

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

11.º DO 21.º ANNO

NUMERO 491

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze  
Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata  
Engenheiro-consultor  
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro | Proprietário-diretor  
L. DE MENDONÇA E COSTA | Secretário da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

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

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

LISBOA, 1 de Junho de 1908

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

## SUMMARIO

O serviço de passageiros do Algarve, por J. Fernando de Souza .....	161
O Centenario da Guerra Peninsular .....	163
Parte oficial — Portarias de 11 de maio de 1907 e 22 de maio do Ministério das Obras Públicas e Programma do concurso para a construção do caminho de ferro de S. Thomé, do Ministério da Marinha .....	164
Consultas sobre viagens .....	164
A propósito do Cincocentenario — XXXVI .....	165
O culto da bandeira .....	166
Notas de viagem — XX — Partindo da Christiania — A primeira linha da Noruega — Socego do estação — Røros — Trondhjem — O consulado português .....	166
Miguel Queriol .....	167
<b>ELECTRICIDADE</b>	168
O vapor e a electricidade .....	169
A viação eléctrica .....	169
Sud-Express .....	169
Congresso Internacional de caminhos de ferro .....	169
<b>AUTOMOBILISMO</b>	170
Aparelhos de inflamação, (continuação) .....	170
Os Automóveis com taxímetro em Inglaterra .....	170
A Taça da Catalunha .....	170
O freio de vacuo .....	171
Linhos portuguesas — Ponte de Sôr — Valle do Vouga .....	171
Linhos estrangeiras — Espanha — França — Alemanha .....	171
Parte financeira .....	171
Carteira dos accionistas .....	172
Boletim Commercial e Financeiro .....	173
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras .....	173
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	173
Notas varias .....	174
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração .....	174
Avisos de serviço .....	175
Arrematações .....	175
Agenda do Viajante .....	176
Horário dos comboios .....	176

## O serviço de passageiros do Algarve

A exploração dos caminhos de ferro oferece dificuldades que o público, geralmente precipitado nos seus juízos, nem sempre aprecia devidamente, pois ao comparar serviços não attende às circunstâncias peculiares de cada linha.

Sirva de exemplo o que se passa com o serviço de comboios do Algarve.

Ha hoje entre Lisboa e o Algarve dois comboios em cada sentido: os correios n.º 3 e 4, que gastam 13<sup>h</sup> 40<sup>m</sup> entre Lisboa e Villa Real, tendo no percurso em caminho de ferro a velocidade média de 42<sup>km</sup>, naquelle tempo percorrem os 396<sup>km</sup> da linha, fazem a travessia fluvial e tem as demoras originadas por 4 entroncamentos: os mixtos, com a velocidade média de 34<sup>km</sup>, gastando o ascendente 19<sup>h</sup> e o descende 18<sup>h</sup>; os primeiros são feitos de noite e os segundos de dia.

Queixa-se o público da excessiva duração da viagem, estabelecendo o confronto com os comboios rápidos da

Companhia Real, que em menos de 6<sup>h</sup> percorrem os 340<sup>km</sup> que medeiam entre Lisboa e Porto, e ainda com os correios que gastam 10<sup>h</sup>.

Essas queixas teem-se tornado mais acerbas depois que a disposição interior das carroagens de 1.<sup>a</sup> classe nos comboios correios do Algarve foi modificada.

Em 1890 adquiriu a direcção do Sul e Sueste 6 carroagens sobre *bogies*, tendo 2 a 6 compartimentos com 36 lugares e as outras de 4 compartimentos com 24 lugares. Em cada uma ha 2 *water-closets*. O emprego dos bogies apenas se justificava nas mais compridas, como também bastaria um *water-closet* em carroagens de pequeno numero de lugares.

No interior dos compartimentos os lugares fronteiros pôdem correr transformando-se em camas, o que reduz praticamente a 12 e 18 o numero de passageiros transportados.

As carroagens de 24 lugares pesam 22.500<sup>kg</sup> e as de 36 26.200.

O peso morto por passageiro é pois no minimo de 900<sup>kg</sup> nas carroagens pequenas e de 700<sup>kg</sup> nas maiores, pesos que dobram para passageiros deitados.

Quando estas carroagens entraram em serviço a direcção do Sul e Sueste entendeu que não tinha lugar o estabelecimento de uma taxa suplementar para a utilização de dois lugares fronteiros transformados em cama, pelas dificuldades a que daria logar na prática, sendo preciso obrigar os passageiros a mudarem de logar para deixarem livre ao vizinho o que lhe ficava em frente. O acesso das camas do lado oposto ao corredor ficava bastante difícil. Estas e outras considerações levaram-a a facultar ao publico o uso gratuito das camas quando se encontrassem lugares disponíveis e assim se procedeu durante 17 annos, com agravamento do publico, mas com grande onus para a administração pelo enorme peso morto transportado.

Logo que as camas estavam tomadas, não havia meio para os revisores de obrigar os passageiros a fecharem as camas quando era necessário mais algum logar, tendo de se aumentar a composição dos comboios, com perda de tracção: sensível em linha de rampas fortes e em que o tráfego de recovagens é relativamente importante.

Ao mesmo tempo havia quem se queixasse da falta de camas pagas.

As carroagens de 36 lugares representariam um tipo satisfatório, se se tivessem disposto dois compartimentos pelo menos como os dos *wagons-lits*, podendo ter quatro camas cada um e dando-se-lhe pé direito suficiente. Nos outros compartimentos o estofamento interior deveria ser disposto com os encostos dos lugares centraes moveis ao modo ordinario. Como, porém, as carroagens obedeceram ao propósito de se transformarem em camas os dois lugares

fronteiros, as divisorias dos logares são feitas por peças fixas de madeira, convenientemente estofadas, não se podendo pois tornar os encostos moveis sem uma transformação radical, bastante despendiosa, do interior da carruagem.

Ultimamente a direcção, justamente preocupada com o mau aproveitamento da tracção, propôz que se transformassem dois compartimentos para terem quatro camas cada um e se fixassem os logares nos outros, acabando com a regalia de os transformar em camas.

Assim se fez, estabelecendo-se uma taxa modica para a utilização das camas, que é apenas de 1.5000 réis na zona Barreiro-Beja ou Beja-Algarve e de 1.5500 réis para todo o percurso. Cada carruagem passou a ser acompanhada por um guarda, que olha pelo serviço dos compartimentos com camas.

Como era de esperar, surgiram vehementes protestos contra a alteração de um regime que durava ha 17 annos. Alegava-se que era uma violencia impedir de se deitarem os passageiros, quando havia para isso logar disponivel, o que era um suplicio em tão longa viagem. Argumentava-se com o material das outras linhas, em que o passageiro se pôde deitar levantando os encostos centraes.

Há um fundo de razão nestas queixas, não tanto porém como parece à primeira vista. Habitios de 17 annos não se modificam sem protestos. Tambem é inegavel o incomodo de uma longa viagem de noute, em que se tenha de ir sempre sentado. O que é certo, porém, é que nas outras linhas e nos comboios bastantes concorridos, como é o correio do Norte, a regra é essa e mais comodos são os logares das carruagens do Sul e Sueste, a 6 por compartimento, formando cada um uma poltrona baixa e oferecendo boa posição, com encosto dos dois lados para os braços e para a cabeça.

A estatística permite apreciar o valor das queixas formuladas.

Em 1906 houve entre Lisboa e as estações do Algarve, desde S. Marcos até Villa Real e Portimão 17.502 passageiros de todas as classes nos dois sentidos.

A percentagem dos passageiros de 1.<sup>a</sup> classe no Sul e Sueste é de 4,4 %.

Supondo que para o Algarve é maior, admittindo com exagero manifesto que atinge 10 %, teremos 1.750 passageiros num anno. Admitindo ainda, o que é inexacto, que nenhum d'estes viaja nos comboios mixtos. Para os 730 comboios correios houve em média 2,4 passageiros por comboio entre Lisboa e o Algarve.

Entre S. Marcos e Messines passaram 47.477 passageiros em 1906, representando todas as relações do Algarve com o resto das linhas, nos quaes figuram por numeros elevados os trabalhadores que acodem ao Alemtejo aos trabalhos agrícolas de ceifa, extracção de cortiça e outros.

A média geral dos passageiros de 1.<sup>a</sup> classe poder-se-hia aplicar áquelle numero, o que representaria 2.090 passageiros de 1.<sup>a</sup> classe. Admittamos, porém, a percentagem exagerada de 10 %; temos 4.747 divididos por 4 comboios e compreendendo os percursos curtos entre o Algarve e o baixo Alemtejo. O maximo numero de passageiros que podemos atribuir aos comboios correios é de 3.000 ou 4 passageiros de longo percurso por comboio em 1.<sup>a</sup> classe. Mediante a modica sobretaxa de 1.5000 réis no comboio ascendente de Beja a Faro e 1.5000 ou 1.5500 no descendente, conforme o passageiro ocupe a cama só desde Beja ou antes de ali chegar, disporá de um logar comodo.

Analizando agora a estatística do aluguer das camas de maio de 1907 a abril de 1908, vemos que foram alugadas 597 camas, rendendo 827.5000 réis. Deve-se notar que durante os primeiros 4 mezes os preços eram 1.5500 e 2.5000, reduzidos em seguida para 1.5000 e 1.5500.

Nos ultimos 8 mezes houve 483 camas alugadas, o que representa cerca de 730 num anno.

Vê-se que já não é pequeno o numero de passageiros que utilizam as camas, comparado com a exigua concorrência na 1.<sup>a</sup> classe. Se esta fosse maior, ninguem se queixava por viajar nas condições em que viaja hoje, isto é, sentado quando não queira pagar a taxa suplementar da cama. A administração transporta em média além de Beja 6 toneladas de peso morto por passageiro, na parte da linha do peor perfil, e por isso é legitimo que exija um suplemento do preço pela commodidade do uso de uma cama. Todavia as médias e os dados estatísticos não logram acalmar a irritação dos passageiros que se não podem deitar sem pagar algo mais. Vá lá alguém convencê-los de que a prática de se estender um passageiro sobre um banco, limpando os pés ao fato do vizinho não representa um direito inauferível, que não figura no código civil por ter sido este promulgado quando a viação acelerada quasi não existia entre nós!

Que fazer então?

Ou se mantem o regimen actual até que os habitos se modifiquem e os protestos cessem; ou se abrem novamente os logares para formarem camas de uso, quer gratuito, quer sujeito ao pagamento de uma taxa média como a dos logares de *coupé*; ou se transforma o interior dos compartimentos para tornar moveis os encostos centraes e pô-los nas condições do material ordinario.

Este ultimo expediente importa despesa consideravel, porque tem de abranger todo o garnecimento interior e só é possivel quando haja de se proceder a uma renovação geral de estofo. Desde que seja adoptado, o numero de camas alugadas diminuirá sensivelmente. Em todo o caso não é de aplicação immediata onde tantas despesas necessarias ha para fazer. Abrir os logares mediante o pagamento de uma sobre-taxa, é impraticavel, como desde o principio se reconheceu. Abri-los gratuitamente, como antes, é voltar a um regimen de exploração oneroso agravado com o encargo de um guarda em cada carruagem.

Poder-se-hia talvez estabelecer um preço unico de 1.5000 réis sem distincão de percurso, obtendo-se do maior numero de camas utilizadas a compensação da redução do preço. Tomando os ultimos 8 mezes, vemos que a 483 logares ocupados corresponde a receita de 615.5500, o que dá a média de 1.270 réis por logar. A fixação de uma taxa uniforme teria determinado uma perda de receita de 132.5500. Ainda assim, antes essa concessão que o restabelecimento de um regimen onerosissimo para a exploração obrigando a reforçar a composição dos comboios á menor affluencia de passageiros, perfeitamente compativel com o numero de logares theoricamente disponivel. Ao chegar a Beja os passageiros do Algarve vinham deitados e se ali ou noutras estações havia passageiros para tomarem logar, não conseguia o revisor arranjar-lhos. Metia-se pois mais uma carruagem, ou sujeitavam-se os recem-chegados a sentar-se nos bancos moveis do corredor.

Parece pois que o mais pratico é manter o regimen actual. E' curta a experiência de um anno para o julgar. Se mais tarde se vir a necessidade de o melhorar, poder-se-hão transformar as carruagens quando o estofo tiver de ser renovado.

\*

Outro ponto importa examinar.

Ha razão para censurar o serviço do Algarve em confronto com o do Porto, por exemplo?

O movimento de passageiros entre o Algarve e o resto do paiz é, como vimos, de 47.477 em 4 comboios. Admitindo que d'estes 35.000 ou 3/4, representam o movimento dos comboios correios (o que é exagerado) o movimento de passageiros é de 49 em cada comboio, insignificante na verdade.

Não tenho á mão as estatísticas da Companhia Real. Inutil é porém analizá-las para mostrar que nenhuma paridade ha entre a linha do Norte, a principal arteria do paiz

que liga entre si Lisboa, Santarem, Coimbra, Aveiro, Porto e as linhas do Sul, Beira Alta e Beira Baixa.

A comparação deveria ser feita com a linha de Oeste ou com a da Beira Baixa.

Ainda assim vêmos que entre Barreiro e Faro, com o percurso de 340 km, o correio do Algarve tem 11 horas de itinerario; o correio do Porto com outro movimento e para a mesma distancia tem 10 horas 17 m.

Compare-se agora com o correio da Beira Baixa, cujo movimento de passageiros não é inferior ao do Algarve. De Lisboa à Guarda com 355 km de percurso gastam-se 12 h 15 m mais 1 h 15 m que do Barreiro a Faro com excesso de 15 km apenas no percurso.

Deve-se notar que numa boa parte do percurso de Lisboa ao Porto ha a via dupla, ainda aproveitada pelo comboio da Beira Baixa entre Lisboa e Entroncamento.

Na linha de Oeste o correio gasta 7 horas entre Lisboa e Figueira, sem serviço de entroncamento, para 220 km. E' esse exactamente o tempo gasto entre Barreiro e Garvão à mesma distancia, com o serviço de tres entroncamentos, num dos quaes ha reversão do comboio. Convém lembrar que o rendimento kilometrico da linha de Oeste é muito superior ao do Sul e Sueste.

Merece censura o serviço da Companhia Real? Por forma alguma. São dignos de louvor os seus esforços para tornar mais comodas e rapidas as viagens. Acomoda, porém, com sensato criterio o serviço á importancia do tráfego. Acelera as marchas e estabelece rapidez onde ha tráfego que o exija. Torna mais economica a exploração onde o movimento é menor.

Traga-se a grande velocidade a Cacilhas, construa-se a linha do Valle do Sado. Poder-se-ha então desdobrar os serviços do Alemtejo e do Algarve e encurtar a viagem consideravelmente.

Até então não se pôde melhorar consideravelmente o serviço sem encargos que não estão em proporção com o tráfego servido.

O optimo é inimigo do bom; não se pôde comparar Faro com o Porto, nem exigir a mesma natureza de serviços em todas as linhas.

J. Fernando de Souza.



## O centenario da Guerra Peninsular

Projecta-se celebrar este anno o centenario da guerra peninsular.

Para isso, foram convidados todos os periodicos, a enviarem delegados a fim de, em reunião magna, se assentar na melhor maneira de celebrar o feito.

Ora, salvo o devido respeito por melhor opinião, parece-nos fôrda da época um tal genero de anniversarios.

Sob o ponto de vista do movimento de viajantes, tanto nacionaes como da vizinha Espanha, que quaesquer festas possam originar, estamos de acordo.

Mas quanto ao que esta pôde representar sob o ponto de vista da nossa mentalidade, tomamos a liberdade de discordar.

Quando os Estados viviam apenas das glórias da guerra, quando o egoísmo feroz dos homens os levava a encastelarem-se fazendo pagar o direito de peagem a quem passasse pelos seus territórios, quando o unico meio de passar á posteridade era abrir uma estrada feita de cadáveres e sangue, seria natural que não se deixasse no esquecimento esses factos que eram, então um nimbo de gloria.

Hoje a época é muito outra. O que na actualidade o homem procura é a convivencia dos povos, a facilidade de relações, a troca de conhecimentos e ideias, a desaparição das fronteiras.

Para que ir, pois, em demanda de incidentes irritantes, fazendo reviver odios passados, acordando paixões adormecidas, por indignas da nossa época de civilização?

A França é para nós uma nação amiga. Pela afinidade intellectual que nos liga é mais do que nossa amiga: é nossa dilecta irmã. E' d'ella que recebemos, e comnosco toda a Europa, os grandes ideias modernos, a luz do espírito, as grandes manifestações artísticas, litterarias e científicas. Para que esquecer o bem que ella nos faz hoje, e relembrar o mal que ha já um século nos fez?

Quando ultimamente se quiz fazer reviver a celebração da Independencia de Portugal, houve quem combatesse, e com razão, uma tal ideia porque ella iria ferir o melindre dos nossos irmãos da peninsula.

Pois não irá agora a comemoração da expulsão do exercito francez, melindrar os nossos irmãos da França?

As barreiras politicas tendem a desapparecer. A humana inteira é uma grande familia cujos membros buscam reunir-se e abraçar-se, esquecendo odios, e cimentando amisades.

Inimigos tradicionaes de outras eras apertam-se hoje as mãos ao truar festivo da artilharia. A França e a Inglaterra tantos séculos inimigas põem de parte velhas dissensões, e o canhão que outrora soava abrindo sulcos nos exercitos, levando o lucto aos lares, e a ruina aos Estados, então hoje alegre o seu canto profundo celebrando a reconciliação dos velhos inimigos, caindo nos braços um do outro.

A França e a Russia esqueceram Moscou e o Beresina. A Alemanha e a Russia esqueceram os seus velhos odios e as botas do grande Frederico.

A Austria e a Italia unidas em estreita alliance já não pensam em Sadova.

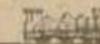
Porque razão iremos nós quebrar a nota harmonica de paz que se espalha pela Europa civilizada?

Empreguemos antes a nossa actividade em mostrarmos que sabemos ser dignos de figurar entre os povos da Europa pelo nosso amor á instrucção, ás artes, ás industrias, pelo nosso tacto administrativo, pelo nosso odio á ignorância.

Esta é que é o verdadeiro inimigo. E' contra ella que devemos pôr em linha de combate todas as nossas forças.

Da França vem-nos a luz; e a ignorância, o analfabetismo, é a cortina expessa que nos não deixa vê-la em toda a plenitude da sua gloria.

Rasguemos essa cortina, veneremos aquella luz que é a luz da civilização, do progresso e da liberdade.



Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo e respectivo orçamento, na importancia de 554.000 \$000, réis do lango do caminho de ferro de via normal compreendido entre a actual estação de Portimão e a cidade de Lagos, elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, com data de 28 de fevereiro ultimo: ha por bem, em vista do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e da informação da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, com data respectivamente de 11 e 20 de abril do corrente anno, e conformando-se com o parecer do mesmo conselho superior, com data de 25 do referido mez, aprovar o projecto do mencionado troço de caminho de ferro, na parte compreendida entre o kilometro 4, proximo do apeadeiro de Alvôr, e a estação de Lagos, e bem assim

a parte correspondente do respectivo orçamento, ficando a aprovação da parte do troço entre Portimão e o kilometro 4 dependente do resultado do estudo que deverá ser feito para o aproveitamento da ponte actual com reforço do taboleiro ou assentamento de um novo que sirva simultaneamente para o caminho de ferro e para a estrada.

Paço, 11 de maio de 1907. — José Malheiros Reymão.

Sua Majestade El-rei, a quem foi presente a informação, data da de hoje, da comissão nomeada para proceder ao exame e vistoria do troço da linha ferrea de Ponte de Sôr, compreendido entre Arraiolos e Pavia: ha por bem autorizar provisoriamente a abertura á exploração publica do referido troço.

Paço, 22 de maio de 1908. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

## Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

### Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

*Programma do concurso para a construção por empreitada geral do primeiro troço e ramal da Alfandega do caminho de ferro de S. Thomé*

Artigo 1.º—Pela Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos é aberto concurso público para os trabalhos da construção do primeiro troço e ramal da Alfandega do caminho de ferro de S. Thomé, o qual se realizará numa das salas do Ministério da Marinha, perante uma comissão oportunamente nomeada para esse fim, no dia 22 de julho, á uma hora da tarde, estando patente na mesma direcção, onde poderá ser examinado pelos concorrentes até essa data, das onze da manhã ás quatro horas da tarde, o processo respectivo, compreendendo os projectos, medições e caderno de encargos.

Art. 2.º—O objecto da empreitada consiste na construção em bloco, ou por preço definitivo e único, do primeiro troço do caminho de ferro de S. Thomé entre a estação *terminus*, proximo à fortaleza de S. Sebastião e o Cruzeiro da Trindade, na extensão de 13.043<sup>m</sup>.32 e do ramal entre a Alfandega e aquella estação, na extensão de 1.026<sup>m</sup>.50, compreendendo os seguintes trabalhos:

Terraplenagens;

Obras de arte e acessórios;

Muros de suporte e de revestimento;

Serventias e passagens de nível;

Balastragem;

Assentamento de via (não compreendendo o fornecimento do respectivo material fixo, que será entregue ao adjudicatário na estação da Alfandega).

Tudo constante dos respectivos projectos aprovados superiormente e sendo executados os trabalhos segundo as condições do respectivo caderno de encargos.

§ 1.º As expropriações não ficam a cargo do empreiteiro.

Art. 3.º—O preço, base da licitação é de 145.000\$000 réis.

Art. 4.º—Para ser admittido ao concurso é preciso que o concorrente:

1.º Mostre ter efectuado o depósito provisório de 4.000\$000 réis á ordem da Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, na Caixa Geral dos Depósitos em moeda corrente ou equivalente em títulos de dívida pública fundada pelo seu valor no mercado;

2.º Apresente documento pelo qual se obrigue a fazer o depósito definitivo de 8.000\$000 réis nas mesmas condições do depósito provisório, acima exaradas;

3.º Garanta a boa execução das obras por certificado que abone a sua capacidade para as dirigir por si mesmo ou que se obrigue a confiar aquella execução a pessoa que esteja nas condições de bem as dirigir e como tal seja aceite pelo Governo;

4.º Apresente, no caso de ser estrangeiro, declaração escrita e devidamente autenticada de que, sujeitando-se ás leis e tribunais portugueses, cede completamente do seu foro especial, direitos e regalias como estrangeiro, em tudo quanto disser respeito aos actos do concurso e execução da empreitada até sua final liquidação;

5.º Representando o concorrente alguma sociedade, empresa ou companhia, apresente documento autêntico que mostre que essa sociedade, empresa ou companhia existe legalmente constituída no paiz a que pertence e que conferiu ao concorrente poderes especiais para todos os actos do concurso e para assinar o contrato.

Art. 5.º—As propostas serão escritas em português, segundo o modelo abaixo indicado, e deverão conter:

1.º Dentro do envolucro especial fechado, a proposta de preço expresso em réis, devidamente assinada;

2.º Os documentos exigidos pelo artigo 4.º;

3.º Quando o concorrente se fizer representar por procurador, a procuração com poderes especiais para todos os actos do concurso e da licitação verbal, quando esta deva ter lugar.

§ 1.º O sobreescrito interior terá a legenda: «Proposta de preço», e sem qualquer indicação exterior que indique quem é o concorrente.

O sobreescrito exterior terá a legenda: «Empreitada da construção do caminho de ferro de S. Thomé».

§ 2.º Serão consideradas nullas e de nenhum efeito todas as propostas que não satisfizerem as condições do programma de concurso, ou que indiquem ou proponham modificação nas clausulas do respectivo caderno de encargos.

Art. 6.º—No local, dia e hora indicados no artigo 1.º do programma reunirá a comissão nomeada e depois de declarada aberta a sessão pelo presidente serão recebidas as propostas, que serão numeradas pela ordem da sua apresentação, sendo passado ao apresentante um recibo com o respectivo numero.

Depois de meia hora de espera, o presidente declarará encerrada a recepção das propostas e proceder-se-ha em conformidade com as instruções para adjudicação de obras públicas no ultramar, aprovados por portaria de 20 de outubro de 1900.

Art. 7.º—Se houver dois ou mais proponentes cujos preços sejam iguais e os menores, far-se-ha licitação verbal entre os respectivos proponentes, não podendo cada lanco nunca ser inferior a 100\$000 réis.

Art. 8.º—O processo relativo ao concurso, devidamente informado, será presente ao Ministro da Marinha e Ultramar, a fim d'este resolver sobre a adjudicação nos termos do artigo 28.º das referidas instruções.

O concorrente cuja proposta for aprovada reforçará, no prazo de 15 dias, contados d'aquelle em que for notificada a aprovação, o depósito provisório até completar 8.000\$000 réis, e comparecerá para assinar o respectivo termo de adjudicação, precedendo apresentação de documento mostrando estar efectuado o respectivo depósito. Ao adjudicatário será entregue uma cópia autêntica do termo de adjudicação, archivando-se o original.

Se o concorrente preferido não fizer o depósito definitivo ou não comparecer para assinar o termo da adjudicação no prazo marcado, perderá o depósito provisório, revertendo a respectiva importância a favor da Fazenda.

Art. 9.º—O Governo reserva-se o direito de não fazer a adjudicação quando entender que ella não é conveniente ao interesse público.

### Modelo de proposta

«Eu abaixo assinado (nome e apellido), residente em (povoação, freguesia, rua, numero, havendo-o), declaro ter tomado conhecimento dos projectos, programma e cadernos de encargos do concurso para a arrematação da construção do primeiro troço do caminho de ferro de S. Thomé, entre a estação *terminus* proximo da fortaleza de S. Sebastião e o Cruzeiro da Trindade, e o ramal da Alfandega para a referida estação *terminus*, sujeitando-me a todas as condições d'aquelles documentos e ás instruções, clausulas e condições geraes, aprovadas por portaria de 20 de outubro de 1900, sem excepção nem restrições algumas, mediante o preço de ... réis (por extenso).

“Mais me obrigo a efectuar o competente depósito definitivo fixado no programma, se me for adjudicada a empreitada, constante d'esta arrematação.”

(Data).

(Assinatura).

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, em 19 de maio de 1908. — O Director, Arnaldo de Novaes Guedes Rebello.

## Consultas sobre viagens

Continuamos no consultorio que temos aqui á disposição dos nossos assignantes.

J. F. P.—Pergunta-nos se, indo viajar no estrangeiro, deve comprar cheques ou libras ou levar cartas de crédito.

Podemos responder-lhe com outra pergunta: Quer jogar na alta dos cambios? Compre cheques ou libras, ou tome carta de crédito em libras, (se vai para Inglaterra) ou em francos, se para França, ou marcos, indo para países germanicos.

Mas se não quer arriscar-se em jogos cambiales, depõe o dinheiro num banco e tome uma carta de crédito de uma certa somma na moeda estrangeira que quiser.

Assim, quando levanta dinheiro é-lhe debitada essa quantia em Lisboa, em réis, *ao cambio do dia*, e o que lhe sobre, em réis o recebe, á volta. Neste caso não joga, portanto não perde nem ganha.

No caso anterior, tomando agora moeda estrangeira, se os cambios baixassem perde, não só porque no acto de levantar o dinheiro poderia ser-lhe debitado por preço inferior, como porque, ao regresso, a liquidação será como se vendesse ouro nessa occasião.

Cartas de crédito circulares, na forma que acima lhe aconselhamos, pode tirá-las no Credit Franco Portugais,

ou no Banco Ultramarino, que acaba de estabelecer esse serviço; ou, querendo crédito só para determinados pontos, pôde servir-se da casa Totta que tem correspondentes em todos os países.

O nosso assignante do Porto, n.º 1207, faz-nos uma pergunta bem simples:

«Tendo que ir todas as semanas, durante junho e julho, às Pedras Salgadas, que bilhetes devo tomar?»

Indiscutivelmente bilhetes kilometricos.

Se tomar bilhetes de ida e volta, custa-lhe cada viagem, em 1.ª classe, 5\$000 réis, e com validade por 3 dias. Com um bilhete de 3.000 kilómetros, que lhe custa réis 39\$900, vae nove vezes do Porto às Pedras, e volta, (faltando-lhe apenas 24 quilómetros, que paga por tarifa geral, 480 réis) enquanto que se fôr com bilhetes de ida e volta gasta 45\$000 réis, com os de banhos 46\$530 e com assignatura 71\$700 réis.

Convém-lhe calcular quantas vezes terá que ir, para comprar o caderno kilometrico, segundo a distancia que tenha a percorrer.

A mais duas peguntas que recebemos sentimos não poder responder, por não serem de assinantes nossos.

## A propósito do Cincocentenario

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

XXXVI.

Uma das mais radicais e importantes reformas que o engenheiro Ladame inaugurou na direcção das linhas de E. e N. foi a de estabelecimento do serviço technico dos armazens.

Até então o serviço dos armazens era superintendido por um funcionário nomeado pela direcção e confirmado pelo conselho de administração.

Para o desempenho d'este cargo não eram exigidos altos dotes de instrução. Qualquer individuo apenas habilitado com instrução primaria, ainda mesmo que não possuisse o respectivo diploma legal, podia ser investido neste cargo superior.

Carecia-se de fazer aquisição de material, quer fabricado quer em matéria prima; o director resolvia por si ou por apelo ao comité de Paris para a sua compra.

Os fornecimentos assim adquiridos davam entrada nos livros de serviço dos armazens, o qual ou lhes dava desde logo a saída em globo ou em parcellas para os diversos serviços em que tinham de ser aplicados.

O serviço d'armazens era simplesmente uma ponte de passagem do *mare magnum* de aquisições, para os diversos canaes do seu emprego.

Como tudo se passava entre chefes de serviço de interior confiança da direcção, à administração nunca passou pela ideia os resultados que podiam advir do abuso d'essa confiança.

Carecia-se de reparação no material circulante—compravam-se os materiais necessários que o engenheiro chefe do material e tracção aplicava.

Necessitava-se de material fixo—o chefe dos armazens dava saída do que havia recebido e de que o engenheiro chefe de serviço e obra utilizara.

E assim era tudo que dizia respeito aos demais serviços.

Para objetos meúdos recorria-se a habitual fornecedores, seguindo-se o mesmo sistema.

O engenheiro Ladame alterou por completo este anachronico estado de empirica administração ferroviária que radicalmente substituiu.

Para a superintendencia do novo serviço foi nomeado o

distinto engenheiro da escola *d'arts et métiers* de S. Etienne, Mr. Anatole Maghermann, funcionario da mais abalizada competencia e da mais inconcussa probidade.

Eram por tal modo vastos os seus conhecimentos para o bom desempenho do novo serviço technico dos armazens que desde logo foi abandonado o fantasmagorico sistema dos fantasticos concursos para fornecimentos da companhia, porque o novo chefe de serviço de armazens possuia o mais exacto conhecimento não só dos mais importantes estabelecimentos fabris como das qualidades, preços, vantagens ou defeitos de toda a qualidade de abastecimentos de que carecia a construcção e a exploração ferroviaria.

Se tal classe de material podia ser obtido em determinados estabelecimentos fabris de França, Inglaterra, Alemanha e até mesmo da America, muitas vezes embora o preço fosse mais vantajoso, a inferioridade da qualidade do material empregado ou defeito no fabrico aconselhavam a preferencia em preço mais elevado á ficticia economia na adaptação do mais barato.

Não implicava a nacionalidade de ser frances a preferir a industria da sua patria á de outra procedencia, como provou quando a companhia, carecendo de carruagens, recorreu á fabricação francesa que contando com a preferencia que obteria da administração da sua nacionalidade manteve exigencias que o engenheiro Maghermann julgou exageradas e recorreu á Suissa, com grande vantagem em preço e qualidade importando grande quantidade de veículos de 1.ª e 2.ª classes em madeira de téca, que julgamos ainda se encontram, pelo menos em parte, em serviço nos comboios.

Causou verdadeiro espanto em França o verem atravessar o seu paiz productos da industria alheia, quando ali julgavam nenhuma outra poder fazer-lhe competencia.

Poderíamos citar muitos factos em prova da honestidade de carácter e competencia profissional do engenheiro Maghermann, mas não podemos omitir um sucesso que, causando verdadeira contrariedade ao notável engenheiro chefe do serviço technico dos armazens, deliciou jocosamente os seus colegas, chefes dos outros serviços da exploração.

E' bem sabida a importancia que tem no serviço de material e tracção o fornecimento de tintas, oleos e vernizes, para gasto das officinas. Esse fornecimento havia sido concedido a um estabelecimento fabril frances que em preço e qualidade garantia a preferencia obtida.

Um bem reputado estabelecimento fabril inglez, igualmente bem conceituado, veio, depois do contrato efectuado com a casa francesa, propôr effectuar o fornecimento em condições de preço mais reduzido.

A administração recusou faltar ao compromisso do contrato efectuado mas a casa ingleza competidora da francesa, sabendo das circunstancias financeiras da sua rival, não desistiu da esperança de obter o fornecimento que sabia não poder ser mantido pela sua competidora por muito tempo.

Em todos os volumes expedidos de França pela casa fornecedora vinham colados cartazes impressos com os detalhes dos materiais fabricados pela caza ingleza!! Este *truck* causou o maior desespero a Maghermann.

Por todos os correios era dirigido ao engenheiro chefe do serviço dos armazens um numero semanal da *Illustração ingleza* com o carimbo da fabrica em vistosa tinta azul. Maghermann arremessava ao chão o periodico que era aproveitado com grande gaudio pelos collegas, evitando-lhes o dispêndio d'assignatura.

Não se passou muito tempo sem que o estabelecimento frances fosse obrigado a uma falencia deixando por isso cumprir os seus contratos.

Maghermann viu-se forçado a recorrer á casa ingleza por ser a que, depois da ruptura da sua rival, garantia melhores preços e qualidade dos productos que fabricava.

Maghermann conhecia todo o genero de fornecimentos desde os de menor até os de maior importancia. Papel, lapis, sobreescritos, ferro, aço, correias, carvão, vagons, locomotivas de toda a especie, de tantas e variadas classes de materiaes empregados na exploração ferroviaria eram por elle indicadas á administração em relatorio detalhado sobre qualidades, mercados, estabelecimentos fabris com seus preços correspondentes e observações sobre quaes os de preferencia de acquisição.

O comité de Paris composto de sumidades bancarias de primeira ordem e em relação immediata com os principaes membros da industria ultimava os contratos na Belgica em França, em Inglaterra, na Alemanha e até na America com a mais notavel vantagem para a companhia.

Não se limitavam á acquisição de materiaes as funcções do chefe do serviço technico dos armazens. Este serviço tinha tambem a seu cargo o emprego d'esses materiaes que entregues em bloco ou em detalhe aos diversos serviços tinham estes que declarar o seu emprego adicionado de mão d'obra e accessorios para entrega á exploração do material fabricado ou o immediato emprego estabelecendo assim o custo exacto de cada obra havendo muitas vezes restituição de restos que ou eram devolvidos ao deposito do serviço d'armazens ou ficavam nas dependencias dos serviços para mais tarde justificarem o seu emprego.

O serviço d'armazens escriturava em debito e credito a entrada e emprego de materiaes documentado pelos diversos serviços que pelo seu turno escrituravam em especial o recebimento que lhes correspondia.



## O culto da bandeira

Continuaram os nossos estimaveis assignantes a acudir ao nosso apello, avolumando a subscricao para a compra de bandeiras nacionaes que a Liga Naval teve a boa ideia de fazer distribuir pelas escolas, para que as creanças se vão acostumando a venerar esse simbolo da patria, e a deixar a alma vibrar á vista d'esse pedaço de panno que lhes significa a nacionalidade, a familia, tudo que o homem tem de mais caro no coração.

Dois fins altamente patrioticos tem esta sympathica ideia:

Ao mesmo tempo que concorre para espalhar entre as creanças d'hoje, homens d'amanhã, o culto d'esse simbolo da patria, avigorando nelles a lembrança do elevado alcance d'este culto, põe em evidencia que em todos os corações bem formados vibra intenso o amor nacional.

São esses corações que, spontaneamente, nos tem trazido o seu obulo, com palavras de incitamento para a nossa subscricao, e outras se irão seguindo, na sua romaria benemerita em que tantos, dos que tem atentado nesta secção, veem enfileirar-se.

E não é só o nome e a pequena verba do auxilio, que nos chegam de todas as partes: é a referencia palpitable de interesse, do que é a imagem da patria, sobretudo quando d'ella se está afastado.

Uma amostra, d'esta vez, guardando-se outros exemplos para futuras noticias:

No alto Nilo, um nosso assignante, distinto professor das nossas escolas, viajava, em fevereiro d'este anno, num dos explendidos vapores *touristes* da casa Cook, quando, em Abon-Hamed, a meia distancia entre a segunda catarata e o extremo da viagem, Khartoûm, se receberam noticias da Europa, idas pelo caminho de ferro nubiano.

Nos jornaes ia a noticia do assassinato do nosso rei e do infeliz principe.

Foi um dia de luto a bordo, entre a alegre companhia que enchia o sumptuoso vapor de recreio.

O nosso compatriota foi rodeado por todos os passageiros, que em frases sentidas lhe manifestavam o seu pesar, e entre elles, algumas bem tocantes e bem honrosas para a nossa patria.

Mas, por iniciativa propria ou por idéia de algum passageiro, no mastro grande appareceu içada, a meia haste, a nossa bandeira, isolada, pendente, sem que uma aragem do deserto a agitasse.

Então as lagrimas brotaram violentamente dos olhos do nosso compatriota e todos que iam a bordo, mesmos os mais fleugmaticos americanos sentiram-se possuidos d'essa dor, e com as palpebras humedecidas prestaram os testemunhos do maior respeito ao nosso paiz.

Aqui está para que serve a bandeira; é para casos como estes, que a Liga Naval briosamente trabalha e o nosso jornal a acompanha.

A subscricao que no numero passado ficou em réis 35000 temos a juntar:

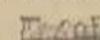
Do sr. José Affonso Vianna, réis .....	500
De seu filho José Affonso Vianna Junior, réis.....	500
Idem, Carlos Affonso Vianna.....	500
<hr/>	

Somma ..... 45500

E segue, porque temos já outras subscricões que iremos dando em numeros successivos.

A nota triste é termos já que registar a morte de um dos subscriptores, o snr. José Affonso Vianna.

Commerciante importante, caracter de prata e coração de ouro, associava o seu nome, modesta mas effectivamente a tudo que representa uma ideia elevada, um sentimento altruísta. Paz á sua alma boa e sá.



XX

Partindo da Christiania — A primeira linha da Noruega — Socego de estação — Røros — Trondiéme — O consulado portuguêz.

Não deixa de ser agradavel, falar da Noruega, quando o thermometro, à sombra, eleva a sua columnna de mercurio até o nivel do 28, e tiramos da gaveta o casaco de seda de Che-fu, que ha cinco annos nos serve nos dias calmosos, para o vestir.

Que, diga-se em verdade, quem viaja na Noruega no verão, não tem que temer grandes frios; a menos que não vá muito para o norte, encontra um ambiente temperado em que se está bem com os fatos de meia estação do sul da Europa.

Mas, na parte da viagem que vamos descrever agora, ah! sim, preciso é que o excursionista se previna com trajes fortes, para os empregar quando passar ás regiões polares ou mesmo antes, segundo a occasião.

Para visitar o noroeste da Scandinavia ha varios meios de transporte, dos quaes o principalmente usado — pelos que, ou porque não lhes importa prolongar a viagem por mar ou porque não querem ou não sabem estudar uma viagem — é o vapor desde a Christiania, dando a volta pelo sul.

Mas quem quizer, pelo contrario, reduzir a viagem marítima e, em boa compensação, gosar, quanto possivel, a de terra, que é interessantissima, fará, como fizemos, indo, pelo caminho de ferro, a Trondjem (que se pronuncia Trondiéme) e ahí começar a viagem marítima, vindo terminá-la em Bergen, à volta.

Na viagem da Christiania para Trondiéme, enquanto não estiver aberto à exploração o troço de linha da rede do Estado que seguindo o valle do Glommen ligará Flisén com Elverum, tem que se tomar até este ponto pela linha da *Norsk Hoved*, companhia particular que possue varias linhas na região norte da capital.

E, para o nosso caso especial, ainda bem que assim succede, porque isso vem dar-nos o prazer de percorrer a primeira linha ferrea que se construiu na Noruega, tendo pertencido a uma companhia ingleza e sido aberta ao publico em 1854.

E mesmo depois de aberta a nova linha, por certo que a corrente de passageiros continuará por ali em grande parte, não só porque o trajecto é mais curto, como porque se pôde percorrer numa parte do lago Miøsen, grandemente pittoresco.

E já o caminho até lá é assaz attrahente, apesar dos guias, com pouca boa vontade, ao que parece, o darem como monotonio.

No verão, o viajante tem dois expressos diarios, á sua escolha entre a capital e Trondiéme, um que sâe de manhã e chega cerca da meia noite; outro que sâe pelas 3 da tarde e chega ás 7 e meia da manhã levando, portanto, vagons-camas em que se dorme bem.

Todavia melhor é aproveitar o comboio do dia, para se gosar o caminho; e quem o quizer vêr por completo, pôde ainda ficar em Røros, de que adeante falaremos, partindo ás 3 da manhã (hora a que já é dia, nestas alturas) no expresso da noute. O trajecto total é de 561 kilometros.

A estação da Christiania é a mesma por onde chegâmos.

Entra-se nella sem formalidade alguma; nem revisão de bilhetes, nem guardas; quasi que nem empregados nem publico! Um isolamento, um socego, como se os comboios andassem por si e o publico fosse mudo.

Que diferença para o ruido, o movimento, o vae-vem de passageiros e pessoal, de vendedores, de carros de bagagens, das estações de outros paizes!

Na plataforma pouca gente a despedir-se, e essa falando baixo; nas linhas da estação pouco material; ninguem corre para o comboio; não ha pressa, que o norueguez é de genio placido, pouco dado a exhibir actividades tumultuosas.

Até a máquina produz vapor sem ruido.

Parece um comboio de uma familia que vae simplesmente ali adeante... assinar uma escritura.

O material, posto que mais modesto que o do Estado, é comtudo, commodo; carroagens de corredor lateral.

A linha é, como dissémos pittoresca e de variados aspectos, vendo-se, á esquerda as bellas montanhas do Oeste que separam o valle por onde vamos, do Randsfjord.

A 68 kilometros da partida chegâmos á margem do Vormen ao lado do qual seguimos. E' neste ponto que em 1814 se reuniu a assembleia que promulgou a constituição da Noruega.

Bello panorama ao passar a bonita ponte de Minne, de uns 400 metros, depois do que seguimos a margem do pittoresco lago a que os habitantes orgulhosamente chamam o «mar interior» por ser o maior lago do paiz, com os seus 100 kilometros de comprimento, e as suas trutas tão afamadas.

Uma hora depois paramos em Hammar, onde temos que mudar de comboio, porque d'ahi em deante a via é reduzida, pertencendo ao Estado e constituindo a grande linha que vae á capital do norte.

Temos a impressão de que entramos num caminho de ferro suíss, ou no nosso de Tua a Bragança. Material estreito com communicação central; logares reduzidos, pouco espaço para bagagens.

Se escolhermos logar á direita vemos, sempre ao nosso lado, o Glommen, com as suas verdejantes margens, até que, em Stenviken, o passamos numa longa ponte. Faça-

mos, portanto, por passar tambem á esquerda, e teremos á vista sempre variados panoramas, até Røros, onde, segundo o conselho que atraç sica, deixamos o comboio.

Abriguemos-nos bem com o nosso sobretudo, porque o clima é muito mais frio do que no sul, e descancemos nesta pequena cidade mineira onde o cobre se extrâe por milhares de toneladas.

De tarde ha ainda tempo de vêr uma mina, onde os trabalhos se fazem pelos processos mais modernos.

Os telhados das casas são em grande parte, cobertos de terra, plantada de capim, o que faz com que a cidade vista do alto pareça toda um prado.

Sem grande sacrificio o excursionista deita-se cedo, porque passadas as 8 da tarde não ha onde estar. Na rua, frio; no hotel um socego, como se fossem duas horas da noute. E' uma cidade rara no mundo porque não tem animatografos.

Por isso tambem, facil é já pelas 3 horas estar na estação e partir no comboio que, assim, nos faz vêr a parte mais pittoresca da linha.

Em breve passamos ao valle do Gula que seguimos até Trondiéme, apertados entre montanhas arborizadas, por trincheiras abertas em rocha viva, ou atravessando tunneis e gargantas selvaticas.

Aqui e além, altas cascatas, bellos montes em que as casinhas se equilibram como cabras, e onde aparecem os habitantes com o seu traço original de barrete bicudo e calções de pelle, ao lado das mulheres, todas de saia encarnada e touca de lã na cabeça, especie de costume normando.

Chegamos emsím á bahia onde é a estação terminus da linha da Noruega e da sueca que, por Storlien, liga tambem com Stockholmo.

Como cidade importante, porto de mar principal do norte, a estação é vasta, em frente dos largos caes onde, em numerosas docas, se balouçam atracados vapores de diferentes companhias norueguezas, e de algumas estranheiras.

Ha varios hoteis, todos mais que rasoaveis, e desses podemos escolher o Grande Hotel, muito commodo e com alguns quartos de uma vastidão enorme.

O excursionista que, seguindo o nosso conselho, fôr embarcar ali no vapor para a excursão ao cabo norte, pôde bem chegar na manhã do dia da saída do vapor, porque este desatraca sempre de noute, e um dia basta para vêr a cidade.

Ao sair da estação o portuguez que fôr vendo os edificios da direita da larga rua por onde se entra na cidade, terá a agradavel surpresa de vêr o nosso escudo numa janella. E' o escritorio do nosso vice-consul, mr. Johan Selmer, um norueguez muito amavel e servicial, tendo por secretaria uma dama que, entre sorrisos de modestia, comprehende e fala alguma cousa da nossa lingua — não muito, mas o sufficiente para se entender com forasteiros.

Nem em toda a parte succede assim.



## Miguel Queriol

Com o maior entusiasmo saudamos o velho camarada, o chefe mestre e amigo que, no dia 29, completou os seus 80 annos.

No decorrer de uma vida activa, de trabalho mental e material, aquelle cerebro trabalha hoje tão equilibrado, tão energicamente como na força da vida, quando o conhecemos.

E' que por tal forma o seu espirito se identificou com a locomotiva, que não ha maneira de o fazer parar.

Que por muitos annos se perpetue essa marcha, sem que sinte necessidade de entrar nas oficinas para reparações, é o que desejamos ao dedicado amigo, nosso e da nossa *Gazeta*.

# ELÉCTRICIDADE

## O vapor e a electricidade

Um dos problemas mais importantes da actualidade para as empresas ferroviárias é o que se refere á substituição da tracção a vapor, até agora empregado, pela tracção electrica, cuja tendência vem acentuando-se de dia para dia, principalmente para comboios de passageiros.

Para os pequenos trajectos, inter ou suburbanos, as companhias inclinam-se, por motivos de facil compreensão, a substituir a antiga força motriz pelo fluido electrico, e muito principalmente em vista do bom resultado obtido pelas empresas de tremvias, usado no interior das cidades mais importantes do mundo.

A dificuldade consiste em fazer a substituição da maneira mais rapida, efficaz e vantajosamente económica para todos.

E' nisto que consiste o problema.

Nestes ultimos quatro annos a tracção electrica angariou proselitos entusiastas, ao que corresponde um maior aperfeiçoamento nos processos de empregar a força electrica na tracção.

Duas auctoridades no assunto, os norte-americanos Levis Stillwell e Henry Putmann, apresentaram recentemente ao Instituto de engenheiros electricistas dos Estados Unidos uma memoria em que, com pleno conhecimento de causa, é estudada a implantação da tracção electrica em linhas que usem a tracção a vapor, e fundamentando a sua argumentação em irrefutáveis argumentos.

Por essa memoria se vê que os motores de corrente continua, construidos hoje em grande escala e excelentes condições, levam vantagem ás mais aperfeiçoadas machinas de vapor, não só no trafego de passageiros e nos pequenos comboios para os pequenos percursos, mas também para as grandes distancias e para mercadorias.

As locomotivas de corrente alternada trifásica ou monofásica, também os motores pôdem já competir com as de vapor, como o prova o facto de companhias poderosas como a do Metropolitano de Nova-York fazerem circular pelas suas linhas comboios de oito unidades, com o peso médio de trezentas toneladas, movidos por motores cujo esforço de tracção é de 25.000 kilogramas de tensão.

Nas linhas de Erie existe a mais pesada locomotiva d'este genero; apesar de um *tender* ter o peso de 93.500 kilos, para a tracção só dá como efectivos 52.500, que são o peso adherente.

Se supozermos que o esforço necessário á tracção é igual a 20 % do peso de adherencia, aquella locomotiva apresentará um esforço de 10.400 kilos. E vê-se assim que os motores electricos para oito unidades do Metropolitano de Nova-York exercem uma tensão mais que dupla da que exerce a locomotiva de Erie.

Quanto ao rendimento das linhas fazem os referidos engenheiros varias considerações que mostram serem elles maiores com a tracção electrica do que com a tracção a vapor.

Uma das razões apresentada é a facilidade de aumentar o serviço organizando rapidamente comboios que pôdem circular com pequenos intervallos. Outra é o aumento de velocidade com o menor perigo para a segurança do comboio. Outra ainda é o aplicar á limpeza, iluminação, aquecimento e ventilação do interior das carruagens o fluido electrico.

Quanto á segurança dos passageiros tambem o sistema da tracção electrica oferece maiores vantagens. Os choques pôdem evitarse no momento pela interrupção da corrente; o fogo é mais difícil de manifestar-se num curto

círculo do que na caixa de fumo das locomotivas; não havendo fumo, os signaes são mais visíveis; a caldeira e seus perigos desaparecem.

Vejamos agora a parte relativa á comparação das despesas com um e outro sistema.

Para estabelecer este paralelo, é tomado como tipo a média resultante das despesas de exploração nos Estados Unidos desde 1901 a 1905; e baseando-se nestes dados, mostram os auctores da memoria a que vimos referindo-nos que as despesas nas linhas electricas é igual a 80 % da despesa feita nas linhas a vapor.

Asseguram que, se todas as linhas americanas adotarem a tracção electrica, empregando o sistema de corrente alterada monofásica cuja potencial fosse como a empregada na linha de New-Haven, poder-se-hia obter uma grandissima economia na exploração dos caminhos de ferro.

Supondo que o fluido seria transmitido segundo a prática e a sciencia aconselham, e que os comboios seriam rebocados por locomotivas electricas analogas ás que hoje são empregadas, as despesas de exploração que nos Estados Unidos, em 1905, subiram a 1.400 milhões de dollars, seriam reduzidas a duzentos e cincuenta milhões apenas, isto é, a menos da quinta parte.

As receitas totaes por kilometro, no mesmo anno e paiz, foram 5.965 dollars, e a despesa média foi de 3.983 dollars, podendo reduzir-se esta cifra segundo os calculos que fazem a 3.266 dollars, o que representa uma economia de 717 dollars por kilometro, quantia de que deduzem a depreciação das centraes, aumento de material, juros do capital e installação de sub-estações.

Calculam o juro do capital em 5%, deduzem outros 5% para cobrir a depreciação de centraes e machinas, e mais 2,5% para a deterioração do restante material e chegam á conclusão de que o encargo para cada kilometro fica sendo de 520 dollars, sendo por tanto a economia feita mais que suficiente para cobrir todas as despesas.

Segundo estes calculos toda a rede norte-americana ficaria em melhores condições de exploração, e com menos despesa, se fosse adoptada a tracção electrica em substituição á tração a vapor hoje ainda quasi geralmente usada.

Apenas d'estas conclusões tão lisongeiras para a electricidade, os distintos engenheiros Stillwell e Putmann terminam a sua memoria dizendo que «a adopção geral e immediata do novo sistema de tracção por todas as companhias ferroviárias norte-americanas, não é possível, nem é para desejar,» acrescentando que por a questão affectar interesses de tão grande importancia, como são os que se relacionam com os sistemas de transporte, tracção e comunicação dos Estados Unidos, se torna necessário proceder primeiro a demorados e escrupulosos estudos por parte de todos os interessados.

Vê-se pelo que deixamos exposto que, theoricamente, ha grande vantagem para as empresas e para o publico em adoptar a tracção electrica nas linhas ferreas, mas no entanto os seus proprios partidarios e defensores mais entusiastas mostram um certo receio, não na substituição propriamente dita mas na forma como a transformação ha-de operar-se de maneira a não perturbar ou suspender os serviços de comunicações, nem a lesar interesses de importância reconhecida.

E' pois ao estudo d'este problema que devem dedicar-se todos os technicos, com o maximo cuidado e ponderação.

## A viação electrica

Tal qual a peste na edade média. De vez em quando manifesta-se intensa a questão da viação electrica em Lisboa, embora se conserve latente todos os dias.

Agora ella ahi volta de novo.

A população agita-se indignada contra os abusos da poderosa companhia, que se apresenta arrogante como se fôra a proprietaria das ruas da capital, com o consentimento da maioria em todas as vereações.

Apenas o horizonte escurece com a nuvem negra do novo contrato logo o povo de Lisboa se ergue, prevendo uma calamidade para a sua bolsa e abre o guarda-chuva das representações à camara.

Agora são reuniões por causa da manutenção dos antigos bilhetes de assinatura.

A companhia aceitou-os nas condições em que existiam.

«Ficam em vigor as condições dos contratos de abril de 1888, 27 de junho de 1892 e de 5 de junho de 1897, celebrados entre a camara e a Companhia Carris de ferro de Lisboa em todos os pontos em que não sejam alterados pelas clausulas do presente contrato.»

Vê porém que taes bilhetes a impedem de auferir ganhos tão largos quanto pôde obter sem elles, e trata de crear embaraços ás assignaturas.

Ora quem tão bem sabe zelar os seus interesses não foi por certo estouvadamente que aceitou a condição dos bilhetes de assinatura.

Sabia perfeitamente ao que se obrigava, e não foi por ingenuidade que a aceitou.

Mas se a questão dos bilhetes de assinatura é por si só de bastante importancia, nem só d'essa, comtudo, deve tratar-se.

Essa interessa apenas aos que pôdem dispôr de 50\$000 réis d'uma vez. A questão geral, a que interessa a toda a população é a dos preços exorbitantes de certas carreiras, e da maneira de aggravar ainda esses preços pela extravagante divisão das zonas, que não tem outra explicação que não seja de encarecer os preços.

Exemplifiquemos:

Vê-se passar um carro que pelo letreiro, que em grandes caracteres ostenta, nos indica ir para a Estrella, via Santos ou via Rato. Todo o mundo que tal veja se convencerá de que é o largo da Estrella—ponto em que convergem varias arterias da cidade—o terminus ou inicio da carreira, tanto mais que no largo da Estrella tem uma paragem obrigatoria que por vezes chega a ser de dez minutos.

Pois tal não sucede. O largo da Estrella é um ponto da zona Santos á rua Saraiva de Carvalho.

Quem entrar na Estrella para ir para o Rato, por exemplo, imagina pois que terá a pagar uma zona. Racionalmente é a zona indicada. Nada d'isso. Da Estrella ao Rato paga-se como duas zonas, graças á tal artimanha da extravagante divisão de zonas.

Essa tal divisão faz com que da esquina da rua Rodrigues Sampaio, proximo de Santa Martha, até o theatro do Príncipe Real, indo pela rua do Conde de Redondo se pague quatro vintens quando de Santos ao Intendente se paga 30 réis e até se pôde ir por um vintem apenas, sendo o percurso triplo ou quadruplo.

Da carestia em geral, isso então não falemos.

Da rotunda da Avenida ao Dafundo custa a carreira quatro vintens. Pois do Rocio ao Campo Pequeno custa quatro vintens tambem. A quinta parte do percurso!

A rua Alexandre Herculano de per si só forma uma zona. Isto é 600 metros de percurso por trinta réis, mas da rampa de Santos a Santa Apolonia, uns bons tres kilometros, pode-se ir até por um vintem!

Os carros de Campolide para o Carmo dão correspondencias; mas para isso é preciso entrar no largo do Rato. Parece que a carreira de Campolide devia começar em

Campolide mas pelo que se vê começa no largo do Rato!

Do largo das Duas Egrejas ao largo da Estrella, ida e volta custa quarenta réis. Pois do Rocio á Estrella, ida ou volta custa cincuenta réis!!!

Isto parece gracejo. A companhia dos americanos embaratece ás carreiras em que tem a concorrência de outros carros, para matar as empresas que lhe fazem sombra, e sobrecarrega ás outras para que o publico lhe pague as diferenças.

Compete á vereação da cidade acabar com a taxa proibitiva de 500\$000 por carro, e esta ainda em beneficio da companhia, facilitando o estabelecimento de novas empresas pois só assim poderá concorrer para que os municipios tenham uma viação urbana a preços modicos.

Mas quando as vereações são procuradas para tratarem do assunto, desculpam-se sempre com as vereações transactas, que ellas, as actuaes, não fizeram os contratos e se veem apenas forçadas a acatá-los.

E as vantagens para a companhia vão aumentando todos os dias, sem que ninguem tenha a responsabilidade d'ellas a ponto que se assim continuarmos dentro em pouco, a companhia cobrará por certo um imposto de todos aquelles que andarem a pé pelas ruas, para os castigar de não utilizarem os seus carros, diminuindo assim os interesses da companhia.

No momento actual, porém, o argumento não colhe. A actual vereação cumpre formular um contrato de maneira tal que as vereações futuras não possam acobertar-se com as responsabilidades da que firmou o anterior contrato.

E é o que esperamos vêr, confiando na commissão da Camara, para tal fim nomeada. Tanto mais que segundo nos consta esta se encontra animada da maxima boa vontade de pôr cobro aos abusos na omnipotente companhia, empregando todo o seu esforço a favor dos municipios cujos interesses tem por missão defender.

### Tracção electrica

#### Espanha

Chegou a Santander grande quantidade de material circulante com destino ao tremvia de Nueva Montaña.

Proximamente terá lugar a inauguração da linha, a qual está apenas dependente da respectiva auctorização para ser substituido o actual sistema de tracção pelo sistema electrico.

#### Prussia

O governo prussiano vai estabelecer entre Magdeburgo e Leipzig e entre Leipzig e Halle duas linhas ferreas electricas para serviço de passageiros e mercadorias.

#### Austria

Terminaram os estudos da linha funicular de Virgl, a qual mede 288 metros, com inclinações que variam entre 60 e 70 %, vencendo uma diferença de nível de 131 metros.

Um motor com a força de 55 cavallos desenvolverá a força necessaria para fazer o trajecto em quatro minutos.



### SUD-EXPRESS

Realizou-se, como estava anunciada a conferencia semestral que ha já dois annos se reune para estudar o serviço do Sud-Express para Portugal.

Estiveram presentes delegados da Companhia dos Vagons-leitos e dos Grandes Expressos europeus, do Meio-dia da França, d'Orleans, do Norte de Espanha, de Medina a Salamanca, de Salamanca á fronteira e da Beira Alta.

Numerosos assuntos foram tratados, merecendo especial atenção a maneira de facilitar e desenvolver o transito por Lisboa, dos passageiros vindos da America do Sul. Tambem foi tratado com bastante interesse o estudo de medidas tendentes a acelerar o transporte de mercadorias simplificando os serviços aduaneiros nas fronteiras espanholas e portugueza.

# AUTOMOBILISMO

## Apparelhos de inflamação

(Continuação)

I

### ALTA TENSÃO

c) Corrente produzida por magneto de baixa tensão com *bobine*:

D'aqui em deante vamos ocupar-nos em especial dos sistemas de inflamação por magnetos; sistemas que sendo actualmente os mais empregados nos obrigam a entrar em maiores detalhes.

Antes de entrarmos na descrição dos magnetos, apresentamos as leis que regem os fenomenos da indução e oportunamente mostraremos a sua aplicação a propósito do funcionamento d'estes aparelhos.

(Lei Lenz). Quando se desloca um inductor da proximidade d'um circuito fechado, a corrente induzida neste ultimo é de sentido tal que o circuito, pela sua reacção mecanica sobre o inductor, tende a imprimir-lhe um movimento inverso d'aquelle que originou os fenomenos da indução; por outras palavras: é preciso despender uma certa quantidade de energia para poder deslocar o inductor.

No caso do induzido ser movel e o inductor fixo, esta lei é tambem aplicavel.

Temos ainda mais as seguintes leis:

1.º Em qualquer parte d'um circuito fechado, submetido á acção d'um fluxo magnetico variavel, produz-se a cada variação do fluxo uma corrente induzida, cuja duração é igual á d'aquella variação.

2.º A força electro-motriz da corrente induzida é proporcionalmente á intensidade do campo magnetico, á rapidez da variação do fluxo e ao comprimento do circuito induzido submetido á sua acção.

3.º A corrente induzida é directa, isto é, do mesmo sentido que a corrente inductora quando o fluxo diminue, e é inversa, isto é, de sentido contrario, quando aumenta.

Teremos occasião de indicar, ao descrevermos o funcionamento dos magnetos, quaes os fenomenos que são regidos por estas leis.

Os magnetos compõem-se d'um inductor constituído por um ou mais imans em forma de U, entre cujos braços está colocado o induzido. Usam-se geralmente varios imans, porque se sabe que se obtém uma potencia magnetica mais elevada do que empregando uma só barra com a mesma dimensão total.

Nos magnetos empregados nos automoveis, o induzido é formado por uma *bobine*, cuja armadura de ferro macio tem a secção em T duplo. Em torno da haste do T está enrolado o fio de cobre isolado a seda, porque esta substancia é impermeável ao fluido electrico mas não o é ao fluido magnetico.

Como dissemos: para darmos origem á corrente electrica na *bobine*, temos que aproxima-la e afastá-la do campo magnetico o que podemos obter, ou dando movimento de rotação ao induzido ou fazendo-o oscilar em torno d'um eixo. Uma terceira solução se apresentou ainda modernamente, a de empregar entre o inductor e o induzido uma peça de ferro macio com movimento de rotação em torno d'um eixo. A secção d'essa peça por um plano perpendicular ao eixo é em arco de curva circular.

Esta peça, magnetizando-se á passagem em frente das extremidades dos imans, aproxima o campo magnetico d'estes da *bobine*, afastando-o quando se afasta.

## Os automoveis com taxímetro em Inglaterra

As carroagens de praça automoveis com taxímetro os *taxi-cabs*, como lhe chamam os ingleses, teem tido ultimamente um grande desenvolvimento em Inglaterra e sobretudo em Londres.

A tabella de preços é bastante elevada em relação á das carroagens com cavallos. Em Londres é de 8 pence (150 réis ao par) para a primeira milha (1609 metros) e 2 pence (menos de 40 réis) para cada quarto de milha além da primeira e 2 pence por fração de dois minutos e meio quando o carro está parado.

Em Edimburgo a tabella é de 1 schilling (225 réis ao par) por cada corrida de menos de uma milha ou que dure 10 minutos, e dois pence por cada quarto de milha.

A primeira empresa séria de automoveis de praça em Londres foi estabelecida ha 15 meses, é dirigida pelos administradores d'uma das grandes companhias parisienses e possuia em 31 de outubro ultimo 506 carros, absolutamente iguais ao tipo Renault, usado em Paris. Mais sete companhias se formaram depois e está em via de formação ainda uma outra. Em 31 de março ultimo havia 958 d'esses carros em circulação. D'entre outras cidades citaremos Brighton onde ha 33, Liverpool 22, Edimburgo 2, etc. Em Londres parece que a exploração que já dura ha quinze meses tem dado resultados favoraveis, além da expectativa.

Quando se creou em 1906 a primeira companhia, a General Motor Cab Co., avaliava as suas receitas diárias prováveis em 85000 réis app; em março de 1907 apenas com 45 carros em serviço a receita média diária subia a 95000 e 105000 réis e sempre se manteve entre estas duas quantias subindo durante a estação de Londres que dura de maio a fim de julho a 125000 e a 145000 réis.

Em Londres commeteu-se ao princípio o mesmo erro que em Paris de ter em circulação carros de praça com motores de 10 a 15 cavalos de 2, 3 e 4 cilindros quando carros monocilindricos de 8 cavalos e talvez mesmo com motores de 6 cavalos fossem suficientes para uma cidade cujas ruas planas e dotadas de excellentes pavimentos a tornam a cidade ideal para o automobilismo.

## A taça da Catalunha

Tiveram lugar, no circuito de Bajo Panadés a 28 do mez passado, as corridas automobilistas internacionaes, promovidas por um grupo de *sportsmen* barcelonezes, na capital da Catalunha.

O signal de partida foi dado ás oito horas da manhã, saindo as dezeseis *voiturettes* inscritas com intervallos de minuto.

O premio do rei, que consistia em uma taça de prata, foi ganho por uma Lion-Peugeot, governada por Dupont, tendo sido a que menos tempo gastou em fazer quatro voltas do circuito, pois percorreu 111.540 metros em uma hora cincuenta minutos e três segundos.

O primeiro premio do concurso, a *Taça da Catalunha*, medalha de ouro de *El Mundo Sportivo* e 5.000 pesetas em dinheiro — tambem foi ganho por uma Lion-Peugeot, governada por Giuppone, que concluiu a 9.<sup>a</sup> volta do circuito ás 12 e 33 da tarde. O segundo premio — *Taça da Infanta Izabel*, uma medalha de prata e 3.000 pesetas — coube a um Dion-Bouton, guiado por Braussolles, e o terceiro a um Lion-Peugeot, de Pedro Rodriguez. A multidão tributou uma ovacão calorosa ao vencedor da *Taça da Catalunha*.

# O freio de vacuo

A alta importancia que à questão do travamento nos grandes comboios de mercadorias tem sido dada, em todas as linhas ferreas do mundo, levou a Associação das Administrações dos Caminhos de ferro allemaes a nomear uma comissão especial para estudá-la.

Com este fim varias experiencias foram realizadas, na Alemanha, na Hungria, na Austria, na Belgica, na França e na Inglaterra, tendo sido estudados varios sistemas de freios.

Das experiencias feitas na Austria com os freios automaticos de vacuo, extraimos do relatorio recebido do ministerio respectivo varios dados.

As experiencias foram feitas nos arredores de Vienna e na linha d'Arlberg, e com a assistencia da commissão a que acima nos referimos, dos addidos militares acreditados junto á corte de Vienna, de delegados officiaes de quasi todos os governos europeus, e de numerosos representantes de administrações de caminhos de ferro austriacos e estrangeiros.

O que principalmente salta aos olhos nas experiencias realizadas é a rapidez de propagação do travamento: 355 a 364 metros por segundo. A maxima rapidez de propagação de travamento obtida como os outros freios não ultrapassa 235 metros.

A valvula amovivel empregada offerece ao machinista um meio infallivel de se assegurar antes de cada partida, e sem necessitar do auxilio d'outra pessoa, do bom funcionnamento do freio sobre todo o comboio. Além d'isto, tem a vantagem de poder-se fazer um travamento rapido, mesmo com o travamento moderado de vacuo de seis centimetros.

Durante os repetidos trajectos das experiencias, foram executados 1.600 travamentos, sem o menor inconveniente.

Para fazer as observações, foram installados ao longo do comboio varios fiscaes cuja missão consistia em verificar se se produziam balanços, choques, examinar se o comboio seguia comprimido ou largo.

Com este intento, foram os verificadores installados em quatro carruagens de observação, intercaladas no comboio a distancias aproximadamente eguaes. Cada uma d'estas carruagens ia munida de um telefone, e de um indicador de vacuo ligado ao tubo principal.

A locomotiva tambem tinha o seu telefone.

Nas experiencias feitas na presença dos delegados das administrações dos caminhos de ferro austriacos e hungaros, havia uma quinta carruagem de observação onde fôrta installado um taximetro, um aparelho para medir o percurso do travamento, tres indicadores de vacuo, um para o tubo principal, outro para a camara superior e outro para a camara inferior do cilindro, e finalmente um aparelho registador dos diagrammas de pressão sobre os pistons e a rapidez de propagação do travamento.

Na duvida de se seriam identicos os resultados com um extenso comboio de mercadorias, visto as primeiras experiencias terem sido realizadas com comboios de passageiros, foi organizado um comboio com setenta e quatro vagons de vinte toneladas, carregados de hulha. O aparelho de tracção e as bombas de todos os vagons eram do tipo normal dos caminhos de ferro do Estado austriaco; o diametro minimo dos parafusos de ligação era de 33 mm e o da haste de tracção 42 mm.

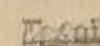
A locomotiva empregada foi uma compound de dez rodas emparelhadas.

A ligação do comboio era a mais fraca possivel: 120 mm de distancia entre as bombas.

Foram depois feitas experiencias com comboios em que seguiam vagons carregados e vagons vazios, dando-se-lhes todas as disposições possiveis, fazendo-se o trava-

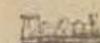
mento sem a menor dificuldade, sem choques, nem esmagamentos.

As conclusões dos relatorios officiaes são as mais lisonjeiras para o freio de vacuo.



**Ponte de Sôr.** — Está concluida a construcção do troço da linha ferrea de Evora a Ponte de Sôr, comprendido entre Arraiolos e Pavia.

**Valle do Vouga.** — A companhia do caminho de ferro do Valle do Vouga submetteu á aprovação do governo o projecto do troço, entre o rio Agueda e o Vouga, na extensão de 16<sup>k</sup>.282, no qual se acham compreendidas a estação de Mourisca e pontes do rio Marnel.



## Espanha

Foi já publicado o plano do concurso para a adjudicação dos trabalhos de construcção dos caminhos de ferro secundarios.

O valor de todas as linhas é calculado em quatrocentos milhões de pesetas. A adjudicação de todas as rôdes será feita dentro de um anno.

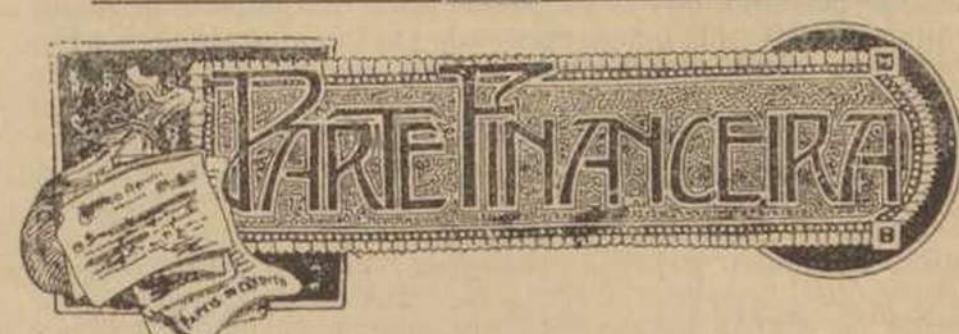
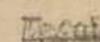
A primeira adjudicação será a do tunel internacional de Canfranc, marcada para 17 do corrente, sobre a base de oito milhões de pesetas. O prazo para a construcção é de quatro annos.

## França

Foi autorizada a companhia de Orleans a abrir ao serviço publico a secção de Riom-les-Montagnes a Allanche—linha de Bort a Neussargues, na extensão de 38.841 metros.

## Allemânia

O parlamento votou em terceira leitura orçamentos suplementares na importancia de 33.750 contos de réis, da nossa moeda, para a construcção de novas linhas nas colonias!



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais.** — MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire pour le lundi 29 Juin 1908, à 4 heures de relevée, salle Charras, n.º 4, à Paris.

**Ordre du jour:** — Presentación du rapport du Comité de Paris; Nomination d'Administrateurs.

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

**En Portugal:** — Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne. Aux caisses des établissements suivants: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança.

Banco Commercial do Porto, Crédit Franco Portugais et Monte-Pio Geral.

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

A Londres: — Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C.<sup>o</sup>.

En Allemagne: — Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie.

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

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

Dans le cas où l'Assemblée Générale des Actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 15 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date l'Assemblée Générale des obligataires serait renommée à une date ultérieure.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de maio de 1908.

Os mercados monetários continuam a acusar abundância de dinheiro, sendo o facto mais importante e saliente da última semana a acentuação de melhoria em Berlim, chegando o desconto livre a  $3\frac{3}{4}$  p. c.

Em Londres, segundo as últimas notícias publicadas, começava já a manifestar-se a admiração geral pelo facto do Banco de Inglaterra não ter ainda reduzido o mínimo oficial da sua taxa de desconto a  $2\frac{1}{2}$  p. c. Um telegrama da Havas, publicado nos jornais de hontem, veio anunciar-nos que essa redução tinha sido finalmente resolvida.

Em Paris, é igualmente o estado plenário que se afirma. O encalhe d'ouro do Banco de França continua subindo gradualmente de semana para semana, ao passo que a carteira, por seu lado, vae perdendo sucessivamente de valor.

E' de notar que o preço do rublo tivesse passado em Berlim, segundo as últimas notícias que temos presentes, de 213.85 para 214.5. Apesar de pequeno, este aumento é geralmente atribuído à propaganda do *Jornal de S. Petersburgo*, que assinalou que a perda de um por cento, aproximadamente, sobre o par monetário, constituía um prejuízo para as relações commerciaes, industriais e financeiras com o estrangeiro. No mesmo artigo em que tratava d'este assunto aconselhava aquelle jornal ao ministro da fazenda que mandasse comprar rublos no estrangeiro, acrescentando que não seria necessário grande quantidade para se obter o resultado desejado.

Calcula-se que em S. Petersburgo alguma cousa se tenha feito nesse sentido. E isso concordaria com outra notícia recente de que, devido à afluencia de notas às caixas do Banco d'Estado russo, este decidiu retirar da circulação uma nova somma de 35 milhões de rublos-papel.

Como acima dizemos estava-se já notando com uma certa surpresa que o Banco de Inglaterra não tivesse ainda baixado a sua taxa de desconto, que se mantinha a 3 p. c. desde 19 de março ultimo. E' certo que o ouro reenviado em larga escala para a Europa, proveniente dos Estados Unidos tem ido principalmente para Paris e Berlim. Mas o desafogo experimentado por estas duas praças não tem prejudicado a de Londres, onde, aliás, as disponibilidades são igualmente tão abundantes que a taxa de desconto livre desceu abaixo de 2 p. c. ao passo que os empréstimos a curto prazo teem sido feitos a  $1\frac{3}{4}$  e até a  $1\frac{1}{2}$  p. c.

Durante algum tempo a reserva do Banco de Inglaterra manteve-se quasi estacionaria; mas o ultimo balancete acusou um aumento de 682.845 libras, atingindo portanto a mesma reserva a cifra de 27.709.794 libras. A este nível fica ella constituindo  $51\frac{3}{4}$  p. c. dos encargos, excedendo em 3 milhões sterlinos a importância em que se achava em igual época do anno findo.

Em Nova-York o ultimo balancete dos bancos associados revela uma situação menos lisonjeira que anteriormente. A reserva diminuiu 2.940.000 dollars; no entanto a sua importância é ainda de 380.720.000 dollars, excedendo 56.490.000 dollars o minimo legal.

O *Board of trade* acaba de publicar sobre as operações e a situação das sociedades de seguros de vida de nacionalidade inglesa, estatísticas que, ainda que incompletas e referindo-se a um período já afastado, oferecem, contudo, grande interesse. Essas estatísticas dizem respeito a 105 empresas e a resultados obtidos na sua maior parte em 1906.

O seguinte quadro indica as receitas e as despesas d'essas sociedades, relativamente a um exercício quer seja findo em 30 de ju-

nho de 1906, quer em 31 de dezembro do mesmo anno, ou ainda em data posterior:

### Receitas:

Premios	Libras.....	38.455.160
Annuidades recibidas	".....	2.066.330
Juros	".....	12.475.601
Diversos	".....	1.217.130
	".....	<u>55.214.224</u>

### Despesas:

Sinistros pagos	Libras.....	23.174.831
Suplementos	".....	285.861
Renuncias	".....	2.022.437
Annuidades pagas	".....	2.224.630
Comissões	".....	4.566.306
Despesas geraes	".....	4.468.083
Accionistas	".....	964.500
Amortizações	".....	281.843
Diversos	".....	680.352
Saldo levado a reservas	".....	<u>14.545.378</u>
	".....	<u>54.214.224</u>

Em doze meses, as sociedades cujos negócios fazem objecto das estatísticas do *Board of trade* cobraram premios no valor de 38.455.000 libras (173.000 contos ao par), e consagraram ao pagamento de sinistros 23.174.000 libras (104.283 contos). E' certo que estes algarismos, que são muito superiores aos do exercício precedente, são engrossados pelas cobranças e pagamentos feitos em virtude de contratos no estrangeiro cuja especificação se torna impossível fazer pelos balanços.

As despesas geraes e as commissões absorveram 13,96 p. c. dos premios, contra 13,54 p. c. em 1905, tendo o aumento sido um pouco mais pronunciado naquellas do que nestes.

A importância passada á reserva foi de  $14\frac{1}{2}$  milhões sterlinos, ou sejam, ao par, em moeda portugueza 65.250 contos.

Foi apresentado pelo respectivo ministro ao parlamento o relatório de fazenda e o projecto do orçamento para o anno de 1908-1909.

Está este documento submetido a apreciação da comissão de fazenda da camara dos deputados, informando varios jornais que essa comissão tem introduzido no mesmo documento alterações importantes.

Damos em seguida, em resumo, as principaes verbas do orçamento apresentado pelo ministro e em que estão compreendidos os resultados dos decretos promulgados desde maio de 1907, achando-se por essa forma attendidos e computados os rendimentos e encargos que d'ellas proveem.

Os numeros obtidos nestas condições são:

### Receitas:

Ordinarias: impostos directos, 43.583.391.500 réis; sello e imposto, 6.582.500.500: impostos indirectos, 29.783.851.500; impostos adicionaes, 1.062.250.500; proprios nacionaes e rendimentos diversos, 4.542.699.5277; compensações de despesas, 13.405.637.5575.

Total das receitas ordinarias, 68.660.328.5852 réis.

Receitas extraordinarias, 1.797.500.500 réis.

Total das receitas, 70.457.828.5852 réis.

### Despesas:

Ordinarias—Encargos geraes, 2.363.346.5496; dívida publica, 29.995.397.5230; diferenças de cambios além das da dívida publica, 120.000.5000 réis; caixa geral dos depósitos, 777.132.5000 réis; serviço proprio dos ministerios, 35.624.893.5818.

Total das despesas ordinarias, 68.880.769.5244 réis.

Despesas extraordinarias, pelos varios ministerios, 2.928.171.5140 réis.

Total dos despesas, 71.808.940.5384 réis.

Deficit, 1.351.111.532 réis.

Comparado o actual orçamento com o decreto de 30 de junho de 1907, encontrou o sr. Espregueira as seguintes diferenças:

Receitas: mais 717.726.5188 réis; despesas, mais 447.141.5282; deficit, menos 270.585.5206 réis.

Na receita ordinaria incluiu-se à contribuição industrial, o aumento, por estimativa, de 250 contos de réis, que o sr. ministro da fazenda considera modesto em relação ao que é lícito esperar.

Descrevem-se no relatório, em resumo, as operações financeiras levadas a efecto pelos varios ministerios dizendo-se no capítulo que se refere ao ministerio da fazeuda que competindo às Cortes a fixação da dotação de sua majestade el-rei D. Manuel, se eliminou a verba que lhe estava destinada como infante, deixando igualmente de inscrever-se as dotações de D. Carlos e de D. Luiz Filipe, não tendo nenhuma d'ellas sido substituída.

O nosso mercado bolsista manteve uma certa animação durante a quinzena.

No mercado a contado os valores mais procurados foram: as in-

scrições, obrigações da dívida externa portuguesa e as obrigações da Companhia Real—2.º grau.

No mercado a prazo as transações incidiram principalmente sobre as acções dos Tabacos e da Companhia de Moçambique, inscrições e obrigações da Companhia Real 2.º grau.

No logar competente publicamos as cotações dos principais valores.

O mercado cambial esteve pouco animado durante a quinzena, mantendo-se as cotações das diferentes divisas quasi ao mesmo nível em que se encontravam no final da quinzena anterior.

No concurso hoje realizado na Junta do Crédito Púlico foram adjudicadas 25.000 libras ao preço de 5\$098 réis cada libra, o que corresponde aproximadamente ao cambio de 47 1/16.

Últimos preços da libra: comprador, 5\$030; vendedor, 5\$100.

Segue-se a nota das últimas cotações cambiais.

	EM 15 DE MAIO		EM 30 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 1/16	46 15/16	47 3/16	47 1/16
" 90 d/v .....	47 3/8	—	47 7/16	—
Paris cheque .....	609	611	607	609
Berlim .....	249 1/2	250 1/2	249	250
Amsterdam cheque .....	421	423	419	421
Madrid cheque .....	885	890	885	900

A. C.

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO											
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	29	30
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assentamento..	42,70	42,75	41,80	42,90	42,95	42,95	43	43	43,40	43,60	43,65	43,65
coupon .....	42,70	42,71	42,75	41,85	42,90	42,90	41,95	43	43,20	43,60	43,45	43,50
Obrig. 4 1/2% 1888 .....	—	21,850	21,850	22,000	21,950	21,950	—	21,950	21,950	21,950	—	—
" 4 1/2% 1890 assentamento .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% assentamento .....	59,500	—	59,500	59,500	—	59,000	—	—	59,500	—	—	—
" 4 1/2% coupon interno .....	50,200	—	59,000	—	—	59,000	—	—	59,000	—	59,400	—
externo, 1.ª série .....	65,500	65,800	—	65,800	—	65,600	65,500	65,200	65,700	65,900	66,000	66,000
" 3 1/2% 1905 .....	9,300	—	9,300	—	9,300	9,300	9,300	—	9,350	9,350	—	—
Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	165,500	165,600	165,500	165,500	165,500	165,500	165,500	—	166,000	165,500	165,500	—
Banco Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129,500	—
Banco Nacional Ultramarino .....	92,500	92,000	92,000	—	—	91,900	92,000	92,000	—	92,000	—	92,000
Banco Lisboa & Açores .....	—	112,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos, coupon .....	75,200	—	73,800	74,800	75,500	76,500	—	76,500	76,500	75,600	76,600	76,600
Companhia dos Phosphoros .....	65,300	—	65,500	—	—	65,600	—	66,000	—	66,000	66,000	66,000
Companhia Real .....	—	70,500	—	70,600	—	71,000	—	70,000	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	8,500	—	—	—	—	—	—	—	—	8,500	—	—
Obrig. prediaes 6 1/2% .....	—	—	92,000	—	—	92,000	—	92,400	92,200	92,000	—	—
" 5 1/2% .....	—	—	87,500	88,000	88,000	88,000	88,000	88,500	88,100	88,000	88,300	—
Companhia da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	59,600	—	59,600	—	—	—
Companhia Real 3 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3 1/2% 2.º grau .....	52,300	52,400	52,900	52,900	52,600	52,760	52,500	52,400	52,400	—	52,500	52,400
Companhia Nacional 1.º serie .....	73,000	—	73,000	—	—	—	—	73,000	—	—	73,000	—
Companhia Atraves d'Africa .....	—	88,500	—	—	88,000	—	—	88,500	88,500	88,600	—	—
<b>Paris:</b> 3 1/2% portuguez 1.º serie .....	63,70	64,25	64,60	64,50	64,40	64,50	64,05	64,15	64,75	64,65	64,75	—
Ações Companhia Real .....	—	345	350	350	353	348	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	37	—	—	37,75	37,50	37,75	39	39	40	47	47	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	381	386	386	286	383	391	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	477	184	183	184	184	188	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau .....	—	—	350	348	350	347,50	—	347	347	349	347	—
Companhia Real, 2.º grau .....	259	259	258	258	257	259	257	258	259	257	259	—
Companhia da Beira Alta .....	293,50	294,50	294,75	294,75	294,50	294,50	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	156	156	155	155,25	160	157,25	160	160	161	164	167	—
<b>Londres:</b> 3 1/2% portuguez .....	63,25	63,25	65	65	64,50	64,50	64,50	64,25	64,75	65	65	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	86	—	—	85,50	—	—	86,50	—	86	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas			Réis		Réis		Réis	Réis
Réde geral .....	20 Maio	1.073	1.976.229.000	1.073	2.017.730.000	-41.501.000	1.841.779	1.880.456
Companhia Real .....	Vendas Novas .....	70	34.550.000	70	35.348.000	-798.000	493.574	504.974
Coimbra a Louzã .....	20 "	29	8.095.000	29	8.761.000	-666.000	279.437	302.103
Sul e Sueste .....	10 "	605	429.678.480	605	426.732.635	+2.945.845	710.212	705.343
Minho e Douro .....	10 Abril	405	540.437.000	405	508.611.050	+31.795.950	1.334.412	1.255.903
Beira Alta .....	29 "	253	132.717.615	253	134.079.105	-1.361.490	524.575	529.956
Companhia Nacional .....	28 "	185	43.697.916	185	49.977.794	-6.279.878	236.204	270

## NOTAS VARIAS

**A rapidez dos telegrams.** — Um dos jornaes mais importantes da Dinamarca, o *Politiken*, fez ultimamente uma curiosa experencia telegraphica.

Tratava-se de determinar a velocidade da transmissão dos telegrams. Com este fim expediu de Copenhague dois telegrams de cinco palavras, dirigidos à redacção, e que deviam voltar ao ponto de expedição dando a volta ao mundo, um seguindo por oeste e o outro por leste.

O segundo voltou a Copenhague passadas tres horas e vinte e tres minutos, dando a volta ao mundo no sentido de Shangae, Nova York e Londres.

*Foto:*

## Companhia da Beira-Alta

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

(Continuação do numero 490)

### Despesas

As despesas aumentaram na importancia de 8:586\$809 réis. Eis a decomposição:

	1907	1906	Diferença 1907 e 1906
Administracão Lisboa e Paris .....	36:668\$467	37:812\$028	— 1:143\$561
Exploração e Movimento .....	53:604\$516	49:426\$207	+ 4:178\$309
Material e Tracção .....	76:527\$449	66:734\$035	+ 9:793\$414
Via e Obras .....	68:636\$619	73:877\$972	— 4:241\$353
	<u>236:437\$051</u>	<u>227:850\$242</u>	<u>+ 8:586\$809</u>

A economia na Administração é originada pela reorganização effectuada ultimamente. Os aumentos registados nos serviços de Movimento e Tracção são a consequencia natural da ampliação do percurso dos comboios "Sud-express" diario e outros que já foram assinalados no precedente relatorio.

Percorso em 1907 .....	657.329	kilometros
" " 1906 .....	<u>519.561</u>	"
Augmento em 1907 — 26,5%	137.768	"

As economias no serviço da via foram realizadas no conjunto da despesa, exceptuando o pessoal.

O aumento das despesas no corrente exercicio foi sensivelmente menor do que previramos no relatorio do anno precedente (18:000\$000 réis); porém, parte da economia é devida ao preço médio do carvão ter sido inferior ao calculado, e a não se ter empregado travessas injectadas senão no fim do exercicio, pelo motivo de demoras da parte do fornecedor.

### Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas apresenta no anno de 1907 uma diferença de 4:951\$801 réis, representada pelo seguinte quadro:

	1907	1906	Diferenças: 1907 em relação a 1906
Receitas .....	455:566\$432	442:027\$822	+ 13:538\$610
Despesas .....	<u>236:437\$051</u>	<u>227:850\$242</u>	<u>+ 8:586\$809</u>
Excedente .....	<u>219:129\$381</u>	<u>214:177\$580</u>	<u>+ 4:951\$801</u>

### Trabalhos extraordinarios — Aquisição de material

Diversos trabalhos tendentes: á construção de novas vias de resguardo nas principaes estações, á ampliação dos caes cobertos e descobertos de mercadorias em Guarda, Arazed e Pampilhosa, a melhoramentos nas alimentações, á captagem das aguas da ribeira do Canedo, em Pampilhosa, para abastecimento da mesma estação, a modificações nos signaes, etc.; foram iniciados em 1907, e parte do diminuto dispêndio feito até 31 de dezembro, na importancia de 855\$892 réis, foi levado á conta do 1.º Estabelecimento.

A conclusão de todos estes trabalhos urgentes, ainda em começo, e a execução d'um certo numero de novas intalações, taes como: a adaptação do freio continuo em alguns vehiculos, a 1.ª phase de

transformação do apeadeiro Villa Fernando em estação, a iluminação das vias em Pampilhosa, telephones Pampilhosa e Figueira em comunicação com as agulhas, a construção de casetas, a aquisição de cofres para as estações, etc., exigirão em 1908 despesas relativamente importantes.

A fim de collocar a Companhia em condições de poder suprir todas as necessidades do tráfego, foram encomendadas 5 locomotivas d'uma potencia superior ás existentes; porém, não tendo estas máquinas, nas diversas experiencias a que se procederam na nossa linha, com a assistencia dos representantes do constructor, cumprido as prescrições exaradas no programma e respectivo caderno de encargos; a Administração apresentou ao fabricante as suas reclamações, acompanhadas das reservas necessárias, não se tendo realizado ainda a recepção definitiva.

As importâncias dispendidas até 31 de dezembro com esta encomenda, somam frs. 348.030,80, retirados da Conta de Reserva convencional, conforme determina o artigo 62 dos Estatutos.

Estão tambem encomendados no estrangeiro para entregar no corrente anno, 5 fourgons, 5 vagons fechados, 10 vagons abertos; devendo construir-se nas nossas oficinas da Figueira, mais tres vagons abertos para utilização e aproveitamento de material em armazém.

No presente anno deveremos começar com os trabalhos de renovação da via, na parte mais gasta, entre Luso e Mortagua, empregando rails de 40 kilos em substituição do tipo de 30 kilos, em uso na nossa linha. O novo tipo adoptado dará maior segurança e solidez á via, permittindo responder melhor ás necessidades futuras do tráfego.

### Estradas ligando as estações da nossa linha com as localidades por elles servidas

Não temos cessado de reclamar dos Poderes Públicos a construção das estradas indispensaveis ao desenvolvimento do nosso tráfego.

Até hoje pouco ou nada temos conseguido, devido aos acanhados recursos destinados pelo Ministerio das Obras Públicas a estes melhoramentos, considerados inadiáveis e de que tantos benefícios poderia colher o paiz.

Temos tido apenas a satisfação de observar que um grande numero de municipalidades se tem também interessado por este importante assumto, juntando as suas reclamações ás nossas; porém, os governos continuam a não ouvir estes justos e insistentes clamores, descurando por completo uma questão de grande interesse vital para o desenvolvimento do commercio e da agricultura nacionaes. Ainda em fevereiro passado, dirigimos ao actual Ministro das Obras Públicas uma nova representação solicitando e justificando a construção de estradas a ligar com as nossas estações.

### Porto da Figueira

As representações entregues no Ministerio das Obras Públicas, reclamando imediatas providencias para obstar á inutilização completa do porto da Figueira e para impedir o assoreamento progressivo da sua barra, são já inumeras.

Esta Companhia, a Camara Municipal da Figueira, a Associação Commercial da mesma cidade e muitos outros municipios do centro do paiz, teem instado com todos os Governos pela execucão de obras e melhoramentos no porto e barra da Figueira.

Não decorre anno algum, sem que se tentem esforços neste sentido; e, ainda, ultimamente, em 1 de fevereiro do corrente anno, uma commissão composta de representantes do Municipio, da Associação Commercial da Figueira, d'esta Companhia, etc., procurou o ex.<sup>mo</sup> sr. Conselheiro Malheiro Reymão, expondo-lhe nitidamente a realidade do quadro deprimente e vergonhoso d'aquelle porto, que poderia ser um manancial de receita para os cofres publicos.

As enormes vantagens que se obteriam por meio de dragagens permanentes e bem orientadas, são tão evidentes que não carecem de justificação, pois em troca d'uma despesa relativamente insignificante, dar-se-hia um illimitado impulso á extensa região central do paiz, compreendida entre os districtos de Coimbra, Leiria e duas Beiras, hoje estiolada por não encontrar saída facil e económica aos seus produtos.

Os centros industriaes de Gouveia e Covilhã dilatariam a sua sphera d'acção.

O commercio com a nossa vizinha Espanha tornar-se-hia mais facil e lucrativo, e o proprio tesouro iria encontrar, nas receitas aduaneiras, larga compensação aos sacrificios exigidos, com os direitos cobrados e com um imposto especial que seria lançado sobre a tonelagem das mercadorias entradas e saídas pela barra da Figueira.

### Concessão do caminho de ferro «Valle do Vouga»

Esta concessão, representando uma transgressão ao artigo 28 do nosso contrato com o Governo, deu lugar, como vós sabeis, a uma reclamação d'esta Companhia, submettida actualmente a um Tribunal Arbitral.

Apezar dos vehementes esforços empregados pela Administração e pelo nosso advogado para se obter uma rápida solução, o processo não tem seguido os seus trâmites, devido a doenças e impedimentos da parte do árbitro do Governo.

Temos dirigido ao Exmo. Sr. Ministro das Obras Públicas diversos ofícios insistindo na continuação da questão, e, só ultimamente, foi-nos comunicado que o árbitro da parte do Governo iria dar andamento ao processo.

#### Imposto da Bolsa sobre as novas obrigações

Na ocasião em que se efectuou a troca das obrigações antigas pelas actuais (que são inteiramente iguais às anteriores), requeremos à Bolsa de Lisboa a admissão à cotação de 4.628 obrigações de 1.º grau e 2.757 obrigações de 2.º grau que tinham sido emitidas a mais para diversos fins, em cumprimento das cláusulas expressas na Convenção.

Sobre as 121.117 obrigações antigas, nada deveríamos pagar, porque o regulamento das nossas Bolsas só determina esse pagamento no caso de conversão; o que não era o nosso.

Esta Companhia celebrou apenas uma concordata com os seus credores, mas S. Exmo. o Ministro das Obras Públicas, d'então, traduzindo a nossa concordata por conversão de títulos, obrigou-nos a pagar o imposto  $\frac{1}{2}\%$  por inteiro sobre 128.502 obrigações, na importância de 5.782.5590 réis sob pena de fazer retirar os nossos títulos da cotação oficial.

Como esta ameaça, caso fosse posta em prática, causaria sérios inconvenientes e prejuízos à Companhia, deliberámos pagar a importância total do imposto; e protestando contra semelhante acto, levámos a questão para os tribunais, a fim de ser resolvida definitivamente.

A sentença deverá ser proferida brevemente, e com confiança a aguardamos, pois o direito e a justiça que nos assistem, se nos affiguram bem claros.

Na conversão (sinônimo de crédito e prosperidade), não se consulta o portador do título, porque dá-se-lhe o direito de receber o seu valor integral ou a opção de o permitir com outro de tipo diferente.

Na concordata, existe apenas o contrário; ausência de recursos e a necessidade de ouvir os credores.

#### Troca das obrigações

Até 31 de março de 1908, tinham sido apresentadas para trocar 119.001 obrigações antigas, contra as quais entregaram-se 39.667 obrigações de 1.º grau e 79.334 obrigações de 2.º grau.

Acham-se actualmente depositadas nos nossos cofres, em execução às cláusulas do convenio, 3.249 obrigações de 1.º grau, que constituem a c/Reserva; tendo sido entregues aos srs. Henry Burnay & C.º, 1.379 obrigações 1.º grau e 2.758 obrigações 2.º grau, contra a quitação do s/credito, nos termos do artigo 49 do convenio.

A entrega dos títulos foi operada da seguinte forma:

	Obrigações 1.º grau	Obrigações 2.º grau
Em Paris.....	28.344	56.628
Em Lisboa.....	15.407	24.316
Em Londres.....	574	1.148
Total.....	44.295	82.092

(Continua)

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

**Serviço de passageiros entre as estações e apeadeiros compreendidos de Figueira da Foz a Coimbra e de Aveiro a Porto — Validade provisória dos bilhetes das tarifas de comboios tramways para os comboios n.º 3, 11, 18 e para o serviço Figueira-Coimbra que com aquelles correspondam em Alfarelhos**

Desde hoje e até aviso em contrário, os bilhetes de 2.º e 3.º classes das tarifas especiais em vigor, n.º 3 interna d'esta Companhia e P. n.º 10 combinada com a administração dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, para transporte de passageiros nos comboios tramways do serviço Aveiro-Porto, serão válidos também para os comboios omnibus n.º 3, 11 e 18 do serviço Lisboa-Porto, do horário em vigor.

Desde a mesma data e igualmente até aviso em contrário, serão válidos naquelas mesmas comboios no trajecto Alfarelhos-Coimbra e nos comboios do serviço Alfarelhos-Figueira, que com

aquellos correspondam em Alfarelhos, os bilhetes de 2.º e 3.º classes da tarifa especial interna n.º 11 bis para transporte de passageiros nos comboios tramways do serviço Coimbra-Figueira da Foz.

Ficam em vigor as condições das referidas tarifas especiais n.º 3, P. 10 e 11 bis, excepto no que se referem as cobranças por falta de bilhete, mudança de classe e excesso de percurso. Assim:

**Falta de bilhete.** — Os passageiros que viajem sem bilhete, pagarão a sua passagem segundo os preços e condições da tarifa geral. Exceptuam-se os passageiros de 2.º e 3.º classes que tomam os comboios nos apeadeiros onde não haja venda de bilhetes, os quais pagarão a sua passagem em transito aos revisores, nas condições das indicadas tarifas n.º 3, P. 10 e 11 bis, segundo o trajecto em que utilizem os comboios, mas ficando também sujeitos nos casos de mudança de classe ou excesso de percurso, às condições abaixo:

**Mudança de classe.** — Os passageiros que mudem para classe superior à do seu bilhete, pagarão a diferença entre os preços da tarifa geral e os da tarifa especial respectiva, desde o ponto onde mudaram de classe até destino.

**Excesso de percurso.** — Os passageiros que sigam além do ponto de destino do seu bilhete, pagarão a sua viagem segundo os preços e condições da tarifa geral desde a origem até destino, levando-se em conta a importância do bilhete de que sejam portadores.

## ARREMATACÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### Fornecimento de artigos de escritório

**Dia 10 de junho de 1908, pela 1 hora da tarde.**

**Local de abertura de propostas:** — Direcção em Campanhã.

**Condições estão patentes:** nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste em todos os dias úteis das 11 da manhã às 3 da tarde.

**Depósito provisório:** 90.000 réis em qualquer das tesourarias dos caminhos de ferro do Estado.

**Depósito definitivo:** 5% do preço da adjudicação.

##### Terrenagens, obras d'arte correntes e estação de Carviças e dependências, no caminho de ferro do Pocinho a Miranda, lanço de Carviças — Brucô

**Dia 23 de junho de 1908 pelas 12 horas do dia.**

**Local de abertura de propostas:** — Direcção em Campanhã.

**Condições estão patentes:** no serviço de construção do Minho e Douro ou na direcção do Sul e Sueste.

**Depósito provisório:** 280.000 réis.

**Depósito definitivo:** 5% do preço da adjudicação.

##### Assentamento e balastragem de via do caminho de ferro de Livração a Amarante

**Dia 23 de junho de 1908 pela 1 hora da tarde.**

**Local de abertura de propostas:** — Direcção em Campanhã.

**Condições estão patentes:** no serviço de construção do Minho e Douro ou na direcção de Sul e Sueste.

**Depósito provisório:** 360.000 réis.

**Depósito definitivo:** 5% do preço da adjudicação.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Fornecimento de 12.000 kilos de soda caustica

**Dia 8 de junho de 1908 pela 1 e meia da tarde.**

**Local de abertura de propostas:** — Estação central de Lisboa-Rio.

**Condições estão patentes:** na repartição central do serviço dos armazens (Santa Apolónia) todos os dias das 10 da manhã às 4 da tarde.

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

#### Fornecimento de pau de quebracho

**Dia 8 de junho de 1908 pela 1 e meia da tarde.**

**Local de abertura de propostas:** — Estação central de Lisboa-Rio.

**Condições estão patentes:** na repartição central do serviço dos armazens (Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 da manhã às 4 da tarde.

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

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-memoire du voyageur

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinhas esmeradas. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

**CASTELLO BRANCO** **Hotel Francisco** — Rua de Santo António — Bom tratamento, aceito e comodidade — Proprietário sucessor da vinha de Francisco da Silva Gama.

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

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

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

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salões — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>a</sup> ordre. — Proprietário, Victor Sassetti.

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

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anúncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2.<sup>a</sup>

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

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 18000 reis por dia a 15000. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

**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 Entrepare des (Frente a Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro, muito central. — Propr. Lopez Munhos.

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

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

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperanca.** — Avenida Todt, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 18200 a 25500. Prop. Lourenco & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuvade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y trasportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1908

COMPANHIA REAL		PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré		Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.		Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
9 15	9 29	9 40	9 35	7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	8	3 25	5 55	1
9 28	9 42	10 10	10 25	7 53	8 36	10 20	11 12	8 10	9 46	3 55	6 25	5 20	11 55	11 35	6 30
4	4 14	4 29	4 44	9 57	10 41	11 51	12 34	9 30	9 46	—	—				
5 40	5 54	6 20	6 35	10 51	11 34	2 20	3 3								
11 25	11 39	12	12 15	1 27	2 11	3 22	4 6								
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○				3 27	4 10	4 47	5 29								
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		4 41	5 24	5 34	6 18								
5 30	6 5	5 20	5 50	6	6 43	7 4	7 48								
7	7 28	7 25	7 55	6 47	7 29	7 57	8 41								
7 40	8 15	8 16	8 42	8 27	9 11	9 34	10 18								
10 10	10 38	8 49	9 15	9 51	10 50	11 16	12 23								
11 30	11 58	12 10	12 36	11 58	12 49	7 36	8 34								
1	1 28	12 10	12 36	11 58	11 58	1 15	2 13								
2 30	2 58	3 10	2 6	2 30	4 28	5 37	5 29								
4 52	5 20	3 10	3 36	4 35	5 37	5 29	6 50								
5 24	5 56	5 31	5 57	6 35	7 15	7 54	9 12								
7	7 28	7 40	8 6	7 20	7 29	7 57	8 41								
8 30	8 58	9 10	9 36	8 27	9 11	9 34	10 18								
10	10 28	10 40	11 6	12 30	1 5	—	—								
Mais os de Cascaes, excepto os ●															
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Setil	Vendas Novas	Setil									
6 15	7 15	6	7	4 58	8 25	4 15	7 8								
8 10	9 3	○ 8	8 46	8 39	10 31	11 50	3								
● 9 10	9 46	● 8 56	9 32	3 50	7 5	8 10	9 58								
● 10 40	11 16	● 9 56	10 32	Entre	Lisb-R.	Santarem	Setil	10	12 56	5 7	6 54				
10 45	11 52	10 50	11 54	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.									
12 15	1 22	● 11 26	12 2	8 20	8 1	6 35	5 15								
● 1 40	2 16	12 15	1 19	9 45	3 18	● 8 50	2 40								
1 45	2 32	1 50	2 54	1 51	12 26	2 45	11 59								
● 3 10	3 46	● 2 26	3 2	● 5 30	11 16	● 5	10 50								
3 15	4 15	3 15	4 19	9 30	7 47	8 45	6 25								
4 40	5 16	● 3 56	4 32	Figueira	Porto	Figueira									
○ 4 47	5 37	● 4 28	5 15	7 20	1 47	9 39	3 44								
● 5 20	6 10	● 5 26	6 2	Aveiro	Porto	Aveiro									
● 6 10	6 46	6 15	7 19	3 54	6 34	9 30	12 16								
● 6 15	7 22	● 6 56	7 32	11	1 47	6 26	8 58								
● 7 45	8 52	8	9 4	Ovar	Porto	Ovar									
● 9 15	10 22	9 20	10 24	7 20	9 2	5 19	6 58								
● 10 40	11 16	● 9 56	10 32	10 10	11 54	7	8 38								
● 10 45	11 52	10 50	11 54	4 15	5 58	1 55	3 33								
● 12 25	1 15	● 11 26	12 2	5 35	7 15	3 33	5 9								
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		3 19	4 23	7 47	8 45								
9 20	9 51	10 14	10 42	9 35	10 35	12 16	1 12								
11 20	11 51	12 14	12 42	5 40	6 42	8 24	5 55								
1 20	1 51	2 20	2 48	4 2											