

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

21.º DO 21.º ANNO

## ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

NUMERO 501

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor  
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro  
Commercio e Industria — Conse.<sup>ro</sup> José M. d'Oliveira Simões, Engenh.

Representante exclusivo, para annuncios, em França e Inglaterra, LA RÉCLAME UNIVERSELLE — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris

COMPOSIÇÃO  
Typog: da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 1 de Novembro de 1908

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

## SUMMARIO

	Paginas
Novas linhas, por J. Fernando de Souza	321
Estatistica dos caminhos de ferro de Portugal de 1906	322
Parte official — Portarias de 21 de maio, 2, 8 e 19 de junho, 25 de setembro e 15 de outubro e decreto de 15 de outubro do Ministerio das Obras Publicas e portaria de 10 de outubro do Ministerio da Marinha	323
Viagem á India, Ceilão e Birmania	324
Destinação merecida	325
A proposito do Cincoentenario — XLVI	325
O culto da bandeira	326
Dupla via do Norte	326
Notas de viagem — I — Viajar e saber viajar — Efeitos do reclamo — Uma visita a Coimbra — Os dragões das Hesperides	326
Numero extraordinario	327
<b>ELECTRICIDADE</b>	
Desenvolvimento das industrias electricas na Suissa (conclusão), por Alfredo Kendall	328
Tracção electrica	328
Radiotelegrafia e radiotelephonia, por Alfredo Kendall	329
<b>AUTOMOBILISMO</b>	
Motór (continuação) illustrado	329
Guarda de objectos portateis nas estações	330
Do Cairo ao Cabo	330
Boatos falsos	330
Via subterranea em Buenos Aires	330
O congresso do frio	331
Desinfecção de animaes nas linhas da Companhia Real	331
O caminho de ferro Oriental	331
Publicações recebidas	331
<b>Parte financeira</b>	
Carteira dos Accionistas	331
Boletim Commercial e Financeiro	332
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	333
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	333
Linhas portuguezas — Valle do Vouga — Gaia a Sobrado — Louzada a Min-dello — Montemor-o Novo — Algarve-Espanha — Lobito	334
Linhas estrangeiras — Espanha — Austria — Bulgaria — Argentina	334
Avisos de serviço	334
Arrematações	335
Agenda do Viajante	336
Horario dos comboios	336

## Novas linhas

Foi ha dias classificada e acrescentada ao plano da rede complementar ao norte do Mondego uma linha ferrea marginal do Douro, que, partindo de Villa Nova de Gaia, vá por Crestuma até Sobrado de Paiva.

D'essa linha derivará pelas alturas de Créstuma um ramal para as Caldas de S. Jorge, podendo ligar-se com a linha do Valle do Vouga nas alturas da Feira.

Correu o inquerito prévio de utilidade publica, nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, perante a Direcção do Minho e Douro. O conselho superior de obras publicas pronunciou-se a favor da classificação, achando-se portanto o governo habilitado para a ella proceder nos termos legais.

A base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 conferiu ao governo a auctorização para conceder as linhas da rede complementar em determinadas condições, que não impor-

tam encargo para o Thesouro, pois que os unicos auxilios outorgados são isenções de direitos e cedencia durante 30 annos do producto de impostos.

Quem conhecer a região suburbana do Porto, tão populosa e que tem com aquelle grande centro multiplas e quotidianas relações, não póde deixar de aplaudir tudo quanto se faça para melhor as servir.

Deveria a linha do Douro ter saído do Porto distincta da do Minho desde a origem, e seguir rio acima, rigorosamente marginal. Ter-se-hia evitado o troço commum até Ermezinde, origem de complicações para o serviço. As correspondencias entre o Minho e o Douro seriam estabelecidas no Porto, o que facilitaria enormemente a organização de horarios. O percurso para o Douro seria consideravelmente encurtado, ficando ao mesmo tempo a linha com optimo perfil e evitando-se os extensos tuneis dos Encambalados e da Tapada. Penafiel seria servida por uma ramificação que seguisse o valle do Sousa, e que poderia ir por Louzada e Margaride até Guimarães.

O traçado marginal da linha do Douro foi preconizado por Sousa Brandão, que teve, como nenhum outro, a clara visão das directrizes mais convenientes para os nossos principaes caminhos de ferro. Não prevaleceu a sua opinião. Para remediar o erro cometido será preciso, de futuro, construir a linha marginal entre Contumil e Mosteirô, para constituir a segunda via. No plano da rede complementar approved por decreto de 15 de fevereiro de 1900, foi incluída a linha marginal do Douro, cuja extensão é de 65 kilometros aproximadamente e que a commissão tecnica que elaborou esse plano estimou em cerca de 2.800 contos, ou 43 contos por kilometro.

Só em futuro remoto, quando o trafego internacional attingisse proporções que infelizmente não tende a assumir, e que os jazigos de Moncorvo dessem logar a grandes transportes de minerio, se poderia empreender tão dispendiosa rectificação, depois de attingido o maximo de capacidade do movimento da linha actual.

Não podia, pois, a circumstancia de estar classificado um troço de linha na margem direita, servir de estorvo á classificação de outra mais modesta no seu tipo e nas suas funções, que acompanhando a margem esquerda do Douro, ponha em communicações faceis com Gaia e o Porto uma zona suburbana populosa e de incontestavel valor agricola e industrial.

Uma linha de via reduzida de Gaia a Sobrado de Paiva, construída economicamente, tem pois inteira razão de ser, completando na sua acção de fomento a missão imperfeitamente desempenhada hoje pela viação ordinaria.

O natural complemento d'essa linha é um ramal, que bifurcando em Crestuma, suba o fertil valle de S. Jorge



em demanda de aquella estância de aguas minero-medicinaes, que importa ligar tambem com a Feira. E se a nova linha fôr entestar na margem do Douro em caes acostavel e convenientemente disposto para o embarque e desembarque de mercadorias; se entre esse caes e a estação das Devezas houver ligação, que permita a ida ali até dos vagões da via larga, a linha do Norte lucrará consideravelmente, assim como a do Vouga, á qual o novo ramal offerecerá seguimento para uma parte do seu trafego.

\*

Póde a linha de Sobrado de Paiva considerar-se ramal da do Norte?

E' o ramal de S. Jorge uma linha paralela á do Norte?

Questões são estas, emergentes da classificação decretada, e que importa examinar sob o ponto de vista de respeito dos contratos e das conveniencias regionaes.

A sentença arbitral de 7 de agosto de 1880 estabeleceu proficientemente a jurisprudencia á luz da qual devem ser examinados estes assuntos.

«E' considerado ramal, um troço de linha ferrea, inserindo-se em outra que lhe serve de tronco e da qual depende, feita em condições technicas eguaes ou differentes das da linha principal e destinada a alimentar a circulação d'esta, ligando com ella uma determinada região, centro de produção ou consumo, ou um estabelecimento industrial.

O conjunto d'estas condições é que caracteriza o ramal, não bastando pois a circumstancia de uma linha ferrea se juntar a outra para que uma d'ellas deva por este unico facto ser considerada ramal da outra».

Manifestamente, a linha de Sobrado de Paiva não satisfaz a estas condições em relação á do Norte; não depende d'ella; não é destinada a alimentá-la; tem a sua função propria, que exerceria do mesmo modo, se aquella linha não existisse: ligar uma zona suburbana e centros agricolas e industriaes que ficam além d'ella com Gaia e portanto com o Porto.

Tem pois o governo o direito de livremente a conceder, conforme lh'o faculta o art.<sup>o</sup> 35.<sup>o</sup> do contrato da concessão das linhas de Norte e Leste.

Não póde a tal respeito haver duas opiniões.

Vejamos agora se o ramal de S. Jorge está sujeito á clausula do parallelismo, visto a sua directriz ser sensivelmente paralela ao ultimo troço da linha do Norte.

O art.<sup>o</sup> 34.<sup>o</sup> do contrato de 1859 declara que o governo não poderá conceder linha alguma paralela ás que formavam objecto de contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distancia fôr superior a 40 kilometros.

O ramal de S. Jorge não é porém uma linha propriamente dita, que constitua entidade independente; é, como o nome o indica, um pequeno ramal da de Sobrado de Paiva, e por isso não lhe póde ser applicavel uma clausula que diz respeito a linhas e não a ramaes.

Se juridicamente lhe não é applicavel a doutrina do art.<sup>o</sup> 34.<sup>o</sup>, no campo dos factos e da equidade não se póde affirmar que vae esse ramal exercer uma acção nociva desviando trafego da linha do Norte.

Entre esta e o ramal segue a estrada real, pela qual se fazem em tão curtos percursos as communicações com Gaia e o Porto, de modo que o novo ramal chamará a si trafego que hoje aproveitava a estrada e não prejudicará portanto a linha do Norte.

Póde-se porém observar que a ligação do ramal com a linha do Vouga nas proximidades da Feira o transforma num prolongamento d'essa linha, que fica tendo de facto testa Villa Nova de Gaia.

Se assim o considerarmos, temos então em confronto a linha do Norte, Entroncamento ao Porto, e a linha do Vouga, Vizeu a Gaia, que não podemos considerar parallelas, segundo a doutrina do accordo de 1880, confirmada pelo

de 1908, relativa ao litigio com a Companhia da Beira Alta, acérca do ramal de Aveiro.

Segundo aquelle accordo «chama-se linha paralela a que dentro da zona de exploração de outra segue, no seu percurso, total, a mesma direcção d'ella... Póde pois uma linha seguir em sentido paralelo a outra numa certa extensão, e todavia ser considerada como linha divergente, porque a identidade das direcções geraes das linhas é que determinará o parallelismo».

No campo juridico não me parece pois que a clausula do parallelismo de linhas possa ser invocada efficazmente contra o ramal de S. Jorge.

No dominio dos factos e sob o ponto da equidade tambem não se nos affigura prejudicial á Companhia Real a concessão do ramal, mesmo quando se ligue com a linha do Vouga.

Como simples ramal da linha de Sobrado de Paiva, servirá trafego suburbano que hoje aproveita, não a linha do Norte, mas as estradas, e só póde ser benefica a repercussão da sua exploração na d'aquella linha, como o são sempre as facilidades de communicações nas regiões populosas e de vida activa.

Se se incorpora na linha do Vouga e passa a constituir o seu prolongamento, poderá desviar da linha do Norte algumas mercadorias que vão ao caes de Gaia; o grosso das relações com o Porto terá vantagem em aproveitar a linha do Norte, não constituindo a baldeação encargo superior ao do excesso de percurso por uma linha de via reduzida com tarifas mais altas, acrescendo ainda o transporte entre Gaia e a cidade.

E se as installações fluviaes da nova linha estiverem ligadas com a estação das Devezas em condições aceitaveis, muito ganhará com ellas a linha do Norte.

O exame do assunto, com largueza de vistas e com a confiança no incremento que a todas as relações dão as communicações faceis nos arredores dos grandes centros dissiparão quaesquer prevenções ou apreensões, que á primeira vista tenha feito surgir a classificação e concessão da linha de Sobrado de Paiva e do seu ramal.

O illustre ministro das obras publicas compenetrou-se, pois, das conveniencias publicas ao classificá-la.

Exactamente quando a situação do paiz exige o maximo empenho em avigorar a sua economia, não podia nem devia ser desprezado o ensejo de se acrescentarem mais dois valiosos troços a nossa rede ferroviaria e de se chamarem capitaes ao paiz.

A sua iniciativa é portanto credora de louvores e representa um valioso serviço prestado ao paiz, serviço que não implica menospreso de direitos da Companhia Real, nem prejuizos injustos que se lhe causem.

Os factos se encarregarão de mostrar a segurança de vistas que presidiu a esse acto, que merece os nossos decididos encomios.

J. Fernando de Souza.



## Estatistica dos caminhos de ferro de Portugal, em 1906

Está completa, e será dada como annexo do nosso proximo numero, a estatistica official do movimento e productos de todas as vias ferreas portuguezas, por tracção a vapor, durante o anno de 1906, seguimento da que se publica ha vinte annos e que tem sido sempre dada annualmente.

Enquanto se faz a impressão d'esse trabalho, para o juntarmos ao nosso jornal, podemos dar já alguns apontamentos que d'elle respigamos: alguns, porque para a mais completa analise que nos permita fazer sobre esses numeros algumas considerações, falta-nos hoje o espaço e o tempo, visto o obtermos á ultima hora.



Eis o total de todo o movimento e productos das nossas linhas ferreas, comparado o anno de 1906 com o anterior.

<i>Movimento:</i>		
Passageiros:	1906	1905
1. <sup>a</sup> classe .....	990:991	1.041:567
2. <sup>a</sup> " .....	3.578:875	3.861:662
3. <sup>a</sup> " .....	10.336:984	9.826:394
Total .....	14.906:850	4.729:623
<i>Mercadorias, toneladas:</i>		
Grande velocidade .....	183:900	177:857
Pequena " .....	4.072:632	3.764:877
<i>Productos para o Thesouro:</i>		
<i>Impostos:</i>		
De transito .....	336:665\$117	323:051\$397
De sello .....	214:665\$221	207:632\$054
<i>Para as administrações (liquido de impostos):</i>		
Passageiros .....	3.974:748\$992	3.909:333\$067
Grande velocidade .....	848:008\$434	821:959\$289
Pequena " .....	4.605:582\$190	4.262:127\$996
Total do trafego .....	9.428:339\$616	8.993:420\$352
Fôra do trafego .....	519:667\$641	508:899\$508
Total geral .....	9.948:007\$257	9.502:319\$860
<i>Despesas de exploração:</i> .....	4.512:400\$576	4.284:098\$086
<i>Rendimento liquido (trafego):</i> .....	4.915:939\$040	4.700:322\$266
<i>Rendimento por kilometro:</i>		
Total .....	3:615\$160	3:587\$323
Liquido .....	1:884\$945	1:878\$469
<i>Despesas de exploração:</i>		
Por kilometro .....	1:730\$215	1:708\$854
Coefficiente .....	0,48	0,47

Para a verba das diferenças em passageiros concorreram principalmente:

As linhas de Leste e Norte com 79.600 passageiros e o producto de 13 contos de réis;

A rede do Sul com 73.500 e 19,5 contos de producto; No Minho e Douro houve menos 59.100 passageiros, mas o producto foi de mais 15 contos;

O ramal de Caceres teve mais 5.000 passageiros e 3,4 contos de producto;

A Beira Alta, menos 4.000 e mais 2,5 contos;

O ramal de Coimbra augmentou 33.000, sem apreciavel differença no producto;

Cintra-Torres, 31.000 e apenas 1,6 contos na receita; Em Torres-Figueira houve menos 2.700 passageiros e 1 conto mais de productos;

No ramal de Cascaes diminuiu o numero em 192.700, o que é importante e 23 contos a receita.

A Beira Baixa augmentou 6.300 e manteve os productos na mesma cifra.

Setil-Vendas Novas, perdeu 1.100 passageiros.

As vias reduzidas, exploradas por companhias, Porto à Póvoa e Famalicão, Guimarães, Vizeu, Mirandella e Bragança, tiveram, entre todas, um aumento de 82.900 passageiros que lhes deram mais 16,4 contos do que em 1905.

Na separação dos resultados d'esta estatística que acima damos em globo, por grupos ou redes, o que constitue um novo mappa com que este trabalho apparecerá este anno enriquecido, e que é, por certo, um dos mais elucidativos temos que a rede do Estado, via larga, rendeu 2.735 contos, mais 200 contos de impostos; a de via reduzida 24 contos e 2 de impostos.

As linhas da Companhia Real 6.191 contos e 294,5 contos de impostos, e a da Beira Alta 443 contos e 26 de impostos,

As vias reduzidas exploradas por companhias tiveram 555 contos de rendimento e deram ao thesouro 29 contos de impostos.

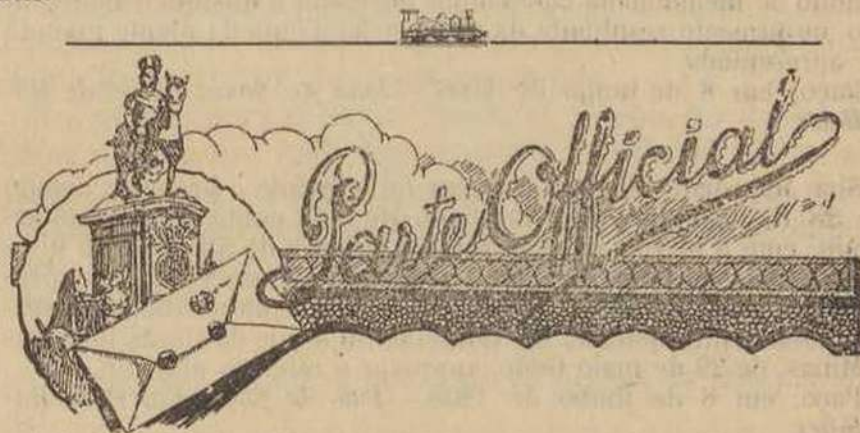
Ainda sobre o numero de passageiros, olhando as cifras d'estes mappas, uma observação se impõe: a diminuição do aproveitamento da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, enquanto que a 3.<sup>a</sup> augmenta.

Deve-se isso, em grande parte, sem duvida, a que as administrações teem melhorado o material, e esses melhoramentos fazem com que os que pretendem viajar com mais economia vão descendo de classe.

E' com effeito, notavel que, tratando-se das linhas de via normal, enquanto que na 1.<sup>a</sup> classe viajaram, em 1906 menos 62.900 passageiros, na 2.<sup>a</sup> viajaram menos 331.100, e na 3.<sup>a</sup>, mais 423.700.

Até certo ponto isto representa que o transporte de passageiros vai tendendo para a normalização que se dá nos paizes da Europa central, em que a 3.<sup>a</sup> classe é frequentada por publico de todas as gradações sociaes, não sendo para estranhar vêr nella senhoras e cavalheiros elegantemente vestidos, e evidentemente da burguezia endinheirada.

Não fallemos, então, da Inglaterra e Allemanha, onde a 3.<sup>a</sup> classe é a preferida (neste paiz com mais razão, porque ha a 4.<sup>a</sup> classe para os pobres) a ponto que as companhias inglezas estão suprimindo a 2.<sup>a</sup> classe, por inutil.



## Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria

### Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a planta cadastral, datada de 20 de dezembro do anno findo, do troço da linha ferrea do Valle do Vouga compreendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis, apresentada pela companhia concessionaria da referida linha ferrea e cujo projecto foi approved por portaria de 22 de outubro ultimo: ha por bem, tendo ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e a Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, ordenar que a mesma planta seja devolvida à mencionada companhia para ser reformada na parte respeitante à largura da faixa a expropriar, que, de acordo com o alludido projecto e de conformidade com a pratica estabelecida em materia de expropriações, deverá ser limitada pelo terreno estritamente necessario para a mencionada linha ferrea.

Páço, em 21 de maio de 1908. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a exposição da Compagnie Française pour l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger relativa à denegação da approvação da planta cadastral por esta apresentada, para a expropriação de terrenos destinados a um troço da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis: ha por bem mandar declarar à referida companhia:

1.<sup>o</sup> Que dando a approvação da planta cadastral o direito de expropriar, mesmo forçadamente, os terrenos nella compreendidos, não devendo ser autorizada, contra vontade do proprietario respectivo, a expropriação de uma faixa de terreno de largura superior à indispensavel para a construcção da linha ferrea, isto é, da delimitada pela intercessão dos planos dos taludes de escavação ou aterro com o terreno natural ou pelo perfil normal da linha: e não podendo conhecer-se *a priori* quaes as parcelas que a companhia poderá obter por transacção amigavel e as que terão de ser expropriadas judicialmente, não podia a planta cadastral, datada de 20 de dezembro do anno proximo findo, ser approvada tal qual foi organizada.

2.<sup>o</sup> Que para as parcelas cuja acquisição a companhia possa realizar amigavelmente poderá aquella faixa ser accrescida da faixa supplementar necessaria para uma mais desafogada construcção e exploração da linha, justificando-se todavia esse acrescimo pelos respectivos perfis transversaes, não podendo a companhia alienar nem arrendar os terrenos assim adquiridos, que ficarão fazendo parte da linha ferrea e como taes constituindo propriedade do Estado.

3.<sup>o</sup> Que nestes termos deverá a companhia submeter à approvação do Governo as plantas das parcelas que houver de expropriar judicialmente, organizadas nos precisos termos do n.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> e modi-



ficar a planta cadastral, datada de 20 de dezembro, por forma que nella sejam representadas:

a) Todas as parcelas delimitadas pela forma restrictiva supra indicada;

b) As faixas addicionaes que a companhia possa obter por transacção amigavel.

O que se communica ao director fiscal para seu inteiro conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 2 de junho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 23 de julho do anno findo, do troço do ramal de Aveiro, da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre a estação de Aveiro, da linha do norte, e o Rio Agueda, medindo a extensão de 12.780<sup>m</sup>.89, elaborado e apresentado pela companhia concessionaria da referida linha ferrea: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 29 de maio findo, approvar o referido projecto, com excepção da respectiva planta cadastral, cuja zona expropriada deverá ser previamente justificada com os necessarios perfis transversaes e com a clausula de que a ponte projectada sobre o Rio Agueda seja modificada por forma a que a distancia entre o intradorso da abobada e a maxima altura das cheias seja elevada a 2 metros, ficando a mencionada companhia obrigada a qualquer modificação no projecto resultante da apreciação d'aquella planta quando for apresentada.

Paço, em 8 de junho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 28 de novembro do anno findo, de uma ponte de cimento armado, com 5 metros de vão, sobre a Ribeira de Silvalde, ao kilometro 1.555 do troço da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 29 de maio findo, approvar o referido projecto.

Paço, em 8 de junho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Majestade El-Rei a quem foram presentes os projectos de seis variantes, definidas pelos respectivos perfis longitudinaes, entre perfis 11 a 17, 99 a 111, 178 a 217, 257 a 264, 288 a 321 e 674 a 734 do troço da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis, cujo projecto foi approvado por portaria de 22 de outubro do anno findo: ha por bem conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 14 de abril ultimo, approvar as referidas primeiras cinco variantes, sendo a ultima approvada somente entre perfis 574 e 725 em harmonia e para os fins indicados no citado parecer, que por copia acompanha esta portaria.

Paço, em 19 de junho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que para a construcção do troço do mencionado caminho de ferro compreendido entre Oliveira de Azemeis e o rio Vouga, cujo projecto foi approvado por portaria de 22 de setembro proximo passado, seja decretada a urgencia de expropriação de duas parcelas de terreno, pertencentes, uma a José Marques Pires, com a superficie de 83 metros quadrados de casa, e outra a Francisco Marques de Lemos Junior, com a superficie de 3.829 metros quadrados de terreno lavradio, ambas situadas na freguezia de Albergaria-a-Velha, concelho do mesmo nome, districto de Aveiro; e

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, que baixam com o presente decreto assinadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de outubro de 1908. — REI. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o pedido de autorização feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta para estabelecer um apeadeiro no logar do Soito, kilometro 67.900 da linha da Beira, entre as estações do Luso e Mortagua: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 1 do corrente mez, conceder a autorização pedida.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 15 de outubro de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

## Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o novo projecto de ampliação do apeadeiro de Mirão, na linha do Douro, elaborado pela direcção do Minho e Douro, com data de 14 do corrente, a fim de o adaptar ao serviço de pequena velocidade:

Ha por bem, conformando-se com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, d'esta data, approvar o mencionado projecto e respectivo orçamento, na importancia de 3:501\$000 réis.

Paço, em 25 de setembro de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

## Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

### Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a proposta apresentada pelo commandante da columna de operações no Cuamato: ha por bem determinar que em seu Real Nome sejam louvados o director do caminho de ferro de Mossamedes, capitão de engenharia Eugénio Candido Osorio, o engenheiro civil em serviço no mesmo caminho de ferro, José Augusto Arthur Fernandes Torres, e o respectivo pessoal, pelos serviços prestados á columna de operações na carga, descarga e transporte de viveres e material para a estação terminus da linha ferrea, demonstrando uma decidida actividade e interesse pelo bom exito da referida empresa.

O que o mesmo Augusto Senhor manda pela Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos communicar ao governador geral da provincia de Angola, para conhecimento dos interessados e devidos effeitos.

Paço, em 10 de outubro de 1908. — *Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.*



## Viagem á India, Ceilão e Birmania

As agencias de viagens de Paris, preparam uma grande viagem ás Indias para os proximos mezes, muito interessantes e a um preço rasoavel embora resulte elevado, visto a extensão do itinerario e o tempo empregado, 3 ou 4 mezes.

Estas viagens são em grupos de não mais de 10 pessoas, acompanhadas de um guia, e ainda, na travessia da India, por um domestico da região.

Nos preços, como de costume, inclue-se o transporte em 1.<sup>a</sup> classe, tanto em caminho de ferro como em vapor, o alojamento em hotéis confortaveis, segundo os recursos dos paizes atravessados, a comida, tres ou quatro vezes por dia, conforme o uso local, incluindo vinho no vapor, transportes em carros á chegada e á partida em cada cidade, carruagens para excursões, entradas nos monumentos e museos, e gorjetas diversas.

A empresa das Viagens Duchemin projecta uma viagem pelo preço de 6.800 francos, com a duração de 3 mezes e meio, 15 de dezembro a 1 de abril, com o itinerario:

Paris, Marselha, Port-Said, Suez, Bombaim, Admedabab, Jeypore, Lahore, Amritsar, Delhi, Agra, Lucknow, Benarès, Darjeeling (Montes Himalaya), Calcutta, Chandernagor, Rangoo, Mandalay, Madrastra, Pondichéry, Tanjore, Trichinopoly, Madura, Tuticorin, Colombo, Kandy, Nuwara Eliya, Colombo, Suez, Port-Said, Marselha e Paris.

A agencia Lubin, faz partir os seus excursionistas mais cedo, em 6 de novembro, estabelece o preço de 7.500 francos e faz a viagem em 4 mezes, regressando, portanto, a Paris em 5 de março.

Os viajantes d'esta empresa seguem o mesmo itinerario em sentido inverso, desde Aden, indo primeiro á ilha de Ceilão, e em vez de fazer por mar o trajecto entre Madrastra e Rangoo, vão pela costa oriental da India, de Madrastra a Calcutta; sendo Hyderabad, Daulatab, Ellora e Jubbulpore, tendo primeiro visitado Cochim e Calicut, na costa occidental.

As mesmas empresas preparam tambem, cada uma, uma viagem circummundial, aos preços de 13.000 francos, a Duchemin, com partida de Paris em 15 de dezembro e volta em 18 de junho, 6 mezes e 3 dias, e a Lubin por 17.250 francos, partindo em 20 de novembro e regressando em 16 de julho, 7 mezes.



Tambem a casa Cook annuncia uma viagem só ás Indias e Ceilão.

A partida de Paris é em 9 de dezembro e o regresso em 2 de março, sendo portanto o percurso de menos de 3 mezes. O seu custo é de 5.700 francos.

Estes passageiros não vão à Birmania, percorrendo só o itinerario das duas costas indianas, a começar por Bombaim, seguindo a Jeypore, Delhi, Agra, Locknow, Benarès, Calcutta, Madrastra, Madura, Colombo e regressando a Marselha.

## DISTINÇÃO MERECIDA

Foi agraciado pelo governo portuguez, com a commenda da Conceição o sr. Alfredo Loewy, director da companhia dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Espanha.

A venera não podia ser melhor cabida do que no distincto engenheiro que no desempenho do seu cargo tem sido sempre de uma grande dedicação pelo nosso paiz, sempre que as intimas relações em que aquella companhia se encontra com as linhas ferreas portuguezas dependem dos serviços ou da boa vontade d'aquelle funcionario.

## A proposito do Cincoentenario

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

XLVI

A vaidade é sempre nociva aos que por ella se deixam dominar.

Lefrançois erradamente persuadido de ter ludibriado a administração official portugueza imaginando que faria vingar para a Companhia Real toda a linha de Lisboa a Figueira ficticiamente dividida em duas concessões falsamente separadas mas que em realidade, como indicámos, ambas eram construídas com o dinheiro da mesma companhia rejubilava-se com essa prova da sua argucia que o Comité de Paris festejava como incontestavel manifestação do valor do seu homem de confiança.

Este, possuidor da auctoridade que o Comité de Paris lhe outorgava, empregava todos os meios de amesquinhar a administração de Lisboa chegando até a vilania de pôr ao lado do administrador delegado não só como vigia da sua acção mas ainda como impondo-lhe a sua influencia superior, um agente da repartição do administrador, que elle, por méra compaixão, havia admitido ao seu serviço e que assim pagava com a maxima ingratidão o beneficio recebido.

O agente de confiança de Lefrançois que insidiosamente influia na acção do serviço d'exploração, e que estava processado em Espanha com ordem de prisão por desfalque importante na agencia internacional da Companhia do Norte em Irun, desejando ferir o chefe do serviço do tráfego da Companhia Real, obteve da direcção auctorização para substituir a agencia internacional nas fronteiras luso-espanholas (até ali a cargo de um agente aduaneiro particular, com grande vantagem de isenção de responsabilidade da companhia, só a cargo do agente aduaneiro) estabelecendo em Portugal o sistema de constituir a agencia um serviço da companhia, sob o pretexto de reverterem para a companhia os lucros de comissão e accessorios respectivos ao serviço da agencia.

Estabelecido o respectivo funcionamento d'este novo sistema foi chamado para esse fim o pessoal que sob as ordens do processado chefe da agencia de Irun estava comprometido com o seu chefe no desfalque que ali se dera. Por essa forma imaginava o criminoso agente da Compa-

nhia do Norte de Espanha captar seus cúmplices que bem depressa e sem perderem os habitos adquiridos repetiram em Portugal o sistema de fraude que a rigorosa fiscalização de serviço superior em Lisboa veio a descobrir, já em quantia importante desfalcada, não obstante o pouco tempo de funcionamento do novo sistema desde logo abolido e substituído pelo antigo de que eram manifestas as vantagens.

Em todos os serviços d'exploração as modificações introduzidas por Lefrançois sofriam eguaes resultados, sendo manifesto o desgosto geral nos diversos chefes superiores e até nos agentes da exploração que por seus chefes mantinham a mais respeitosa veneração.

O conselho de administração vexado e desconceituado não se atrevia a contrariar a influencia do Comité de Paris, pelo motivo de ser em Paris que existiam os mais importantes possuidores do capital da companhia.

Nas estancias officiaes e no publico a animadversão contra a administração franceza manifestava-se por todas as fórmulas, quando foi resolvido levar-se a effeito a construção da linha da Beira Baixa que os interesses da Companhia Real exigiam lhe fosse concedida.

Era nessa epoca o Banco Luzitano, depois do Banco de Portugal, uma das mais importantes instituições bancarias e que de mais credito gozava dentro e fóra do paiz.

Presidido pelo conde de Macieira, de reconhecida competencia em assuntos financeiros, constituiu-se em patrono d'um grupo importante que resolvera licitar na preferencia da concessão da nova linha, e nesse intuito adquiriu, por preço razoavel, grande quantidade de acções da Companhia Real.

O grupo patrocinado pelo Banco Luzitano compunha-se de entidades que, pelos seus haveres e credito, inspiravam a maior confiança, sendo alguns considerados pela sua isenção dignos de figurarem seus nomes em muitos negocios de aventura até então passados no paiz como garantia de seriedade e confiança entre os quaes o millionario e prudente Antonio José de Andrade, o Conde de Cabral, Fernando Palha, José Eglesias, Ernesto Diesel Schroeter, Francisco Van Zeller, para não citar outros mais e apenas nomear pessoas que até ali se haviam conservado na mais completa isenção de figurarem em empresas de construcções ou administrações particulares.

Como chefe consultor e director do grupo recorreram os seus vogaes á valiosa cooperação do notavel publicista e parlamentar Mariano Cirilo de Carvalho.

Este grupo, constituido em sindicato, não hesitou em afrontar a potencia financeira representada pelo Comité de Paris e a que não podia deixar de prestar apoio o conselho de administração de Lisboa.

Receiava Lefrançois que Miguel Osorio Cabral, membro do conselho de administração, pelos laços de parentesco e amizade pessoal com os principaes membros do sindicato adversario, discordasse dos seus collegas e constituísse scizão na assembleia geral entre o mesmo conselho.

Desconhecia Lefrançois o character honrado de Miguel Osorio, e apesar da affirmativa de um dos agentes superiores da companhia que, apesar de não se ingerir no pleito entre os litigantes, assistia imparcial, ás controversias da disputa, e que affirmava convicto que Miguel Osorio era incapaz de faltar aos compromissos tomados por seus collegas, foi nomeado para obter do seu amigo a declaração por escrito de anuencia ou recusa ás resoluções do conselho.

Dirigindo-se á Figueira da Foz onde Miguel Osorio se achava a banhos communicou-lhe a missão de que ia encarregado e recusando influir por sua presença na resposta que devia ser apresentada na reunião do conselho em Lisboa recusou a hospedagem de que habitualmente usava em casa do seu amigo, deixando-lhe livre a exposição da sua resolução.

Certo como estava de que nunca Miguel Osorio trairia



sua palavra e opinião dada em Lisboa, temia porém que, por consideração a seus parentes e amigos, sem negar o anteriormente por elle opinado, ou se recusasse a tomar parte na controversia ou buscasse atenuar o que estava concordado.

Poz por tanto a condição a Miguel Osorio de que antes de lacrar a resposta por elle dada ao quesito que lhe era posto lh'a communicasse, ao que Miguel Osorio anuiu, sendo lida por um seu sobrinho que lhe servia de secretario e que hoje é um dos mais considerados e honrados homens politicos do paiz, a resposta, em que confirmava a sua anterior opinião sem alteração ou modificação.

Neste caso não duvidou o emissario em ser portador pessoal da resposta de que declinava ser portador se não confirmasse, como sempre o affirmou, ser Miguel Osorio incapaz de faltar á sua palavra.

Concordada por unanimidade a opinião dos membros do conselho de administração da Companhia foi resolvido convocar a assembleia geral para resolver apresentar a sua candidatura á construcção da linha da Beira Baixa.

## O CULTO DA BANDEIRA

Vamos encerrar a subscrição que abrimos aqui para auxiliar a *Liga Naval* na aquisição de bandeiras nacionais destinadas a serem distribuidas ás escolas, como já começaram a sê-lo na festa das creanças do dia 22 de outubro.

Em carta d'aquella benemerita associação que vimos ha dias nota a sua solícita direcção que o resultado da subscrição não correspondeu aos desejos de quem a iniciou, impedindo assim que sejam distribuidas bandeiras a todas as escolas.

E' tão profundamente triste isto, que nos abstemos das considerações que a analyse d'este facto nos sugere.

Pela nossa parte temos a consolação de alguma coisa termos concorrido relativamente á pequena esfera d'acção do nosso jornal; e talvez mesmo tenhamos ultrapassado em resultados o concurso dado por outras folhas de incomparavelmente maior circulação.

Reproduziremos, pois a nossa subscrição no proximo numero, juntando-lhe os nomes dos nossos assinantes ou leitores que até então nos enviarem qualquer verba para avolumar o total, que entregaremos á *Liga Naval* no dia 10 do mez que hoje começa.

**A nossa subscrição está hoje em 7\$000 réis.**

Quem concorre com os 3\$000 réis restantes para entregarmos á *Liga Naval* uma conta redonda?

Uma pequena verba de 500 ou 1\$000 réis facilmente se dá para tão patriótico fim.

## Dupla via do Norte

Realisou-se no dia 26 pelas 9 horas da manhã, a abertura á exploração da 2.<sup>a</sup> via ferrea do Norte, entre as estações de Alfarellos e Coimbra B, na extensão de 19 kilometros.

Além do pessoal da via e da fiscalização do governo, assistiu o engenheiro chefe do serviço de via e obras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

O primeiro comboio a passar a nova via foi o que saiu da Figueira, pelas 7,20 da manhã e chegou ao Porto, á 1,34 da tarde, comboio tramway, composto de carruagens das 3 classes.

A estação de Coimbra B com a abertura da 2.<sup>a</sup> via, ficou tendo, além das linhas de resguardo necessarias, tres linhas principaes, destinadas: 1.<sup>a</sup>, ao serviço do ramal de Coimbra; 2.<sup>a</sup>, linha geral descendente; e 3.<sup>a</sup>, ascendente; e além dos discos avançados, está protegida por 5 semáforos para regular a entrada e saída dos comboios.

As alavancas de manobras das agulhas e dos semáforos, estão munidas de cadeados Bouré, por fórma a conjugar os seus movimentos, garantindo assim a segurança da circulação dos comboios. Toda esta nova signalização na estação de Coimbra B. começou hontem a funcionar.

Tambem para proteger a estação de Alfarellos foram installados um disco avançado e 3 semáforos de palhetas, os quaes se acham conjugados entre si com as respectivas agulhas por meio de cadeados Bouré. Estes signaes estão normalmente fechados e as agulhas dispostas de fórma a darem continuidade ás linhas geraes ascendente e descendente.

Na linha ferrea do Norte, a grande arteria da Companhia Real, a dupla via já existe: desde Lisboa até o Entroncamento, de Alfarellos a Coimbra B. e de Aveiro a Gaia. Falta, pois, de Entroncamento a Alfarellos e de Coimbra B. a Aveiro, cerca de 150 kilometros.



Viajar e saber viajar — Effeitos do reclamo — Uma visita a Coimbra — Os dragões das Hesperides.

Nem sempre as viagens extraordinarias que nos levam a afastados paizes e nos offerecem panoramas pouco vistos e algo de sensações novas, são as mais interessantes.

Nós, meridionaes, que estamos afastados do centro da Europa e, para o attingirmos, temos que atravessar todo o nosso paiz e o vizinho, passamos, correndo atrás da mariposa do nosso ideal que nos conduz ás elevadas montanhas alpinas ou scandinavas, muitas bellezas caseiras que não conhecemos e bem merecem uma visita demorada.

Vae muita gente por essa linha do norte, correndo no *sud-express*, embevecida na leitura da politica do dia, e não repara que deixa á direita Thomar, com o seu historico e rendilhado convento e o seu imponente castello que offerece incomparaveis pontos de vista; e não se apercebe de que Coimbra é um centro de excursões maravilhoso; e não se detem no pittoresco Bussaco; e nem pensa em visitar a alpestre serra da Estrella cuja vista acompanha o passageiro da linha da Beira Alta, como a convidá-lo a que se detenha e lhe admire as bellezas.

E já na Pampilhosa deixaram, ao norte, montões de attractivos que os encantariam por longos tempos, se se demorassem em Aveiro, se seguissem a S. Pedro do Sul e Vizeu e Lamego, e a Villa Real e a tantos outros deliciosos pontos do paiz natal.

Confessem que, por mais que d'elle desdenhem, esses viajantes são subditos humildes de sua majestade imperial o reclamo, ao qual, bem que não queira, todo o mundo obedece reverente e pressuroso.

Ora do nosso paiz não se faz reclamo, não se põem em evidencia os attractivos, não se convidam os viajantes a apreciá-lo.

Para isso se creou — se o sabemos! — a Sociedade Propaganda, mas o que póde ella fazer onde *tudo* está por executar, onde as camaras municipaes, a iniciativa particular, as collectividades commerciaes, não a auxiliam, não a acompanham, não tratam, no interesse proprio, de lhe alargar os meios de acção!

A' volta de qualquer excursão no estrangeiro — seja em que ponto ou paiz fôr — o viajante traz, na bagagem, um montão de livros, de folhetos, de prospectos lindamente



illustrados que lhe foram guia nos sitios que percorreu e lhe são attractivo para outros a percorrer em novas viagens que já vem projectando.

E lá vae depois, um anno ou outro, suggestionado por aquellas gravurinhas, visitar aquellos pontos, contemplar aquellos montes, admirar aquellas cascatas, deante das quaes fica, muitas vezes, surprehendido, por vêr apenas uma gota d'agua caindo suavemente entre penhascos, quando esperava um caudal precipitando-se iracundo na mais agreste ravina.

Mas o guia ou o cocheiro do carro que o conduz, apressa-se em explicar-lhe que tem havido poucas chuvas e portanto o ribeiro traz pouca agua; que a fotografia foi tirada em pleno inverno; e o turista fica consolado com a ideia de que aquella grande maravilha deve ser assim como está pintada, na época... em que ninguem lá vae.

Em Portugal pôde-se viajar á vontade, que o peso da bagagem não augmenta com os folhetos ou reclamos.

Apenas algumas estações d'aguas nos dão os seus relatorios, em que, em longas paginas de mau papel, se nos diz que aquellas aguas teem mais 0,012 de acido carbonico, CO<sup>2</sup>, e que dão maravilhosos resultados na cura de todas as doenças, sendo ainda de grande proficuidade no tratamento das restantes.

Nem os hotéis — onde ha cousa que mereça, mesmo por favor, este nome — nem as camaras municipaes, nem quaesquer estabelecimentos ou collectividades interessadas, publicam cousa alguma atraente sobre a sua terra ou a sua região.

Sindicatos de iniciativa não ha, porque é justamente o que não ha é iniciativa, e se alguem a tem, é apontado ao ridiculo, pelos basbaques ignorantes, com pretensões a espirituosos, que isso é que abunda por cá.

Estas considerações, que são tambem notas que impressionam a nossa mente ao percorrer terras portuguezas, veem a proposito de uma excursão tendo por inicio a bella Coimbra.

Aqui está uma cidade em que o visitante se sente bem, e conhece que ha ali evidente desejo e determinação de não considerar o progresso como uma palavra vã.

As ruas apresentam-se cuidadosamente limpas; os jardins com primoroso tratamento; avenidas vão-se abrindo e arborizando a capricho; a iluminação melhora; de hotéis tem já um bem rasoavel, o *Avenida*; e a viação, ainda nulla ou pessima, constando apenas d'uns carros sobre linha — a que os estudantes chamam pittorescamente *muletricos* — vae ser alargada, adoptando-se a tracção electrica, como serviço municipal — facto unico no nosso paiz e bem digno de ser imitado.

Quando este serviço se estabelecer, uma grande transformação se operará na bella cidade do Mondego que se tornará um dos mais notaveis centros do excursionismo do paiz, ao mesmo tempo que uma das mais apreciaveis cidades para habitação permanente.

Ao presente, Coimbra só tem ligação commoda e rapida, para pequenas excursões, com a Figueira e a Louzã.

Por estrada vae-se a varios pontos mas ha que utilizar os trens de cocheira, que são maos e caros ou o automovel que é mais caro ainda.

E ainda neste ponto, estradas, impõe-se a construção de algumas que estabeleçam comunicação natural para varios pontos.

Uma é a conclusão da destinada a comunicar a Louzã com Pedrogão Grande e Belver; outra é a de Penacova ao Bussaco, que estabelecerá com o circuito Coimbra-Penacova-Bussaco-Coimbra, uma excursão deliciosa e interessante.

Mas ao mesmo tempo que esta transformação se vae realizando, Coimbra precisa ir-se preparando para receber visitantes, valorizando os seus atractivos, que são muitos e valiosos.

Tem já duas empresas de automoveis, que alugam estes carros a 150 réis por kilometro — mais barato do que no estrangeiro — tem bons estabelecimentos, bons jardins com magnificas sombras e preciosos exemplares arboreos; tem museos e egrejas... mas ahi especialmente é que ha que providenciar.

Imagine-se que a historica igreja de Santa Cruz, está fechada, á ordem do sacristão que, para a mostrar, a quem o vae procurar para esse fim, manda um pobre rapaz, sem conhecimento do que mostra, nem as chaves das portas para as franquear!

O claustro do Silencio, aquellas delicadas arcarias que são o encanto dos sentidos, acha-se... plantado de palmeiras, e, o que é mais, de parreiras, que sem duvida produzem excellentes cachos d'uva para consolo da sobremeza do parcho e do sacristão, mas que dão ao local um aspecto muito caracteristico de quintarola de peixe frito e sallada.

Se vamos visitar a Sé Velha, parecida impressão receberemos, ao sermos acompanhados por uma mulher que não sabe dizer uma só palavra sobre a vetusta igreja.

Vae-se a Santa Clara e ahi novo desagrado nos espera.

O tumulto da Rainha Santa, trabalho em prata, do século XVII está confiscado á vista do publico, porque no côro ninguem entra, por não o consentirem as irmãs das missões ultramarinas, a quem a igreja e convento estão emprestados, para ali exercerem o seu mister, e não por certo, para tudo considerarem como seu e o subtraírem á vista do publico.

Quem quizer avistar o tumulto da santa tem que subir uma escada e lá de cima espreitar por uma grade. Assim, distinguirá um pouco, lá longe, no centro do côro o notavel trabalho artistico. Vê-lo de perto, como o publico tem todo o direito a vê-lo — impossivel, porque a madre directora não consente!

Deixemo-nos de egrejas e vamos visitar o museu de historia natural, que fica no largo do Marquez de Pombal e é pertença da Universidade.

Nova decepção nos espera! O museu só é visivel aos domingos e quem ali não puder estar nesses dias escusa de pedir para vê-lo, embora seja estrangeiro ou invoque a razão de ter que partir!

Um rapazote de maneiras desabridas oppõe-se a que entremos e ainda nos extranha a impertinencia.

Conclusão: de tantas preciosidades que tem Coimbra, o visitante só pôde vêr a Universidade, o seminario episcopal (onde se é amabilissimamente recebido por qualquer ecclesiastico) e a Sé Nova e seu thesouro que são mostrados por dois guardas delicados e competentes.

Visto isso partamos, em excursão, para os arredores.



## NUMERO EXTRAORDINARIO

### O caminho de ferro de Otaví

As condições de extraordinaria importancia que reveste esta linha — a mais extensa, de via estreita, no mundo — que acaba de ser construída, pela casa Koppel, de Berlim, na Africa Allemã, levam-nos a fazer d'elle uma longa descripção, acompanhada de gravuras explicativas, em numero de cerca de 60, utilizando para esse fim, o minucioso trabalho do distincto engenheiro M. Wechster, da Revista da Associação dos Engenheiros Allemães.

Como, porém, essa descripção, dilluida em varios numeros seria prejudicada na sua unidade, resolvemos reuni-la num só numero que distribuiremos na proxima semana, impresso em papel especial (para a melhor execução das gravuras) como numero extraordinario, 501 suplementar, para não alterar a numeração, e não prejudicar as secções habituaes do jornal.



# ELECTRICIDADE

## Desenvolvimento das indústrias eléctricas na Suíça

(Conclusão do n.º 500)

Percorrendo agora as grandes cidades, encontramos em Zürich, além de 2.500 K.W. de corrente trifásica para força motriz e tracção provenientes da central de Beznau de que fallámos atrás, uma central própria com 1.200 cavallos effectivos gerados por turbinas hydraulicas e com 6.000 cavallos gerados por machinas a vapor. A distribuição em Zürich é feita por corrente trifásica quanto a força motriz e por corrente alternativa a tres fios para  $2 \times 105$  Volts e 50 períodos quanto a iluminação.

Segue-se-lhe Basileia com 121.000 habitantes, para onde a energia é levada da central de Rheinfelden de que também já fallámos atrás, na cidade havendo apenas 1.000 cavallos de reserva a vapor e 1.450 cavallos, também de reserva, a gaz pobre. A distribuição aqui é feita com corrente trifásica para motores e com corrente continua a  $2 \times 220$  Volts para iluminação.

Genf com 111.000 habitantes possui perto de Chèvres uma central própria com uma instalação de turbinas desenvolvendo 18.450 cavallos effectivos e ainda uma outra central pequena para 600 cavallos apenas, em Coulouvrenière. A distribuição faz-se por corrente polifásica a 2.500 e 5.000 Volts e 48 períodos destinada a alimentação de motores; para a iluminação adotou-se a corrente continua a  $2 \times 120$  e 500 Volts, esta ultima tensão sendo também aproveitada para serviço de tracção.

Berne consome 1.000 cavallos vindos da central de Kander, citada atrás, e além d'isto gera 450 cavallos hydraulicamente, 1.400 cavallos pelo vapor e 440 cavallos pelo gaz pobre. Os motores podem ser ligados a corrente trifásica ou a corrente continua. Para a iluminação ha a disposição do consumidor: quer corrente alternativa a tres fios e  $2 \times 120$  Volts; quer corrente continua a  $2 \times 120$  Volts também.

Lausanne com cerca de 51.000 habitantes, possui uma central que aproveita a agua do Rhodano forçada a passar num longo tubo e dando origem a 5.240 cavallos effectivos desenvolvidos por 7 turbinas. A energia electrica é aproveitada em Lausanne sob forma de corrente trifásica com fio neutro, a 125 volts para todos os usos, excepto para tracção, pois neste caso emprega-se a corrente continua a 600 Volts.

Lucerna com uma população de cerca de 33.500 habitantes, fortemente aumentada por estrangeiros na época das excursões, construiu uma nova central de capacidade de 8.900 cavallos effectivos, que além da alimentação da cidade em si, alimenta igualmente Engelberg e outras pequenas povoações.

Egualmente alimentará o tremvia de Stansstad-Engelberg. A tensão da corrente alternativa produzida é de 6.000 Volts para 50 períodos, sendo transformado a 27.000 para o transporte a distancia. A distribuição em Lucerna mesmo, faz-se por corrente trifásica quanto a força motriz e por corrente monofásica a 135 Volts quanto a iluminação.

A antiga central de Lucerna tem a capacidade de 1.000 cavallos hydraulicos e uma pequena reserva a vapor de 350 cavallos effectivos.

Recapitulando o que atrás fica dito vê-se que a Suíça, para fornecimento de força motriz em grande, emprega quasi que exclusivamente a agua, gerando em geral corrente alternativa mono ou polifásica com um numero de períodos variando de 40 a 50.

Esta enorme força hydraulica que só por si é uma das

principaes riquezas da Suíça, provém a maior parte das vezes, muito mais das grandes alturas de queda do que propriamente dos caudales d'agua. Essas alturas apresentam-se por vezes naturalmente; outras vezes são attingidas por meio de artificios muito engenhosos.

A necessidade de aproveitar as aguas nas melhores condições e em tão numerosas instalações permittiu o desenvolvimento extraordinario da industria de construção de turbinas de diferentes tipos, a ponto de a Suíça se tornar um paiz exportador d'este genero de motores em larga escala. Parallelamente a transformação da energia hydraulica em energia electrica trouxe consigo o inevitavel desenvolvimento da industria de construção de machinismos electricos, especialmente alternadores e transformadores com o mesmo resultado de collocar com vantagem no estrangeiro a sua sobreprodução.

A energia hydraulica sendo além d'isto bastante barata, permittiu o desenvolvimento de muitas indústrias, pois que a carestia das materias primas, com relação a outros paizes concorrentes, era sobejamente compensada pela barateza do elemento de transformação da referida materia prima: a energia motora.

A facilidade de illuminar luxuosamente e com pouco dispendio as povoações, os hotéis e estabelecimentos de recreio e prazer nocturno, concorre igualmente para o desenvolvimento da industria principal da Suíça, a exploração de hotéis.

E como estes muitos outros corollarios se poderiam deduzir do intelligente aproveitamento que a Suíça tem feito da riqueza maior que um paiz póde possuir: a energia barata.

\*

Estas considerações a proposito da Suíça pareceram-nos tanto mais interessantes, quanto é certo que nós no nosso paiz, com boa vontade e um pouco de iniciativa poderíamos bem aproveitar algumas quedas de agua que embora de pequeno caudal poderiam pela sua enorme altura de queda dar origem a estações centraes geradoras, d'uma boa quantidade de energia.

Accodem-nos ao espirito, por exemplo, as quedas existentes na Covilhã e dispersas nas mãos de varios proprietarios, a quem só falta iniciativa e sã orientação para se juntarem na formação d'uma grande empresa fornecedora de energia electrica às fabricas e povoações da região, em numero bastante importante.

Teriam com isso todos a lucrar, pois o que era seu continuaria a ser valorizado como seu na empresa, porém com muito melhor aproveitamento e vantagem propria.

E' certo que entre nós devido às grandes estiagens o caudal de agua forte no inverno, desaparece quasi e às vezes por completo, no verão. Isso não obsta porém a que se aproveite o que ha de energia, em quanto ha.

Em todo o caso, força é confessar que ultimamente temos dado alguns passos no aproveitamento de quedas de agua e faremos por isso o possivel por colher dados sobre as instalações hydraulicas já existentes entre nós para informar o leitor da *Gazeta* do que por cá vae, analogamente ao que hoje acabamos de fazer quanto á Suíça.

Alfredo Kendall.

## Tracção electrica

### Espanha

Avançam rapidamente os trabalhos da linha electrica, estando já terminadas as obras de terraplenagem entre Ibericu e Urroz.



## Radiotelegrafia e radiotelephonia

Os nossos leitores ouvem desde alguns annos falar em telegrafia sem fios e telefonia sem fios, ou o que lhe é equivalente em radiotelegrafia e radiotelephonia, e muitos d'entre elles com pouco tempo para fazer um estudo, mesmo superficial, do assunto terão perguntado a si mesmos: que será isto de telegrafia *sem fios*?

Telegrafia *com fios* parece-lhes palpavel e simples visto conhecerem desde os liceus algumas propriedades das correntes electricas, entre as quaes a sua velocidade de propagação vertiginosa através de fios metallicos, que vulgarmente chamamos conductores de electricidade, porque nelles nós figuramos a electricidade a correr, como se fosse agua correndo com grande velocidade dentro de tubos apropriados. É natural que o espirito habituando-se á ideia de conductores de electricidade, fique bastante perplexo ao vêr que suprimidos esses conductores a electricidade continúa a propagar-se e a ser aproveitada para varias applicações destacando-se entre ellas a telegrafia e a telefonia.

É pois com o intuito de fazer desaparecer esta perplexidade, que vamos fazer numa série de artigos subordinados á rubrica acima, uma exposição succinta da propagação da electricidade através do espaço sem auxilio de conductores, assim como da forma pratica de a utilizar para usos telegraficos e telefonicos.

Partimos é claro da hypothese que o leitor conhece a função e utilidade dos aparelhos de Morse empregados na telegrafia vulgar, *com fios*, sobre o qual e a proposito de apontamentos historicos sobre a telegrafia diziamos no n.º 489 da *Gazeta*: «Um electro-magneto cujo fio é o prolongamento do conductor collocado sobre a linha, torna-se activo quando circula a corrente; relativamente inerte quando ella cessa. A attracção d'uma peça de ferro fixa á extremidade d'uma alavanca em que a outra extremidade está munida de uma ponta que vem bater numa fita de papel animada de movimento uniforme e temos esboçado o principio do mechanismo telegrafico moderno. Uma combinação de traços e pontos successivos, correspondendo á maior ou menor duração do cerramento do circuito permite a confecção d'um alfabeto convencional, e ahí

temos o mesmo fio servindo para todas as letras, bastando apenas demorar mais ou menos a duração e a frequência dos cerramentos e interrupções do circuito».

Como se vê o operador a grande distancia manobrando um simples interruptor fecha e abre um circuito de que fazem parte: o aparelho de Morse, um fio ou cabo como conductor e a Terra como segundo conductor. Na telegrafia *sem fios* continúa a haver o mesmo circuito só com a diferença que o fio conductor entre as estações desaparece, por isso que o interruptor se acha no mesmo posto de recepção, consistindo agora a manobra do operador não em fechar directamente o interruptor por isso que este se acha a leguas de distancia, mas sim em influenciá-lo de longe por meio da electricidade irradiada do posto transmissor.

D'aquí a necessidade de um irradiador d'electricidade no posto de transmissão; e d'um collector do mesmo no posto de recepção, o qual ligado com um interruptor «ad hoc» conduza á impressão de traços e pontos no aparelho de Morse, correspondentes a irradiações mais ou menos demoradas do posto transmissor, ao arbitrio do operador.

Quanto ao telefone *sem fios*, partimos tambem da hypothese que o leitor conhece o principio do telefone *com fios*, aperfeiçoado por Edison, pelo emprego de bobinas de indução, em que o enrolamento primario (de fraca resistencia electrica), está intercalado no circuito microfonico do posto transmissor e o enrolamento secundario (de grande resistencia electrica) communica com a linha e o telefone receptor.

Mais tarde veremos como se faz o aproveitamento da electricidade irradiada pelo secundario da bobine e propagada através dos espaços.

Vamos, pois, primeiro analizar o phenomeno da propagação da electricidade através dos espaços, primeiramente estudado scientificamente por Hertz para vermos depois o proveito que d'esses estudos tirou primeiro Marconi, quanto a fins telegraficos, e logo em seguida muitas outras individualidades, tanto com innumerables innovações e aperfeiçoamentos no que respeita ás applicações telegraficas como com a criação e aperfeiçoamento das applicações telefonicas.

(Continúa).



# AUTOMOBILISMO

## MOTOR

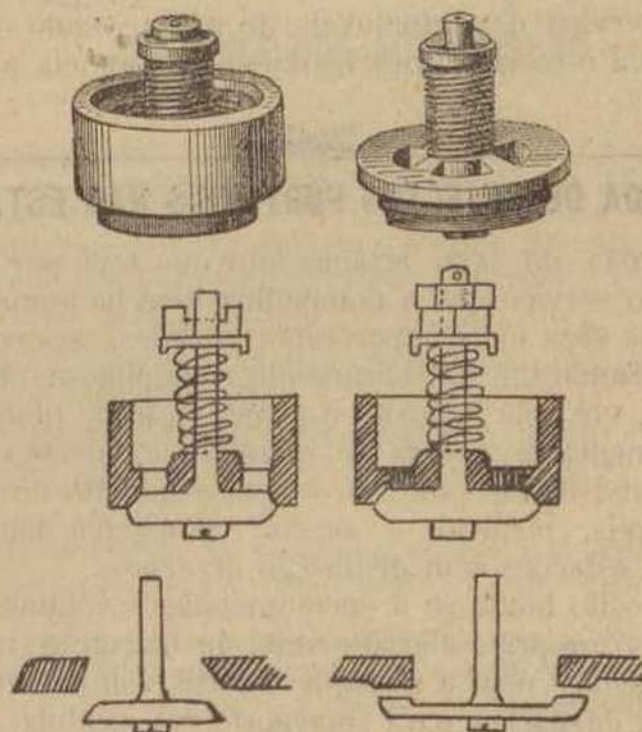
(Continuação)

A valvula de admissão automatica, figuras 42 e 43, compõe-se de um suporte em ferro fundido que pôde vir de fundição com o cilindro ou ser nelle aparafusado e que se chama assento da valvula, a qual tem um orificio para a entrada dos gazes que é obturado por uma peça de aço de muito boa qualidade a que correntemente se chama *valvula* (*clapet*).

O ajustamento da valvula com o assento faz-se em geral por uma superficie troncocónica, tendo, porém, alguns constructores empregado com regular resultado o contacto por superficie plana (fig. 44).

Uma mola em espiral que se vê distinctamente nas figuras mantém a valvula fechada. Quando se produz uma depressão dentro do cilindro, a pressão exterior vence a resistencia da mola e a valvula afastando-se da sua posição, destapa o orificio e dá entrada á mistura gazosa: restabelecido o equilibrio das pressões a mola destendendo-se chama a *valvula* ao seu logar e tapa o orificio.

A mola tem pois que ser calculada conforme o peso da valvula e a velocidade do motor e deve ser tanto mais



Figuras 42 e 43 — Valvulas d'admissão automaticas. Fig. 44



forte quanto mais pesada é a valvula e maior a velocidade do motor, mas não o sendo, porém, tanto que a valvula se não abra apenas se produz a depressão. O defeito d'este sistema de valvula está justamente na grande dificuldade de regular bem esta molla que se fôr demasiado fraca não faz fechar a valvula bastante depressa, podendo mesmo dar-se o caso d'uma parte dos gases sair outra vez para o tubo de aspiração, e se fôr forte de mais a quantidade dos gases admittido será inferior á necessaria e o motor fica enfraquecido. Ainda que a molla seja bem calculada pelo constructor perde a sua elasticidade ao fim d'algum tempo de uso deixando de funcionar bem.

As valvulas de admissão commandadas, fig. 45, têm uma haste mais comprida guiada por um canal metallico. Uma

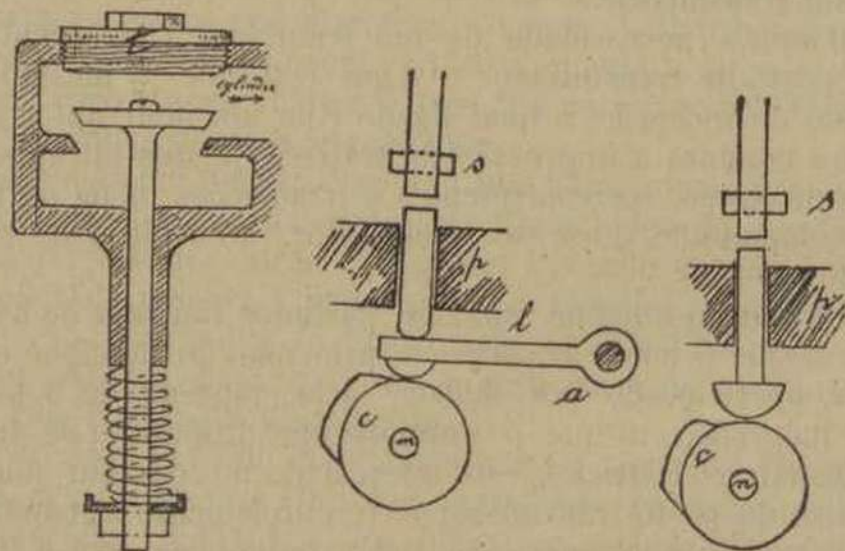


Fig. 45. Valvula d'admissão commandada — Fig. 46. Detalhes de commando das valvulas

mola mais forte obriga igualmente a valvula a fechar-se e não a deixa abrir pela depressão mas sim pela impulsão da haste de commando.

O movimento é dado a estas valvulas por um sistema identico ao que se usa para as valvulas de escapamento, que são de resto em tudo semelhantes áquellas e que portanto ficam aqui descritas (figuras 36 e 37). Uma arvore commandada pelo proprio motor tem sobre ella montada uma peça excentrica (*came*) que á sua passagem levanta uma haste cilindrica que por seu turno vae fazer levantar a valvula no momento preciso.

A haste cilindrica póde ter inferiormente a fórma necessaria para que a peça excentrica (*came*) lhe imprima facilmente o movimento ascensional ou então emprega-se entre a *came* e a haste uma peça intermediaria que apresenta uma superficie curva como está representado na fig. 46 ou mesmo um rolete.

### Espanha

Constituiu-se em Barcelona uma companhia, denominada *La Sociedad Catalana de Automóviles*, para estabelecer o serviço de automoveis de praça, sendo os preços de peseta e meia o primeiro kilometro e meia peseta os seguintes.



### GUARDA DE OBJECTOS PORTATEIS NAS ESTAÇÕES

Em vista do bom acolhimento que teve por parte do publico o serviço qua a Companhia Real ha tempo estabeleceu nas suas mais importantes estações, taes como; Lisboa R., Santarem, Entroncamento, Pampilhosa, Alfarellos, Coimbra, etc., de deposito e arrecadação de objectos portateis, mediante a taxa de 10 réis por objecto e por periodo indivisivel de um dia, e com o minimo de cobrança de 20 réis, resolveu a mesma companhia ampliá-lo a todas as estações sem distincção de classe.

O deposito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio; não aproveita ás bagagens registadas ou a registar, nem a quasquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Esta medida será posta muito em breve em execução.

## Do Cairo ao Cabo

Actualmente a quem queira seguir da Alexandria para o sul, já os caminhos de ferro do Estado egipcios, premitem chegar a Assuan, por uma linha de largura normal, percorrendo assim com bastante comodidade mil trescentos e sessenta e um kilometros do territorio africano.

De Assuan vae-se embarcado a Uadi-Halfa, testa da linha dos caminhos de ferro de via reduzida do Sudão. E não vem longe o dia em que os trezentos e trinta e cinco kilometros que separam estas duas cidades não estejam sulcados pelo carril.

De Uadi-Halfa, o comboio leva-nos a Halfaga, na margem septentrional do Nilo. Para chegarmos a Kartum basta-nos atravessar o rio, para o que ha um serviço de barcos a vapor. E' um rio com quinhentos e dezoito metros de largura que determina actualmente a solução de continuidade na linha que mais tarde ligará Kartum a Gondoroko, na Uganda.

Mas esse mesmo obstaculo vae desaparecer pois que já foram iniciados os trabalhos de construcção de uma ponte com seiscentos e trinta metros de comprimento.

Para se fazer uma pallida ideia das difficuldades que apresenta esta obra, importantissima, devemos lembrar-mo-nos de que fica á distancia de 2.156 kilometros do Cairo e que cada tramo pesa aproximadamente quinhentas toneladas. Com os pegões metalicos, o peso total da obra atingirá cinco mil toneladas.

Parte das peças já chegaram a Porto Sudan, e espera-se que os trabalhos fiquem concluidos dentro de dois annos.

Esta ponte ficará sendo a mais importante, até agora, construida no continente africano. Será superior, em alcance se não em pittoresco, á ponte construida ha dois annos e meio sobre os saltos do Zambeze, a qual corre a 420 metros acima das aguas espumantes.

Estas duas pontes completam-se uma á outra. São as duas principaes obras d'arte da linha do Cairo ao Cabo.

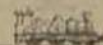


### BOATOS FALSOS

Varios boatos teem corrido acérca d'uma sonhada operação financeira, que tem por base o alienamento temporario das linhas ferreas do Estado.

Podemos affirmar, muito categoricamente, que nada ha a tal respeito, nem mesmo o governo pensou em transacção alguma sobre as suas linhas.

Estes boatos devem ter sido lançados por alguém que tenha interesse em amesquinhar o estado financeiro do paiz, para fins por certo inconfessaveis.



### Via subterranea em Buenos Aires

O ministerio das obras publicas informou favoravelmente um projecto relativo á installação de vias subterraneas em Buenos Aires.

O projecto apresentado á sancção ministerial tem por alvo facilitar o trafego de mercadorias entre os pontos oppositos e extremos da capital.

A linha começará em frente da Recoleta e seguirá pelo Falucho Reconquista, até o palacio do Governo, d'onde seguirá pela rua Defensa até Casa Amarilla com um ramal na praça da Constituição.

Já em tempos, e com o mesmo fim foi presente ao governo um projecto de viaducto desde o Retiro até a praça da Constituição, costeando o porto.

Com o fundamento de rasões de ordem estetica esse projecto foi regeitado; a cidade ficava assim privada da admiravel vista do rio.

As obras agora projectadas determinariam uma despesa de dezoito mil contos de réis.



## O CONGRESSO DO FRIO

Muito summariamente noticiamos a abertura do congresso do frio, na Sorbonne, sob a presidencia de André Lelou e ao qual o governo portuguez enviou um delegado.

Por muito boa vontade que tenhamos de dar noticia dos trabalhos feitos nas dez secções em que o Congresso foi dividido, torna-se-nos impossivel fazê-lo por causa do seu grande desenvolvimento.

Limitar-nos-hemos pois a referir-nos aos trabalhos da quinta secção, applicação do frio ao commercio e transportes.

Pela enumeração das resoluções tomadas, nesta secção, poderão os nossos leitores fazer uma ideia da somma de trabalho despendido neste congresso.

—Que seja creado em todos os centros de produção de fructas, hortaliças e rezes para talho, entrepostos frigorificos, onde estes productos possam ser refrigerados antes da sua entrada nos comboios quando enviados para grandes distancias.

—Que nestes entrepostos se attenda principalmente á conservação das carnes sob o ponto de vista da mais sadia alimentação dos centros de população e das tropas.

—Que estes entrepostos fiquem tanto quanto possivel ligados ás vias ferreas, para facilidade do fornecimento ás tropas em caso de mobilização.

—Que as companhias de caminhos de ferro e ministerios da guerra e agricultura facilitem o estabelecimento d'estes entrepostos pela cessão de terreno, ou locação a preços moderados.

—Que o transporte de gelo seja feito com a maxima rapidez pelas companhias ferroviarias.

—Que estas companhias porporcionem ás companhias ou particulares que explorem os vagões refrigerantes todas as facilidades, a fim de desenvolver esta nova industria necessaria ao commercio e á agricultura.

—Que os caminhos de ferro de todos os paizes interessados procurem remediar a necessidade de trasbordo nas fronteiras, devida á differença de largura das vias.

—Que se faça um estudo sobre a maneira de fazer o fornecimento do leite nos grandes mercados urbanos, baseado sobre os principios applicados em Buenos Aires.

—Que nos principaes portos maritimos de commercio se diligencie a installação de armazens frigorificos sufficientemente vastos para conservação de mercadorias destinadas á exportação ou que sejam importadas, e necessitam d'essas installações para que se não deteriore.

Como se vê os congressistas não se esquivaram ao trabalho.

## Desinfecção de animaes nas linhas da Companhia Real

De futuro, quando hajam que se effectuar as operações de desinfecção pecuaria dos vagons que tenham servido ao transporte de gado, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes encarregar-se-ha de fazer essas operações mediante a cobrança aos expedidores ou aos consignatarios, conforme o transporte seja pago á partida ou á chegada, das seguintes taxas:

Cavallos (por cabeça), 90 réis; bois, vaccas, muares ou jumentos, 70 réis; vitellos, vitellas ou porcos, 40 réis; carneiros, ovelhas, cabras, cordeiros, cabritos ou leitões, 15 réis.

Por vagon completo de gado de qualquer das especies acima, sendo esse vagon de 1 só piso, 420 réis; sendo de 2 pisos, 630 e de tres, 840 réis.

Estas taxas não poderão applicar-se mais do que uma vez a cada remessa, seja qual for o numero de linhas por que ellas transitem, salvo no caso de trasbordo, que só poderá dar-se nas estações fronteiriças, ou nas de entroncamento de linhas entre as quaes seja impraticavel a troca de material. São tambem applicaveis nos casos em que o gado seja transportado em gaiolas ou grades.

## O caminho de ferro Oriental

Respondendo á nota enviada pelo governo turco acérca do caminho de ferro oriental a Bulgaria disse que continuava a explorar os caminhos de ferro entregando á companhia a totalidade das receitas brutas, mas que deseja negociar a compra da linha por meio de negociações rapidas. Não negociará, porém, com a Turquia, o que não impedirá que no accordo os direitos da Turquia, directos ou adquiridos, sejam tomados em consideração, recebendo desde logo as compensações reconhecidas como legítimas.

Esta decisão foi communicada ao ministro da Alemanha. E' tanto mais importante quanto a Alemanha e a Austria tinham posto como condição de reconhecimento prévio da Bulgaria um accordo turco-bulgaro sobre esta questão.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Anuario de Ferrocarriles, 1908.**—Recebemos este importante trabalho de Enrique de la Torre, empregado superior dos caminhos de ferro do Norte de Espanha.

A sua posição especial permite-lhe reunir num volume portatil e elegante um repositório de informações interessantes que a não ser assim, difficilmente se poderia reunir.

Para dar uma pequena ideia da importancia d'este anuario que vae no decimo sexto anno da sua publicação basta enumerar alguns dos muitos capitulos em que está dividido, como por exemplo: Bibliografia de caminhos de ferro, tarifas do correio e telegrafos, extensão de todas as linhas ferreas do mundo, equivalencia das horas nos principaes meridianos, linhas e ramaes de todas as companhias espanholas, tanto de via larga, como reduzida, e tremvias, legislação referente a caminhos de ferro em 1907 etc.

Acompanha este volume um esplendido mappa de Portugal e Espanha, a cinco côres, com o traçado de todas as linhas ferreas da peninsula, e as indicações que possam desejar colher os excursionistas que queiram procurar os dois ou qualquer dos dois paizes.

Agradecemos.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia Carris de Ferro do Porto.**—Em virtude da impossibilidade em confeccionar a lista dos accionistas da companhia, por motivo da quantidade de pequenos accionistas da extincta Companhia Viação Electrica, e não podendo funcionar a assembleia geral sem que esta lista esteja concluida, é adiada para o dia 14 de novembro a reunião da assembleia geral extraordinaria annunciada para o dia 26 do corrente, sendo a ordem do dia:

1.º Eleição de todos os cargos da companhia, em cumprimento do artigo 37.º dos estatutos.

2.º Julgamento das contas da Companhia Viação Electrica do Porto, desde 1 de janeiro até 15 de setembro de 1908.

3.º Nomeação de uma comissão para elaborar um projecto de reforma dos estatutos actuaes.

4.º Delibrar acérca das medidas a adoptar por motivo de qualquer difficuldade que porventura tenha surgido ao pôr em execução o contrato da concessão.

Em cumprimento da primeira disposição transitoria (artigo 37.º dos estatutos) farão parte da assembleia extraordinaria, convocada para o dia 14 de novembro proximo, todos os accionistas possuidores de dez accões, ou mais, que as façam depositar ou averbar pelo menos dez dias antes do marcado para a reunião.



**Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.**—Nos termos do, Artigo 44.º dos estatutos, é convocada para o dia 26 do corrente pelas 11 horas da manhã, na sede da companhia, 11, largo do u intella, Lisboa, a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, fim de delibrar sob os assuntos de que trata o artigo 50.º dos mesmos estatutos.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de outubro de 1908.

A questão balkanica, apesar de já bastante attenuada, pelo menos pelo que respeita á iminencia de um conflito armado, que tudo leva a crer não chegará a ter lugar, continúa a manter em todo o caso hesitantes os grandes mercados bolsistas da Europa, pelo facto de não ter ainda entrado no terreno de uma solução definitiva.

Como é sabido, a 5 de outubro, a Bulgaria declarou-se independente, e a 7, o imperador da Austria e rei da Hungria dirigiu ao presidente do conselho húngaro um rescripto real annunciando que havia estendido d'ora avante os seus direitos soberanos á Bosnia e á Herzegovina.

Convém recordar, nesta altura, que o congresso de Berlim havia dado á Bulgaria uma certa autonomia sob a suzerania do imperio ottomano, e que, em virtude do artigo 25.º do tratado, a Europa confiara a administração das provincias turcas da Bosnia e da Herzegovina á Austria-Hungria, com direito de as occupar.

Em summa, os direitos limitados que as potencias europeias reunidas e de commun accordo tinham concedido e reconhecido á Bulgaria e á Austria-Hungria transformaram-se unicamente pela vontade d'estas e sem consulta nem aprovação das potencias em um direito de independencia e de propriedade absoluta.

Encarada a questão sob o ponto de vista dos resultados práticos em nada será alterado o *statu quo*. A corte da Europa não será essencialmente modificada. A Bulgaria procedia, desde o congresso de Berlim como se gozasse de uma independencia absoluta e praticava todos os actos de verdadeira soberania. Por seu lado, a Austria-Hungria explorava e administrava as provincias da Bosnia e da Herzegovina, fazendo com ellas despesas enormes, não decerto como o locatario que considera o seu dominio provisorio, mas com a intenção bem firme e por demais conhecida de ha muito de transformar o usufructo d'aquellas duas provincias em propriedade pura e simples.

Não pôde, pois, dizer-se que os ultimos acontecimentos não estivessem na logica das cousas, e pôde até afirmar-se que foi a diplomacia europeia quem, no congresso de Berlim, poz as premissas da situação actual. Esse congresso, instituindo o regimen da Bulgaria e das provincias bosniacas, deixou nos Balkans o germen de difficuldades futuras que acabam de ser resolvidas por um golpe de força. Ainda assim, uma tal situação, preparada pela Europa a titulo provisorio, durou trinta annos.

Pela leitura dos jornaes que mais ou menos directamente traduzem as ideias dos differentes governos parece que se procura encontrar a solução do conflito aberto pelos ultimos acontecimentos na reunião de um novo congresso que, segundo todas as previsões, se limitará a registar e a dar definitivamente como bons os factos consumados.

Continúa a ser desafogada a situação dos grandes mercados monetarios.

O anno passado, por esta epoca, soavam os primeiros signaes de alarme da grande crise; a inquietação avassalou desde logo todos os espiritos na Europa, ao mesmo tempo que se alimentaram grandes esperanças no facto do Banco de Inglaterra manter a taxa de desconto official a  $4\frac{1}{2}$  p. c. Comtudo não tardou a fazê-lo.

O resto é sabido. Mas neste momento uma outra agitação domina Nova York. Na grande cidade americana tudo está absorvido pela febre das eleições presidenciaes, alimentada por Bryan e Taft, e sobretudo pelo actual presidente Roosevelt.

Actualmente, a posição monetaria é demasiado forte para que haja receios de carestia no preço do aluguer do dinheiro.

Em Londres, que continúa a ser o mercado regulador, as letras a seis mezes são descontadas a  $2\frac{1}{4}$  p. c. no mercado livre, e ainda ha pouco o thesouro britânico renovou 3 milhões de bilhetes á taxa média, bastante vantajosa de Lib. 4-16-5  $\frac{7}{8}$  por 100 libras, isto é, a 4-82 p. c.

A mudança operada ha um anno a esta parte pôde avaliar-se pela seguinte comparação de algarismos. No anno findo, a reserva de notas no Banco de Inglaterra era de 22.677.000 libras, com o desconto a  $4\frac{1}{2}$  p. c.; actualmente a mesma reserva eleva-se á cifra de 24.554.000 libras, com o desconto official a  $2\frac{1}{2}$  p. c. e o privado a uma fracção abaixo de 2 p. c.

A comparação é ainda mais interessante, estabelecendo-se para quatro annos:

Outubro	Reserva de notas	Taxa official	Cotações do consolidado
1905	£ 19.800.000	4	88 $\frac{1}{4}$
1906	" 16.800.000	6	86
1907	" 22.600.000	$4\frac{1}{2}$	83 $\frac{1}{8}$ (antes da crise)
1908	" 24.554.000	$2\frac{1}{2}$	84 $\frac{3}{4}$

Examinando estes algarismos, concluir-se-ha que a crise monetaria era anterior á grande crise americana; que existia já em outubro de 1906, periodo de dinheiro caro, d'encargos importantissimos e de recursos mediocres; que o periodo de 1906-1907 fazia já parte da fase de liquidação e de reconstituição de disponibilidades, antes, é claro, de produzido o grande abalo do outro lado do Atlantico; que em 1907-1908 se proseguiu energeticamente na reparação de forças do mercado financeiro, apesar da crise americana; que se está no auge d'essa fase de reparação no momento actual em que as reservas são amplas e o dinheiro barato.

A identica conclusão se chega comparando as seguintes verbas, relativas ao Banco de França, nas mesmas datas:

	Outubro de 1905	1906	1907	1908
Encaixe, ouro (milhões).....	2.920	2.820	2.800	3.280
Carteira (milhões).....	750	963	1.080	688
Proporção do encaixe para os encargos— p. c. ....	75	70	62 $\frac{1}{2}$	78
Cotação do 3 p. c. francez.....	99 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$

D'onde mais uma vez se conclue que não é desde 1907, mas desde 1906, que se está operando o trabalho de reparação de forças.

Pelo que respeita ao nosso paiz, o assunto mais importante da quinzena, além do agravamento da situação cambial, a que mais adeante fazemos referencia, foi a importante operação de credito realizada em Paris pelo sr. ministro da fazenda, operação a que ficou captivo um dos mais importantes, se não o mais importante valor que o governo tinha em carteira.

Os primeiros boatos que correram sobre a transacção foram julgados com incredulidade, mas, infelizmente, a breve trecho, confirmados.

De todos os jornaes, foi sem duvida o *Jornal do Commercio*, por ser o mais auctorizado na materia em questão, quem melhor fez a narrativa das condições em que foi realizada a operação, conjugando a noticia d'essa mesma operação com a descrição de outros supprimentos contraídos pelo actual governo, o que, de certo modo, completa a historia, das difficuldades financeiras dos ultimos tempos.

Segundo o nosso collega, em tempo, a casa Hambro de Londres tratou um supprimento de lb 500.000 por 6 mezes a 6 % de juro e  $\frac{1}{4}$  % de comissão trimestral (7 %) caucionado por titulos de 3 % de divida interna.

Posteriormente tratou o thesouro successivamente dois supprimentos que, segundo se diz, foram de lb. 200.000 cada um, caucionados pelos titulos da divida de 3 % externa pelo praso de seis mezes.

Esses emprestimos foram tratados, segundo consta, ambos a praso de seis mezes o primeiro a 7 %, não sabemos ao certo com quem, e o segundo com a casa Burnay, a 6 % sem comissão.

O mez passado ajustou o sr. ministro da fazenda com a Companhia dos Tabacos a reforma do supprimento das lb. 500.000 até janeiro de 1909 a 6 % de juro e  $\frac{1}{4}$  % de comissão trimestral (7 %). A caução é, como já era, em titulos de 3 % de divida interna.

Finalmente, a semana passada foi negociada em Paris entre o sr. ministro da fazenda e o Banque de l'Union Parisienne, uma operação de fr. 20.000.000 para a qual aquelle Banco se ligou com um grupo importante de Bancos e banqueiros.

O encargo da operação é de 6 % de juro e  $\frac{1}{4}$  % trimestral para os negociadores (7 %).

O praso é de um anno.

O governo poderá dispor dos fr. 20.000.000 á medida das suas necessidades de thesouraria.

Os levantamentos serão representados como nos demais supprimentos, por letras do thesouro, accites pela sua agencia financial de Paris ou Londres, e caucionados pelas 72.000 obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de Norte e Leste, depositadas em Paris.

O governo reservou o direito de se fazer representar com essas obrigações nas assembleias geraes da Companhia Real.

A agencia Havas forneceu ha dias á imprensa a seguinte nota, evidentemente de caracter officioso:

Para encargos geraes.

«Nota aproximada das disponibilidades que o governo tem actualmente no estrangeiro:

Para os encargos da divida publica:

Em Londres, libras 59.000, réis 265.500.000.

Em Paris, francos 981.000, réis 176.580.000.

Em Berlim, marcos 103.000, réis 225.675.000.

Em Bruxellas, francos 213.000, réis 33.340.000.

Nos quattros paizes supra francos 9.319.000 ou 1.674.000.000 rs.»

A parte final, 9.319.000 francos, representa os depositos no estrangeiro, não á ordem do governo, mas á da Junta do Credito Publico, destinados aos encargos da divida externa. Os depositos são feitos pela propria Junta, com as entregas semanaes das alfandegas.

O mercado cambial continuou bastante agitado na primeira parte da quinzena que hoje finda.

O descalabro das cotações accentuou-se por occasião do ultimo concurso da Junta, da primeira quinzena (passando da casa dos 45 á casa dos 43).



Seguiu-se um período de incertezas, chegando a haver no mesmo dia subidas e descidas com desvios importantes. A confusão de preços atingiu o seu auge no dia 20, chegando a depreciação da divisa Londres a traduzir-se pela cotação de 42 <sup>12</sup>/<sub>16</sub> (vendedor) ultima d'esse dia. Nos dias immediatos a situação modificou-se em sentido mais favoravel, accentuando-se a melhoria depois que foi conhecida a operação realizada pelo governo, não tendo no entanto as cotações recobrado os preços anteriores.

A instabilidade das cotações cambiais, que tantos prejuizos acarretam sempre ao commercio e ás entidades que teem de effectuar pagamentos no estrangeiro, foi obra da especulação desenfreada, que aliás, se corroborou em terreno optimamente preparado para os seus manejos, devido ao mau anno agricola e aos boatos terroristas sobre a nossa situação financeira espalhados por desinteressados patriotas, que aliás especulam em campo diverso.

O nosso fundo externo tem soffrido uma importante baixa. Da casa de 62, em que se achava ainda ha pouco, chegou hontem a 58,45, tanto em Londres, como em Paris.

Os ultimos preços hoje conhecidos foram: em Londres 59; em Paris 58,50.

O cambio do Rio mantem-se a 15 <sup>1</sup>/<sub>4</sub>.

Ultimos preços da libra: comprador, 55,450; vendedor, 55,500, o que representa um agio de 20 e 22 p. c. respectivamente.

Segue a nota das ultimas cotações cambiais de hoje:

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	43 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>	43 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	43 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
" 90 d/v .....	44 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	—	43 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	—
Paris cheque .....	654	657	658	660
Berlim " .....	268	269	269	270 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Amsterdam cheque .....	454	456	434	436
Madrid cheque .....	980	990	975	985

A. C.

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assentamento...	42,20	42	42,20	42,20	42,20	42,20	42,20	42,20	42,15	42,10	42,15	42	42	—
coupon .....	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	41,90	42,10	41,95	41,90	41,90	41,90	41,90	41,90
Obrig. 4 % 1888 .....	—	21,550	—	—	—	21,600	21,700	—	21,700	—	21,700	21,700	21,700	—
" 4 % 1890 assentamento .....	—	—	—	—	—	—	—	49,500	—	49,500	49,500	—	—	—
" 4 % 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	49,500	—	—	49,500	50,000	50,200	—	—
" 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % assentamento .....	—	58,900	58,000	—	57,800	57,500	57,000	—	57,600	—	—	—	—	—
" 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % coupon interno .....	—	—	58,000	—	57,900	57,800	—	—	57,700	—	—	—	57,500	—
externo, 1.ª serie .....	67,500	—	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	66,700	66,000	66,000	65,800	65,890	65,500
" 3 % 1905 .....	9,550	—	—	—	9,00	9,500	9,550	—	—	9,300	9,250	9,250	—	9,250
" Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	162,000	—	—	—	—	—	162,000	—	162,650	162,500	162,500	162,500	—
" Banco Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	126,500	—
" Banco Nacional Ultramarino .....	—	89,500	89,500	89,500	—	—	—	—	89,700	—	89,700	89,500	89,500	—
" Banco Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	109,000	—	—	—	109,100	—	109,200	—	—	—
" Tabacos, coupon .....	80,000	80,000	—	80,000	80,000	—	78,500	77,000	77,500	76,500	—	—	77,600	—
" Companhia dos Phosphoros .....	62,000	62,100	62,000	62,000	62,000	—	62,000	—	62,000	62,000	—	62,000	—	—
" Companhia Real .....	—	60,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 % .....	91,500	—	—	—	91,500	91,000	91,000	91,000	—	91,300	—	91,000	91,000	91,000
" 5 % .....	84,000	84,000	84,150	—	84,000	84,200	84,000	—	—	84,000	84,150	84,000	—	84,000
" Companhia da Beira Alta .....	—	—	—	59,500	—	—	—	59,000	59,000	—	—	59,000	—	59,000
" Companhia Real 3 % 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 % 2.ª grau .....	46,300	45,500	45,800	45,500	45,600	46,100	46,400	46,500	46,500	46,200	—	46,200	46,200	—
" Companhia Nacional 1.ª serie .....	71,500	—	—	71,400	—	—	71,500	—	71,500	—	—	—	—	71,300
" Companhia Atraves d'Africa .....	89,000	89,000	88,800	89,000	88,900	88,700	—	88,800	88,700	88,800	—	88,800	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie .....	61,25	60	60,30	60,35	60,60	60,90	60,80	60,90	60,50	59,80	59,65	59,60	59,55	—
Ações Companhia Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	38,75	38,50	38,50	—	38,75	38	38	37,50	37,50	—	37,25	38,50	37,50	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	409	402	408	408	409	409	406,50	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	214	205	213	213	212	213	210	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª grau .....	347	345	346	345	345	345,50	343	345	341	338	339	339	339	—
" Companhia Real, 2.ª grau .....	207	203	206,50	204,50	207	209	212	214	214	210	210	212	210	—
" Companhia da Beira Alta .....	270	279,50	272	271	270	270	274	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	155	153,75	152,50	154	153	153	153	152,50	152	152,25	152	153	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez .....	61,50	61	60	60,25	61	61,50	61	61	60,50	60	59,50	60	59,75	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	81,93	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real..	Réde geral .....	21 Outubro	1.073	4.686.050.000	1.073	4.717.735.000	— 31.685.000	4.367.241	4.396.770	— 29.529
	Vendas Novas ...	" "	70	80.236.000	70	77.261.000	+ 2.975.000	1.146.228	1.103.728	+ 42.500
	Coimbra a Louzã..	" "	29	21.279.000	29	21.633.000	— 354.000	733.758	745.965	— 12.207
Sul e Sueste.....	" "	20	629	1.177.806.195	609	1.134.366.800	+ 43.439.395	1.872.505	1.862.671	+ 9.834
Minho e Douro .....	" "	"	405	1.376.378.000	372	1.305.610.834	+ 70.767.166	3.398.464	3.509.706	— 111.142
Beira Alta .....	2 Setembro	253	304.924.546	253	305.321.062	— 396.516	1.205.235	1.206.802	— 1.567	
Companhia Nacional .....	6 Outubro	185	126.212.548	185	132.044.839	— 5.832.291	682.229	713.755	— 31.526	
Guimarães .....	31 Julho	56	70.864.950	34	56.583.690	+ 14.281.260	1.265.445	1.664.226	— 398.781	
Porto à Póvoa e Famalicão .....	31 Agosto	64	102.190.425	64	99.821.404	+ 2.369.021	1.596.725	1.559.709	+ 37.016	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	10 Outubro	3.681	98.967.424	3.681	96.998.844	+ 1.968.579	26.886	26.348	+ 537	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	" "	3.650	86.984.772	3.650	84.004.259	+ 2.980.513	23.831	23.014	+ 817	
Andaluzes .....	" "	1.083	16.643.845	1.083	14.908.465	+ 1.735.380	15.368	13.756	+ 1.611	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20	"	777	6.877.476	777	6.881.899	— 4.423	8.851	8.857	— 6
Zafra a Huelva .....	21	"	180	2.742.776	180	2.993.867	— 251.091	15.237	16.632	— 1.395





**Valle do Vouga.**—Está annunciada para o dia 15 d'este mez, a inauguração do troço d'esta linha, comprehendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis, esperando-se a assistencia do monarcha.

A comissão de vigilancia nomeada pelo commercio e industria de Sever do Vouga anda trabalhando para que a companhia do caminho de ferro do Valle do Vouga não modifique, como planeia, o primitivo traçado, por ser este o que mais vantagens offerece aos povos d'aquella região.

**Gaia a Sobrado.**—Foi mandada incluir na rede de caminhos de ferro ao norte do Mondego a linha de via reduzida de Gaia a Sobrado de Paiva, com um ramal em Crestuma para a Villa da Feira.

**Louzado a Mindello.**—O conselho superior de obras publicas e minas, na sua sessão de hontem, consultou favoravelmente sobre a classificação e inserção na rede ferroviaria do norte de uma ligação, entre Louzado e Mindello, da linha de Guimarães com a da Povoia.

**Montemor-o-Novo.**—Trabalha-se activamente na construcção do ramal que ha de ligar a importante villa de Montemor-o-Novo com a estação de Torre da Gadanha, esperando se para breve a inauguração.

**Algarve-Espanha.**—Trabalha-se activamente para se conseguir a construcção de uma linha de Huelva a Ayamonte, ligando Villa Real de Santo Antonio com as linhas espanholas.

**Lobito.**—Proseguem os trabalhos da linha, com grande incremento tanto os de assentamento da via, como os de pontes e viaductos, occupando 137 europeus e 1.669 indigenas.



Espanha

Foi pedido ao governo para que obrigue as companhias dos caminhos de ferro a ter campainhas de alarme e a manter uma especial vigilancia nos comboios, e que numa circular obrigue os governadores a estabelecerem escrupulosa vigilancia nos comboios que transitam de noite, determinando que a guarda civil os acompanhe. Tambem foram pedidas ordens severissimas para que as companhias ordenem que os revisores dos comboios não andem nos estribos das carruagens, a fim de evitar desgraças.

A 13 de janeiro realizar-se-ha o concurso para a construcção da linha de Ripoli á fronteira franceza, nas proximidades de Puigcerda.

Foram ultimadas as negociações para a constituição de um sindicato que se propõe construir na Catalunha linhas ferreas secundarias na extensão total de quinhentos kilometros.

#### Austria

Foram abertas á exploração a linha de Friedland a Bila, e a de Wekelsdorf a Trantenau.

#### Bulgaria

O governo bulgaro prosegue na construcção das cinco linhas, de Sislov a Levski, de Devna a Dobritsch, de Radomir a Kustendil, de Tirnovo a Stara-Zagora, e de Mezdra a Vidin.

A primeira d'estas linhas deve estar concluida em 1908, e as outras quatro entre 1910 e 1911.

#### Argentina

A Comissão de Obras publicas da camara dos deputados approvou o projecto que autoriza a fusão das Companhias do Central Argentino e do Rosario, ha de haver uns seis annos.

Não tendo sido ainda sancionado o projecto, a empresa argentina abriu uma campanha para que a camara dos deputados estude immediatamente o assunto para evitar que, sendo as companhias referidas ambas inglezas, sejam para Inglaterra consideradas como uma só empresa, e para a Argentina como duas.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Despacho central em Candelario

Desde 1 do corrente é aberto ao serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade um Despacho Central na povoação de Candelario em correspondencia com a estação de Béjar na linha de Oeste de Espanha.

O preço de transporte de passageiros entre a estação de Béjar e o Despacho Central é de uma peseta, quer para adultos quer para creanças de mais de 3 annos.

Os excedentes de bagagem pagarão 0,50 peseta por fracção de 10 kilogrammas.

Mercadorias de todas as classes em grande ou pequena velocidade, entre Béjar e Candelario :

Até 50 kilogrammas, minimo de percepção . . . .	0,50 peseta
Além de 50 kilogrammas, taxa pelo peso effectivo e por fracção indivisivel de 10 kilogrammas.	0,12 "

#### Tarifa especial M. L. n.º 1 B. — Pequena velocidade — Transporte de mercadorias de ou para Toledo (Via Bragas)

A partir de 10 do corrente o serviço de camionagens de ou para Toledo, que se tem feito pela estação de Villamiel, pertencente á Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e Portugal e do Oeste de Espanha, passa a ser feito pela estação de Bragas, igualmente pertencente áquella companhia.

O serviço de transportes que sejam feitos das linhas d'esta companhia para Toledo ou vice-versa, ao abrigo da tarifa especial M. L. n.º 1 B. de pequena velocidade, continuará a fazer-se aos mesmos preços e nas mesmas condições que até agora se tem feito, com a differença do serviço de camionagem passar a ser entre a estação de Bragas e Toledo em vez de entre Villamiel e Toledo.

Fica, pois, ente annullado e substituido o aviso ao publico 435 de 8 de outubro de 1892, continuando em tudo o mais em vigor os preços e condições da referida tarifa especial M. L. n.º 1 B. de pequena velocidade.

#### Medidas sanitarias em Espanha

Segundo communicação das companhias espanholas, foi proibida no paiz visinho a entrada de trapos velhos, farrapos, roupa usada de vestir ou de cama, quando procedam da Russia, cujos portos foram declarados inficionados de cholera.

Quando estes artigos forem considerados como bagagens ou mercadorias em transitio, a sua entrada será livre se os volumes vierem envolvidos em lonas alcatooadas, devendo os trapos ser acondicionados em fardos comprimidos.

Quando não satisfazam estes requisitos não serão acceitas a despacho nas estações d'esta companhia, as mercadorias acima indicadas com destino a qualquer estação espanhola.

A companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelas detensões ou apreensões das remessas nas fronteiras, que possam resultar da falta d'observancia d'aquelles preceitos por parte dos expedidores.

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

#### Carga de vagões

Desde 24 de outubro de 1908 puzeram-se em circulação vagões de carga superior a 10 toneladas.

Quando estes vagões sejam requisitados pelos expedidores e a companhia os possa fornecer, o minimo de carregamento fixado nas tarifas especiaes será elevado em tantas fracções de um decimo da carga minima prevista nas tarifas para os vagões de 10.000 kilos quantas fôrem as toneladas de carga normal de cada veiculo excedentes a 10.



D'isso resultam os seguintes minimos de peso com que podem ser carregados os diferentes vagões:

Minimos das tarifas especiaes para vagões de:	Minimos correspondentes para vagões de:	
10 toneladas	12 toneladas	15 toneladas
4.000 kilos	4.800 kilos	6.000 kilos
5.000 "	6.000 "	7.500 "
6.000 "	7.200 "	9.000 "
7.000 "	8.400 "	10.500 "
8.000 "	9.600 "	12.000 "
9.000 "	10.800 "	13.500 "
10.000 "	12.000 "	15.000 "

Quando os novos vagões fôr em postos á disposição de quem os não haja pedido, por iniciativa e conveniencia da Companhia, proceder-se-ha, para os effeitos da taxa, nas condições ordinarias.



## ARREMAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

#### Fornecimento de 110.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas, em lotes de 10.000 travessas

Dia 4 de novembro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Condições estão patentes: — Na secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste, em Lisboa, ou na secretaria da Direcção do Minho e Douro, no Porto, das 11 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: — 100\$000 réis por cada lote em qualquer thesouraria dos caminhos de ferro do Estado.

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

#### Empilhamento de 25.040 toneladas e crivagem até 950 toneladas de carvão de pedra

Dia 5 de de novembro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Serviço dos Armazens Geraes em Campanhã.

Deposito provisorio: — 30\$000 réis em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado.

#### Fornecimento de 50.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas para via larga e 6.000 de pinho, em branco ou creosotadas para via reduzida

Dia 18 de novembro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, Campanhã.

Condições estão patentes: — Nas secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Deposito provisorio: 74\$750 réis por cada lote de 10.000 travessas de pinho, em branco ou 169\$500 para as creosotadas para via larga e 28\$050 para as de pinho em branco ou 64\$500 para as creosotadas por cada lote de 6.000 travessas de via reduzida.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 4 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados e em virtude do artigo 108 da tarifa geral d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 4 de setembro passado bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 3 do referido mez de novembro inclusivê, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 41.817, de Barcelona a Castello Branco, uma caixa com diferentes objectos, com 96 kilos, a Manoel Puebla Torres; 14.572, de Alcains a Lisboa P., oito caixas com sabão, com 260 kilos, á Sociedade Falcão Limitada; 3.964, de Barca d'Alva a Villa Nova de Gaia, uma caixa com quinquilherias, com 6 kilos, a Redondo da Silva; 59.921, de Estarreja a Porto Campanhã, 15 volumes de mobilia, com 726 kilos, a Delfim Pinto; 26.728, de Alcantara T. ao Crato, 40 saccos de carvão, com 2.040 kilos, a H. A. Sá Nogueira; 54.336, de Abrantes a Pombal, um fardo de fazendas, com 23 kilos a João Martins Junior; 24.421, de Lisboa-Aterro a Pombal, um topo de mangue, com 64 kilos, a Joaquim Antonio; 41.756, de Torres Novas a Lisboa P., 8 barris de vinho, com 870 kilos, a Jayme Carreira; 1.565, de Central-Collares a Alcantara-Terra, uma quartola de vinho, com 510 kilos, a Antonio Costa; 873, de Central Collares a Lisboa R. 2 rdas de carroça, com 107 kilos, a Antonio Costa.

#### Fornecimento de vidros para carruagens

Dia 23 de novembro de 1908 pela 1 e meia da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa R. perante a comissão executiva da companhia.

Condições estão patentes: — Na repartição central dos Armazens (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: deve ser feita até as 12 horas do dia do consumo.

#### Fornecimento de metaes diversos

Dia 23 de novembro de 1908, pela 1 1/2 hora da tarde.

Local de aberturas de propostas: — Estação central de Lisboa-Rocio perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central dos armazens (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Deposito provisorio: deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso.

# ATELIERS DE CONSTRUCTION DE LA BIESME

(SOCIÉTÉ ANONIME)

## BOUFFIOLX (Belgica)

Locomotivas  
de todas as forças



Gruas de todos  
os sistemas



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas; Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 28500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** Viuvade Jue-to M. Estiliez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 5 DE NOVEMBRO DE 1908

COMPANHIA REAL

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 20	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 32	5 20	3 10	3 36
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
3 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5		

Mais os de Cascaes, excepto os ●

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	8	8 46
9 10	9 46	8 56	9 32
9 45	10 38	9 15	10 5
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 15	1 22	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 19
1 45	2 52	1 50	2 54
3 10	3 40	2 26	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
4 40	5 16	3 56	4 32
4 47	5 37	4 28	5 15
5 20	6 10	5 26	6 2
6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 22	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 52
7 45	8 52	8	9 4
9 15	10 22	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 25	1 15	11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Quejuz	Lisboa-R.	
9 20	9 51	10 14	10 42
11 20	11 61	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
5 45	6 14	6 17	6 53
7 32	8 12	9 1	9 30

Mais os de Cintra, excepto os ●

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 38	5 2	6 1
8	9 4	6 44	7 43
10 30	11 23	7 42	8 42
11 45	12 20	8 35	9 5
12 20	1 23	8 45	9 42
2 20	3 23	10 41	11 38
4 35	5 10	12 45	1 42
6 48	5 45	2 43	3 40
6 21	7 25	3 35	4 13
8 20	9 23	4 40	5 37
10 50	11 53	5 28	6
12 10	12 52	7 5	8 4
12 23	1 26	10 23	11 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
5 54	6 5	5 27	5 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 5	7 49	9 27	10 11
7 53	8 36	10 20	11 12
9 57	10 41	11 54	12 34
10 51	11 34	12 20	1 3
1 27	2 11	3 22	4 6
3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 34	6 18
6	6 43	7 4	7 48
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 40	12 23

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
4 28	5 37	5 29	6 30
4 35	5 37	5 29	6 30
6	7 15	7 54	9 22
12 30	1 53		

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 29	8 1	6 35	5 15
9 45	3 18	8 50	2 40
1 51	12 26	2 45	11 59
5 30	11 16	5	10 50
9 30	7 47	8 45	6 25

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	5 40	8 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 58
10 10	11 54	7	8 38
5 35	7 15	3 33	5 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 57	1 54
4 13	5 15	7 47	8 45
9 5	10 7	12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Louza	Lisboa	
9 30	6 29	7 15	5 15
8 20	5 19	5 39	10 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 21	5 55	7 40
10 10	12 12	11 20	12 55
3 35	5 54	8	9 11
5 45	7 40	10 55	12 38
7 3	9 27		

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 32	3 1	6 20	11 19
		1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 26	4 55	11 36
3 45	3 1	7 40	6 35

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
	Figueira	Alfarellos	
		10 40	11 12
		4 55	6 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
4 40	5 1	3 55	4 16
2 5	2 26	1 25	1 46
8 20	8 41	7 40	8 1
2 40	3 1	2	2 21

BEIRA ALTA

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

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

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

SUL E SUESTE

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	9	8 5	9 50
10 50	12 34	11 18	1
5 20	7 8	5 50	8 10
		8 25	10 24

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Aldegallega		
5 47	9 33		

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	3 2	6 8	1
5 20	12 4	3 32	10 26

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Faro	Lisboa	
7 25	3 40	7 14	3 35

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
5 50	9 44	7 50	10 24
7 25	3 51	6 40	6 30
8	9 44		
5 20	5 4		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
1 30	2 30	9 30	10 37
10 30	11 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Villa Real	Portimão	
6 25	12 10	2	7 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
11 30	11 51	12	12 21
2 30	2 51	3	3 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Villa Real	Faro	
4 32	7 6	8	10 31

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Famalicão	Porto	
2 20	3 47	5	6 28
5 57	7 16	4 18	5 57
9 45	11 14	7 36	9 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 31	6 9	8 35
8 5	10 25	8 5	9 51
9 33	12 12	11	12 45
1			