

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES :

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

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro
Commercio e Industria — Conse.^{ro} José M. d'Oliveira Simões, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Maio de 1908

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 1.ª modificação á tarifa especial interna n.º 4 p. v.
3.ª modificação á tarifa de despesas accessorias.

SUMMARIO

	Paginas
Conferencia telegraphica internacional	129
O porto de Leixões, por J. Fernando de Souza	129
O culto da bandeira	131
Parte official — Decretos de 9 de abril e Portarias de 22 de abril do Ministerio da Marinha	132
Tarifas de transporte	133
Viagens no estrangeiro	133
A proposito do Cincoentenário — XXXIV	133
Notas de viagem — XVIII — Na Noruega — Oscar II e Helmer — A Casa de Boneca — A tristeza norueguesa — A Christiania — As luvras da Suecia e o bacalhau norueguês	134
O caminho de ferro de Macau	135
Companhia Nacional	135
ELECTRICIDADE	
Apontamentos historicos sobre a telegraphia	136
AUTOMOBILISMO	
Aparelhos de inflamação. (continuação) illustrado	137
Auto-trenós	138
Novo combustivel	138
Meeting de Monaco	139
Tração electrica	139
Publicações recebidas	139
Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães	139
Parte financeira	
Carteira dos accionistas	139
Boletim Commercial e Financeiro	140
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	141
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	141
O Manual do Viajante em Portugal	142
Caminho de ferro do Porto á Póvoa e Famalicão	142
Linhas portuguezas — Valle do Tamega — Penafiel a Lixa — Valle do Lima — Companhia Real — Benguela — Colonias — Material circulante — Aquisição de carris — Linha do Tamega	142
Linhas estrangeiras — Espanha — Alemanha — Italia — Estados Unidos — Brazil — Argentina — Chili — Guatemala — Africa do Sul	143
Avisos de serviço	143
Arrematações	143
Agenda do Viajante	144
Horario dos combolos	144

Conferencia Telegraphica Internacional

Tendo sido resolvido na IX conferencia internacional, realizada em Londres em 1903, que a seguinte tivesse lugar em Lisboa, e saindo este numero da «Gazeta» justamente nas vespersas d'esse acontecimento, tão honroso para o nosso paiz e para a corporação do Estado a quem está commettido todo o serviço telegraphico, dedicaremos a secção d'Electricidade d'este numero á commemoração do facto, occupando-nos d'informações historicas relativas á Telegraphia.

Antes d'isso, porém, saudamos essa pleiade de homens illustres e benemeritos pelo seu muito saber e prestimo, que accorrendo de todas as partes da Terra, são a esta hora nossos hospedes para em reunião se occuparem de assuntos que tão intimamente se prendem com a actividade de todas as classes sociaes, como sejam os serviços

telegraphicos internacionaes. Apregoar os serviços que presta a telegraphia, é hoje por assim dizer um pleonasmio; por isso mesmo, nós todos que d'ella nos servimos ora para tranquillidade do espirito; ora para realização de um negocio, e sempre para satisfação de todas as necessidades urgentes d'informação ou comunicação, devemos considerar como verdadeiros benemeritos, os que abandonando a tranquillidade e commodidade dos seus lares veem trazer ou buscar a melhoria d'um serviço que tanto approxima os povos pela prestante e assombrosa velocidade e facilidade com que ficam habilitados a comunicar entre si.

Certos pois de interpretar os sentimentos de todos os que se interessam pela telegraphia quer concorrendo para o seu progresso e desenvolvimento, quer aproveitando-se dos mesmos, appetecemos aos illustres congressistas as maiores venturas no desempenho das suas respectivas missões e, esperando que d'esta terra levem penhorantes saudades, d'aqui lhes bradamos: *Sejam bem vindos!*

O porto de Leixões

Num dos ultimos numeros da *Gazeta* demos conta sumaria do notavel projecto de adaptação do porto de Leixões a fins commerciaes, elaborado pelo sr. conselheiro Adolpho Loureiro.

A publicação de um largo excerto da memoria, acompanhada de varias estampas illucidativas, subministra elementos para noticia mais circumstanciada, como o exige a importancia do assunto e o excepcional valor do projecto, digno da alta competencia do seu auctor. Seria fazer injuria ao nosso publico illustrado enumerar, como se elle os não conhecesse e apreciasse, os trabalhos do sr. conselheiro Loureiro. Raros terão tão brilhante folha de serviços. Ninguém tem entre nós consagrado tal somma de intelligente actividade ao estudo das questões hydraulicas e especialmente dos portos maritimos.

O seu livro sobre os principaes portos do mundo e ultimamente a série de magnificas monographias, consagradas á historia e ao estudo technico e commercial dos nossos portos do continente, são productos litterarios e scientificos de alto valor, sendo para admirar que nem os annos nem as doenças entibiem as extraordinarias faculdades do trabalho do eminente engenheiro.

Seja-me licito tributar-lhe a homenagem sincera da minha admiração.

No projecto cuja elaboração lhe confiou a Companhia das Docas collaborou activamente um dos engenheiros de

quem o paiz mais tem a esperar e que tem já no seu activo, trabalho de alto valor tecnico, o sr. Antonio dos Santos Viegas.

Na introdução da memoria, que temos presente, faz-se a historia resumida da concessão do porto de Leixões á Companhia das Docas e dos diversos projectos feitos com o fim de o tornar cabalmente adaptavel a operações commerciaes, e em especial do que elaboraram os distinctos engenheiros, J. Thomaz da Costa e J. Pereira Dias. Esse projecto, que aproveitava para as docas e caes acostaveis parte da area do actual porto e a bacia do Leça deixava apenas fundos de 8^m e não se prestava com a conveniente largueza á acostagem de grandes navios. Restringindo a superficie do porto e occupando com terraplenos limitados por muros o espaço onde hoje se espriam as ondas, daria logar a maior agitação dentro do porto.

Além d'isso, a experiencia tem mostrado a necessidade de obras complementares, que tornem mais perfeito o abrigo offerecido pelo porto e defendam os seus molhes, em que a violencia dos temporaes causa de tempos a tempos grossas avarias, sommando já o custo da sua reparação algumas centenas de contos.

Outro estudo havia que fazer: reconhecer se os fundos se teem alterado sensivelmente, já pelas alluviões do Leça, já pela invasão das areias trazidas pelas ondas.

Depois de mostrar a oportunidade do estudo empreendido, analisa a memoria as estatisticas do movimento do porto, pondo em relevo a sua importancia, como se vê dos seguintes dados estatisticos acérca dos navios entrados em Leixões e da sua tonelagem de arqueação.

1902—600 navios com....	738.667 toneladas
1903—655 » »	875.865 »
1904—602 » »	880.690 »
1905—685 » »	1.129.545 »
1906—724 » »	1.306.903 »

A analyse d'esses dados mostra a importancia que já hoje teem ali as operações commerciaes, apesar da falta das convenientes installações.

Assim, dos navios entrados em 1906, apenas 30 arribaram por causa do mau tempo, 92 para esperar entrada no Douro, 30 para aguardar ordens, 18 para alliviar e entrar a barra.

Entraram para receber carga e passageiros, 303 com 715.097 toneladas; para descarga, 101 com 141.292 toneladas; para receber e deixar passageiros, 107 com 314.484 toneladas.

O movimento de passageiros elevou-se de 6.197 em 1902 a 18.403 em 1907.

E todavia faltam por completo em Leixões as installações precisas para as operações commerciaes.

Ainda entre os serviços prestados pelo porto não deve ficar esquecido o abrigo de 572 embarcações de pesca, de Leça a Mattosinhos e 176 barcos de serviço do porto.

O movimento commercial do Porto foi, em 1906, de 637.180 toneladas com o valor aproximado de 32.000 contos, isto sem falar em diversas mercadorias, que elevariam aquella tonelagem effectiva a cerca de 800.000 toneladas, segundo os calculos do sr. conselheiro Loureiro, o qual supõe que a maior parte d'esse trafego virá a utilizar o porto de Leixões, quando este lhe offereça as devidas facilidades. O trafego de minerios, hoje quasi impossivel, poderá tomar grande incremento. Longe de se prejudicarem, os dois portos visinhos completar-se-hão em vantajosa competencia com outros, como o de Vigo, que lhe disputam o trafego.

Entre as funcções que a Leixões pertencem, figura a de porto d'escala para serviço de passageiros e de mercadorias de valor, feito pelos grandes transatlanticos.

Os rapidos progressos da navegação exigem profundidades mais consideraveis que as previstas nos projectos anteriores.

Constroem-se hoje transatlanticos com 220 a 240^m de comprimento e calados superiores a 10^m.

Por isso propõe o sr. Loureiro que, na parte do porto destinada á grande navegação, a cota do fundo seja levada a—11^m e no anteporto e porto commercial a—10^m, ficando a—8^m onde o terreno o aconselhar para reduzir a despesa.

Para pôr o porto em boas condições de abrigo é proposto o prolongamento do molhe do norte por um troço de 180^m de comprimento em curva de 400^m de raio, com a concavidade para o mar, terminando por uma cabeça circular de 20^m de diametro. Evita-se, não só a entrada da vaga, mas tambem a acção do tempestade de NW sobre a curva do molhe de sul.

Para proteger a parte curva do molhe do norte é projectado um molhe exterior submerso, de pedra perdida, paralelo áquelle, com o coroamento á cota—1,50 e com 265^m d'extensão, tendo as extremidades apoiadas em duas rochas existentes á frente do molhe do norte.

São duas obras dispendiosas, mas indispensaveis, e cujo delineamento, baseado em numerosos dados de observação, parece muito judicioso.

*

Para crear o ante-porto projecta-se prolongar o molhe occidental do pequeno porto de serviço actual.

Do lado do sul construir-se-ha um molhe, tendo em cima a largura de 15^m e ao norte em parte da sua extensão um varadouro com varias linguetas para o serviço de pequenos barcos.

Pelo centro do porto de abrigo e do ante-porto é traçado um canal de 80^m de largura no fundo com a cota—11^m, terminando á entrada da doca n.º 1.

Fica o ante-porto com 170.625^m² com fundos entre 0 e —11^m, sem falar na pequena doca de serviço com 39.375^m² e fundos de 0 a—5^m.

Para a abertura do canal é preciso dragar cerca de 400.000^m³, sendo metade precisamente d'este volume em areia e o resto em rocha facil de cortar.

Ao molhe sul do ante-porto poderão atracar grandes navios, que, fazendo escala por Leixões, pequena demora tenham ali.

O porto commercial propriamente dito, constituido por duas docas, ambas de marés, no prolongamento uma da outra, fica no interior do rio Leça. A' entrada projecta-se uma ponte girante de dois vãos de 30^m.

A doca n.º 1 é limitada por dois muros com 591^m e 449^m de comprimento, distanciados 125^m. Ao fundo a doca estreita até uma ponte girante de 2 vãos desiguaes de 30 e 18^m. A partir da ponte a passagem vae alargando até ter 120^m de largura á distancia de 325^m, seguindo-se então a doca n.º 2 com 260^m de largura e 552 de comprimento, tendo ao fundo e segundo o eixo longitudinal um molhe de 245,50^m por 78^m para minerios e carvão.

No resalto do lado do sul projectam-se um plano inclinado e duas docas de reparação, tendo 225^m e 100^m ficando junto d'ellas as officinas.

Não acompanharei a memoria na descrição de todas as obras projectadas e dos tipos de muros e caes, criteriosamente adaptados á natureza do sub-solo. São ainda enumeradas e justificadas todas as obras accessorias, e material do porto, como armazens, linhas de serviço, guindastes, desembarcadouros, edificios para serviços publicos, canalização e abastecimento de agua potavel, estação central d'electricidade com 750 cavallos, etc.

Limitar-me-hei a pôr em relevo o sistema aconselhado para a construção por meio de barragens no Leça, que permitirão construir a secco todas as obras do porto interior, com grande facilidade e economia.

Mostra-se na memoria que nada ha que recear de asoriamientos, tendo-se apenas de tempos a tempos que proceder a dragagens de pouca importancia, que porto algum dispensa.

Não vem reproduzido na memoria publicada o orçamento geral das obras, cujo custo deve elevar-se a cerca de 5.000 contos.

Nem todas teem porém que ser feitas desde logo.

E' indicada a precedencia para as obras de consolidação e defeza dos molhes actuaes, construindo-se ao mesmo tempo os molhes de ante-porto. Seguir-se-ha a doca n.º 1, mudando-se depois a barragem para a entrada da n.º 2 a fim de utilizar desde logo a primeira.

*

Merece referencia especial a parte da memoria relativa ás linhas ferreas que devem convergir ao porto de Leixões. Consideram-se indispensaveis as ligações com o Porto e com as linhas do Minho a Douro em Ermezinde.

Quanto á linha de circumvallação, do k. 2,5 a Leixões, que poderia bem substituir e dispensar por largo tempo aquellas duas, é acceita pelo sr. conselheiro Loureiro como complemento util da viação suburbana do Porto, mas sem se deixar de construir desde já o troço da Alfandega a Leixões.

A linha de circumvallação foi primeiro aconselhada pelo distincto engenheiro o sr. Pereira Dias e por elle estudada por incumbencia da Companhia da Pova. Em 1899, o Conselho superior de Obras publicas impressionado pelo elevado custo e pelas difficuldades que offerece o troço da Alfandega a Leixões, alvitrou em substituição aquella linha. Pela mesma occasião, a commissão technica, encarregada por decreto de 6 de outubro de 1898 de propôr o plano da rede complementar ao norte do Mondego, incluiu nelle a linha de circumvallação, conjunctamente com o prolongamento do ramal da Alfandega.

O Conselho de Administração, pouco depois da sua construção mandou elaborar o projecto da linha de Contumil a Leixões, em obediencia ao preceito explicito do decreto citado, pois fôra classificada por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

Essa linha tinha a dupla função de servir o trafego suburbano do Porto e de ligar as linhas do Minho e Douro com Leixões. Que se prolongue o ramal da Alfandega até Leixões, quando a rectificação da margem do Douro lhe proporcione leito para o assentamento, achamos bem. Construir porém uma linha entranhada em tuneis, deixando em ramalculo a estação da Alfandega, prejudicando o serviço d'ella e exigindo consideravel dispendio, parece-me obra menos acceitavel onde escasseiam recursos para tantas outras de primeira necessidade.

O ramal da Alfandega a Leixões, incluindo o troço commum á linha da circumvallação, deve custar cerca de 700 contos.

Esta ultima, incluindo o troço commum e adiando a segunda via, custa menos de 600 contos.

Se se lhe der a precedencia, fica desde logo servido o trafego suburbano e estabelecida a ligação com a linha do Minho numa estação de triagem, não se tornando necessaria a ligação directa com Ermezinde, senão em futuro remoto. Para as relações entre a Alfandega e Leixões o percurso é o triplo do troço directo entre aquelles dois pontos e o perfil é peor. Mas, para o serviço de mercadorias, mais ou menos vinte minutos não é differença que entre em linha de conta. A differença do percurso só interessa á Administração pelo que dispende a mais na tracção, applicando as taxas pelo percurso mais curto.

Supponhamos, calculando á larga 100.000 toneladas de movimento annual entre a Alfandega e Leixões oneradas com mais 18 k. de percurso; teremos assim 1.800.000 toneladas kilometricas, que ao preço de 3 réis custam 5:400\$000 rs. Com este encargo consegue-se evitar encargo annual superior a 30 contos de juro e amortização do troço directo, orçado em 558 contos até a ligação com a linha de circumvallação. Ha ainda em compensação que se aproveitar a mesma machina para transportar entre Leixões e Contumil toda a mercadoria, dividindo-se nessa es-

tação a que é destinada á Alfandega da que tem de seguir para Campanhã ou para as linhas do Minho e Douro e vice-versa. Com os 25 poupados annualmente levantar-se-hia capital para construir 40 kilometros da linha do Pocinho.

Mais tarde, rectificada a margem do Douro, pôde-se prolongar o ramal da Alfandega, evitando as obras mais dispendiosas entre a Alfandega e o Ouro e dotando o terreno marginal com a sua linha de serviço.

Por ultimo, quando o movimento o exija, far-se-ha o troço de Leixões para Ermezinde e assentar-se-hia segunda via na linha de circumvallação.

Quanto mais reflecto neste problema tecnico e administrativo, mais me convenço de que a solução mais conveniente aos interesses do Porto e aos do Estado é a construção immediata da linha de circumvallação, que pôde ser englobada na convenção que haja de se fazer com a Companhia das Docas na substituição do troço da Alfandega de Leixões, cuja realização deve ser addiada.

Esta divergencia de opinião da que é formulada pelo illustre engenheiro, auctor do projecto que rapidamente analizei, em nada diminue a admiração que merece o seu muito saber, mais uma vez manifestado em tão valioso trabalho, nem o aplauso que este merece por offerecer base segura á resolução de um assunto tecnico da mais alta importancia para a cidade do Porto.

Assim os poderes publicos compreendam a necessidade de pôr termo ao estado lamentavel da questão que dura ha 19 annos!

J. Fernando de Souza.



O culto da bandeira

O Conselho Geral da Liga Naval, interpretando um sentimento que existia latente no animo de todos nós, portugueses, atirou a publico a ideia de se cultivar a religião da bandeira nacional, o symbolo venerado em torno do qual se reúnem todas as aspirações, e sentimentos nobres que despertam as ideias, de patria e de familia.

E' preciso ter saído do paiz para se avaliar a impressão indefinida, mixto de saudade e de prazer, de orgulho e de veneração que desperta em nós a vista da bandeira nacional em um paiz estrangeiro.

E' a nossa bella patria que nos surge de improviso, num cortejo de sombras illustres, com todos os seus feitos epicos, com todas as suas gloriosas tradições; é a casa, rica ou pobre que nos viu nascer; é a arvore annosa a cuja sombra nossos avós brincaram em creanças, sob cujas ramadas protectoras tantas vezes adormecemos; é a campã saudosa em que repousam os nossos mortos; é o lar carinhoso que não podemos esquecer; são os filhitos que deixámos no regaço d'uma creatura amada que longe nos espera com amor e com saudade.

A bandeira nacional é superior á divergencia dos partidos.

A bandeira é a patria; é o symbolo da communhão de toda a sociedade portugueza.

E tudo isto que cada um de nós sente, no intimo da sua alma, e nos faz subir aos olhos duas lagrimas sublimes, ninguém se atrevia a manifestá-lo em publico, num acanhamento inexplicavel, mas vergonhoso, que dava de nós ao estrangeiro uma falsa ideia de indifferentismo patriótico que tão longe está do nosso animo e da verdade.

Nos povos do norte, como na Allemanha septentrional, e em toda a Scandinavia, o culto da bandeira é tão corrente que o elemento principal da decoração das mesas, quer em hoteis, quer em casas particulares, é a bandeira nacional, e quando querem honrar um estrangeiro, junto ao logar que occupa á mesa, por modesta que seja, põem-lhe a bandeira do seu paiz.

Esta acção tão simples e ao mesmo tempo tão tocante,

tão sentida, mostra bem a que ponto aquelles povos levam o culto da bandeira.

E para apreciar a educação civica ministrada aos povos septentrionaes não precisamos sair do nosso paiz. Basta que vejamos os restaurantes de qualquer ordem frequentados pelos marinheiros inglezes, suecos ou allemães.

Se nestes estabelecimentos ha musica, em geral o regente, para lisongear os adventicios clientes, manda tocar o hymno da nacionalidade a que pertencem.

E então é que é vêr a maneira respeitosa e ao mesmo tempo entusiastica, como o rude marinheiro, filho do povo, ou o official aristocratico e illustrado, se ergue e se descobre, fazendo côro, e chegando a abafar com as suas vozes quentes, vibrantes como uma saudade, de longe, enviada á patria, a orchestra que deixa de ouvir-se apesar da sonoridade dos seus instrumentos. Se não ha orchestra, são elles que em canto coral saúdam a patria, entoando o hymno, dando-se abraços fraternaes e hurrahs entusiastas.

São os pequenos regatos que fazem os grandes rios; são tambem estes pequenos nadas que somados transformam o homem inculto em um cidadão livre, orgulhoso da sua patria; o homem illustrado num trabalhador infatigavel para a gloria do seu paiz, e o pobre soldado que longe vae bater-se pela sua bandeira em heroe que torna universalmente respeitado o velho nome portuguez.

Do Conselho Geral da Liga Naval recebemos a seguinte carta á qual com o maior prazer damos publicidade:

Tendo o Conselho Geral da Liga Naval resolvido promover em todo o paiz o culto da bandeira, e resolvido tambem que para tão patriótico fim se solicitasse o auxilio da Imprensa, venho rogar a V. em nome do mesmo Conselho que, no jornal que V. tão distinctamente dirige, se faça a propaganda que V. melhor entender para que a bandeira nacional seja respeitada como é em todos os paizes civilizados.

Approveito esta occasião para juntamente pedir a V. que faça constar que na séde da Liga Naval, Rua Garrett, 95, está aberta subscrição publica para a compra de bandeiras nacionaes, e que se recebem quaesquer quantias por minimas que sejam, pois é desejo da Liga Naval que todos os portuguezes concorram para a obra que ella iniciou.

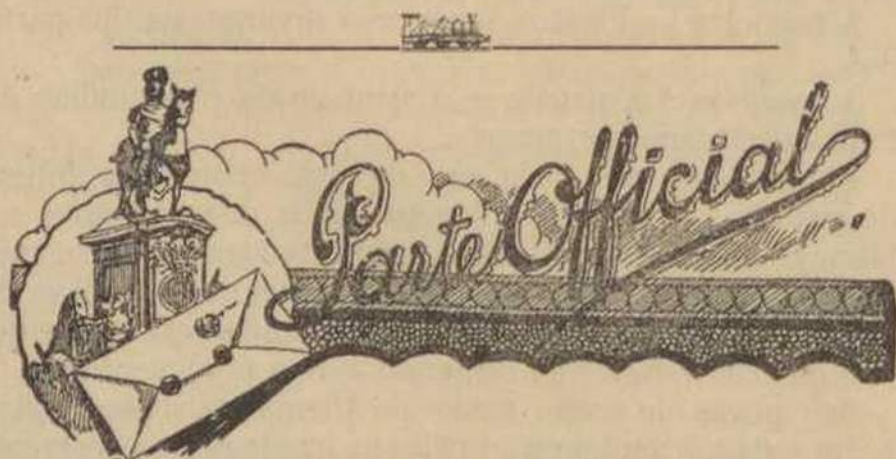
Devo informar V. que o governo acceitou e approvou as propostas da Liga Naval, devendo ser muito brevemente entregues as primeiras bandeiras ao Ministerio do Reino, para serem distribuidas pelas escolas officiaes.

Informo mais a V. que a Liga Naval resolveu applicar, nos termos do seu orçamento, a quantia de réis 150\$000 para esse fim, independentemente da subscrição com que individualmente cada um dos membros do Conselho Geral concorreu.

Secretaria do Conselho Geral, 22 de abril de 1908. O Presidente,
Pedro Diniz.

Abundando nas generosas ideias da Liga Naval, nesta Redacção abrimos a inscrição para auxiliar a ideia, pedindo aos nossos assignantes, annunciantes e leitores nos coadjuvem nesta manifestação, que nós humildemente encetamos com a nossa modesta offerta:

A <i>Gazeta dos Caminhos de Ferro</i>	500 réis
O Director.....	500 »
O Secretario da Redacção.....	500 »



Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Com fundamento no artigo 2.º do decreto de 27 de maio de 1905 e nas disposições do n.º 5.º do § 1.º do artigo 16.º do de-

creto com força de lei de 29 de junho ultimo: Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um credito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Publica, a favor do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de 115:000\$000 réis, destinada a satisfazer despesas com a construcção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo para esse fim a referida importancia ser adicionada ao capitulo 5.º da tabella da despesa extraordinaria do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar do anno economico de 1907-1908.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legais de ser decretado.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições assim o tenham entendido e façam executar.

Paço, em 9 de abril de 1908.—REL.—*Francisco Joaquim Ferreira do Amaral—Arthur Alberto de Campos Henriques—Manuel Affonso de Espregueira—Sebastião Custodio de Sousa Telles—Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha—Wenceslau de Sousa Pereira Lima—João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Para facilitar o proseguimento da construcção do caminho de ferro de Benguella, sendo justificados os pedidos feitos pela companhia d'aquelle caminho de ferro relativos a modificações a introduzir nos artigos 29.º e 56.º do contrato de concessão de 28 de novembro de 1902;

Conformando-me com o parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do Primeiro Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar:

1.º Que no artigo 29.º do contrato de concessão de 28 de novembro de 1902 se addicione o seguinte paragrapho:

§ 18.º Enquanto a linha não estiver completa em toda a sua extensão até a fronteira, para a exploração parcial serão adoptadas, nas secções que forem sendo successivamente abertas á exploração, as tarifas que forem combinadas entre o Governo e a companhia, as quaes não poderão exceder os maximos seguintes: passageiros de 1.ª classe, 40 réis por kilometro; de 2.ª classe, 30 réis; de 3.ª classe, 10 réis. Mercadorias de 1.ª classe, 150 réis por tonelada e kilometro; 2.ª classe, 120 réis, e 3.ª classe, 80 réis.

2.º Que o artigo 56.º do referido contrato seja substituido por:

Artigo 56.º—Resgate da concessão—Em qualquer epoca, depois de passados vinte e cinco annos, contados da data da conclusão da linha até a fronteira, data que para o effeito d'este artigo em nenhum caso poderá ser posterior a 1 de novembro de 1915, terá o Governo o direito de resgatar o caminho de ferro com todo o material fixo e circulante e com todos os accessorios, prevenindo td'isso a companhia com seis mezes de antecedencia, mediante o pagamento annual, durante o tempo que faltar para o termo da concessão, de uma quantia igual á média do rendimento liquido do caminho de ferro nos ultimos cinco annos, que nunca poderá ser inferior a 700\$000 réis, moeda corrente do reino, por kilometro.

3.º Que se mantenham os §§ 1.º e 2.º do referido artigo 56.º do contrato de concessão de 28 de novembro de 1902.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o entenda e faça executar.

Paço, em 9 de abril de 1908.—REL.—*Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Comissão Superior Technica de Obras Publicas do Ultramar, manda approvar o projecto do lanço do caminho de ferro de Benguella, entre os kilometros 352,740 e 414,160, na extensão de 61^k,420.

O que o mesmo Augusto Senhor manda communicar ao governador geral da provincia de Angola, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 22 de abril de 1908.—*Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Comissão Superior Technica de Obras Publicas do Ultramar, manda approvar o projecto do lanço do caminho de ferro de Benguella, entre os kilometros 414,160 e 473,00, na extensão de 58^k,840.

O que o mesmo Augusto Senhor manda communicar ao governador geral da Provincia de Angola, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 22 de abril de 1908.—*Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Modificação 3.^a á de Despesas accessorias, do Sul e Sueste:—E' uma alteração de redacção dos artigos 8.^o e 9.^o, respectivos a armazenagem e estacionamento, e tendo por fim acelerar a expedição e entrega das remessas, para melhor aproveitamento do material e dos caes de mercadorias, a meude atulhados de expedições por culpa dos seus donos.

Modificação da especial n.^o 4, pequena velocidade, da mesma rede:—Reduz o peso das caixas com materias inflammaveis a 45 kilos, e o dos barris a 65 kilos.



Viagens no estrangeiro

Escreve-nos um assignante:

«O itinerario que v. publicou em 16 do corrente fez-me nascer a ideia de, com meia duzia de vintens que tenho, realizar uma razoavel viajata na Europa.

«Pergunto lhe pois, como seu assignante, desde a primitiva, n.^o 817, se com 30 dias de ausencia e uns 250\$000 réis disponiveis, poderei (apesar do cambio) ir pelos Pireneos, e Suissa a Francfort e d'ahi a Paris, Bordeus, Lisboa.

«Não indico os pontos a visitar em transito; v. que é o mais competente o fará; só lhe digo que desejo ver:

Lourdes para apreciar o fanatismo que ali se exhibe;

Toulouse, porque é uma cidade alegre, onde toda a gente canta, e eu gosto de musica. «Num concurso que se abriu ha tempo para novos tenores, foram os toulousences que apresentaram maior numero de exemplares. Quero vêr a patria dos futuros Caruzzos;

Hamburgo, porque tenho ali um parente, a visitar;

Paris... porque ir a França, pela primeira vez, e não visitar a grande capital, seria um crime.

«O resto fica á sua inteira liberdade.

«Presta v. um bello serviço aos seus assignantes, com estas informações que dá, e teem a vantagem de ser desinteressadas, porque se fazemos a consulta a qualquer companhia de caminhos de ferro, ou agencia de transportes, corremos o risco de nos aconselharem o que mais lhes convenha, a ellas, o que póde bem não nos convir, a nós.

«A sua imparcialidade e conhecimentos de toda a Europa (e creio que mesmo fóra d'ella) são uma valiosa garantia para nós os seus leitores.

De v. etc.

«N. B. Como, a decidir-me terei que partir nos meados de maio, é favor que v. apesar de receber esta á ultima hora, me responda, por carta ou pelo jornal até o dia 1.»

Gostosamente respondemos ao nosso amavel e querido assignante, dos, felizmente ainda numerosos, da primitiva:

Como recebemos a sua carta no ultimo dia, não lhe podemos fazer um itinerario detalhado com preços fixos; mas já lhe dizemos que, viajando modestamente e ainda assim commodamente, póde realizar a sua excursão nesse praso com essa verba, que não é larga, mas sufficiente. Toma um bilhete de ida e volta de Lisboa a Bayonna, 1.^a classe, que lhe custa uns réis 23\$000

Para o percurso francez, suizo e allemão, bilhetes circulatorios da tarifa combinada de que não lhe podemos rapidamente indicar os preços senão por alto da seguinte fórma:

Percurso francez, uns 2.200 kilometros que, em 2. ^a classe, custam 112 francos. ou, ao cambio de 200 réis	22\$400
Percurso suizo, supomos uns 600 kilometros, que lhe custam uns 40 francos, réis . . .	8\$000
Percurso allemão, uns 600 kilometros, mesmo preço, réis	8\$000

Temos pois um total de 61\$400 réis, a que juntaremos umas subidas de montanhas, a volta de Wengernalp, o Pilatus (15 fr.) e outras, e arredondarmos, a conta para réis 75\$000

Para vinte e cinco noutes de hotel, e alimentação, em hoteis ou em transito, durante trinta e um dias, podemos calcular réis 100\$000

Já vê o nosso assignante que lhe ficam uns 75\$000 réis para extraordinarios, como trens, gorgetas, theatros, entradas em museus, etc.

Não é muito, mas chega bem, se, como dissémos, fôr limitado e economico.

Como itinerario fixamos-lhe:

Lisboa directo a Bayonna, e depois, Lourdes, Toulouse, Lyon, Genebra, Lausanne, Montreux, nova linha a Thune, Interlaken, (volta do Wengernalp), subida ao Pilatus, Lucerna, passeio no lago, Zurich, quedas do Rheno, Basilea (Bale) Heidelberg, Carlsruhe, Francfort, Metz, Paris, Bordeus.

E aqui nos ficamos, prontos a dar-lhe outros esclarecimentos, quando os peça com mais tempo.



A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXIV

Tendo sido nomeado director da fiscalização por parte do Governo o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar que já anteriormente em igual cargo havia sobejamente provado o seu *chauvinismo* guerreando por todos os meios ao seu dispor o funcionalismo estrangeiro nos cargos superiores ferroviarios a nova direcção François & Ladame encontraram nesta autoridade official a mais tenaz opposição, que afinal se traduziu pela destituição dos dois novos funcionarios.

Tendo D. Joaquin de la Gandara reservado para sua superintendencia pessoal a orientação do serviço commercial, procurou o chefe d'esse serviço e manifestou-lhe a opinião que de seus estudos e dos de seus collegas em Paris, lhes dava o convencimento dos grandes prejuizos resultantes para a exploração pelos excessivos baixos tipos de transporte applicados na rede E. e N. de Portugal, opinião esta que tambem era partilhada por competentes chefes de serviço do trafego com quem o comité de Paris havia discutido este importantissimo assunto.

O chefe a quem a direcção anterior havia confiado a superintendencia do serviço commercial desde a sua instalação em presença do mappa de Portugal e Espanha aberto sobre a mesa apresentando cada uma de per si as tarifas especiaes, que as competencias fluviaes, maritimas e até carreteiras obrigaram a ser adoptadas para vencer a concorrência rotineira, explicou, apoiado nos documentos constantes do archivo da repartição as bases em que cada tarifa especial fóra estabelecida para com grande sacrificio da tarifa legal maxima se obter o resultado favoravel que bem claramente se demonstrava no progressivo augmento das receitas da exploração.

A's objecções de D. Joaquin de la Gandara respondiam as contrariedades que em certos troços apresentavam os rios navegaveis, em outros os portos maritimos, em outros os mercados que centralizavam o commercio interno.

Comparados os preços de transporte pelas vias antigas com os das tarifas em vigor, facil se tornava conhecer o sacrificio do maximo que a lei facultava para a adopção dos preços que obrigavam á preferencia da via ferroviaria sobre as antigas antagonistas.

Apresentada clara e justificadamente a defeza da di-

recção Goudchaux que por sua competencia profissional, dedicação e zelo, soube vencer com o mais assiduo trabalho as dificuldades que encontrou ao tomar o cargo de director da exploração, quando o producto não chegava para fazer face aos encargos e que na occasião da posse da nova direcção tudo provava um futuro prospero, o chefe do serviço convencido que a alteração do sistema adoptado só produziria resultado de prejuizo, pôz á disposição da nova direcção a superintendencia do serviço commercial, que sabia era disputado por profissionais de provado valor e competencia.

D. Joaquin de la Gandara em presença das razões expostas e convencido da vantagem da manutenção do *statu quo* com lisongeiros frases de elogio, manteve no cargo de chefe do serviço do tráfego o antigo funcionario testemunhando a sua satisfação por que neste cargo fosse mantido um nacional, cujos conhecimentos do paiz eram elemento essencial para o desempenho d'este importante serviço.

Desde essa data as relações pessoas com o antigo funcionario foram sempre, até sua morte, as mais cordeas e da mais ilimitada confiança incumbindo-o até de dar solução a alguns assuntos de interesse pessoal.

O director Le François e o engenheiro Ladame, que de Paris traziam identicas impressões de prejuizo para a exploração na manutenção dos baixos preços de transporte das tarifas em vigor foram convencidos por D. Joaquin de la Gandara da vantagem na manutenção do *statu quo* e deixaram de se ocupar d'este serviço para atenderem á nova organização dos serviços technicos.

O engenheiro Ladame com o intuito de facilitar e economizar o serviço de comboios na estação de Lisboa, alterou a antiga disposição das vias, de fórma que os comboios á chegada e á partida pudessem sem auxilio de locomotiva que não fosse a propria do comboio fazer seu serviço de partida e chegada de passageiros e mercadorias. Esta disposição é a que ainda se conserva.

Separou por completo da invasão na gare o pessoal das officinas que até então se effectuava em promiscuidade com o serviço de molhes e manobras isolando as officinas da linha por barreiras e estabelecendo a entrada e saída dos operarios por uma unica serventia.

O director Le François na sua especialidade no serviço de material e tracção fez construir em continuação aos anexos das officinas na Madre de Deus, telheiros para resguardo das carruagens reaes e das de 1.^a classe para passageiros.

Foi resolvido substituir os antigos carris *champignon* simples e seus accessorios de cunhas e de madeira que formavam o sistema de via desde a primitiva empreitada Waring Brothers & Sons pelos carris do sistema Vignole.

Tambem foi substituido por creosotagem a conservação das travessas que até então era feita por sulfato de cobre.

Ao mesmo tempo que o engenheiro Ladame trabalhava afanosamente na nova organização dos serviços technicos e visitava frequentemente as duas linhas tomando directa e pessoalmente conhecimento de todas as condições locais, seu estado de conservação ou modificação, solidez de obras d'arte e mais detalhes que necessitava conhecer, fazia-se sempre acompanhar do pessoal superior que tinha por missão o desempenho dos serviços que Ladame era chamado a superintender como engenheiro em chefe, tomando assim o necessario conhecimento material de toda a rede e da confiança que lhe merecia o pessoal seu subordinado, suas aptidões e zelo no exercicio de seus cargos pelo estado em que se encontravam os troços da linha em que superintendiam, e conhecimento do bom ou mau estado de algumas localidades que careciam de mais pronto remedio.

Nestas excursões teve occasião de apreciar o movi-

mento do chefe de secção da linha do Norte, Gil, que desde logo lhe mereceu a mais dedicada estima e justificada confiança.

Conhecedor dos abusos de confiança que nas linhas estrangeiras eram praticadas a pretexto de indemnizações por avarias de generos confiados á responsabilidade das companhias ferroviarias, quiz conhecer pessoalmente como esta especialidade era resolvida pelo serviço commercial a que estava incumbida e para esse fim subrepticamente na ausencia do chefe do serviço foi buscar ao archivo que estava aglomerado ao serviço do Movimento, o expediente, classificado sob o titulo de «reclamações». Dando d'este facto conhecimento o chefe da Repartição e do serviço do Tráfego, Souza e Vasconcellos ao chefe do serviço, que vendo neste facto uma falta de confiança por se ter dado clandestinamente na sua ausencia, foi directamente reclamar ao Director contra o succedido, pois que não seriam recusados todos os esclarecimentos quando regularmente exigidos mas nunca por fórma que pudessem ser apreciados pelo pessoal do serviço como falta de confiança no respectivo chefe.

A esta reclamação respondeu o engenheiro Ladame com a mais lisongeira apreciação pela maneira altamente vantajosa para a companhia como a regularização de reclamações do publico eram resolvidas amigavel e resoavelmente pelo chefe do serviço sem até ali ter havido recurso para tribunaes nem intervenção de advogado o que geralmente em outras companhias constituia assunto de importantes despesas e suspeitas de fraude, sobre quem essas questões tinham superintendencia.

Desde esse conflicto o engenheiro Ladame foi sempre um dos mais dedicados amigos do chefe do serviço, que só consultava mas nunca contrariava.



Na Noruega—Oscar II e Helmer—A Casa de Boneca—A tristeza norueguesa—A Christiania—As luvas da Suecia e o balcão norueguez.

Por uma questão de impressionismo, facil de explicar, ao transpôr a fronteira que separa a Suecia da Noruega, o viajante não pôde deixar de pensar no facto mais notavel que a historia dos ultimos tempos regista, no que se refere ao desaccordo entre dois paizes.

Aquella separação de dois povos, casados desde 1814, simplesmente porque as suas ideias não se conformavam; separação placida, prudentemente pensada e socegadamente resolvida, dá-nos bem a medida do caracter frio, pautado pelo estudo, circumspecto, d'aquella gente.

É facilmente nos occorre que Ibsen, o grande escritor norueguez, ao escrever a sua *Et Dukkehjem*, a notavel comedia que nós conhecemos pelo titulo «Casa de Boneca», ao crear aquelles dois esposos, a Nora e o doutor Hemer, foi mais que um dramaturgo inspirado—foi um vidente.

O seu drama escrito em Amalfi, a encantadora cidade do golfo de Salerno estava destinada a ser representada no grande theatro internacional, tendo por interpretes o grande rei Oscar e a Noruega.

Não queremos dizer que a esposa, a Nora, na sua feição frivola, gulosa, acreancada, desenhue ou simbolize a Noruega, pensadora, triste, profunda.

Mas o desaccordo de ideias, entre os dois esposos, a sua separação sem arrancos de desespero nem luta; a prudente resolução da esposa que sae, e do marido que fica, são o retrato d'aquelles dois paizes, ligados durante quasi um seculo pelos interesses mutuos, e separados de commum accordo, em nome da sua divergencia de opiniões sobre administração publica — separados sem guerra, sem questões irritantes; como dois socios que dividem os haveres da casa e ficam nas melhores relações commerciaes e familiares.

Vem a proposito, e é de justiça, render preito á memoria do rei bondoso, do homem exemplar que se chamou Oscar II e a cujo alevantado espirito e desvelado amor pelos dois povos se deveu evitar-se uma cruenta guerra entre elles.

A historia registará, no futuro, quanto foi difficil, e quanto benemerita foi, a acção d'esse sympathico rei, exercendo a sua influencia para dominar as tendencias do exercito sueco que queria a guerra

«pour prouver que le plomb tue assez rudement».

Venceu porém o espirito conciliador do monarcha cuja sepultura merece estar sempre coberta pelas flôres da gratidão dos dois povos.

E' pensando neste caso tão novo que entramos na Noruega, cujas primeiras regiões não differem das que vimos de atravessar no seu paiz irmão.

Mas, se a natureza é a mesma, não succede outro tanto com o povo, no qual parece que a delimitação da fronteira politica sulcou um valle profundo, nas duas margens do qual a vida é differente.

Como se nos fôssemos afastando do Equador para o polo, vamo-nos sentindo rodeados d'um ambiente mais frio. Nos rostos já não vimos aquella alegria expansiva que nos encantava, no leste da grande península; nos campos não se ouve o cantar dos trabalhadores; as quebradas das aguas, o ramalhar das arvores parecem-nos produzir sons não diremos lugubres, mas sombrios, seccos, tristes.

Em tres horas chegamos á Christiania.

Estação modesta, para uma capital, deserta, quasi, sem ruido, sem animação.

Passamos á rua, caminho do hotel Escandinavia, que não é o mais notavel mas é, incontestavelmente, dos melhores—bom serviço, gerente muito amavel, conforto e hygiene modernos.

Nas ruas bastante movimento; continuamente passam carros electricos em todos os sentidos (excepto, já se vê, e como em toda a parte, na rua principal comparavel ao nosso Chiado) trens luxuosos circulam, tirados por boas parellhas; mas tudo isto sem som, sem ruido, como numa cidade de mudos, como numa exhibição cinematographica.

Para augmentar a falta de animação ha o isolamento completo entre a população das ruas e a dos cafés e qualquer outro estabelecimento, porque todos estes, por causa do clima frio, teem portas fechadas, dupla porta mesmo, e quem nelles entra desaparece por completo, como se fosse, muito em segredo e de fôrma a não ser visto... comprar umas luvas.

E a proposito vem uma nota que não inscrevemos aqui, a proposito da Suecia.

Qualquer viajante ao dispôr-se a ir a este paiz, dispõe-se tambem a fazer o seu abastecimento de luvas, *peau de Suède*, tão afamadas, que suppõe serão ali mais baratas.

Pois engana-se; são muito mais caras ali do que em Paris... e até em Lisboa. Por menos de 1\$200 a 1\$500 réis não se obtem um par, de rasoavel qualidade.

O mesmo succede na Noruega com o nosso manjar popular, e tão estimado que se enfeita com o titulo de «fiel amigo».

Quem ahi quizer comer bacalhau salgado, tem que vencer certas difficuldades.

Não é porque elle falte—se elle é o principal ramo de exportação do paiz—mas porque só para o estrangeiro, ou melhor, só para Portugal, Espanha e Brazil elle é preparado espalmado, tendo, nesse caso, o nome de *torsk*; para o resto da Europa vae enrolado e sob outro nome.

Mas, um ou outro, não se usa lá cosinhá-los; só fresco se apresenta na mesa; e o bacalhau fresco é muito menos saboroso.

Portanto, para o estrangeiro saborear, *ab origine* o nosso tão conhecido manjar, tem que o encommendar especialmente no hotel, e que explicar, muito expressamente, que o quer cosido, aliás servir-lh'o-hão com um molho qualquer que lhe desfigura o sabor.



O caminho de ferro de Macau

Em tempos, o nosso governo negociou com o governo do Celeste Imperio para a construcção de uma linha ferrea de Macau a Cantão.

Razões de varias ordens fizeram pôr de parte a ideia, e o resultado d'essas negociações foi nullo.

Agora foi o governo portuguez consultado pelo chinez, acêrca das suas intenções a proposito da realização do projecto, dizendo que no caso de nós desistirmos d'essa ideia, a China tomará a iniciativa da construcção, visto Macau ser o ponto mais conveniente para testa de uma linha que vá por Cantão e Hankan a Pekim.

Consta que o nosso governo está na disposição de acceitar a iniciativa chineza para a construcção immediata do caminho de ferro de Macau, estando o assunto sendo tratado pelas respectivas chancellarias.



Companhia Nacional

Effectuou-se hoje a assembleia geral annual d'esta companhia, para apreciação do relatorio e contas do anno anterior, documentos que foram approvados.

D'este relatorio respigamos os apontamentos seguintes:

Os productos brutos da exploração em 1907 foram de 166:492\$523 réis, superiores em 18:942\$237 réis; mas como as despesas subiram de 76:075\$718 a 109:537\$179 réis e nas receitas fóra do trafego houve uma diminuição de 13:172\$769, o liquido total accusa uma differença contra 1907 de 25:551\$993 réis, o que é importante, por representar cerca de 28 %. O movimento, nos seus principaes factores, foi, em 1907, comparado com 1906:

	1907	1906
Passageiros	157.669	145.913
Mercadorias, toneladas.....	74.597	57.508

Deve-se, porém notar que a linha de Mirandella a Bragança, que é a que mais influe para este aumento de movimento, prejudica a comparação, nas suas bases essenciaes, porque essa só foi aberta, por completo, em dezembro de 1906.

Explica-nos o relatorio como se deu tão importante aumento de despesas, justificando-o: no aumento de comboios para fazer face ao transporte de mercadorias que se aglomerou logo para a abertura da linha; na compra de mais 3 carruagens (de que se pagou a 2.^a e 3.^a prestações) e de 20 vagon, tudo na importancia de 20:000\$000; na 1.^a prestação da compra de 3 machinas, 5:359\$900; material para a adopção do freio de vacuo, 6:331\$200 réis, e material para a construcção de novas carruagens nas officinas da companhia.

D'esta fôrma o saldo disponivel reduziu-se a 36 contos, do qual tirados 5 % para fundo de reserva, 12 % para a Direcção e Conselho Fiscal, 24 contos para obras de construcção, material circulante e officinas, ficaram apenas 11.793\$532 réis que passam a conta nova, não havendo, portanto, dividendo ás acções.

ELECTRICIDADE

Apontamentos históricos sobre a telegraphia

É interessante para todos os que nesta ocasião leem na imprensa d'informação diaria a descrição dos trabalhos a que se estão dedicando os congressistas, nossos hospedes, assim como das festas organizadas em sua honra, é interessante, diziamos, saber quaes as origens e desenvolvimento d'um ramo scientifico e social, tão interessante e tão grande auxiliar do enorme progresso de todos os povos, como a telegraphia. Faremos pois um esboço historico muito resumido como é proprio d'uma publicação como a «Gazeta» e d'um artigo destinado apenas a prestar homenagem ao grande acontecimento da actualidade.

Origem da telegraphia. — Se considerarmos a telegraphia como a arte de fazer funcionar os telegraphos i. é.apparelhos para communicações, poder-se-ha dizer que a ideia provém de tempos muito remotos pelo emprego de fogos, fumo, estandartes, etc.

Eschylo, poeta grego do seculo VI antes de Christo, na tragedia Agammemnon, já apresenta um escravo esperando a noticia da tomada de Troia pelos gregos, que havia sido combinado entre Agammemnon e Clytemnestres, transmittir da Asia para a Europa no caso de victoria, por meio d'uma série de fachos luminosos, inflammados no alto dos montes Ida e Athos. Ora a tomada de Troia datando mais ou menos de 1270 annos antes de Christo, por aqui se vê em que epochas remotas se pensava já em transmittir rapidamente noticias por meio de signaes convencionaes.

César conta que os gaulezes se serviam de fogos accesos no alto das montanhas para se informarem reciprocamente dos movimentos do seu exercito.

Entre os romanos o processo de communicar á distancia tomou bastante incremento, construindo elles torres especiaes para fins telegraphicos. Os signaes eram dirigidos e commandados por officiaes de capacete e espada na mão como se vê ainda representado num dos compartimentos mais elevados da columna Trajano.

A arte telegraphica pouco avançou até fins do seculo XVII em que as tentativas de Amontons, Hooke e Hoffman despertaram grande curiosidade, não conseguindo porém tornar praticos e adoptados os seus sistemas.

Esta gloria estava reservada, para mais tarde, ao abade Chappe, francez, depois de duas tentativas infructiferas devido á destruição dos apparelhos, como consequencia da revolução que então estava campeando. Em julho de 1793, com effeito, o abade Chape conseguiu que a Convenção franceza nomeasse uma commissão para assistir a uma experiencia dos seus apparelhos a qual foi coroada de esplendido exito.

A consequencia immediata foi decretar-se o estabelecimento d'uma série de doze telegraphos entre Paris e Lille.

O telegrapho aereo de Chappe consistia especialmente num apparelho formado de taboas e hastes de madeira susceptiveis de tomar variadas posições convencionalmente representativas de letras e signaes visiveis, a grande distancia, por meio de olhos de grande alcance.

O apparelho sendo levado pelo operador a uma determinada posição, representando por convenção uma certa letra do alphabeto, permittia ao operador da estação proxima, situada a uns 8 a 10 kilometros de distancia, recolher as respectivas communicações que por sua vez transmittia ao posto immediato e assim successivamente.

Como exemplo interessante diremos que uma série de 100 telegraphos d'esta especie, estabelecidos entre Paris e

Toulon (207 leguas) permittia a transmissão d'um curto despacho em 20 minutos.

Apesar da impossibilidade do seu emprego de noute e em dias de nevoeiro, o que é certo é que prestou bem bons serviços enquanto a electricidade applicada aos telegraphos não veio dar uma melhor solução ao problema.

Emfim dado este primeiro e importantissimo passo e reconhecida cada vez mais a necessidade e utilidade do telegrapho, os homens de sciencia esforçaram-se em descobrir varios aperfeiçoamentos de bastante merito relativo, porém todos supplantados hoje pelo telegrapho electrico.

Com effeito, os electricistas por seu lado vinham tambem fazendo tentativas e assim é que já em 1774 Lesage, sabio de Genova, imaginou o primeiro telegrapho electrico, numa epocha em que ainda nem se sonhava na pilha de Volta que só em 1800 é que se tornou conhecida.

O seu sistema consistia numa série de 24 fios isolados por meio de resina cujas extremidades estavam d'um lado em communicação com electros copios a cada um dos quaes correspondia uma letra do alphabeto. Do outro lado as extremidades eram submettidas, por escolha, á descarga d'uma machina electrostatica a qual determinando o affastamento das bolas de sabugueiro do electros copio correspondente, determinava a letra escolhida.

Uma vez lançada a ideia, as tentativas d'aperfeiçoamento e d'applicação industrial multiplicaram-se contribuindo especialmente para isso Bétancourt e o Dr. Salva em Espanha, Franklin nos Estados-Unidos da America da Norte e Reiser na Allemanha, este ultimo vulgarizando o seu telegrapho por meio da respectiva descrição no «Magasin périodique» de Voigt.

Faltava porém um gerador de electricidade applicavel ao caso e a ideia d'applicá-lo. O gerador appareceu em 1800 com a descoberta de Volta. A idea d'applicá-lo só onze annos mais tarde é que appareceu e foi posto em pratica, cabendo d'isso a gloria a Sommering. Este ultimo ainda fazia uso de 24 fios como Lesage e substituiu os electros copios por voltametros.

Um anno antes outra descoberta importante e fundamental se fazia. OErsted indicava a influencia das correntes electricas sobre as agulhas magnetizadas e logo o genial Ampère escrevia:

«Autant d'aiguilles que de lettres de l'alphabet qui se raint mises en mouvement par des conducteurs qu'on fait communiquer successivement avec la pile, à l'aide de touches de clavier qu'on abaisserait à volonté, pourraient donner lieu à une correspondance télégraphique qui franchirait toutes les distances, et serait aussi prompte que l'écriture ou la parole pour transmettre la pensée».

Pouco tempo depois o multiplicador de Schweiger, permittia mover a agulha magnetica com o mais leve traço de corrente electrica.

Segue-se-lhe cronologicamente Roualds em 1823 com o primeiro telegrapho de mostrador; depois o barão Schilling empregando pela primeira vez a campainha d'alarme para prevenir o correspondente.

Cooke e Wheatstone aproveitam a ideia de Schilling estabelecendo o telegrapho em Inglaterra e reduzindo o numero de fios primeiramente a 5, e depois a 2.

Em 1837 ligam-se telegraphicamente as estações de caminho de ferro de Londres e Birmingham, e ahí temos o telegrapho electrico no dominio das grandes applicações industriaes.

Logo no anno seguinte apparece Morse, de Nova-York applicando a magnetização do ferro pela corrente electrica descoberta por Arago em 1823.

Um electro-magnete cujo fio é o prolongamento do con-

ductor collocado sobre a linha, torna-se activo quando circula a corrente; relativamente inerte quando ella cessa. A attracção d'uma peça de ferro fixa á extremidade d'uma alavanca em que a outra extremidade está munida de uma ponta que vem bater numa fita de papel animada de movimento uniforme e temos esboçado o principio do mechanismo telegraphico moderno.

Uma combinação de traços e pontos successivos, correspondendo á maior ou menor duração do cerramento do circuito permite a confecção d'um alphabeto convencional, e ahí temos o mesmo fio servindo para todas as letras, bastando apenas demorar mais ou menos a duração e a frequência dos cerramentos e interrupções do circuito.

Assim Morse evitou o emprego de muitos fios e conseguiu que qualquer despacho ficasse documentado, o que até ahí não succedia.

No mesmo anno Steinhel em Munich construia um apparelho cujo principio era analogo ao de Morse, empregando um ponta com tinta em lugar d'uma ponta secca como Morse. O seu telegrapho não se adoptou na pratica, sendo no emtanto digno de menção o facto de ter sido Steinhel um dos primeiros que empregaram a terra como conductor de retorno.

D'aqui por deante os progressos foram frequentes no que respeita a simplificação e aproveitamento seguro, economico e rapido dos apparelhos, linhas telegraphicas e respectivos geradores de energia electrica, como o testemunha a facilidade e rapidez com que nós todos nos utilizamos a cada passo das communicações telegraphicas.

A. Kendall.



AUTOMOBILISMO

Apparelhos de inflamação

(Continuação)

Para que a fiação se produza na occasião opportuna na vella—ou, determinadamente, numa ou noutra das vellas,

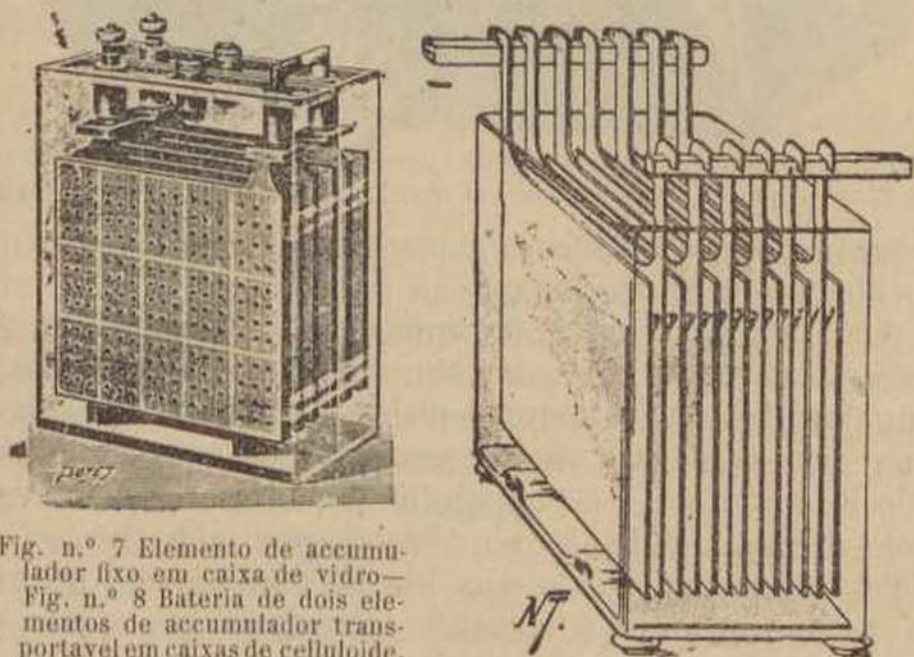


Fig. n.º 7 Elemento de acumulador fixo em caixa de vidro—
Fig. n.º 8 Bateria de dois elementos de acumulador transportavel em caixas de celluloides.

se o motor é de mais d'um cilindro,—emprega-se um apparelho chamado *distribuidor*.

No sistema de inflamação de que nos estamos occupando o distribuidor é geralmente intercallado na corrente primaria.

Quando se empregam vibradores mecanicos são estes

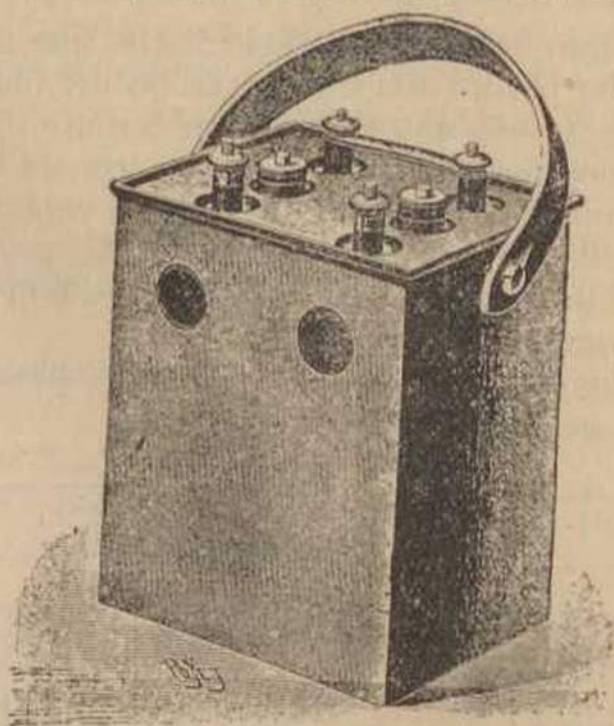


Fig. n.º 9 Bateria de acumuladores mettido em caixa metallica.

que servem de distribuidores pois que só fazem passar a corrente primaria na occasião propria para a formação da

corrente secundaria e portanto para a producção da fiação.

Tem que haver pois um vibrador para cada cilindro, ligado cada um a uma bobine cuja corrente secundaria vae á vella do cilindro correspondente. Estes vibradores estão collocados por fórma a serem commandados pelo mesmo excentrico e cada um por sua vez na devida occasião.

No caso de se empregarem os vibradores electro-magneticos, o distribuidor é então um apparelho distincto no

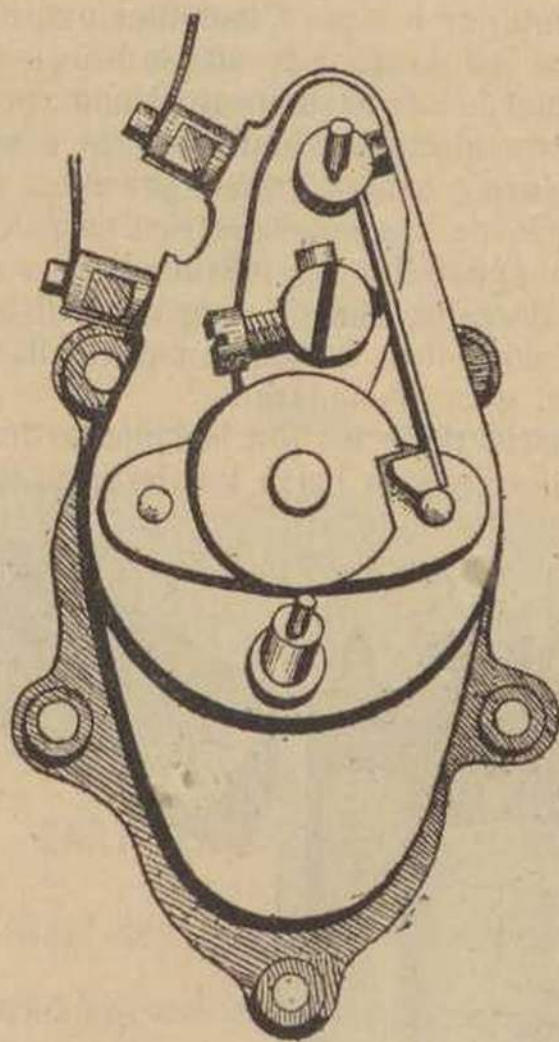


Fig. 10—Vibrador mecanico

qual não existam laminas vibrantes e que serve apenas para dar passagem á corrente primaria na occasião devida.

Este apparelho consta geralmente d'uma peça metallica ligada a um dos polos da origem electrica e que, tendo movimento de rotaçao, chega ao contacto d'uma outra peça metallica fixa que está em communicação com a bobine, fazendo assim passar a corrente no enrolamento primario.

No caso do motor ter mais d'um cilindro ha tantas peças metallicas fixas quantos são os cilindros, estando cada um d'elles ligados a uma bobine independente.

Em lugar de peças metálicas fixas podem usar-se carvões, por exemplo.

O aparelho no qual se produz a faísca dentro do cilindro e que, como já dissemos, se chama *vella*, compõe-se d'uma peça metálica com rosca que se aparafusa na parede do cilindro do motor; esta peça é atravessada por

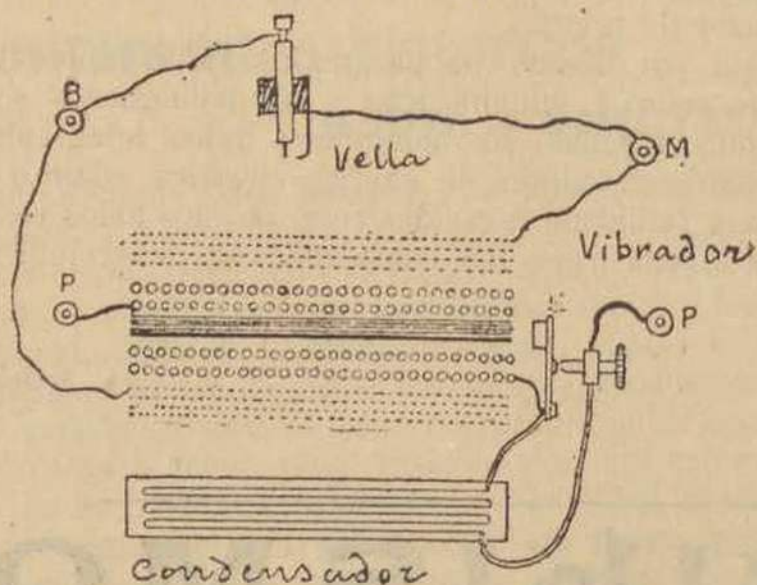


Fig. 11—Corte esquemático d'uma bobine com vibrador

um tubo de matéria isolante, porcelana ou mica, dentro do qual passa um fio metálico que vem até o interior do cilindro, e que constitui uma das peças fixas, entre as quaes deve produzir-se a faísca, sendo a outra, geralmente, constituída por um outro fio ligado à peça metálica da vella.

Esta é, em principio, a constituição d'uma vella; cada constructor, porém, tem procurado realizar um tipo de vella que melhores vantagens apresente, pelo que teem dado formas e collocação diferentes às diversas peças constituintes d'este aparelho.

Uma boa vella deve ter um isolamento perfeito entre o fio metálico interior e a peça metálica exterior, pois que a corrente que ali passa é de alta tensão,—uns milhares de volts—e tem de ser bastante resistente, porque a parte que fica dentro do cilindro está exposta a uma elevadíssima temperatura e a uma grande pressão.

A canalização da corrente eléctrica entre os diferentes elementos do aparelho de inflamação é constituída em parte por fio de cobre isolado, aproveitando-se a substância metálica do motor, a *massa*, para fechar os circuitos quer primário, quer secundário.

O fio primário pôde ter um isolamento fraco por nelle passar uma corrente de baixa tensão, mas o fio secunda-

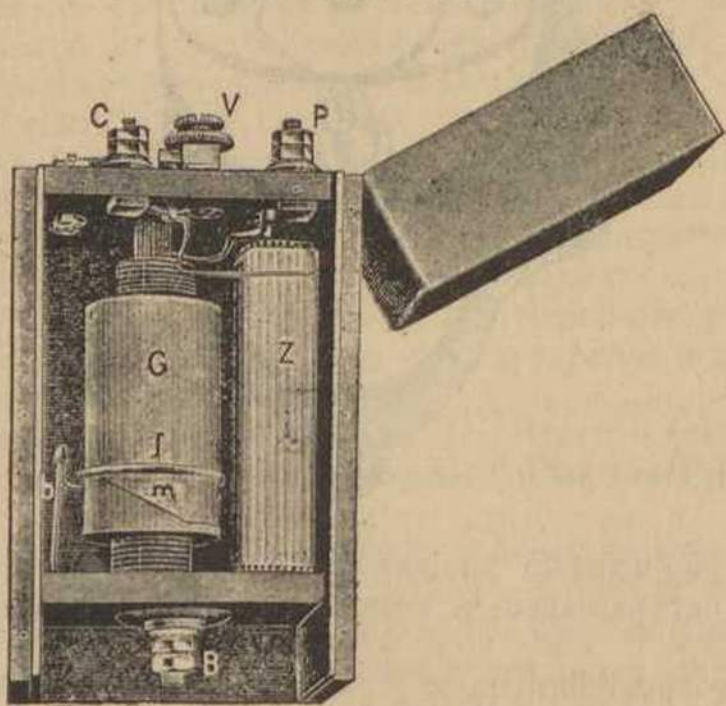


Fig. 12—Bobine com condensador em caixa de madeira

rio precisa ter um isolamento muito forte, formado por grossas camadas de cautchue ou gutta-percha e ainda assim é conveniente não o fazer passar encostado a peças metálicas, pois que a corrente d'alta tensão, que nelle circula, chega por vezes a vencer o isolamento geralmente

empregado nestes fios, fechando o circuito directamente à massa sem ter passado na vella.

Para facilitar a compreensão do que deixamos dito apresentamos um esquema que tanto pôde servir para o caso do emprego do vibrador mechanico com bobine sem vibrador, como para o caso do emprego do distribuidor com bobines de vibrador; estando a diferença em que a peça designada pela letra A será no primeiro caso um vibrador e no segundo um distribuidor.

Representamos pelas letras S_1, S_2, S_3, S_4 os *bornes*, relativos a uma das extremidades do enrolamento secundário de cada uma das bobines, sendo S_0 um *borne* commum às outras extremidades d'aquelles enrolamentos as quaes se ligam directamente d'aquelle *borne* à massa.

Semelhantemente designamos por P_1, P_2, P_3 e P_4 uns *bornes* aos quaes veem ligar por um lado os fios que veem do aparelho A e por outro directamente ou por intermédio do vibrador electrico uma das extremidades dos enrolamentos primarios sendo tambem P_0 um *borne* commum

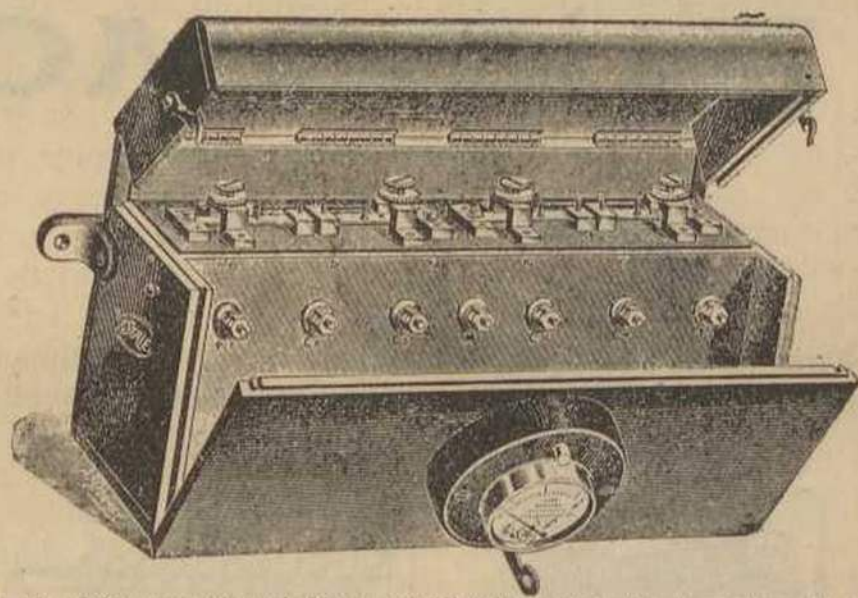


Fig. 13.—Caixa com quatro bobines com vibrador para motor de quatro cilindros.

às outras extremidades d'estes enrolamentos e pelo qual são ligados à origem eléctrica.

Quando a peça movel do aparelho A chega ao contacto d'uma das peças fixas a corrente eléctrica partindo do polo positivo da origem eléctrica entra em P_0 percorre uma das bobines, saindo por exemplo, por P_1 , segue pelo fio ao ponto 1 do aparelho A passa à peça movel e d'elle à massa fechando por esta ao polo negativo.

Pela passagem d'esta corrente no enrolamento primário da bobine forma-se a corrente secundaria que saindo por S_1 vae à peça central da vella respectiva, salta d'ali em faísca para a peça metálica exterior da mesma vella que por estar enroscada na parede do cilindro dá ligação à massa e por esta fecha o circuito ao *borne* S_0 .

Auto-trenós

Na expedição scientifica ao polo Norte que no proximo mez de junho partirá sob a direcção do dr. Charcot serão utilizados os trenós automoveis, em substituição dos trenós arrastados por cães. O auto-trenó, consta de um esqueleto de madeira igual ao dos trenós vulgares. O motor de 3 H P que vae collocado na parte posterior, fica absolutamente protegido contra a neve, e tem duas velocidades: de quatro e de oito kilometros.

Os rodados são providos de saliencias para facilitar a adhesão ao gelo.

Novo combustivel

Em varias fabricas allemãs está sendo experimentado o benzol extraído dos alcatrões nos motores de automoveis.

Os resultados obtidos mostram que este combustivel dá maior rendimento do que o alcool, embora não chegue ao da benzina.

Meeting de Monaco

Como tem feito nos annos anteriores as casas Panhard & Levassor e Tellier, Fils & Gérard apresentarão este anno de sociedade no *Meeting de Monaco*, as afamadas corridas de escaleres automoveis, um barco cuja parte mechanica é fornecida pela primeira d'aquellas casas e o casco pela segunda, e que se chama «Panhard-Tellier».

Procedeu-se ha poucos dias nas aguas do Sena, ás primeiras experiencias d'este *racer* que tem 15 metros de comprimento por 1,60 de largo. Quatro motores de 120 cavallos cada um, commandando dois helices imprimiram a este barco uma velocidade de cincoenta e tantos kilometros contra a corrente e de mais de 62 kilometros a favor da corrente. Este resultado apresentado nos primeiros ensaios faz prevêr que a prova final será brilhantissima, continuando as tradições das duas casas constructoras.



Tração electrica

Porto

A Companhia de viação electrica em assembleia geral approvou as bases para a fusão das duas companhias com pequenas alterações.

Espanha

Está constituindo-se uma companhia que se propõe applicar a tracção electrica aos tremvias de Alicante.

Está já aberto ao serviço publico o transporte de mercadorias de toda a especie de Baeza a Ubeda, na linha electrica de Loma, regulando as mesmas tarifas do caminho de ferro de Linares a Almeria.

Belgica

O caminho de ferro que passa pelo tunel, sob o Mersey, desde 1903 que está sendo explorado por meio da electricidade.

A distribuição é feita por terceiro carril em corrente continua de 600 v. A estação geradora é de 4.000 k. w., compreendendo uma bateria de 650 k. w.

Desde a transformação da tracção o numero de passageiros augmentou 85 %; apesar das tarifas terem diminuído, as receitas augmentaram 60 %.

Austria

Está já feito o traçado do electrico funicular do Virgl. A linha medirá 288 metros, com inclinações de 66 a 70 %, vencendo uma differença de nivel de 131 metros. A principal obra d'arte da linha será um viaducto, com 80 metros de comprimento a 30 de altura.

O motor electrico desenvolverá a força de 55 cavallos, e o percurso será feito em quatro minutos. O cabo é formado por seis ramos e mede trinta millimetros de diametro, tendo a resistencia de 5.000 kilos.

As carruagens são divididas em quatro compartimentos e duas plataformas; os compartimentos centraes são fechados, e os extremos abertos. Nos quatro ha trinta dois logares sentados. As carruagens medem 8,6 metros de comprimento.

Calcula-se o movimento annual em 135.000 passageiros, o que dará a receita bruta de 50.500 corôas, não sendo as despesas superiores a 19.000.

Argentina

Vão muito adeantados os trabalhos da linha electrica de Buenos Aires a Adroque, que atravessa as povoações de Avellaneda, Banfield, Lomas e Temperley.

Espera-se que possa realizar-se a inauguração da linha ainda este anno.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Voyage em Portugal.—E' com o maior prazer que registamos o apparecimento d'este livro de impressões acerca do nosso paiz, em que se faz justiça não só ás

suas bellezas naturaes, como tambem ao caracter e mentalidade dos portuguezes.

Esta obra devida ás penas illustres dos srs. G. de Beau-regard e L. de Fouchier, distinctos jornalistas francezes, é escrito com consciencia—o que não é vulgar quando estrangeiros apreciam o nosso paiz—tendo os seus auctores percorrido o paiz para com verdadeiro conhecimento de causa poderem informar os seus leitores.

O livro, escrito em linguagem cuidada e elegante, é mais uma obra litteraria cheia de elegancias de estylo do que um simples livro de viagem, feito com o fim de servir de guia a viajantes.

Lê-se com agrado, mantendo-nos sob o seu encanto algumas horas, e deixando no espirito do leitor uma ideia nitida do paiz e dos seus habitantes, e que muito deve influir para o augmento do movimento excursionista de estrangeiros em Portugal.



Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães

Reuniu no dia 27 do mez ultimo a assembleia geral d'esta Companhia tendo-lhe sido presentes o relatorio e contas da gerencia relativos ao exercicio de 1906-1907.

Pelos documentos apresentados vê-se que até 31 de dezembro ultimo tinha a companhia gasto com a construção da linha de Guimarães a Fafe a quantia de 600:547\$925 réis. Prevê-se que a despesa total attinja a cifra approximada de 696:000\$000 réis.

A receita total em 1906 foi de 101:300\$198 réis, e em 1907 foi de 113:974\$622, tendo havido como se vê augmento de receita, o que se attribue em parte á exploração da linha de Guimarães a Fafe, que foi inaugurada em 20 de julho do anno passado.

As despesas de exploração em 1906 chegaram a réis 28:290\$258 tendo subido em 1907 a 37:458\$343 réis.

O dividendo approved foi seis por cento, ou 6\$000 réis por acção na importancia de 35:688\$000; o fundo de reserva ficou em 22:000\$000 réis.

Relatorio e contas foram approveds procedendo-se em seguida á eleição da mesa da Assembleia Geral, do Conselho Fiscal e do subgerente.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização no anno de 1907 com o producto da venda de terrenos do Tejo

103 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau.

109-1.177 a 1.181-2.035-2.036-2.099-3.093-4.071-4.072-4.307-4.308-4.529-4.530-4.551 a 4.560-4.792 a 4.794-5.167-7.939-a 7.941-8.284 a 8.290-9.789-10.411-11.085-13.991-15.084 a 15.086-15.442-15.443-15.802-17.026-18.185-19.489 a 19.491-20.033 a 20.037-20.457-20.791 a 20.793-20.965 a 20.968-21.188-23.914-24.616 a 24.620-24.714-24.715-24.763-25.751 a 25.757-26.048-27.520-27.537-27.564-27.835-27.836-28.930 a 28.936-30.636-30.637-31.284-31.826-Total 103.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 28 e seguintes.

207 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau.

47 a 50-352-2.952 a 2.960-6.569-6.570-6.602-6.628-6.629-7.952-8.254-9.798-9.859-9.860-10.732-12.261-12.262-12.579 a 12.599-12.617-12.618-12.646-12.933-14.303 a 14.306-14.537-

14.538—15.999 a 16.002—16.273 a 16.282—17.102 a 17.104—17.111 a 17.113—17.115—17.240 a 17.244—17.321 a 17.323—19.112—19.464—19.465—20.068 a 20.071—20.706—20.764 a 20.766—21.051 a 21.056—23.310—23.311—23.770—24.555—24.556—25.232—25.233—26.678—26.679—29.941 a 29.946—30.452 a 30.455—30.777—30.778—31.908—32.011—32.432 a 32.446—35.524—36.851—41.962—41.963—42.806—42.965 a 42.969—43.881—43.882—45.027—45.112 a 45.116—45.197—47.679 a 47.682—48.146—48.147—49.115—49.116—49.740—49.844 a 49.851—50.879—50.880—54.551—56.344 a 56.346—56.694—56.697—56.699—56.700—57.241 a 57.244—57.280—58.974—59.484—59.485—60.041 a 60.044—61.529 a 61.533—63.353—65.160—Total 207.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 8 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de abril de 1908.

Nos mercados monetarios europeus continua a haver abundancia de capitales disponiveis com pouca pressa de procurarem collocação.

Como é sabido o principal barometro regulador da situação é o Banco de Inglaterra. Segundo o ultimo boletim publicado, a reserva d'este estabelecimento elevava-se a 26.878.000 libras, representando 50 1/2 p. c. dos encargos que esta reserva cobre. Em igual época do anno passado a reserva era representada pela cifra de 24.732.000 libras, representando a proporção de 45 3/8 para os encargos. Em 20 de novembro, quando a crise americana estava no seu auge, a reserva era de 18.676.000 libras, equivalentes a 38 3/4 p. c. dos encargos.

A crise monetaria está portanto finda, tanto mais que a America já começou a reenviar ouro para a Europa.

Não está porém finda ainda a crise industrial e commercial que se manifestou em consequência da crise americana. Ha pois a contar com a falta de actividade commercial, diminuição de vendas, redução da produção, baixa de preços e as consequentes diminuições nas receitas de caminhos de ferro, d'impostos e de dividendos.

O boletim mensal da *Camara de Commercio Franca* de Nova-York (de março de 1908) dá informações muito precisas sobre a repercussão profunda da crise do outomno de 1907 no commercio e na industria. Fora da Bolsa, onde quasi sómente os profissionais fazem operações, a inacção e a estagnação de negocios são ainda a característica da situação. As despesas do luxo restringiram-se, não por parte dos millionarios, que continuam a sua vida habitual, mas por parte do grande publico: o consumo do champagne e vinhos finos diminuiu com grande lucro das aguas de mesa. Os negocios de tecidos estão muito mais difficeis; a regularização de contas é mal feita, sendo preciso renovar as letras que se vencem, e isso por periodos bastante largos. O presidente da Camara Franca M. Gourd, resumiu da seguinte fórma as observações apresentadas pelos membros da camara, por ocasião da sua reunião mensal: os negocios soffrem não da falta de dinheiro, de que os bancos estão abarrotados—embora já não concedam creditos com tanta facilidade mas da falta de confiança, e é preciso tempo para que a confiança se restabeleça.

Por uma coincidência verdadeiramente desastrosa, tem lugar este anno a eleição presidencial e a politica vai perturbar os negocios até novembro.

Segundo as notas officiosas, ultimamente communicadas á imprensa e o discurso da corôa, hontem lido pelo rei no parlamento, o governo tenciona apresentar ás Côrtes, além do orçamento geral do Estado, outras medidas de caracter financeiro, taes como a remodelação dos serviços de lançamento e arrecadação dos impostos, as bases para a reforma dos contratos com Banco emissor, a conversão da divida interna, facilitar o pagamento, no paiz, dos juros da divida externa, modificações da pauta geral das alfandegas e da lei da contabilidade publica.

Pelo que respeita ao orçamento geral do Estado, oxalá seja adoptado o sistema tão preconizado de ha muito, mas nunca posto em prática, da maior simplicidade na exposição dos algarismos representativa das receitas e despesas. E essa simplicidade é tanto mais requerida quanto é certo que no nosso paiz ha um verdadeiro pavor pelas cifras, não já sómente por parte da plebe ignara como diria o nosso conhecido conselheiro Accacio, mas tambem por parte da maioria dos mais cotados politicos do nosso paiz. E a prova do que deixamos dito está na dificuldade com que quasi sempre luctam os chefes de governo para arranjar para a pasta da fazenda ministros que se recommendem pela sua comprovada competencia para esse cargo. Por essa pasta teem passado distinctos medicos e não menos illustres engenheiros, mas a verdade é que nem os males de que enferma a administração financeira do Estado tem tido o devido curativo nem tão pouco se tem construido qualquer cousa de solido e duradouro, de modo a evitar as dificuldades com que o paiz lucta incessantemente para satisfazer os seus compromissos.

Entre as medidas citadas avulta sem duvida a que diz respeito á remodelação dos serviços de lançamento e arrecadação dos impostos, no intuito, segundo a letra do discurso da Corôa, de melhorar as condições do thesouro, sem novos gravames para o contribuinte, devendo resultar da simplificação dos mesmos serviços diminuição de despesas.

Se esta remodelação chegasse a ser feita com tino, muita energia e muita independencia, e á applicação da lei presidisse o espirito de justiça, acabando-se com o favoritismo que predomina em varios pontos do paiz, segundo é voz corrente, não haveria sómente a registar uma diminuição de despesa, como diz a fala do throno, mas tambem um consideravel augmento de receita, que muito contribuiria para a restauração das nossas abaladas finanças.

A questão das pautas aduaneiras que ha muito se debate sem solução é um assunto bastante melindroso e complexo, porque se por um lado é preciso ter em vista a protecção a dispensar á industria nacional é, por outro, indispensavel attender aos interesses dos contribuintes sobre os quaes impendem já pesadissimos encargos, não sendo dos menos importantes a face da questão que se relaciona com os tratados de commercio a realizar com varias nações.

As medidas a tomar para facilitar a vinda de estrangeiras ao nosso paiz constituem um capitulo de alta importancia que carece de estudo urgente, pois muito ha a esperar do racional aproveitamento das bellezas naturaes do nosso paiz e das suas excepçoes condições climatericas.

Quanto a medidas de fomento diz o discurso da Corôa que convindo attender ás necessidades de circulação e produção o governo «proporá os meios efficazes para a conclusão da rede de estradas, attendendo tambem á conservação e reparação das existentes, e remodelando e reorganizando os serviços da agricultura e da industria».

Pela pasta da marinha e ultramar promette tambem o discurso da Corôa a proposição de medida que «importam á regulamentação da marinha mercante, que tanto carece desenvolver-se e á protecção da industria piscatoria, de interesse geral e favorecedora de uma classe tão prestante e laboriosa. Outras, versando as questões mais momentosas do imperio colonial, padrão das nossas glorias, fonte de riquezas, e penhor da nossa independencia, constituirão alvitres de fomento agricola, industrial e ferroviario, e regularão o trabalho indigena e a emigração de trabalhadores».

E' claro que nos temos referido exclusivamente aos projectos do governo de caracter economico, commercial e financeiro que são os que carecem de ficar assignalados nesta secção.

Pelo que deixamos exposto é obvio que se o governo logra cumprir esta parte do seu programma muito terá o paiz avançado no caminho do seu resurgimento.

Recebemos o relatório da Companhia Cintra do Oceano, referente ao anno de 1907.

Examinando o balanço geral, fechado em 31 de Dezembro ultimo deparamos, sem grande surpresa nossa mas certamente com profunda magua dos srs. accionistas, com a conta de «Ganhos e Perdas» no activo, apresentando o saldo—negativos é claro—de 47:447\$23 reis.

Accrescentar a este desagradavel indicador que não pode haver dividendo nem tão pouco verba para amortisações não só no valor do material fixo e circulante, todos os dias a soffrer depreciação, mas tambem aos debitos da Companhia, é sem duvida desnecessario para quem estiver acostumado a compulsar relatorios.

E' de notar a ressalva que o conselho fiscal faz no seu «Parecer» dizendo que as razões que determinaram o Conselho de Administração a não denunciar o contracto com o engenheiro consultor da Companhia, sr. Barthélemy Durand, residente em Paris, são de absoluta e exclusiva responsabilidade do segundo d'aquelles conselhos, o qual por seu turno declara no relatório que o seu acto se justifica nas necessidades de uma *exploração complicada*, etc.

Exploração complicada de 11 kilometros de tramway electrico! Não percebemos.

Para terminar diremos que só da exploração nos dois ultimos annos, os prejuizos totaes importaram em 7:747\$921 réis, sendo 5:387\$162 réis em 1806 e 2:360\$759 em 1907.

Continuou a ser limitado o numero de transacções na bolsa de Lisboa durante a quinzena.

No mercado a praso o movimento incidiu principalmente sobre os seguintes valores: Accções da Companhia Real dos caminhos de ferro, Companhia dos Tabacos—coupon, Companhia de Moçambique, Companhia do Assucar de Moçambique; e obrigações da Companhia Real—2.º grau e da Companhia da Beira Alta—idem.

No lugar competente damos as cotações dos principaes valores durante a quinzena.

A situação cambial aggravou-se nos primeiros dias da semana finda, chegando a divisa Londres a descer, depois de varias e rapidas oscillações, á cotação de 46 para recomçar pouco depois o movimento ascensional, embora lentamente.

Últimos preços da libra:—comprador, 5\$050; vendedor, 5\$100 réis.

	EM 15 DE ABRIL		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 $\frac{7}{8}$	46 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{1}{4}$	47 $\frac{1}{8}$
" 90 d/v	47 $\frac{1}{4}$	—	47 $\frac{9}{16}$	—
Paris cheque	611	613	607	609
Berlim "	250 $\frac{1}{2}$	251 $\frac{1}{2}$	248 $\frac{1}{2}$	249 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	423	425	419	421
Madrid cheque	885	895	880	890

		ABRIL													
Bolsas e títulos		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	—
Lisboa:	Inscrições de assentamento..	—	—	—	40,50	—	40,75	40,75	41,90	42,20	42,20	42	—	42,20	—
	" coupon	—	—	—	—	—	40,30	40,40	41,50	42	42	42	—	42	—
Obrig.	4 % 1888	—	—	21,450	—	21,400	—	—	21,400	—	21,400	—	—	21,400	—
"	4 % 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	48,000	—	49,000	—	49,800	—	—	—	—
"	4 1/2 % assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	59,000	58,500	—	—	—	—
"	4 1/2 % coupon interno	—	—	—	57,500	57,500	57,200	—	57,500	58,400	—	—	58,000	—	—
"	externo, 1.ª série	—	—	64,200	64,500	64,500	64,000	64,200	64,100	64,000	64,100	64,400	64,000	64,000	—
"	3 % 1905	—	—	9,400	9,400	9,400	9,350	9,300	9,100	—	9,200	9,150	9,100	—	—
"	Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	101,500	—	—	—	—	—	—
Ações	Banco de Portugal	—	—	—	166,000	165,000	165,000	—	—	164,500	164,500	—	—	—	—
"	Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128,000	—	—	—	—
"	Banco Nacional Ultramarino	—	—	90,200	90,200	90,200	90,200	90,500	—	—	90,500	90,500	—	—	—
"	Banco Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	109,000	190,000	—	—	—	—	—	—	—
"	Tabacos, coupon	—	—	—	73,200	74,000	74,500	74,500	74,000	74,300	75,500	75,000	75,000	75,000	—
"	Companhia dos Phosphoros	—	—	—	—	63,500	63,500	63,500	63,600	63,700	63,800	64,000	—	—	—
"	Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	68,500	69,000	—	69,000	—	—
"	Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	8,500	8,000	8,150	8,150	8,300	8,150	—
Obrig.	prediaes 6 %	—	—	—	91,200	91,000	—	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	—	91,200	—
"	" 5 %	—	—	86,000	86,000	86,150	86,150	86,150	86,150	—	86,000	86,150	86,000	86,000	—
"	Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	59,500	—	—	—	—	—
"	Companhia Real 3 % 1.º grau	—	—	—	69,500	—	—	—	—	69,700	—	—	—	—	—
"	Companhia Real 3 % 2.º grau	—	—	—	51,100	51,500	51,500	51,500	—	51,800	52,500	52,000	52,000	—	—
"	Companhia Nacional 1.ª série	—	—	—	73,000	73,000	73,000	73,000	—	73,000	73,000	—	—	73,000	—
"	Companhia Através d'Africa	—	—	86,000	—	86,700	86,700	—	86,800	—	—	86,800	—	—	—
Paris:	3 % portuguez 1.ª série	62	62,10	62,10	—	61,87	61,75	62	61,95	61,92	62	61,97	62,02	—</	

Linhas	Periodo de exploração		1908			1907			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
			Kil.	Totaes	Kilomet.	Kil.	Totaes	Kilomet.	1908	1907	1908	1907	
	de	a		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL	2	8	Abril	1.073	93.330.000	86.980	1.073	99.028.000	92.290	1.368.804.000	1.419.026.000	—	50.222.000
	9	15	"	"	102.995.000	95.987	"	99.028.000	92.290	1.471.799.000	1.518.054.000	—	46.255.000
	16	22	"	"	97.751.000	91.100	"	99.028.000	92.290	1.569.550.000	1.617.082.000	—	47.532.000
	2	8	"	70	1.586.000	22.657	70	1.469.000	20.985	24.783.000	26.191.000	—	1.408.000
	9	15	"	"	1.729.000	24.700	"	1.469.000	20.985	26.512.000	27.660.000	—	1.148.000
	16	22	"	"	1.545.000	22.071	"	1.469.000	20.985	28.057.000	29.129.000	—	1.072.000
Vendas Novas	2	8	"	29	352.000	12.137	29	369.000	12.724	5.309.000	6.241.000	—	932.000
	9	15	"	"	490.000	16.896	"	369.000	12.724	5.799.000	6.610.000	—	811.000
	16	22	"	"	468.000	16.137	"	369.000	12.724	6.267.000	6.979.000	—	712.000
Coimbra a Louzã	1	10	"	605	33.289.825	55.024	605	29.487.785	48.740	334.928.165	338.859.640	—	3.931.475
Sul e Sueste	1	10	Abril	405	43.160.000	106.567	405	38.695.600	95.544	406.077.000	391.369.732	14.707.268	—
Minho e Douro	5	11	Mar.	253	7.007.155	27.696	253	9.544.278	37.724	78.847.030	80.373.386	—	1.526.356
Beira Alta	12	18	"	"	6.719.134	29.557	"	6.591.085	26.051	85.566.164	86.964.471	—	1.398.307
	19	25	"	"	6.642.046	26.252	"	7.687.079	30.383	92.208.210	94.651.550	—	2.443.340
	18	24	"	185	2.218.617	11.992	185	2.830.816	15.301	30.114.029	35.694.116	—	5.377.773
Companhia Nacional	25	31	"	"	3.344.875	18.080	"	3.142.561	16.986	33.458.904	38.836.677	—	5.578.367
Guimarães	1	7	Abril	"	2.596.387	14.034	"	2.796.981	15.118	36.055.291	41.633.658	—	—
	1	29	Fev.	56	9.297.324	166.023	34	5.971.432	175.630	17.860.368	12.420.513	5.439.855	—
Porto á Pova e Famalicão	1	29	Fev.	64	10.645.478	166.335	64	10.468.992	163.578	23.040.856	23.182.115	—	141.259
Norte de Espanha	21	31	Mar.	3.681	Ps. 3.649.903	Pst. 992	3.681	Ps. 3.362.405	Pst. 913	Ps. 29.099.333	Ps. 27.644.140	Ps. 1.455.193	—
	1	10	Abril	"	3.254.536	884	"	3.063.829	832	32.353.869	30.707.970	1.645.899	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	1	10	Abril	3.650	3.100.968	849	3.650	2.903.480	795	29.586.575	28.208.887	1.377.688	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	21	31	Mar.	1.083	595.745	550	1.083	515.993	476	5.057.956	4.601.961	455.995	—
	1	10	Abril	"	601.054	555	"	481.468	444	5.659.010	5.083.430	575.580	—
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste-Esp. ^a	1	10	Abril	777	229.838	295	777	231.182	297	2.028.894	2.075.929	—	47.035
	11	20	"	"	224.004	288	"	214.958	276	2.252.898	2.290.887	—	37.989
Zafra a Huelva	2	8	A										

O Manual do Viajante em Portugal

Sae hoje do prelo a nova edição d'este livro, unico no seu genero em Portugal, mas em francez.

Foi uma acertada deliberação do seu auctor, pois que estando a lingua franceza espalhada por todo o mundo é geralmente conhecida por toda a gente que viaja.

Esta nova edição é profusamente illustrada, sendo nesse ponto muitissimo superior ás obras congeneres de Bædeker.

As descrições dos edificios e monumentos é feita com o mais rigoroso escrupulo por não falsear a verdade. Esta condição junta á perfeição e nitidez das gravuras, faz com que o viajante possa acompanhar sobre o edificio ou sobre o monumento todos os detalhes de que trata a descrição, tão minuciosamente ella é feita.

O auctor do livro, o director d'esta Gazeta, levou o rigor da verdade a tal ponto que na propria secção de annuncios procedeu a uma minuciosa escolha, não acceitando senão os annuncios de casas de toda a confiança e que pódem ser recommendadas sem atropello da consciencia.

O seu preço tão diminuto, comparado com o dos varios Bædeker, é uma prova evidente de que o auctor não teve em mira uma exploração commercial, antes manifesta o desejo de prestar ao paiz um relevantissimo serviço, propagando as suas bellezas, os seus encantos, e promovendo uma activa corrente de viajantes para Portugal.



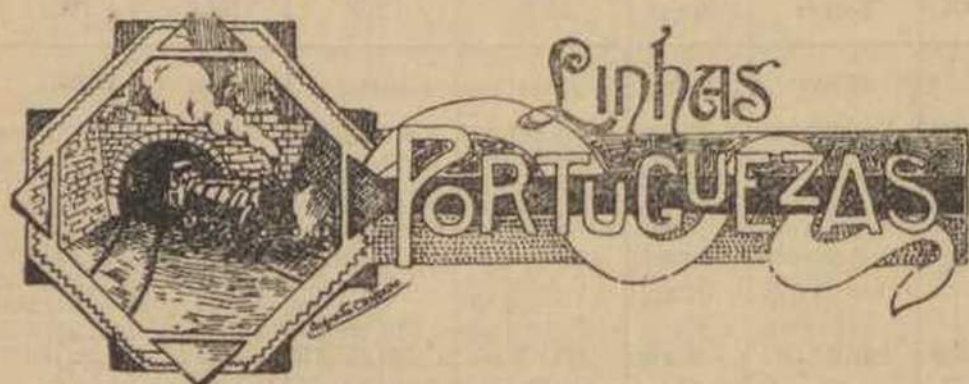
Caminho de ferro do Porto á Povoá e Famalicão

Foi distribuido o relatorio e contas d'esta Companhia, relativos ao anno findo.

Folheando-se os documentos, apura-se ter havido, sobre o anno anterior um aumento de receita no valor de réis 1:264\$555.

Houve um aumento de despesa, que foi devido á subida do preço do carvão e á substituição de travessas.

Refere-se tambem o relatorio ás negociações com a Companhia do caminho de ferro do Alto Minho, inserindo a determinação da assembleia geral que fixou o capital de entrada para a exploração conjuncta em mil e oitocentos contos de réis.



Valle do Tamega.—No proximo mez de setembro, deve realizar-se a inauguração da linha que liga a estação da Livração com Amarante.

Penafiel a Lixa—Continuam activamente, estando já muito adeantados, os trabalhos para a realização da nova linha ferrea que, partindo de Penafiel, ligará esta cidade com Lixa, passando por Louzada e Felgueiras.

Valle do Lima.—Estão já concluidos os trabalhos de estudos referentes aos primeiros dezeseis kilometros, entre Vianna do Castello e Fundão.

Os trabalhos de construcção começam logo que o projecto seja superiormente aprovado.

Companhia Real.—Começou em 21 do mez ultimo a entrar na composição dos comboios correios de Lisboa ao Porto uma nova carruagem construida nas officinas da

Companhia Real, contendo quatro compartimentos, sendo tres de sofás-camas, um de *fauteils*-camas com corredor lateral e *water closet* ao centro.

Benguella.—A Direcção está fazendo contratos para a ligação da fronteira de Angola com a região mineira de Katauga e d'esta com a do Alto Congo e com a linha do Cabo ao Cairo.

Colonias.—Na presente legislatura serão presentes ás camaras projectos de medidas de grande alcance, respeitantes ás linhas ferreas de Mormugão, Mossamedes, Benguella e Quelimane.

Material circulante.—Foram mandadas fazer nas officinas do Barreiro, mais 8 carruagens e 1 salão de via larga.

Teem sido ali fabricadas ultimamente 18 carruagens de via larga e 14 de via reduzida.


Acquisição de carris.—Foi adjudicada ao *Comptoir d'exportation des produits métallurgiques*, syndicato das fabricas francezas, o fornecimento de 2.580 carris de 30 k. por metro, para o ramal de Montemor ao preço fr. 153,80 por tonelada. Os carris teem 12^m.


Linha do Tamega.—Foi approvada uma variante entre os perfis 13 e 20 do k. 8.



Espanha


Foi assignado em Paris o protocollo adicional ao convénio sobre os caminhos de ferro através dos Pireneus, decidindo-se que a estação internacional da linha Oloron-Irera seja construida em territorio espanhol, no ponto denominado Los Aronones.

 Principiaram os estudos do projecto da linha ferrea de Salamanka a Ledesma.

 Varios financeiros de Lião, Espanha, estão tratando de levar a effeito a construcção d'uma linha ferrea de Lião á fronteira portugueza, passando por Benavente.

Allemanha

O governo prussiano pediu ás camaras um credito de quinhentos milhoes de marcos para completar a rede dos caminhos de ferro secundarios.

 Está já aberto á exploração o troço da linha de Halbers-tad a Blankenburg, compreendido entre Blankenburg e Quedling-burg.

Italia

Brevemente serão estipuladas as condições para a concessão e exploração de uma linha de Padova a Piazzola, com a extensão de quinze kilometros.

Estados Unidos


Diariamente, ás 10 horas e 25 minutos da manhã sae de Nova York para Chicago um comboio, verdadeiro modelo.


Compõe-se exclusivamente de «Pullman cars», nos quaes além dos salões e do restaurante, ha uma biblioteca, um salão de cabelleireiro, duas salas de banho, um salão de pedicuro e manicuro, um gabinete de stenographia e dactylographia, uma estação telefonica e outra telegraphica, funcionando esta apenas nas paragens.

Quando o comboio não chega ás horas fixadas ao ponto de destino, cada viajante tem direito a um dolar de indemnização por cada hora de atraso.

Brazil

Foi aberto concurso para a construcção d'um ramal em Itaquy, na bahia de S. Marcos.

 Foi aberto concurso para a construcção de uma linha no Estado do Maranhão, ligando a capital, cidade de S. Luiz, com a de Caxias.

 Foi aberto á exploração o prolongamento da linha de Ribeirão a Barreiros, no Es do de Pernambuco.

Argentina

Pelo estudo comparativo da importação de material ferro-viário nos ultimos annos espera-se que a importação este anno atinja a cifra de setenta milhões de pesos.

Em 1904, a referida importação foi de dez milhões de pesos; em 1905, foi de vinte milhões; em 1906 attingiu trinta milhões; e em 1907 cincoenta milhões.

Foi autorizada a empresa ferroviaria de Buenos Aires ao Pacifico a abrir ao serviço publico o ramal de Rivera a Salliquelo.

Chili

Foi aberta ao serviço publico a segunda secção da linha ferrea transandina entre Juncal e Portillo.

Guatemala

Foi solememente inaugurada a linha ferrea que liga Guatemala a Puerto Barrios, sobre o Atlantico, completando-se assim, com a linha já existente que liga esta cidade ao porto de S. José, a arteria ferro-viaria através da republica, unindo o Pacifico ao Atlantico.

Foi inaugurada em Guatemala um troço da linha do caminholo de ferro internacional, cujo traçado fôra assente na conferencia panamericana do Rio de Janeiro.

Africa do Sul

Terminaram os trabalhos de construcção na linha ferrea de Blantyre a Porto Herald.

O troço da linha que vae de Blantyre ao Niassa só dentro de alguns annos estará terminado.

Circulou no dia 31 do mez passado, pela primeira vez, o comboio de viajantes na linha ferrea de Shirihigland a Blontyre.



Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Festas a Nossa Senhora da Conceição, arraial e fogos de artifício em Azaruja nos dias 2 e 3 de maio
Corrida de touros no dia 3

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das principaes estações para Azaruja.

Comboios extraordinarios no dia 3 de maio de Evora ás 9 da manhã e 2 da tarde e de Azaruja ás 11 da noite. Preços: 2.ª classe 470 e 3.ª 270 reis.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes afixados nos logares do costume.

Expedições para o Barreiro

Como a quasi totalidade das remessas destinadas à estação do Barreiro, são d'ella retiradas para fragatas ou outras embarcações, que atracam aos seus caes e ponte-caes, fica avisado o publico de que deverá pôr a designação de Barreiro-Terra nas notas de expedição das remessas de pequena velocidade consignadas a Barreiro, para serem retiradas pelos seus caes terrestres.

Quando a nota de expedição designar simplesmente Barreiro, a remessa será considerada como destinada a embarque nos caes fluviaes.

Os consignatarios das remessas destinadas a Barreiro-Terra, que desejarem embarca-las nos caes ou na ponte, deverão, no acto de receberem a remessa, declarar na senha d'esta que desejam retirá-las pela via fluvial, pagando nessa occasião o respectivo direito pelo uso do caes.

Egualmente os consignatarios das remessas destinadas a Barreiro, e como tal sobrecarregadas com os direitos de uso do caes, serão pelo chefe reembolsados da importancia d'estes direitos, quando no acto de receberem a remessa declararem que a não desejam retirar pela via fluvial.

Transporte de guardadores acompanhando o gado

Desde 20 do corrente, a condição 4.ª da alinea b) da tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade em vigor desde 10 de outubro de 1903, e a 3.ª da tarifa especial N. B. n.º 5 de pequena velocidade combinada entre esta Companhia e a dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, para o transporte de gado por vagons completos, é substituida pela seguinte:

«E' concedida por grupos de dois vagons pertencentes à mesma remessa, passagem gratuita nos mesmos vagons em que o gado seja transportado, a um guardador, não podendo o numero de guardadores ir além de 3 por expedição, seja qual fôr o numero de vagons que a componha. Por impossibilidade material dos guardadores seguirem nos vagons de andares, não é applicavel esta

Desde a mesma data, a faculdade concedida pela 3.ª das condições da tarifa especial M. L. n.º 8 de grande e pequena velocidade, do transporte gratuito em 3.ª classe aos guardadores acompanhando as remessas de gado, expedidas pelo art. 1.º da tarifa, fica restringida tão sómente ao trajeto nas linhas da Companhia de Madrid-Ceceres-Portugal e do Oeste de Hespanha.

Nos trajectos das linhas d'esta Companhia Real o transporte gratuito dos guardadores far-se-ha unicamente nos mesmos vagons que conduzem o gado confiado à sua guarda. Por impossibilidade material dos guardadores seguirem nos vagons de andares, não é applicavel esta concessão ao transporte de gado em taes vagons.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festas a SANTO, IZIDRO e commemoração do centenário de 2 de Maio de 1808 em MADRID

Corridas de touros e de cavallos. Exposição de objectos historicos referidos à Guerra da Independencia. Concurso de gados e de machinas agricolas, etc.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos validos para: ida de 29 d'Abril a 14 de Maio inclusive.—volta de 3 a 31 de Maio inclusive pelos comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes (impostos incluidos) Lisboa-Rocio 1.ª classe, 14\$730; 2.ª classe, 10\$820; 3.ª classe, 7\$640; Entroncamento, 12\$490 9\$080 e 6\$400; Coimbra B. e Coimbra, 14\$750, 10\$840 e 7\$660; Porto-Campanhã, 16\$060, 12\$040 e 8\$520.

Logares de luxo. — E' permitido aos passageiros portadores, de bilhetes de 1.ª classe d'este serviço especial, utilizarem logares de luxo, mediante o pagamento da respectiva sobretaxa.

Comboios rapidos Lisboa-Madrid. — (N.º 151 e 152) Egualmente se permite aos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe a utilização dos comboios rapidos tri-semanaes Lisboa-Madrid n.º 151 e 152, sempre que haja logares disponiveis, attendendo a que o seu numero é limitado. N'estes comboios é facultada a marcação anticipada de logares, nas condições em uso.

Demais condições, ver os cartazes afixados nos logares do costume.



ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 5.000 kilos d'aguaraz

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

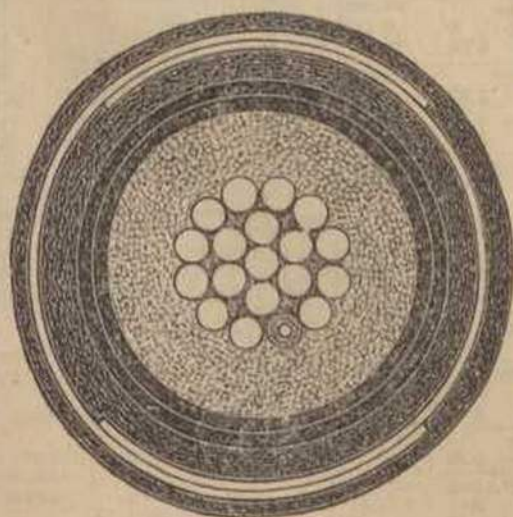
Local de abertura de propostas.—Estação central de Lisboa (Rocio).

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

Deposito provisório deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso.

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

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



Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke A. G.

CARLSWERK, MÜLHEIM AM RHEIN

Fios Conductores e Cabos

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Para o SUL (compreendendo
Coimbra e Beira Baixa)

H. F. CAST 160, R. da Alfandega, 2.º-LISBOA

Para o NORTE

F. HENRIQUE VON HAFE Rua da Paz, 32-PORTO

para Telegrafos, Telefones, Luz electrica, Transmissão de força, Tracção electrica, Rail Bonds NEPTUN (para ligação de carris).

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-memoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra—Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.^a ordem. Ascensor. Luz electrica. Recomendado pela Propaganda de Portugal.

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 réis por dia a 15500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro; muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Único defronte da Estação Central de S. Bento, próximo à praça de D. Pedro. Preço razoável. — Prop. Serafim Pereira.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.— Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estel-
lez.—Agente internacional de aduanas y trasportes

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1908

COMPANHIA REAL			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7	7 44	9 21	10 5
8 10	8 54	10 39	11 22
9 51	10 35	11 51	12 35
10 51	11 34	2 20	3 3
1 20	2 4	3 25	4 9
3 25	4 8	4 41	5 24
4 41	5 24	5 34	6 18
5 41	6 25	7 4	7 48
6 41	7 24	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 39	12 23
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
11 51	12 49	7 36	8 34
11	11 58	1 7	2 5
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
k 4 28	c 5 37	e 5 29	k 6 35
k 4 35	c 5 37	e 5 29	k 6 30
k 6 5	7 26	8	9 28
12 30	1 53	—	—
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 50	8 26	c 7 14	k 9 8
—	—	7 14	9 22
Setil	Vendas Novas	Setil	
4 55	8 22	4 15	7 5
8 30	10 31	12	3
3 50	7 5	8 10	9 58
Santarem	Setil	—	—
6 23	8 51	—	—
Entroncam.	Lisboa-R.	—	—
10	12 56	—	—
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 35	7 46	6 35	5 7
a 9 45	3 19	a 8 49	2 40
1 59	12 22	2 45	11 58
a 5 30	11 16	a 5	10 50
9 30	7 47	8 44	6 25
Figueira	Porto	Figueira	
7 25	1 51	9 47	3 44
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 32	9 47	12 15
11 1	1 51	5 34	8 17
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 1	5 20	6 58
10 10	11 54	6 59	8 38
5 35	7 17	3 40	5 16
Espinho	Porto	Espinho	
7	7 59	8 10	9 7
9 35	10 37	12 58	1 54
4 5	5 12	7 47	8 45
9 5	10 7	12	12 59
Coimbra	Louza	Coimbra	
5	6 29	7 15	8 43
4	5 19	5 40	6 53
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 47	8 29	6	7 45
3 50	5 28	7 25	9 20
—	—	11 29	12 55
—	—	10 55	12 38
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 25	7 25	6 25	2 40
8 10	7 20	6 25	5 7
—	—	6 5	6 25
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 25	6 30	o 6	a 11 46
a 7 25	n 12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 7
—	—	6 35	6 25
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 25	2 33	4 35	7 18
8 10	9 33	4 10	6 25
9 30	9 33	—	—
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
4 10	9 23	5 50	11 6
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 10	2 26	3 55	7 3
7 32	6 45	4 44	11 25
Caldas	Figueira	Caldas	
2 1	6 16	7 40	1 5
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
3 50	5 1	10 40	11 12
11 38	12 12	8	8 33
6 52	7 40	2 45	3 22
8 50	9 27	—	—
Amieira	Figueira	Amieira	
6 24	6 45	3 55	4 16
2 5	2 26	1 25	1 46
5 55	6 16	4 44	5 5
8 20	8 41	5 30	5 51
—	—	7 40	8 1

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 10	10 25
4	4 14	4 29	4 44
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12	12 15
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e l.			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	i 8	8 46
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32
9 45	10 38	9 10	10 5
10 40	11 16	a 9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 15	1 22	a 11 26	12 2
1 40	2 16	a 12 15	1 19
1 45	2 52	1 50	2 54
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
4 40	5 16	a 3 50	4 32
4 47	5 37	i 4 28	5 15
5 20	6 10	a 5 26	6 2
i 6 10	6 46	6 15	7 19
i 6 15	7 22	a 6 56	7 32
a 7 40	8 16	i 7 5	7 52
7 45	8 52	8	9 4
a 9 15	10 22	9 20	10 24
10 40	11 16	a 9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 25	1 15	a 11 26	12 2
Lisboa-R.	Quefuz	Lisboa-R.	
9 10	9 41	11 3	11 33
11 10	11 41	1 16	1 46
1 10	1 41	3 17	3 47
2 10	2 40	4 30	5
4 48	5 19	6 7	6 38
Mais os de Cintra, excepto os a			
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 39	5 2	6 1
8	9 5	6 44	7 43
10 10	11 13	7 50	8 47
a 10 42	11 22	8 44	9 42
12 10	1 14	9 36	10 37
3 15	4 21	11 41	12 42
5 12	6 8	1 37	2 30
6 26	7 29	a 3 45	4 22
8 17	9 20	4 41	5 41
9 10	10 13	7 7	8 9
10 19	11 25	8	8 59
11 10	12 13	9 32	10 31
12 23	1 26	11 4	12 6

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
5 58	11	4 30	8 58
Porto	Villa Real	Porto	
3 22	8 37	4 50	10 2
Porto	Pedras Salgadas	Porto	
7 47	4 12	10 20	6 47
Regoa	Pedras Salgadas	Regoa	
5 30	9 22	5 5	8 55

VIZEU

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 6 50	9 5	11 45	1 57
11 15	1 30	7 40	9 53
m 11 5	1 19	—	—

BRAGANÇA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Foz-Tua	Bragança	Foz-Tua	
f 4	10 45	7	12 35
1 45	7 30	h 3 40	10 30

GUIMARÃES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Trofa	Guimarães	Trofa	
5	6 44	c 7 30	8 45
c 7 35	9 16	c 2 45	4 30
c 5 3	6 20	7	8 39
Trofa	Fafe	Trofa	
9 23	12 19	4 15	7 2
1 1	4 19	8 55	11 46
b 7 8	9 51	2 55	5 44
c 7 24	10 23	—	—

POVOA DE VARZIM

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Modivas	Porto	
j 4 15	4 58	c 5 20	6 8
Porto	Povoa-Varzim	Porto	
8 35	10 2	4 30	5 50
10 15	11 25	6 25	8 5
p 12 15	1 44	12	1 7
5	6 31	p 2 40	4 13
7	8 15	4 40	6 13
Porto	Famalicão	Porto	
6 10	9 9	7 10	11 12
3 15	6 25	6 40	10 14
Povoa	Famalicão	Povoa	
4 10	5 33	r 3	4 22

a Directos ou rapidos.
b Domingos e dias santificados.
c Dias uteis.
e 1.º dia seguinte aos santificados.
f Terças, quintas e sabados.
g Terças feiras.
h Segundas, quartas e sextas.
i Directo a ou de Paço d'Arcos.
j Sabbados.
k Lisboa-Caes dos Soldados.
l Porto-Campanhã.
m Excepto segundas feiras.
n Segundas, quartas e sabados.
o » » » sextas.
p Dias 3, 12, 20 e 27.
q Terças e sextas feiras.
r Quartas feiras.
s Quartas e sabados.

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Famalicão	Porto	
2 20	3 47	4 58	6 26
i 5 50	j 6 59	f 4 3	i 5 22
9 25	10 52	7 26	8 56
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 26	6 2	8 31
8 3	10 34	8 1	9 47
9 33	12 9	11	12 45
12 10	1 56	11	1 31
4 10	6 6	4 47	7 10
5 40	8 51	7 27	10 27
Nine	Braga	Nine	
8 33	9 2	9 20	9 47
11 38	12 9	12 50	1 19
Porto	Vianna	Porto	
c 4 45	8 36	c 7 8	9 47
c 4 10	6 40	6 20	10 27
Porto	Valença	Porto	
8 3	12 57	2 52	8 31
a 12 10	3 32	a 9 20	12 45
5 40	11 34	2	7 10
Vianna	Valença	Vianna	
7 15	9 14	4 55	6 55
2 36	5 20	8	10 15
6 46	8 45	4 4	6 4
Porto	Penafiel	Porto	
4 30	6 11	5 15	6 59
9 25	11 10	7 10	8 56
Porto	Marco	Porto	
9 23	12 4	1 8	3 38
Porto	Regoa	Porto	
5	11 7	4 10	8 49
6	10 42	4 5	9 59
Porto	Tua	Porto	
a 3 22	7 55	a 5 24	10 2
Porto	Barca d'Alva	Porto	
7 47	3 14	s 8	a 12 57
q 12	a 4 55	11 20	6 47
Marco	Tua	Marco	
2 34	9 11	4 50	12 4

C. Branca

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35
Lisboa	Arraiolos	Lisboa	
8	1 48	7 30	1
5 20	10 45	4 45	10 20

Pin. Novo

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	
5 30	5 55	6	6 21
9 8	9 30	—	—
Lisboa	Evora	—	—
5 50	10 40	—	—

C. Branca

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35
Lisboa	Arraiolos	Lisboa	
8	1 48	7 30	1
5 20	10 45	4 45	10 20



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por Despacho Ministerial de 10 de Abril de 1908)

DESDE 10 DE MAIO DE 1908

Em conformidade com o disposto no regulamento das substancias explosivas (lei de 24 de Maio de 1902), o peso maximo de 50 kilogrammas, estabelecido para as taras cheias (caixas ou barris), na alinea c) da 2.^a das condições particulares da tarifa especial n.º 4, de pequena velocidade, é modificado como segue:

O peso de cada uma das taras cheias não poderá exceder: o das caixas (cunhetes) a 45 kilogrammas; e o dos barris a 65 kilogrammas.

Lisboa, 4 de Abril de 1908.

O Engenheiro Director,
António Lourenço da Silveira.

Expediente n.º 1404



Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

3.^a Modificação á Tarifa de Despezas Accessorias

(Approvada por despacho ministerial de 10 de Abril de 1908)

EM VIOR DESDE 10 DE MAIO DE 1908

O artigo 8.^o é substituido como se segue: As expedições que não forem retiradas da estação de destino 48 horas depois da data de chegada constante da senha de transporte (excepto quando se der atrazo por culpa da Administração), bem como as expedições que permanecerem na estação de partida mais de 48 horas antes de cumpridas pelo remettente as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.^o Mercadorias de toda a especie:

Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas e por dia (24 horas) ou parte de um dia:

Durante os primeiros cinco dias depois do praso de tolerancia	2 réis
„ „ seguintes „ „ „ „ „ „ „ „	4 „
Cada dia a mais	10 „
Minimo de cobrança	50 „

§ 2.^o Vehiculos terrestres e embarcações:

Cada vehiculo ou embarcação:

Pelo tempo que deccorrer até 24 horas depois do praso de tolerancia . .	200 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais	500 „

Artigo 9.^o É estabelecido, depois da alinea b) do n.^o 2 d'este artigo o seguinte:

§ **Unico** — Passadas seis horas, depois que os wagons tenham chegado e que os consignatarios os não requisitem para a descarga, a Administração, sem mais aviso prévio, poderá effectual-a, cobrando o respectivo direito.

Se porém, a Administração preferir deixar ficar os wagons carregados, o praso para a descarga, por conta dos consignatarios, contar-se-ha desde a data de chegada, designada nos recibos das remessas.

Lisboa, 5 de Março de 1908.

O Engenheiro-Director,

Antonio Lourenço da Silveira