de exercicio.

4.º—Eleição de dois vogaes 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 periodo.

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

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

Para poder tomar parte na assembleia devem as accções nominativas ter sido averbadas até o dia 15 de maio corrente inclusivè, e as accções 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;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

Em Paris: nas Caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale du Credit 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 recibos dos depositos das acções depositadas.

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

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

Os depositos das acções ao portador, effectuam-se até o dia 15 de maio, em Lisboa, na sede 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 sede da Banque Internationale de Bruxelles.

Os titulos depositados em Paris devem estar devidamente sellados com o sello francès.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de maio de 1908.

Reina actualmente a mais perfeita calma nos mercados monetarios reguladores. Em Londres o dinheiro é mais do que nunca abundante, regulando o desconto no mercado livre a 2 3/8 p. c. Os sintomas de melhora manifestam-se igualmente em Berlim, onde a taxa do mercado livre está a 4 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, 18 francos de prata e o restante valores de carteira. Além d'isso, em uma semana, a circulação diminuiu 157 milhões.

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

Com a abundancia de capitales apparecem todos os dias, especialmente no mercado de Londres, novas emissões. Entre as ultimamente effectuadas, figuram a do emprestimo da Nigérie meridional, na importancia de 3 milhões sterlingos; a de 1.500.000 libras d'obrigações de 3 p. c. do Metropolitan Board, offerecidos ao preço minimo de 90; a de um milhão sterlingo 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 effecto já no corrente mez, representam só por si um capital nominal de 6 milhões sterlingos.

Em Nova-York, segundo o ultimo balancete dos bancos associados, continúa a manifestar-se um desafogo monetario crescente, graças sobretudo ao affrouxamento dos negocios. Assim no fim da primeira semana d'este mez, a importancia dos emprestimos e descontos voltou a ser de 1.190.460.000 dollars, ao passo que a cifra dos depositos se elevou a 1.257.760.000 dollars. Entretanto a reserva augmentava mais de 5 milhões, elevando-se a 376.800.000 dollars, excedendo o minimo legal em 62.360.000 dollars.

Pelo que respeita aos mercados bolsistas, pôde dizer-se que não voltaram ainda á normalidade absoluta. A confiança vae-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 recentementeat tribuidas a causas d'ordem politica. Os tumultos na fronteira do Afganisthan não podiam ser considerados como definitivamente reprimidos; as noticias sobre a situação interna das Indias eram contradictorias, 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 Indias; e Paris, sem o confessar abertamente deve soffrer o contra-choque do mal estar que lhe causam os acontecimentos de Marrocos, infligindo á França sacrificios d'homens e de dinheiro, muito mais pesados que á principio se previra e sem que, principalmente, ella tenha por emquanto chegado a resultados perceptíveis.

Se estas influencias enervantes teem podido, em ultima analyse, 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 numeros aos resultados da gerencia financeira da Inglaterra, relativamente ao exercicio que findou em 31 de março ultimo, salientando por essa occasião

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

O chanceller do thesouro britânico, sr. Asquith, apresentou ha dias á camara dos commons o seu relatório orçamental. Este documento além de frizar a situação extremamente prospera do paiz, mostra a divida publica consideravelmente diminuida e dá a conhecer os importantes projectos elaborados pelo governo, entre os quaes, o mais notavel, 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 importancia prevista, ao passo que as despesas não foram além de 151.812.000 libras. O exercicio fiscal deixou, pois, um saldo positivo de 4.726.000 libras que foi quasi inteiramente consagrado á amortisação da divida publica.

A divida consolidada foi reduzida no anno findo em 6.319.000 libras, as annuidades a praso em 1.457.000 libras e a divida não consolidada, comprehendendo o emprestimo de guerra, em 10.234.000 libras, soffrendo assim o que os inglezes chamam o peso morto da divida, uma redução de 18.030.000 libras em um anno, o que não tem precedentes.

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

A somma disponível a applicar á amortização da divida, no decorrer do actual exercicio, não é inferior a 15 milhões sterlingos.

Em 31 de março de 1908 o peso morto da divida achava-se reduzida a 696 1/2 milhões sterlingos, isto é ao nivel em que estava ha vinte annos!

Em tres annos, o Thesouro reembolsou 47 milhões sterlingos de dividas, tendo o passivo nacional soffrido a redução de 41 milhões.

Para o exercicio de 1908-1909, o chanceller do thesouro 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 assucar, por quintal, o que fará perder ao thesouro 3.400.000 libras. A redução da taxa sobre as apolices de seguros marítimos levaria tambem 20.000 libras. A's auctoridades 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 exercicio, absorveria 1.200.000 libras. O excedente orçamental ficaria assim reduzido a 241.000 libras.

Para terminar o resumo que estamos fazendo da situação financeira da Inglaterra damos a seguir os principaes topicos 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 exceda 26 libras (1175000 réis, ao par).

A importancia da pensão annual é de 13 libras.

Quando se trate de pensões a conceder ao mesmo tempo a marido e mulher, o limite que o rendimento annual 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 britannico uma despesa annual de 6 milhões sterlingos.

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

São as seguintes opiniões orçamentais 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 noticias de que se fizeram eco os jornaes de Lisboa e de que anteriormente se occuparam as revistas financeiras francezas, sobre uma proposta feita pela casa Burnay á Companhia Real para a emissão de 33.000 acções preferentes, sabemos que essa proposta foi, com effecto, apresentada, não tendo porém sido acceita 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 irrealizavel em virtude de não haver lei que a auctorizasse.

Congratulamo-nos sinceramente que assim succedesse, por nos ser dado o ensejo de registrar 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 cambiais que nos primeiros dias da quinzena accusavam uma certa firmeza, tem-se mantido de então para cá, com ligeiras alterações, ao nivel que naquella occasião alcançaram.

O cambio do Rio sobre Londres continua inalteravel a 15 1/4.

Ultimos preços da libra: comprador 55050; vendedor 55100 reis.

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

	EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 1/4	47 1/8	47 1/16	46 15/16
" 90 d/v .....	47 9/16	—	47 3/8	—
Paris cheque .....	607	609	609	611
Berlim " .....	248 1/2	249 1/2	249 1/2	250 1/2
Amsterdam cheque .....	419	421	421	423
Madrid cheque .....	880	885	885	890

A. C.

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos		MAIO													
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
<b>Lisboa:</b>	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 % 1888 .....	21,400	21,400	21,400	21,500	—	—	—	—	21,900	22,000	22,000	—	21,950	—	—
" 4 % 1890 assentamento .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % assentamento .....	58,000	58,500	—	—	—	—	—	58,700	59,000	59,000	59,000	59,200	59,200	—	—
" 4 1/2 % coupon interno .....	—	—	58,000	—	—	—	58,600	58,900	59,000	59,000	59,000	59,200	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 % 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	—	—	—
Accões Banco de Portugal .....	164,000	—	—	—	—	—	—	—	—	164,000	—	165,000	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 & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	70,000	70,000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	8,150	8,200	—	—	—	8,350	8,500	—	8,500	8,400	—	8,350	—	—
Obrig. prediaes 6 % .....	91,300	91,500	91,350	—	—	—	91,500	—	91,750	91,700	91,950	—	—	—	—
" 5 % .....	85,900	86,100	86,100	86,150	—	—	86,000	86,100	86,250	—	86,000	86,500	86,500	87,000	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	—	59,500	59,500	—	—	59,500	59,500	—	59,400	—	—	59,300	—	—
" Companhia Real 3 % 1.º grau .....	—	70,800	—	—	—	—	—	71,000	71,000	—	—	70,400	—	—	—
" Companhia Real 3 % 2.º grau .....	—	52,800	52,500	52,500	—	—	52,200	52,200	52,000	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	73,000	—
" Companhia Atraves d'Africa .....	—	87,300	—	—	—	—	—	—	—	—	88,500	89,000	89,000	—	—
<b>Paris:</b>	3 % portuguez 1.ª série .....	62,26	62,45	62,40	62,20	62,35	62,50	62,20	62,40	62,45	62,50	62,55	62,60	—	—
Accões Companhia Real .....	345	346,25	341	344	340	—	345	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	36	—	36,50	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	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez .....	—	62,25	62,50	62,50	62,50	62,50	62,75	62,75	63	63	63,25	63,50	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	81	—	81,87	—	—	—	85	—	85,62	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

Linhas	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		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL	23	29	Abril	1.073	100.443.000	93.609	1.073	99.028.000	92.290	1.669.993.000	1.716.110.000	—	46.117.000
	30	6	Maio	"	100.320.000	93.494	"	100.388.000	93.558	1.770.313.000	1.816.498.000	—	46.185.000
	23	29	Abril	70	1.739.000	24.842	70	1.469.000	20.985	29.796.000	30.598.000	—	802.000
	30	6	Maio	"	1.366.000	19.514	"	1.572.000	22.457	31.162.000	32.170.000	—	1.008.000
Vendas Novas	23	29	Abril	29	526.000	18.137	29	369.000	12.724	6.793.000	7.348.000	—	555.000
	30	6	Maio	"	408.000	14.008	"	459.000	15.827	7.201.000	7.807.000	—	606.000
Coimbra a Louzã	11	20	Abril	605	29.922.800	49.459	605	26.813.550	44.319	364.850.965	365.673.190	—	822.225
	21	30	"	"	29.952.335	49.507	"	30.394.860	50.239	394.803.300	396.068.050	—	1.264.750
Minho e Douro	11	20	"	405	43.552.000	107.535	405	38.695.601	95.544	449.629.000	430.065.333	19.563.667	—
	21	30	"	"	45.650.000	112.716	"	38.695.601	95.544	495.279.000	468.760.934	26.518.066	—
Beira Alta	26	1	"	253	12.430.498	49.132	253	12.877.087	50.897	104.638.708	107.528.637	—	2.889.929
	2	8	"	"	6.646.026	26.268	"	6.469.938	25.572	111.284.734	113.998.575	—	2.713.841
	9	15	"	"	7.131.895	28.189	"	6.384.164	25.233	118.416.629	120.382.739	—	1.966.110
Companhia Nacional	8	14	"	185	2.784.472	15.051	185	2.646.516	14.305	38.839.763	44.280.174	—	5.440.411
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães	—	—	—	56	—	—	34	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto á Povoá e Famalicão	—	—	—	64	—	—	64	—	—	—	—	—	—
	11	20	Abril	3.681	Ps. 3.027.868	Ps. 822	3.681	Ps. 3.187.021	Pst. 865	Ps. 35.381.738	Ps. 33.894.991	Ps. 1.486.447	—
Norte de Espanha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	11	20	Abril	3.650	2.848.245	780	3.650	2.983.507	817	32.434.819	31.192.393	1.242.426	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	11	20	Abril	1.083	593.891	547	1.083	535.420	402	6.252.902	5.618.850	634.052	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	21	30	Abril	777	239.002	307	777	229.740	295	2.491.900	2.520.626	—	28.726
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste-Esp. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16	22	Abril	180	66.612	370	180	67.748	376	1.037.623	1.444.139	—	106.516
Zafra a Huelva	23	29	"	"	66.110	367	"	74.439	413	1.103.733	1.218.578	—	114.845
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



# AUTOMOBILISMO

## Apparelhos de inflamação

(Continuação)

I

ALTA TENSÃO

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

Todos conhecem o que é um imã e a propriedade que tem de atrair o ferro e outros metaes quando collocados a uma certa distancia d'elle. A esta propriedade chama-se *força magnetica*; a causa desconhecida que a produz chama-se *magnetismo* e o espaço em torno do imã no qual este exerce a sua acção constitue o que se chama o seu *campo magnetico*.

Encontra-se por vezes em a natureza um minerio de ferro constituido por um oxydo salino d'este metal que possui propriedades magneticas, sendo portanto um imã natural.

Os imãs, geralmente empregados são, porém, imãs artificiaes constituidos por barras d'aço magnetizadas a que se póde dar qualquer fórma segundo a applicação a que são destinados. A magnetização póde obter-se ou por friccionamento de barra d'aço por outros imãs ou pela passagem d'uma corrente electrica num fio isolado que se enrola em torno da barra, isto é, por um phenomeno de indução. A acção da corrente persiste mesmo depois d'esta ter sido supprimida, diminuindo, porém, lentamente até chegar a um estado d'equilibrio a que se chama saturação magnetica do imã.

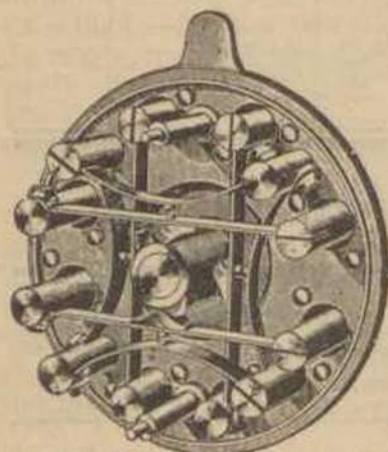


Fig. 14—Vibrador mecânico Boiron para 4 cilindros

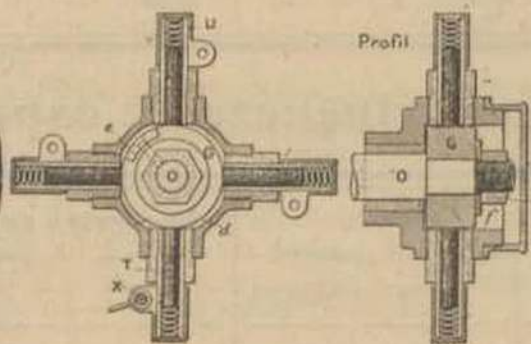


Fig. 15—Distribuidor Panhard com quatro carvões

A estes imãs chamam-se permanentes, embora a sua força magnetica 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 quaes sendo magnetizadas por influencia dos imãs reagem sobre estes mantendo-lhes a sua força magnetica.

Se em lugar de empregarmos uma barra d'aço empregarmos ferro macio a acção da corrente electrica deixa de persistir apenas esta cessa. Os imãs assim formados são chamados electro-imãs.

Os imãs não possuem a mesma força magnetica 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 acção é nulla e que se chama *linha neutra*.

Se suspendermos pelo meio uma agulha magnetizada vemos que ella se colloca 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 magneticas, as do mesmo nome se repellem ao passo que as de nomes differentes se attraem. Se approximarmos uma das extremidades d'um imã das pontas d'uma agulha magnetizada vemos que egualmente attrae uma e repelle a outra e que se invertermos o imã a acção produzida é perfeitamente inversa. Fundada neste principio podemos facilmente conhecer qual o polo norte e o polo sul de qualquer imã.

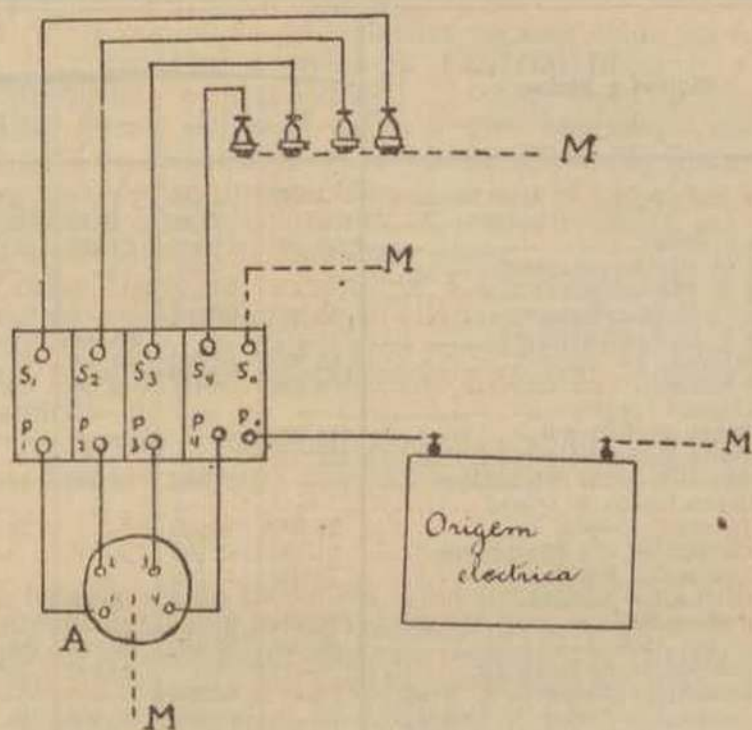


Fig. 16—Eschema d'appareil d'inflamação, 4 cilindros

Como dissemos: quando deslocamos um circuito fechado no campo magnetico d'um imã permanente ou d'um electro-imã produzimos naquella 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 imã no campo magnetico por elles formado. Se este imã é permanente o aparelho assim formado é uma machina magneto-electrica ou como se lhe chama vulgarmente um *magneto*, se, porém, se emprega um electro imã temos uma machina dinamo-electrica ou abreviadamente um *dinamo*.

Os dinamos empregados para a inflamação nos automoveis dão correntes induzidas de baixa tensão que tem que ser transformada em alta tensão por meio d'uma bobine, da mesma fórma que para o sistema de inflamação 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 póde pôr em marcha um automovel 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 commutador intercalado na corrente póde dar occasião a que se façam trez combinações differentes: 1.º

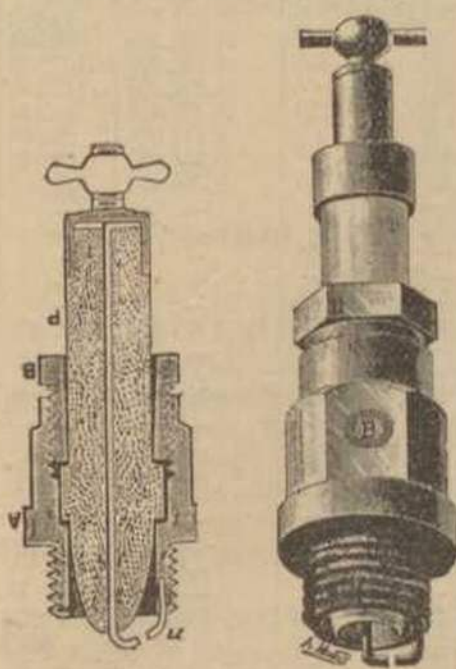


Fig. 17—Vella, corte e aspecto exterior



o dinamo serve para produzir directamente a corrente que passa ao circuito primario da bobine; 2.º os acumuladores servem só por si para produzirem essa corrente; 3.º o dinamo carrega os acumuladores e serve ao mesmo tempo para produzir a corrente para a inflamação. Nesta terceira combinação ha a vantagem do excesso de corrente do dynamo servir para a carga dos acumuladores e estes a seu turno compensarem uma diminuição de tensão naquella corrente, sendo no emtanto preciso que esta diminuição não seja grande a fim d'evitar que os acumuladores se descarreguem no dinamo. Esta disposição exige pois que se regule muito bem a velocidade de rotação do dinamo.

Este sistema nunca foi muito empregado, e póde dizer-se que hoje está completamente abandonado.

(Continúa).

## Meeting de Monaco<sup>(1)</sup>

O 5.º meeting de Monaco de escaleres automoveis foi inaugurado no 1.º d'abril pelo principe herdeiro de Monaco.

No primeiro dia de corridas correram de manhã os *cruisers* de 2.ª série (*cruisers* de menos de 6<sup>m</sup>,50, 4 cilindros de 90<sup>m</sup>/m de diametro ou o equivalente) e os *racers* da 1.ª série (motores de 155<sup>m</sup>/m de diametro ou o equivalente). Nos primeiros ganhou «Mais-je-vaix-piquer II» e nos segundos a «Rapière III» motor 100 HP Panhard-Levassor, casco Tellier.

No 2.º dia de manhã *cruisers* da 1.ª série com motor d'um cilindro de 100<sup>m</sup>/m de diametro; de nove escaleres que partiram, só dois chegaram ao fim, ganhando o «Sizaire & Naudin». A tarde corrida de *racers* de força superior aos da 1.ª série e sem limites de força, na qual tomaram parte o «Grand Trèfle», o «Panhard-Levassor», o «Wolseley-Siddeley» o «Jeanette» e o «Lorraine», ganhando o «Wolseley-Siddeley» com dois minutos d'antecedencia sobre o «Panhard-Levassor», chegando o «Jeanette» em terceiro lugar, desistindo os outros dois.

No 3.º dia de manhã *cruisers* da 3.ª série de 6<sup>m</sup>,50 a 8<sup>m</sup> (4 cilindros de 106<sup>m</sup>/m de diametro ou o equivalente) ganhando o «Mors-Ulysse». A tarde, *cruisers* da 4.ª série de 8 a 12 metros (4 cilindros de 120<sup>m</sup>/m) ganhando o «Delahaye-Nautilus VIII».

No 4.º dia de manhã *cruisers* da 5.ª série de 12 a 18 metros (4 cilindros de 158<sup>m</sup>/m) reuniu trez concorrentes «Lorraine III», «Jacqueline IV» e «Togo» ganhando nesta ordem.

A tarde handicap a pequena distancia (25 km.) ganhando o «Takumono» tendo sido sete os concorrentes.

5.º dia—Campeonato do mar—200 kilometros para todos os escaleres qualificados no meeting, sem handicap havendo 21 concorrentes. Logo á primeira volta o Panhard tomou a dianteira, ganhando o campeonato.

No 6.º dia handicap a grande distancia 50 km. correndo os *cruisers* havendo 28 concorrentes. A tarde correram os *racers* não tendo comparecido o «Panhard» o «Rapière» e o «Grand-Trèfle» o que diminuiu um pouco o interesse da corrida que no emtanto foi magnifica. Pela classificação o primeiro dos *racers* foi o «Lorraine-Diétrich» e o primeiro dos *cruisers* o «Jacqueline IV».

O ultimo dia foi reservado ás corridas de pura velocidade na milha marítima e no kilometro. A milha marítima com a partida dos barcos estando parados e a do kilometro lançado.

*Racers*—Primeira série—*racers* de primeira série. Segunda série, *racers* de segunda série, sendo os dois primeiros de cada série qualificados para a final—Final entre os quatro qualificados—Primeiro premio 3.000 francos e a Taça do Principe de Monaco d'um valor de 10.000

francos, total 13.000 francos. Segundo premio 1.000 francos. *Cruisers*—Primeira série—*Cruisers* de menos de 8 metros.—Segunda série—*Cruisers* de mais de 8 metros.

Final os dois primeiros de cada série são qualificados para a final. Primeiro premio 1.500 francos, segundo premio 500 francos.

As corridas foram na seguinte ordem: 1.ª Séries de *cruisers*. 2.ª Séries dos *racers*. 3.ª Final dos *cruisers*, 4.ª Final dos *racers*.

Os resultados das corridas foram:

1.ª Série dos CRUISERS	2.ª Série dos CRUISERS
1.º «Excelsior Buire»	1.º «Delahaye-Nautilus VIII»
2.º «Mors-Ulysse»	2.º «Mors-Calypso»
3.º «Mais-je-vaix-piquer II»	3.º «Isabelle Gnome»
4.º «Lanturlu IV»	4.º «Lolotte»

### Final dos CRUISERS

1.º «Delahaye-Nautilus»
2.º «Mors-Calypso»
3.º «Excelsior-Buire»
4.º «Mors-Ulysse»

1.ª Série dos RACERS	2.ª Série dos RACERS
1.º «Rapière»	1.º «Wolseley-Siddeley»
2.º «Delahaye-Nautilus»	2.º «Panhard-Levassor»

### Final dos RACERS

1.º «Panhard-Levassor»
2.º «Wolseley-Siddeley»
3.º «Delahaye-Nautilus»
4.º «Rapière»

Os vencedores foram pois:

CRUISERS da 1.ª série — «Sizaire & Naudin»
2.ª série — «Mais-je-vaix-piquer II»
3.ª série — «Mors-Ulysse»
4.ª série — «Delahaye-Nautilus VIII»
5.ª série — «Lorraine III»

RACERS da 1.ª série — «Rapière III»

grandes — «Wolseley-Siddeley»

Handicap dos *cruisers* pequena distancia — «Takumono»

Handicap geral grande distancia:

1.º dos RACERS — «Lorraine-Diétrich»

1.º dos CRUISERS — «Jacqueline IV»

Campeonato do mar, ganhou «Panhard-Levassor» sendo o 1.º dos *cruisers* «Delahaye-Nautilus VIII»

Corridas da milha e do kilometro.

Ultimo dia—1.ª série *cruisers*—«Excelsior-Buire»

2.ª série — «Delahaye-Nautilus VIII»

Final dos *cruisers* — «Delahaye-Nautilus VIII»

1.ª série dos *racers* — «Rapière»

2.ª série dos *racers* — «Wolseley-Siddeley»

Final dos *racers* — «Panhard-Levassor»

As casas Panhard e Tellier ganharam pois os 50 kilometros para *racers* da 1.ª série com a «Rapière III». O campeonato do mar e a taça do principe de Monaco com o *racer* «Panhard-Levassor».

Nos *cruisers* o vencedor foi o Delahaye-Nautilus VIII primeiro na 4.ª série dos *cruisers*, primeiro *cruiser* no campeonato do mar e ainda primeiro *cruiser* na final.

A corrida que maior entusiasmo causou foi entre o escaler inglez «Wolseley-Siddeley» com Robbins ao leme e o francez «Panhard-Levassor» governado pelo Conde de Vogüé.

Da «France Automobile» traduzimos os seguintes periodos:

«Para a taça do principe Alberto de Monaco, disputada entre os *racers*, o «Wolseley-Siddeley» teve vantagem na sua série e com uma largada esplendida bateu o Panhard por um comprimento.

Mas, na final, o esplendido *racer* francez ainda que atrasado á partida chegou á altura do seu competidor á boia do kilometro.

Correram um bocado a par e pouco a pouco irresistivelmente, metro por metro, no meio de applausos o «Panhard» passou adiante e ganhou por pouco menos de dois comprimentos.»

Com esta é a terceira vez que o Conde de Vogüé ganha o campeonato do mar em escaleres automoveis com motor Panhard, casco Tellier.

(1) Por engano veio no nosso ultimo numero uma noticia sobre este meeting que deveria ter sido inserida no numero anterior.



## 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 a qual ella desgostava profundamente, offerecendo-lhe apenas um auxilio exiguo, 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 des-acreditado as nossas empresas e d'ellas teem afastado os capitaes, 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 Maças 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 prejuizo 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'aquella empresa foi de 4.292.005 francos, o que corresponde a 772:560\$900 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\$810 réis.

Mas se percorrermos 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 differença 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\$810, 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	1.054.162
Materias primas para as artes e industrias	10.830.131	9.933.732
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.421.662	3.409.184
Substancias alimenticias.....	4.841.903	8.017.547
Apparelhos, 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
Apparelhos, 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.

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

**Valle do Tamega.** — Vão muito adeantados os trabalhos do primeiro lanço d'esta linha, devendo em dezembro proximo ser inaugurado o troço que liga a estação da Livração com Amarante.

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





## Espanha

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

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

O ministro das obras publicas apresentou em conselho a informação referente á construcção dos caminhos de ferro estratêgicos, 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 Mezières e a Mohon.

## Suissa

A annunciada conferencia franco-suissa em Berne a proposito das vias de accesso do Simplão não teve logar no dia 12 d'este mez 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 japonês 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 Constância 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 construcção de um tunel para ligar os Estados-Unidos ao Canadá.

Compôr-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 preceitua os artigos 39.º e 40.º dos Estatutos, está convocada para 6 de maio proximo, afim 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 effectivos e 2 supplentes 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 occorrencias que influíram nos resultados finais 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 crédores 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 cousa 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\$094 réis
A deduzir : impostos pagos ao Governo.....	26:835\$662 "
Receita liquida....	455:566\$432 "
ou seja por kilom. e por anno, 1:800\$657 réis.	
A receita liquida realizada em 1906 foi de....	442:027\$822 "
Havendo portanto uma diferença a favor de 1907 de.....	13:538\$610 "

correspondente a um augmento 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\$151	168:307\$149	+ 11:774\$002
Grande velocidade.	46:015\$218	44:487\$675	+ 1:527\$543
Pequena velocidade	213:496\$661	214:392\$923	+ 1:103\$738
Receitas fôra do tráfego.....	13:973\$402	14:840\$075	— 866\$673
Totaes....	455:566\$432	442:027\$822	+ 13:538\$610

As características geraes do tráfego 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 augmento de 11:774\$002 réis, constitue uma melhoria, tanto mais notavel—cerca de 7 %, sobre o mesmo tráfego 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 accrescimento, pois o numero de passageiros a distancia inteira, de 6.342 em 1906, elevou-se a 7.478 em 1907, ou seja um augmento 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 aggravamento das despesas.

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

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



**Grande velocidade:**—Ha um augmento de 3,5 % ou sejam réis 1:527\$543; porém é necessario recordar que este trafego supportou uma sensivel baixa no anno de 1906 e que os factores principaes que concorreram para beneficiar o exercicio de 1907, foram: bagagens (508\$785 réis) e transportes do correio, cujas subvenções atrazadas foram liquidadas neste ultimo anno.

O trafego de peixe, que constituia uma das principaes fontes de receita d'este ramo, continúa desanimado, devido em parte á escassez da pesca.

**Pequena velocidade:**—Mostra estacionamento nas receitas; apenas ha um ligeiro augmento de 0,7 % ou sejam 1:103\$738 réis.

As differenças principaes são notadas nas seguintes mercadorias:

**Augmentos:**

Madeiras .....	3:842\$520 réis
Azeite .....	963\$217 »
Carvão mineral .....	1:118\$466 »
Cereaes .....	2:493\$265 »

e diminuições em:

Fructas e legumes .....	4:279\$312 »
Vinhos e vinagres .....	4:806\$214 »

**Augmentos—Madeiras—**O trafego para Espanha progrediu ainda um pouco, mas o maior accrescimento é devido aos transportes internos a pequenas distancias. **Azeite—**Registou maior receita, devido á colheita de 1906 ter sido boa. **Carvão mineral—**Este trafego 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. **Cereaes—**Houve um decrescimento de 4.200 toneladas no trafego em transito, mas tendo havido um augmento de 3.400 toneladas no trafego local, cujo producto é mais remunerador, resultou uma differença favoravel.

**Diminuições—**Frutas e legumes, attribuidas a má colheita, sobretudo á fraca producção de castanha. **Vinhos e vinagres—**A tonelagem transportada não excedeu 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 trafego, que é constituído quasi exclusivamente por productos do solo.

(Continúa)

## 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 encontrem em taes casos.

Se os passageiros forem encontrados sem bilhete, depois de haverem saído do comboio, suppôr-se-ha que occuparam 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 importancia a cobrar não fór multipla de 10 réis, será elevada ao multiplo de 10 réis immediatamente 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 egualmente 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 10 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 nelle tomarem o comboio pagar ao revisor o custo da viagem, em troca do recibo.

**Preços 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, Vianna, Ancora, Caminha, Valença e Braga

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

**Preços (incluindo o imposto do sello):**

Do Porto a Barcellos, 1.ª classe, 1\$200; 2.ª classe, 800; 3.ª classe, 600; a Vianna, 1\$600, 1\$300, 900; a Ancora, 1\$900, 1\$500, 1\$000; a Caminha, 2\$100, 1\$600, 1\$100; a Valença, 2\$600, 2\$100, 1\$500; a Braga, 1\$300, 900, 700.

De Campanhã a Barcellos, 1.ª classe, 1\$100, 2.ª 700, 3.ª 500; a Vianna, 1\$500, 1\$200, 800; a Ancora, 1\$800, 1\$400, 900; a Caminha, 2\$000, 1\$500, 1\$000; a Valença, 2\$500, 2\$000, 1\$400; a Braga, 1\$200, 800, 600.

**Condições:**—Os bilhetes para as estações de Barcellos, Vianna e Braga são validos: 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 validos: 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 fór exigido as duas partes do bilhete, ida e volta. Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fora das condições 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª. Quando este caso se dér, terá o passageiro que pagar a importancia do seu logar pela tarifa geral.

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

## ARREMAÇÕES

### 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 Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 da manhã ás 4 da tarde.

**Deposito 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 aplainar** para marceneiros, com formões de sobrealente 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 NEW-CASTLE-ON-TYNE. INGLATERRA.



# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe 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 personnelle.

**BILBAU Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto. cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

**CASTELLO BRANCO Hotel Francisco.**—Rua de Santo Antonio.—Bom tratamento, aceio e commodidade.—Proprietario successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

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

**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.—Prop., Serafim Pereira.

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

**HAMBURGO Sautier & C.<sup>a</sup>**—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

**LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra.**—Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.<sup>a</sup> ordem. Ascensor. Luz electrica. Recommendado pela Propaganda de Portugal.

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.<sup>o</sup>

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

**MAFRA Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 18500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

**PARIS Seghers & Paradis.**—Representantes de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue Scribe, 7.

**PORTALEGRE Hotel Caraca.**—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

**PORTO Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro; muito central.—Prop. Lopez Munhos.

**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 razoavel.—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 18200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estellez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 10	10 25
4	4 14	4 29	4 44
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12	12 15

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os 0 e 0.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5		

Mais os de Cascaes, excepto os 0

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	8	8 46
9 10	9 46	8 56	9 32
9 45	10 38	9 15	10 5
10 40	11 16	9 50	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 15	1 22	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 10
1 45	2 52	1 50	2 54
3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
4 40	5 16	3 56	4 32
4 47	5 47	4 28	5 15
5 20	6 10	5 26	6 2
6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 22	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 52
7 45	8 52	8	9 4
9 15	10 22	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 25	1 15	11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 20	9 51	10 14	10 42
11 20	11 51	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
4 56	5 27	9 1	9 30

Mais os de Cintra, excepto os 0

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 38	5 2	6 1
8	9 4	6 44	7 43
* 8 45	9 27	7 42	8 42
* 9 51	10 33	8 35	9 5
* 10 20	11 23	8 45	9 42
* 11 45	12 20	10 35	11 5
* 12 20	1 23	10 41	11 38
* 1 45	2 27	12 35	1 13
* 2 20	3 23	12 45	1 42
* 3 35	4 17	1 35	2 5
* 4 35	5 10	2 43	3 40
* 4 48	5 45	3 35	4 13
* 5 37	6 19	4 34	5 8
* 6 15	6 50	4 40	5 3
* 6 21	7 25	5 28	6 7
* 8 20	9 23	7 5	8 4
* 9 37	10 12	8 35	9 13
* 10 50	11 53	10 23	11 20
* 12 23	1 26	11 14	11 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 5	7 49	9 27	10 11
7 53	8 36	10 29	11 12
9 57	10 41	11 51	12 34
10 51	11 34	2 20	3 3
1 27	2 11	3 22	4 6
3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 34	6 18
6	6 43	7 4	7 48
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 40	12 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
11 51	12 49	7 36	8 34
11	11 58	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
4 28	5 37	5 29	6 30
4 35	5 37	5 29	6 50
6 35	7 15	7 54	9 12
12 30	1 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 50	8 26	7 23	9 8
		7 23	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
4 58	8 25	4 15	7 8
8 39	10 31	11 50	3
3 50	7 5	8 10	9 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entre	Lisb-R.	Santarem	Setil
10	12 56	5 7	6 54

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 20	8 1	6 35	5 15
9 45	3 18	8 50	2 40
1 51	12 26	2 45	11 59
3 30	11 16	5	10 50
9 30	7 47	8 45	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 47	9 39	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	9 39	12 16
11	1 47	6 26	8 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 58
10 10	11 54	7	8 28
4 15	5 58	1 55	3 33
5 35	7 15	3 33	5 9
7 25	9 3	5 15	7

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 16	1 12
3 19	4 23	7 47	8 45
9 5	10 7	10 28	11 16
12 35	1 40	12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5	6 29	7 15	8 44
11 25	12 44	1 55	3 8
4	5 19	5 39	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 2	5 40	11 20	12 55
		10 55	12 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 27	7 35	6 15	2 40
8 10	7 10	6 25	5 15
		6 5	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 27	6 33	6	11 45
7 25	12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 15
		6 35	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 27	3 53	3 33	7 18
8 10	9 46	3 55	6 25
9 30	9 46		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
1	5 48	7 10	10 20
7 32	12 34	1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 26	4 55	11 36
4 16	2 17	7 40	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Figueira	Caldas	
1	6 15	3 55	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
11 38	12 12	10 40	11 12
6 52	7 40	6 44	7 19
8 50	9 27	8	8 33
		2 45	3 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
4 40	5 1	1 25	1 46
8 20	8 41		

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 15	4	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 20	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
5 10	1 45	9 25	3 40
9 50	4	1 50	6 45
1 35	7 2	4 15	11 50

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 50	6 25	5 55	6 30
8	8 35	8	8 35
9 15	9 50	9 15	9 50
10 50	11 25	11 5	11 40
12 55	1 30	12 25	1
2 50	3 25	2 50	3 25
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 30	8 10
8 20	9	9 44	10 24
12 30	1 10		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	4 44	6 30
10 50	12 36	8 5	9 50
2 50	4 26	10 15	11 40
4 20	5 58	3	4 38
5 20	7 8	6 25	8 10
		8 25	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	
5 30	5 55	6	6 21
9 8	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora		
5 50	10 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Arraiolos	Lisboa	
8	1 48	7 30	1
5 20	10 45	4 45	10 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
5 50	1	4 30	10 24
8	1	4 45	6 30
5 20	7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
5 50	9 44	7 50	10 24
8	9 44	6 40	6 30
5 20	5 4		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
10 30	11 40	9 30	10 37
Portimão	Villa Real	Portimão	
6 25	12 10	2	7 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
11 30	11 51	12	12 21
2 30	2 51	3	3 21
Faro	Villa Real	Faro	
4 32	7 6	8	10 31

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Famalicão	Porto	
2 29	3 47	5	6 28
3 57	7 16	4 18	5 37
9 45	11 14	7 36	9 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 31	6 9	8 35
7 10	9 5	8 5	9 51
8 5	10 35	11	12 45
9 33	12 12	11	1 31
12 10	1 55	5 10	7 21
4 30	6 16	7 29	10 20
6 5	8 43	9 23	11 8

||
||
||



# 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, vagon para todas as vias

## Vapores a sair do porto de Lisboa



### Africa oriental, via Suez

Vapor alemão KBONPRINZ. Sairá a 18 de maio.  
Agente, 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 BARTHELEMY. Sairá a 26 de maio.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



### Bordeus

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



### Cabo Verde e costa occidental da Africa

Vapor portuguez 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 francez CORDILLERE. Sairá a 25 de maio.  
Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



### Genova, Port Said, Singapura, Batavia, China e Japão

Vapor alemão KONIG WILHEM I. Sairá a 22 de maio.  
Agentes, Ernest George, Succ. R. da Prata, 8, 2.º



### Glasgow e Liverpool

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



### Hamburgo

Vapor alemão CAP BOCA. Sairá a 24 de maio.  
Agentes, Ernest 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 Parnahyba

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, (Villa das Velas) Caes do Pico e Fayal

Vapor portuguez S. MIGUEL. Sairá a 20 de maio.  
Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



### Madeira, S. Thomé, Loanda, Lobito, Cabo e costa oriental da Africa

Vapor portuguez 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, Ernest George Succ. R. da Prata, 8, 2.º



### Paranaguá, S. Francisco, Rio Grande do Sul, Pelotas e Porto Alegre

Vapor alemão SANTA CATHARINA. Sairá a 22 de maio.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



### Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos

Vapor alemão BELGRANO. Sairá a 23 de maio.  
Agentes, Ernest 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, Ernest 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 Pacifico

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, Ernest 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 Ernest 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 ARCONA. Sairá a 17 de maio.  
Agentes, Ernest 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, Ernest George, Succ. R. da Prata, 8, 2.º