

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

21.º DO 21.º ANNO

NUMERO 501

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, oficial 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 — Conselheiro José M. d'Oliveira Simões, Engenheiro

Representante exclusivo, para anuncios, 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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

LISBOA, 1 de Novembro de 1908

## SUMMARIO

	Páginas
Novas linhas, por J. Fernando de Souza	321
Estatística dos caminhos de ferro de Portugal de 1906	322
Parte oficial — 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 à Índia, Cileão e Birmania	324
Destinação merecida	325
A propósito do Cincocentenario — 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
Número extraordinário	327
<b>ELECTRICIDADE</b>	
Desenvolvimento das indústrias eléctricas na Suíça (conclusão), por Alfredo Kendall	328
Tracção eléctrica	328
Radiotelegrafia e radioteléfonia, por Alfredo Kendall	329
<b>AUTOMOBILISMO</b>	
Motôr (continuação) ilustrado	329
Guarda de objectos portateis nas estações	330
Do Cairo ao Cabo	330
Boatos falsos	330
Via subterrânea em Buenos Aires	330
O congresso do frio	331
Desinfecção de animais 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 portuguesa e estrangeiras	333
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	333
Linhos portuguesas — Valle do Vouga — Gaia a Sobrado — Louzado a Mindelo — Montemor-o-Novo — Algarve Espanha — Lobito	334
Linhos estrangeiras — Espanha — Áustria — Bulgária — Argentina	334
Avisos de serviço	334
Arrematações	335
Agenda do Viajante	336
Horário dos comboios	336

tam encargo para o Thesouro, pois que os únicos auxílios outorgados são isenções de direitos e cedencia durante 30 anos 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 pôde deixar de aplaudir tudo quanto se faça para melhor as servir.

Deveria a linha do Douro ter saído do Porto distineta da do Minho desde a origem, e seguir rio acima, rigorosamente marginal. Ter-se-hia evitado o troço commum até Ermezinete, 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 horários. O percurso para o Douro seria consideravelmente encurtado, ficando ao mesmo tempo a linha com óptimo 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 aprovado por decreto de 15 de fevereiro de 1900, foi incluida a linha marginal do Douro, cuja extensão é de 65 kilómetros aproximadamente e que a comissão técnica que elaborou esse plano estimou em cerca de 2.800 contos, ou 43 contos por kilómetro.

Só em futuro remoto, quando o tráfego internacional atingisse proporções que infelizmente não tende a assumir, e que os jazigos de Moncorvo dessem lugar a grandes transportes de minério, se poderia empreender tão despendiosa rectificação, depois de atingido o maximo de capacidade do movimento da linha actual.

Não podia, pois, a circunstancia de estar classificado um troço de linha na margem direita, servir de estorvo à classificação de outra mais modesta no seu tipo e nas suas funcções, que acompanhando a margem esquerda do Douro, ponha em comunicações faceis com Gaia e o Porto uma zona suburbana populosa e de incontestável valor agrícola 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 fértil valle de S. Jorge

## 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 legaes.

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-

em demanda de aquella estancia 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 permitta a ida ali até dos vagões da via larga, a linha do Norte lucrará consideravelmente, assim como a do Vouga, à qual o novo ramal offerecerá seguimento para uma parte do seu trânsito.

\*  
Pôde a linha de Sobrado de Paiva considerar-se ramal da do Norte?

E' o ramal de S. Jorge uma linha parallela à 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 à 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 diferentes 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 circunstancia 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 à do Norte; não depende d'ella; não é destinada a alimentá-la; tem a sua função propria, que exerceia do mesmo modo, se aquella linha não existisse: ligar uma zona suburbana e centros agrícolas e industriais que ficam além d'ella com Gaia e portanto com o Porto.

Tem pois o governo o direito de livremente a conceder, conforme lhe o faculta o art.º 35.º do contrato da concessão das linhas de Norte e Leste.

Não pôde a tal respeito haver duas opiniões.

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

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

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 pôde ser aplicável uma cláusula que diz respeito a linhas e não a ramaes.

Se juridicamente lhe não é aplicável a doutrina do art.º 34.º, no campo dos factos e da equidade não se pôde afirmar que vae esse ramal exercer uma ação nociva desviando trânsito da linha do Norte.

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

Pôde-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 paralelas, segundo a doutrina do accordão de 1880, confirmada pelo

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

Segundo aquelle accordão «chama-se linha parallela a que dentro da zona de exploração de outra segue, no seu percurso, total, a mesma direcção d'ella... Pôde 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 jurídico não me parece pois que a cláusula do parallelismo de linhas possa ser invocada efficazmente contra o ramal de S. Jorge.

No domínio dos factos e sob o ponto da equidade também não se nos assegura prejudicial à Companhia Real a concessão do ramal, mesmo quando se ligue com a linha do Vouga.

Como simples ramal da linha de Sobrado de Paiva, serviria trânsito suburbano que hoje aproveita, não a linha do Norte, mas as estradas, e só pôde ser beneficia a repercução da sua exploração na d'aquella linha, como o são sempre as facilidades de comunicações 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 cais 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 instalações fluviais da nova linha estiverem ligadas com a estação das Devezas em condições aceitáveis, muito ganhará com elas 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 comunicações faciles nos arredores dos grandes centros dissiparão quaisquer prevenções ou apreensões, que à 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 capitais 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.

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

Está completa, e será dada como anexo do nosso proximo numero, a estatística oficial do movimento e produtos de todas as vias ferreas portuguesas, por tração a vapor, durante o anno de 1906, seguimento da que se publica ha vinte annos e que tem sido sempre dada anualmente.

Em quanto se faz a impressão d'esse trabalho, para o juntarmos ao nosso jornal, podemos dar já alguns apontamentos que d'ele respigamos; alguns, porque para a mais completa analise que nos permitta fazer sobre esses numeros algumas considerações, falta-nos hoje o espaço e o tempo, visto o obtermos à 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>	1906	1905
Passageiros:		
1.ª classe .....	990.991	1.041.567
2.ª " .....	3.578.875	3.861.662
3.ª " .....	10.336.984	9.826.394
Total .....	14.906.850	4.729.623
Mercadorias, toneladas:		
Grande velocidade .....	183.900	177.857
Pequena " .....	4.072.632	3.764.877
<i>Productos para o Thesouro:</i>		
Impostos:		
De transito .....	336.665\$117	323.051\$397
De sello .....	214.665\$221	207.632\$054
Para as administrações (líquido de impostos):		
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 tráfego .....	9.428.339\$616	8.993.420\$352
Fóra do tráfego .....	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
Rendimento líquido (tráfego) .....	4.915.939\$040	4.700.322\$266
<i>Rendimento por kilometro:</i>		
Total .....	3.615\$160	3.587\$323
Líquido .....	4.884\$945	4.878\$469
<i>Despesas de exploração:</i>		
Por kilometro .....	4.730\$215	4.708\$854
Coeficiente .....	0,48	0,47

Para a verba das diferenças em passageiros concorrem 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 aumentou 33.000, sem apreciável diferença 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 aumentou 6.300 e manteve os produtos na mesma cifra.

Setil-Vendas Novas, perdeu 1.100 passageiros.

As vias reduzidas, exploradas por companhias, Porto à Povoa e Famalicão, Guimarães, Vizela, Mirandela 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 aparecerá 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 tesouro 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.ª e 2.ª classe, enquanto que a 3.ª aumenta.

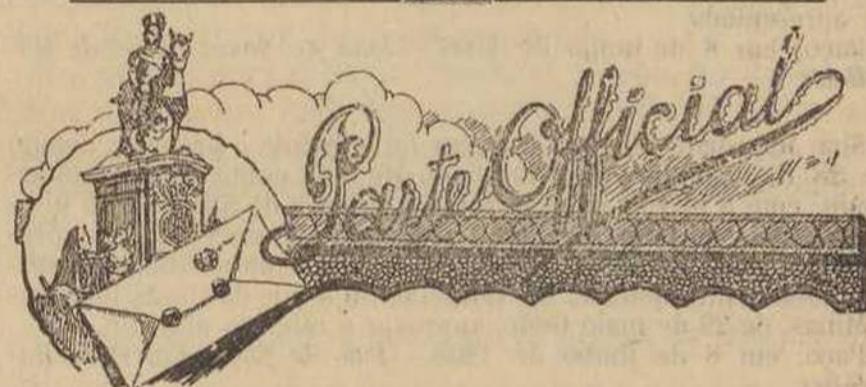
Deve-se isso, em grande parte, sem dúvida, a que as administrações teem melhorado o material, e esses melhoramentos fazem com que os que pretendem viajar com mais economia vão descendo de classe.

E com efeito, notável que, tratando-se das linhas de via normal, enquanto que na 1.ª classe viajaram, em 1906 menos 62.900 passageiros, na 2.ª viajaram menos 331.100, e na 3.ª, mais 423.700.

Até certo ponto isto representa que o transporte de passageiros vai tendendo para a normalização que se dá nos países da Europa central, em que a 3.ª classe é frequentada por público de todas as graduações sociais, não sendo para estranhar ver nela senhoras e cavalheiros elegantemente vestidos, e evidentemente da burguesia endinheirada.

Não falemos, então, da Inglaterra e Alemanha, onde a 3.ª classe é a preferida (neste país com mais razão, porque há a 4.ª classe para os pobres) a ponto que as companhias inglesas estão suprimindo a 2.ª classe, por inútil.

Facil



### Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

#### Direcção Geral das Obras Públicas 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 aprovado por portaria de 22 de outubro ultimo: ha por bem, tendo ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas e a Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, ordenar que a mesma planta seja devolvida á mencionada companhia para ser reformada na parte respeitante á largura da faixa a expropriar, que, de acordo com o alludido projecto e de conformidade com a prática estabelecida em matéria de expropriações, deverá ser limitada pelo terreno estrictamente necessário para a mencionada linha ferrea.

Paco, em 24 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 á denegação da aprovação 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 á referida companhia:

1.º Que dando a aprovação da planta cadastral o direito de expropriar, mesmo forçadamente, os terrenos nella compreendidos, não devendo ser autorizada, contra vontade do proprietário respectivo, a expropriação de uma faixa de terreno de largura superior á indispensável para a construção 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 quais as parcelas que a companhia poderá obter por transacção amigável e as que terão de ser expropriadas judicialmente, não podia a planta cadastral, datada de 20 de dezembro do anno proximo findo, ser aprovada tal qual foi organizada.

2.º Que para as parcelas cuja aquisição a companhia possa realizar amigavelmente poderá aquella faixa ser acrescida da faixa supplementar necessária para uma mais desafogada construção 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 tales constituindo propriedade do Estado.

3.º Que nestes termos deverá a companhia submeter á aprovação do Governo as plantas das parcelas que houver de expropriar judicialmente, organizadas nos precisos termos do n.º 1.º 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 adicionaes que a companhia possa obter por transacção amigavel.

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

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, aprovar 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'aquelle planta quando fôr 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, aprovar o referido projecto.

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

Sua Majestade El-Rei a quem fôr presentes os projectos de seis variantes, definidas pelos respectivos perfis longitudinaes, entre perfis 11 a 17, 99 a 111, 178 a 217, 237 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 aprovado 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, aprovar as referidas primeiras cinco variantes, sendo a ultima aprovada sómente 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 aprovado 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, distrito 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 mês, conceder a autorização pedida.

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

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, aprovar o mencionado projecto e respectivo orçamento, na importancia de 3.501.500 réis.

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

## Ministério 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 Eugenio Cândido Osorio, o engenheiro civil em serviço no mesmo caminho de ferro, José Augusto Arthur Fernandes Torres, e o respectivo pessoal, pelos serviços prestados à 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 comunicar ao governador geral da província de Angola, para conhecimento dos interessados e devidos efeitos.

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 meses, muito interessantes e a um preço rasoavel embora resulte elevado, visto a extensão do itinerario e o tempo empregado, 3 ou 4 meses.

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 hoteis 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 meses 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, Rangoou, Mandalay, Madrasta, Pondichéry, Tanjore, Trichinopoly, Madura, Túticorin, 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 meses, 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 Madrasta e Rangoon, vão pela costa oriental da India, de Madrasta a Calcutta; sendo Hyderabad, Daulatabad, 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 meses e 3 dias, e a Lubin por 17.250 francos, partindo em 20 de novembro e regressando em 16 de julho, 7 meses.

Também a casa Cook annuncia uma viagem só às 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, Madrasta, 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 distinto 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 propósito do Cincocentenario

### 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 construidas com o dinheiro da mesma companhia rejubilava-se com essa prova da sua argucia que o Comité de Paris festejava como incontestável manifestação do valor do seu homem de confiança.

Este, possuidor da auctoridade que o Comité de Paris lhe outorgava, empregava todos os meios de amesquinar 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 acessórios 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 cumplices 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 substituido pelo antigo de que eram manifestas as vantagens.

Em todos os serviços d'exploração as modificações introduzidas por Lefrançois sofreram 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 francesa manifestava-se por todas as formas, 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 época 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 ações da Companhia Real.

O grupo patrocionado 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 negócios 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 Driesel 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 construções ou administrações particulares.

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

Este grupo, constituído 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.

Receia 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 colegas e constituisse scizão na assembleia geral entre o mesmo conselho.

Desconhecia Lefrançois o caracter 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 comunicou-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.

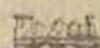
Certo como estava de que nunca Miguel Osorio trairia

sua palavra e opinião dada em Lisboa, temia porém que, por consideração a seus parentes e amigos, se negar o anteriormente por elle opinado, ou se recusasse a tomar parte na controvérsia 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 comunicasse, 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 afirmou, 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 subscricção que abrimos aqui para auxiliar a *Liga Naval* na aquisição de bandeiras nacionaes 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 solicita direcção que o resultado da subscricção 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 analise d'este facto nos sugere.

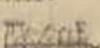
Pela nossa parte temos a consolação de alguma cousa termos concorrido relativamente á pequena esfera d'acção do nosso jornal; e talvez mesmo tenhamos ultrapassado em resultados o concurso dado por outras folhas de incomparavelmente maior circulação.

Reproduziremos, pois a nossa subscricção 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 à *Liga Naval* no dia 10 do mez que hoje começa.

### A nossa subscricção está hoje em 7\$000 réis.

Quiem 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 kilómetros.

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.

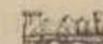
O primeiro comboio a passar a nova via foi o que saiu da Figueira, pelas 7,20 da manhã e chegou ao Porto, á 1,34 da tarde, comboio tramway, composto de carruagens das 3 classes.

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 semafóros para regular a entrada e saída dos comboios.

As alavancas de manobras das agulhas e dos semafóros, estão munidas de cadeados Bouré, por forma 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 semafóros 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 forma 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 Gaiã. Falta, pois, de Entroncamento a Alfarellos e de Coimbra B. a Aveiro, cerca de 150 kilómetros.



Viajar e saber viajar — Efeitos 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 pôde 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 for — o viajante traz, na bagagem, um montão de livros, de folhetos, de prospectos lindamente

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

E lá vae depois, um anno ou outro, sugestionado por aquellas gravurinhas, visitar aquelles pontos, contemplar aquelles montes, admirar aquellas cascatas, deante das quaes fica, muitas vezes, surpreendido, por vêr apenas uma gota d'água 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 tourista 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 aumenta com os folhetos ou reclamos.

Apenas algumas estações d'água nos dão os seus relatórios, em que, em longas paginas de mau papel, se nos diz que aquellas aguas teem mais 0,012 de ácido carbonico,  $CO_2$ , e que dão maravilhosos resultados na cura de todas as doenças, sendo ainda de grande proficiência no tratamento das restantes.

Nem os hoteis — 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 propósito 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 hoteis 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 eletrica, 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 estabeleceria 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 egreja 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 arearias 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 parocho 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 recebemos, ao sermos acompanhados por uma mulher que não sabe dizer uma só palavra sobre a vetusta egreja.

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

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

Quem quiser avistar o tumulo 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 notável trabalho artístico. Vê-lo de perto, como o publico tem todo o direito a vê-lo — impossivel, porque a madre directora não consente!

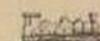
Deixemo-nos de egrejas e vamos visitar o museu de historia natural, que fica no largo do Marquez de Pombal e é pertença da Universidade.

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 eclesiastico) 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 Otavi

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 descrição, acompanhada de gravuras explicativas, em numero de cerca de 60, utilizando para esse fim, o minucioso trabalho do distinto engenheiro M. Wechsler, da Revista da Associação dos Engenheiros Allemães.

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

# ELÉCTRICIDADE

## Desenvolvimento das industrias electricas na Suissa

(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 propria com 1.200 cavalos effectivos gerados por turbinas hidráulicas e com 6.000 cavalos gerados por máquinas 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 periodos 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 cavalos de reserva a vapor e 1.450 cavalos, 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 possue perto de Chèvres uma central propria com uma instalação de turbinas desenvolvendo 18.450 cavalos effectivos e ainda uma outra central pequena para 600 cavalos apenas, em Coulouvre-nière. A distribuição faz-se por corrente polifásica a 2.500 e 5.000 Volts e 48 periodos 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 cavalos vindos da central de Kander, citada atrás, e além d'isto gera 450 cavalos hidráulicamente, 1.400 cavalos pelo vapor e 440 cavalos pelo gaz pobre. Os motores pôdem ser ligados a corrente trifásica ou a corrente continua. Para a iluminação ha á 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, possue uma central que aproveita a agua do Rhodano forçada a passar num longo tubo e dando origem a 5.240 cavalos 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, fôrtemente aumentada por estrangeiros na época das excursões, construiu uma nova central de capacidade de 8.900 cavalos effectivos, que além da alimentação da cidade em si, alimenta igualmente Engelberg e outras pequenas povoações.

Equalmente alimentará o tremvia de Stansstad-Engelberg. A tensão da corrente alternativa produzida é de 6.000 Volts para 50 periodos, 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 cavalos hidráulicos e uma pequena reserva a vapor de 350 cavalos effectivos.

Recapitulando o que atrás fica dito vê-se que a Suissa, 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 periodos variando de 40 a 50.

Esta enorme força hidráulica que só por si é uma das

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

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

A energia hidráulica sendo além d'isto bastante barata, permitiu o desenvolvimento de muitas industrias, pois que a carestia das matérias primas, com relação a outros paizes concorrentes, era sobejamente compensada pela barateza do elemento de transformação da referida matéria prima: a energia motora.

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

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

\*

Estas considerações a propósito da Suissa 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 proprietários, a quem só falta iniciativa e sá orientação para se juntarem na formação d'uma grande empresa fornecedora de energia electrica ás 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 ás grandes estiagens o caudal de agua forte no inverno, desaparece quasi e ás 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 possível por colher dados sobre as instalações hidráulicas já existentes entre nós para informar o leitor da *Gazeta* do que por cá vai, analogamente ao que hoje acabamos de fazer quanto á Suissa.

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 radiotelefonia

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 radiotelefonia, 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 palpável e simples visto conhescerem desde os liceus algumas propriedades das correntes electricas, entre as quaes a sua velocidade de propagação vertiginosa através de fios metalicos, 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. E' natural que o espirito habituando-se á ideia de conductores de electricidade, fique bastante perplexo ao vêr que suprimidos esses conductores a electricidade continua a propagar-se e a ser aproveitada para varias aplicações destacando-se entre elles a telegrafia e a telefonia.

E' 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 prática de a utilizar para usos telegraficos e telefonicos.

Partimos é claro da hipótese que o leitor conhece a função e utilidade dos aparelhos de Morse empregados na telegrafia vulgar, *com fios*, sobre o qual e a propósito de apontamentos historicos sobre a telegrafia dizíamos no n.º 489 da *Gazeta*: «Um electro-magneto cujo fio é o prolongamento do conductor colocado sobre a linha, torna-se activo quando circula a corrente; relativamente inerte quando ella cessa. A atracção 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 mecanismo 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 ahi

temos o mesmo fio servindo para todas as letras, bastando apenas demorar mais ou menos a duração e a frequencia 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 apparelho de Morse, um fio ou cabo como conductor e a Terra como segundo conductor. Na telegrafia *sem fios* continua 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'aqui 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 apparelho de Morse, correspondentes a irradiações mais ou menos demoradas do posto transmissor, ao arbitrio do operador.

Quanto ao telefone *sem fios*, partimos tambem da hypótese que o leitor conhcece 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 espacos.

Vamos, pois, primeiro analizar o phenomeno da propagação da electricidade através dos espacos, primeiramente estudo 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 inumeras innovações e aperfeiçoamentos no que respeita ás applicações telegraficas como com a criação e aperfeiçoamento das applicações telefonicas.

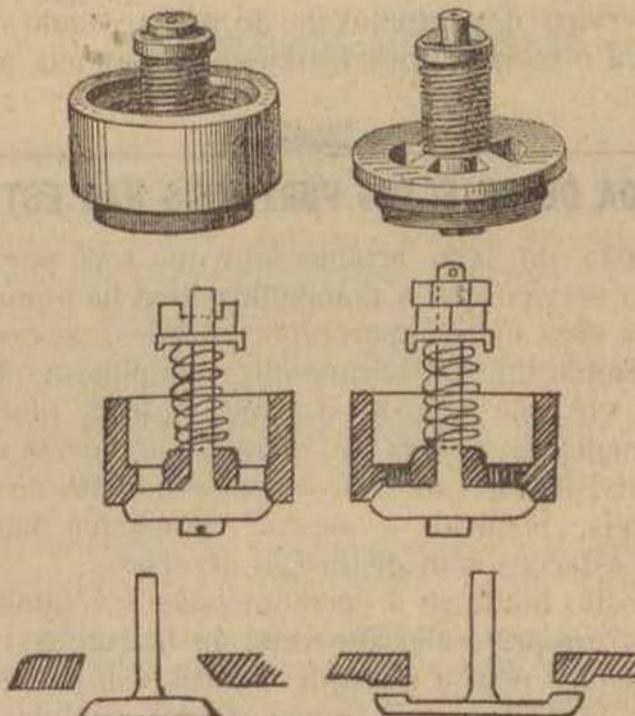
(Continua).

## AUTOMOBILISMO

### MOTOR

(Continuação)

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 automáticas. Fig. 44

A valvula de admissão automatica, figuras 42 e 43, compõe-se de um supporte em ferro fundido que pode vir de fundição com o cilindro ou ser nello aparaçusado e que se chama assento da valvula, a qual tem um orificio para a entrada dos gases 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 distintamente nas figuras mantem 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.

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 for 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 for forte de mais a quantidade dos gases admittido será inferior à 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 metálico. Uma

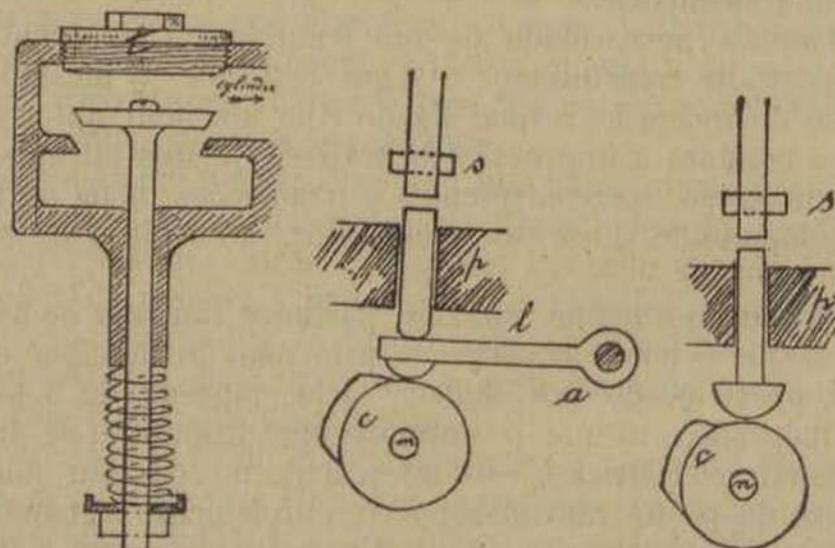


Fig. 45. Valvula d'admissão commandada — Fig. 46. Detalhes de comando das valvulas

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

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 aquellas 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 pôde ter inferiormente a forma 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 Automóveis*, 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, tais como; Lisboa R., Santarem, Entroncamento, Pampilhosa, Alfarelhos, 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 distinção 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 egipiacos, 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 obstáculo vae desaparecer pois que já foram iniciados os trabalhos de construção de uma ponte com seiscientos e trinta metros de comprimento.

Para se fazer uma pallida ideia das dificuldades que apresenta esta obra, importantissima, devemos lembrarmo-nos de que fica á distancia de 2.156 kilometros do Cairo e que cada tramo pesa aproximadamente quinhentas toneladas. Com os pegões metálicos, 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, construída no continente africano. Será superior, em alcance se não em pitoresco, á ponte construída 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 acerca d'uma sonhada operação financeira, que tem por base o alienamento temporario das linhas ferreas do Estado.

Podemos afirmar, 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 amesquinhá o estado financeiro do paiz, para fins por certo inconfessaveis.

## Via subterrânea em Buenos Aires

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

O projecto apresentado á sancção ministerial tem por alvo facilitar o tráfego de mercadorias entre os pontos opostos 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 estética esse projecto foi rejeitado; a cidade ficava assim privada da admirável vista do rio.

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

## O CONGRESSO DO FRIOS

Muito sumariamente noticiamos a abertura do congresso do frio, na Sorbonne, sob a presidencia de André Lelon 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 criado em todos os centros de producção de fructas, hortaliças e rezes para talho, entrepostos frigoríficos, onde estes productos possam ser refrigerados antes da sua entrada nos comboios quando enviados para grandes distâncias.

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

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

— Que as companhias de caminhos de ferro e ministérios 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 diferença de largura das vias.

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

— Que nos principaes portos marítimos de commercio se diligencie a instalação de armazens frigoríficos sufficientemente vastos para conservação de mercadorias destinadas á exportação ou que sejam importadas, e necessitam d'essas instalações para que se não deteriorem.

Como se vê os congressistas não se esquivaram ao trabalho.

### Desinfecção de animaes nas linhas da Companhia Real

De futuro, quando hajam que se efectuar 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 poreos, 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 aplicar-se mais do que uma vez a cada remessa, seja qual for o numero de linhas por que elles 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 aplicaveis nos casos em que o gado seja transportado em gaiolas ou grades.

## O caminho de ferro Oriental

Respondendo á nota enviada pelo governo turco acerca 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 rápidas. Não negociará, porém, com a Turquia, o que não impedirá que no acordo os direitos da Turquia, directos ou adquiridos, sejam tomados em consideração, recebendo desde logo as compensações reconhecidas como legítimas.

Esta decisão foi comunicada ao ministro da Alemanha. É tanto mais importante quanto a Alemanha e a Áustria tinham posto como condição de reconhecimento prévio da Bulgaria um acordo turco-bulgaro sobre esta questão.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

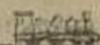
**Anuario de Ferrocarriles, 1908.** — Recebemos este importante trabalho de Enrique de la Torre, empregado superior dos caminhos de ferro do Norte de Espanha.

A sua posição especial permite-lhe reunir num volume portátil e elegante um repositorio de informações interessantes que a não ser assim, dificilmente 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 capítulos 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 círculos, 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 extinta Companhia Viação Electrica, e não podendo funcionar a assembleia geral sem que esta lista esteja concluída, é adiada para o dia 14 de novembro a reunião da assembleia geral extraordinaria anunciada 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 actuais.

4.º Deliberar acerca das medidas a adoptar por motivo de qualquer dificuldade 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, Quartigo 44.º dos estatutos, é convocada para o dia 26 do corrente apelos 11 horas da manhã, na sede da companhia, 11, largo do Intella, Lisboa, a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, fim de deliberar 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, continua 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 hungaro um rescrito real anunciando 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 províncias turcas da Bosnia e da Herzegovina á Austria-Hungria, com direito de as ocupar.

Em summa, os direitos limitados que as potencias europeias reunidas e de commun acordo 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 praticos 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 províncias da Bosnia e da Herzegovina, fazendo com elles despesas enormes, não decerto como o locatario que considera o seu dominio provisório, mas com a intenção bem firme e por demais conhecida de ha muito de transformar o uso fructo d'aquellas duas províncias em propriedade pura e simples.

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

Pela leitura dos jornaes que mais ou menos directamente traduzem as ideias dos diferentes 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.

Continua a ser desafogada a situação dos grandes mercados monetários.

O anno passado, por esta época, 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. Com tudo 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 presidenciais, 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 continua a ser o mercado regulador, as letras a seis meses são descontadas a  $2\frac{1}{4}$  p. c. no mercado livre, e ainda há pouco o tesouro britanico renovou 3 milhões de bilhetes á taxa média, bastante vantajosa de Lib.  $1\cdot16\cdot5\frac{7}{8}$  por 100 libras, isto é, a  $1\cdot82$  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 fraccão abaixo de 2 p. c.

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

Outubro	Beserva 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 importantsimos 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 Atlântico; que em 1907-1908 se prosseguia 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. francês.....	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 suprimentos contraídos pelo actual governo, o que, de certo modo, completa a historia, das dificuldades financeiras dos ultimos tempos.

Segundo o nosso collega, em tempo, a casa Hambro de Londres tratou um suprimento de £ 300.000 por 6 meses a 6 % de juro e  $1\frac{1}{4}$  % de comissão trimestral (7 %) caucionado por titulos de 3 % de dívida interna.

Posteriormente tratou o tesouro sucessivamente dois suprimentos que, segundo se diz, foram de £. 200.000 cada um, caucionados pelos titulos da dívida de 3 % externa pelo prazo de seis meses.

Esses empréstimos foram tratados, segundo consta, ambos a prazo de seis meses 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 suprimento das £. 500.000 até janeiro de 1909 a 6 % de juro e  $1\frac{1}{4}$  % de comissão trimestral (7 %). A caução é, como já era, em titulos de 3 % de dívida 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  $1\frac{1}{4}$  % trimestral para os negociadores (7 %).

O prazo é de um anno.

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

Os levantamentos serão representados como nos demais suprimentos, por letras do tesouro, aceites 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 carácter oficioso:

Para encargos geraes.

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

Para os encargos da dívida 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 quatros 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 dívida externa. Os depositos são feitos pela propria Junta, com as entregas semanais 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 43 á casa dos 43).

Seguiu-se um período de incertezas, chegando a haver no mesmo dia subidas e quedas 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  $42 \frac{13}{16}$  (vendedor) ultima desse dia. Nos dias imediatos a situação modificou-se em sentido mais favorável, 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 tanta prejuízo acarretam sempre ao comércio e às entidades que tem de efectuar pagamentos no estrangeiro, foi obra da especulação desenfreada, que aliás, se corroborou em terreno optimamente preparado para os seus manejos, devido ao mau anno agrícola e aos boatos terroristas sobre a nossa situação financeira espalhados por desinteressados patriotas, que aliás especulam em campo diverso.

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

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

O cambio do Rio mantém-se a  $45 \frac{1}{4}$ .

Últimos preços da libra: comprador, 5\$450; vendedor, 5\$500, o que representa um agio de 20 e 22 p. c. respectivamente.

Segue a nota das últimas cotações cambiais de hoje:

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

A. C.

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	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	41,95	41,95	41,95	41,90	41,90	41,90	41,90	41,90
Obrig. 4 $\frac{1}{2}$ % 1888 .....	—	21,550	—	—	21,600	21,700	—	—	21,700	—	21,700	21,700	21,700	—
" 4 $\frac{1}{2}$ % 1890 assentamento .....	—	—	—	—	—	—	—	—	49,500	—	49,500	49,500	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ % 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ % assentamento .....	—	58,900	58,000	—	57,800	57,500	57,000	—	—	57,600	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ % coupon interno .....	—	—	58,000	—	57,900	57,800	—	—	—	57,700	—	—	—	—
" externo, 4,4 série .....	67,500	—	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	66,700	66,000	66,000	65,800	65,800	65,500
" 3 $\frac{1}{2}$ % 1905 .....	9,550	—	—	—	9,00	9,500	9,550	—	—	9,300	9,250	9,250	—	9,250
" Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções:</b> Banco de Portugal .....	—	162,000	—	—	—	—	—	—	162,000	—	162,650	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 $\frac{1}{2}$ % .....	91,500	—	—	—	91,500	91,000	91,000	91,000	—	91,300	—	91,000	91,000	91,000
" 5 $\frac{1}{2}$ % .....	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 $\frac{1}{2}$ % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 $\frac{1}{2}$ % 2.º 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.º série .....	71,500	—	—	71,400	—	—	71,500	—	71,500	—	—	—	—	71,300
" Companhia Através 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 $\frac{1}{2}$ % portuguez 1.º série .....	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	—
Acções Companhia Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-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.º grau .....	317	315	346	345	345	345,50	343	345	341	338	339	339	339	339
" Companhia Real, 2.º grau .....	207	203	206,50	204,50	207	209	219	214	210	210	212	212	210	—
" Companhia da Beira Alta .....	270	279,50	272	271	270	270	274	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	155	153,75	152,50	154	153	153	152,50	152	152,25	152	153	153	—	—
<b>Londres:</b> 3 $\frac{1}{2}$ % portuguez .....	61,50	61	60	60,25	61	61,50	61	61	60,50	60	59,50	60	59,75	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	81,93	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		



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

**Sever do Vouga.** — A commissão de vigilancia nomeada pelo comércio 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 Povoa.

**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, ocupando 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 cirelhar 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 carroagens, a fim de evitar desgraças.

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

**Austria.** — 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 aprovou o projecto que autoriza a fusão das Companhias do Central Argentino e do Rosario, ha de haver uns seis annos.

Não tendo sido ainda saecionado o projecto, a empresa argentina abriu uma campanha para que a camara dos deputados estudasse imediatamente o assunto para evitar que, sendo as companhias referidas ambas inzezas, 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 efectivo e por fracção indivisível de 10 kilogrammas. 0,42

##### 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 à Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal e do Oeste de Espanha, passa a ser feito pela estação de Bargas, 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 diferença do serviço de camionagem passar a ser entre a estação de Bargas e Toledo em vez de entre Villamiel e Toledo.

Fica, pois, ente annullado e substituído 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 comunicação das companhias espanholas, foi proibida no paiz vizinho 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 transito, a sua entrada será livre se os volumes vierem envolvidos em lonas alcatroadas, devendo os trapos ser acondicionados em fardos comprimidos.

Quando não satisfacem estes requisitos não serão aceitas 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 detenções ou apreensões das remessas nas fronteiras, que possam resultar da falta d'observancia d'aqueles 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 fraccões de um decimo da carga minima prevista nas tarifas para os vagões de 10.000 kilos quantas forem as toneladas de carga normal de cada veículo excedentes a 10.

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

Minimos das tarifas especiais 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-há, para os efeitos da taxa, nas condições ordinarias.

## ARREMATAÇÕES

### 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.

*Depósito provisório:* — 100\$000 réis por cada lote em qualquer tesouraria 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 novembro de 1908 pela 1 hora da tarde.*

*Local de abertura de propostas:* — Serviço dos Armazéns Gerais em Campanhã.

*Depósito provisório:* — 30\$000 réis em qualquer das tesourarias 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.

*Depósito provisório:* — 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 Cândido 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-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 4 de setembro passado bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las pagando o seu débito 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 mês de novembro inclusivé, 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 Alcais a Lisboa P., oito caixas com sabão, com 260 kilos, à 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 mobília, 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 António; 44.756, de Torres Novas a Lisboa P., 8 barris de vinho, com 870 kilos, a Jayme Carreira; 4.365, de Central-Collares a Alcantara-Terra, uma quartola de vinho, com 510 kilos, a Antonio Costa; 873, de Central Collares a Lisboa R., 2 rodas 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 Armazéns (Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

*Depósito provisório:* — deve ser feita até as 12 horas do dia do consumo.

#### Fornecimento de metais diversos

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

*Local de abertura de propostas:* — Estação central de Lisboa-Rio perante a Comissão Executiva.

*Condições estão patentes:* — Repartição central dos armazéns (Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritórios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

**ATELIERS DE CONSTRUCTION DE LA BIESME**  
(SOCIÉTÉ ANONYME)  
BOUFFIOUX (Belgica)

Locomotivas de todas as forças

Gruas de todos os sistemas

# AGENDA DO VIADANTE

Praventivemos 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**.

**BILBAO** *Gran Hotel Viscaya.* — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na Ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, *Felix Núñez & C.º*

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

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

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

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

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

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Servico primoroso; Diaria 18200 a 28500. Prop. Lourenco & Lourenco.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuda de Jue-**  
**to M. Estis-**  
**lez.** — Agente internacional de aduanas y trans-  
portes.

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