

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1908, medalha de prata

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

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

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

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

LISBOA, 1 de Agosto de 1908

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

SUMMARIO

	Paginas
Desenvolvimento do excursionismo, por J. Fernando de Souza	225
A estação central de Nova York, por Francisco de Lima	227
Parte official — Portaria de 19 e 30 de junho e decreto de 23 de julho do Ministerio das Obras Publicas e decreto de 23 de julho do Ministerio da Marinha	228
A linha do Valle do Lima	228
A proposito do Cincoentenario — XL	229
S. M. El Rei D. Carlos I e a sua obra artistica e scientifica	230
Linha do Valle do Vouga	230
Notas de viagem — XXIV — O archipelago do Spitzberg — A bahia da virgem — A expedição aerea ao polo norte — Os seus preparativos — O seu insuccesso (illustrado)	230
Viagens commodas ao Bussaco	231
O culto da bandeira	231
ELECTRICIDADE	
Commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em instalações electricas com correntes fortes (continuação)	232
Tração electrica	232
AUTOMOBILISMO	
Apparehos de inflamação (continuação: illustrado)	233
O «Grand Prix» do Automobile Club de France	234
Raid Paris-Moscou	234
A viação em Lisboa	235
Uma linha polar	235
O tunel do Simplão	235
Anniversario do Oriente-Expresso	235
Linhas portuguezas — Companhia Real — Swazilandia — Estação de Móra — Tramways entre Famalicão e Braga — Bilhetes de ida e volta — Pequena velocidade em apeadeiros — Bilhetes de banhos	235
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	236
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	237
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	237
A electricidade e o cavallo	238
Linhas estrangeiras — Espanha — Austria — Noruega	238
Companhia Real dos Caminhos de ferro — Relatorio do Conselho de Administração (continuação)	238
Avisos de serviço	239
Arrematações	239
Agenda do Viajante	240
Horario dos combolos	240

Desenvolvimento do excursionismo

Está na tela da discussão o projecto de transformação do castello de S. Jorge numa estação de recreio, onde os estrangeiros encontrem hotéis confortaveis de facil acesso, distrações de todas as especies, ar puro, magnificos horizontes.

Os iniciadores d'esse empreendimento, cheios de confiança no exito da sua tentativa, teem descido galhardamente à estacada em defeza do seu plano, respondendo às objecções que lhes são oppostas. Segundo se diz, não tarda que seja apresentada uma proposta de lei concedendo ao governo as faculdades precisas para fazer a concessão sollicitada.

Interessam de tal modo ao desenvolvimento do trafego dos caminhos de ferro as facilidades e atrativos que se oferecem aos viajantes, que o assunto não pôde passar despercebido à Gazeta.

Adoptámos ha 16 annos o regimen proteccionista aplicado a esmo, tanto às industrias que teem condições de vida, como a outras que nunca poderão medrar, sendo o

consumidor onerado inutilmente com taxas gravosas, que tornam a vida sobremodo cara.

Ainda agora, sem a base de um inquerito que permita aquilatar os resultados colhidos, se pretendem agravar taxas e accentuar a nota proteccionista.

E tão inhabeis fomos nesta fase da nossa politica economica, que ao mesmo tempo estipulavamos taxas aduaneiras elevadas; não estabeleciamos um sistema que permitisse negociar tratados de commercio e variar de tratamento para com as diversas nações, conforme os favores pautaes que d'ellas recebessemos.

Chegámos assim à deprimente situação, que o illustre ministro dos negocios estrangeiros tão bem descreve no relatorio da sua notavel proposta de lei de sobretaxas, com a qual ficará o governo em condições de poder abrir negociações fructuosas e modificar os rigores com que somos geralmente tratados, exactamente pelos paizes de quem mais importamos.

Tem o nosso aplauso essa intelligente e patriótica iniciativa do sr. conselheiro Wenceslau de Lima. Oxalá que o parlamento lhe compreenda o alcance e depressa transforme o projecto em lei capaz de surtir effeito.

Quanto à reforma da pauta, importa não esquecer que, sendo um paiz agricola, carecemos de dar o maximo impulso à sua primacial industria, sacrificando à sua prosperidade o prurido de implantar outras industrias em condições de vida desafogada.

Outra industria ainda precisamos proteger, porque nenhuma outra pôde ser mais fructuosa. Referimo-nos à industria do excursionismo, honestamente, intelligentemente explorada.

A situação excepcional de Lisboa no extremo occidente da Europa; as condições do seu magnifico porto, que devia e pôde vir a ser escala obrigada de quasi toda a grande navegação; a amenidade do clima que em Lisboa, no Estoril, na Arrabida, no Algarve, convida ao estabelecimento de estações d'inverno incomparaveis, a belleza e variedade de paizagens que de norte a sul atraem e encantam o viajante a cordealidade do trato do nosso povo: tudo convida, ou antes, pôde convidar os excursionistas a escolherem Portugal para objectivo das suas viagens.

Que enorme riqueza não representará para o paiz esse tributo pago annualmente de bom grado por muitos milhares de viajantes? A experiencia alheia bem nos mostra o que legitimamente podemos prevêr e esperar. Começam as atenções a voltar-se para Portugal; o movimento está iniciado. Para tomar a importancia devida, é preciso porém que tudo entre nós se prepare para esse effeito.

Precisamos salubrizar Lisboa, dotando-a com um sistema, perfeito e completo, d'esgotos; precisamos melhorar e completar o nosso sistema de viação ordinaria e accelera-

da, reparando as estradas, construindo varios troços essenciaes ao excursionismo, dando vivo impulso á construcção de caminhos de ferro; precisamos acabar com rigores draconianos da alfandega; precisamos transformar radicalmente os hoteis por esse paiz fóra, de modo que asseio, conforto, urbanidade e cortezia não sejam requisitos que brilhem nelles pela ausencia.

E' indispensavel que em Lisboa, no Porto, em Coimbra, em Leiria, em Braga, em Vianna, em Portimão e em varios outros pontos do paiz haja hoteis nas devidas condições.

Para facilitar o preenchimento d'essa lacuna tem sido apresentadas varias propostas de lei, concedendo isenções tributarias por certo tempo aos hoteis que se construírem ou ampliarem em determinadas condições.

Na proposta Schroeter dava-se isenção de direitos ao mobiliario da primeira installação de hoteis com mais de 100 quartos. Insurgiu-se contra esta disposição a industria nacional, conseguindo que da proposta do sr. conselheiro Espregueira desaparecesse essa prescripção salutar.

Extranha cegueira! Quem não sabe que o estabelecimento dos grandes hoteis é obra de especialistas, que reúnem os capitães precisos, obtendo o concurso das grandes casas inglezas, fabricantes de mobilia em larguissima escala?

Sem esse concurso, que representa uma participação de capital e o fornecimento em praso curto de mobilia uniforme, bem feita, segundo os melhores modelos consagrados pelo uso, não vem os iniciadores dos grandes hoteis construí-los e organizá-los em Portugal. Portanto, a industria nacional nada perderia com essa importação, porque não é a ella que virão recorrer os creadores de hoteis, nem a encontrariam habilitada a satisfazer cabalmente as suas encomendas. Pelo contrario: só tem que ganhar. A par dos grandes hoteis, os progressos do excursionismo determinarão a criação de muitos outros mais modestos, dispersos por todos os pontos do paiz dignos de serem visitados. Os grandes hoteis terão que reparar e renovar gradualmente o seu mobiliario. Para esses e outros terá a industria nacional muito que trabalhar. E não é industria digna de toda a protecção essa, que apenas temos no estado rudimentar, da exploração dos viajantes, no sentido honesto e commercial do termo? Não é trabalho nacional o que será empregado na construcção de edificios, no serviço de hoteis, nos varios meios de transporte a que o excursionismo dará incremento?

E os milhares de contos em ouro que annualmente serão deixados no paiz pelos viajantes, não vem aumentar a riqueza publica, estimular o consumo pela vida mais facil e portanto desenvolver o fabrico que tem de o satisfazer?

Para mim é de uma evidencia esmagadora a necessidade e conveniencia, exactamente sob o ponto de vista dos interesses da industria nacional, de dar todas as facilidades, inclusivè pela isenção de direitos, ao estabelecimento de grandes hoteis e aos melhoramentos precisos para que a corrente dos viajantes seja encaminhada para o nosso paiz, tão pouco conhecido ainda. E' esse um dos meios, e dos mais efficazes, de restaurar rapidamente a economia, as finanças e o credito do paiz.

A' sua orientação obedece o projecto seductor dos srs. Conde do Paço do Lumiar e Rozendo Carvalheira.

E' o castello o ponto culminante de Lisboa; disfructa-se de lá um panorama admiravel.

Transferindo para outro local os quarteis ali existentes; construindo um grande hotel monumental e com todas as dependencias precisas para conforto e diversões dos excursionistas; ligando-o por ascensores com a parte baixa da cidade; restaurando a parte do castello que offerece interesse historico e monumental; circundando o pé das muralhas de um passeio ajardinado, obtido pela expropriação de uma larga faxa; substituindo o bairro pobre do interior do castello por construcções elegantes e de bom aspecto, supõem os auctores d'este projecto poder crear ali uma estancia de primeira ordem.

Para isso é preciso que uma lei especial conceda ao governo as faculdades bastantes para dar a concessão nos termos em que é pedida. Ora, a machina legislativa não deve ser posta em acção, sem haver a certeza de que se trata de um plano viavel, isto é, que ha probabilidades de remuneração razoavel para o capital preciso, sem o que este se não aventuraria.

Ora, esse capital deve ser considerabilissimo. Só os quarteis a construir representam centos de contos. Junte-se a isto expropriações, restaurações do castello, construcção de hoteis e dependencias, de casas de banhos, de clubs e mais estabelecimentos para diversões.

Junte-se-lhe mais o ascensor ou ascensores e ter-se-ha attingido uma importancia muito superior certamente a 2.000 ou talvez 3.000 contos.

Póde um hotel dar lucro liquido bastante para tão grande capital?

Por outro lado, a violencia com que o vento norte sopra naquella altura, não tornará pouco agradavel a estada ali, mórmente no inverno?

Conta-se com o jogo regulamentado para tornar lucrativa a empresa?

Nesse caso, contra elle protestaremos, porque é opinião nossa arraigada que seria, sobre imoralidade, grave erro legítimar o jogo, dando-lhe faculdades e compartilhando o Thesouro da sua receita. Atráfremos a Portugal a turba equivoca e pouco recomendavel dos frequentadores de casas de tavolagem internacional, mas afugentaremos a clientela séria que começa a desgostar-se da *Côte d'Azur* exactamente pela convivencia forçada com a malta de jogadores.

Pretende-se estabelecer o jogo no Castello de S. Jorge, creando ali um concorrente a Monte-Carlo? A isso nos opômos formalmente.

Não é essa a intenção dos iniciadores, que apenas contam com os lucros legítimos de uma exploração honesta, e não com os proventos do jogo? Não vêmos margem para a remuneração do capital.

As interrogações que formulamos tem apenas por fim provocar esclarecimentos sobre o assunto, que só tem a ganhar com uma larga discussão.

Longe de nós a ideia de querer suscitar embaraços a uma iniciativa rasgada e a um plano seductor. Queremos apenas contribuir para que seja aquilatado, provando-se que se baseia em presunções de lucro que o tornem viavel. Se o é, prestamos serviço aos promotores, dando-lhes ensejo de o provar. Se não é, poupa-se-lhes a elles e ao poder legislativo trabalho inutil.

Ao mesmo tempo definem a situação pelo que respeita ao jogo.

Vem de longe as pretensões á legalização do jogo. Em 1897 ou 1898 andou por ali um sr. Marquet propondo fazer correr o Pactolo em terras portuguezas mediante a concessão do exclusivo do jogo. Estava o governo tentado a acceitar a proposta; a manifestação hostil da opinião publica dissuadiu-o do intento.

Todos sabem os perigos do jogo e a seducção que exerce sobre muitos espiritos fracos.

E' uma boa providencia de prophylaxia social facilitar a resistencia a essas seducções pelo estigma que a proibição impõe ao jogo de azar. E não se allegue a impossibilidade da applicação d'esses preceitos. Tanto existe com a regulamentação como sem ella, porque mesmo com o jogo regulamentado haverá locais e pessoas sujeitas á proibição.

Não legalizou a Suissa o jogo e todavia affluem ali milhares e milhares de viajantes atraídos pela belleza da paisagem e pelas facilidades que encontram.

Não é ao jogo que a França e a Italia devem a pacifica e lucrativa invasão de excursionistas, como não é o jogo que no-la ha de trazer. Não é perspectiva que nos seduza a de fazermos concorrência a Monaco.

J. Fernando de Souza.

A estação central de Nova York

A electrificação do serviço ferroviário suburbano, da cidade de Nova York, hoje em rápida execução e levado a cabo pelas companhias New York Central, Hudson river Railroad e Pensylvania, marca um melhoramento de tal importancia nos progressos ferroviários, que é util uma referencia ás condições em que é executado.

Em 1903 fôra combinado entre as citadas companhias e a cidade este largo plano de melhoramento.

O movimento sempre crescente e a necessidade inadiável de comboios mais rapidos condemnára por completo a antiga estação terminus. Referir-nos-hemos hoje, como ponto importante, ao alargamento e construção da nova estação central, cujo plano é verdadeiramente grandioso.

De facto, a nova estação do Pensylvania Railroad, em Nova York, agora em execução, será a maior do mundo, pelo numero e disposição das suas entradas e saídas.

Esta circumstancia é devida ao facto, invulgar, de a estação occupar, ella só, um quarteirão, tendo portanto quatro fachadas, sobre duas largas avenidas e duas importantes ruas; estas ultimas alargadas, ficando cada uma com 24 metros.

É interessante attender ás condições dispendiosas em que é installada, no centro da zona dos hotéis, theatros e commercio, o mais proximo portanto, da vida intensa de Nova York.

A leste passa a setima e a oeste a oitava avenida; ao norte a rua trinta e tres e ao sul a trinta e um; a trigésima segunda foi interrompida e incluída no quarteirão da estação.

As fachadas sobre as avenidas medem 130 metros e as das ruas 237, formando um parallelogrammo perfeito.

A estação compõe-se de tres pavimentos, sendo o das linhas, doze metros inferior ao nivel das ruas.

Como architectura contrasta fortemente com os colossos de aço, os «skyscraping», que projectam os seus trinta andares e mais, contra o firmamento.

Para uma construção d'estas, a modernissima America, por um d'estes contrastes que lhe são peculiares, foi inspirar-se na velha Roma.

De facto, os banhos de Caracalla, ainda magnificos e imponentes, nas suas ruínas, foram os inspiradores do plano.

O motivo architectonico exterior, é uma columnata Dorica de 10^m,60 de elevação, encimada por um frontão, perfazendo a altura total da fachada 18^m,20.

Sobrepujando esta massa, levanta-se o telhado do monumental salão de espera, com as suas oito frestas semi-circulares, de vinte e um metros de diametro.

Apesar do forte contraste da sua pequena elevação, em relação ás construções circumvisinhas, o inesperado do estilo e a imponencia do conjunto destacam-a, á evidencia.

Saindo, por completo, fôra dos moldes da construção usual, ao forasteiro desprevenido, escapa a sua utilização, e, por momentos, julga-se transportado á velha Europa e aos esplendores da civilização romana.

Como material principal será usado o granito de Milford, de tom rosado, á semelhança da bibliotheca publica de Boston, do University Club de Nova York, do tribunal de Pittsburg e da bolsa de Cincinnati.

Esta pedra dotada de uns cambiantes de côr, de bello effeito, é um material de construção de recursos surpreendentes.

A entrada principal é no centro da fachada, que intercepta a trigésima segunda rua, e, desde o ingresso até a sala dos passos perdidos, estende-se uma arcada de 67 metros de comprimento por 13^m,5 de largo, ladeada por estabelecimentos interiores, em que será vendida, toda a especie de artigos relativos a viagens.

Do lado da entrada da setima avenida, existe tambem, outra série de lojas.

No extremo da arcada encontra-se um magnifico restaurante, gabinetes para lunches e café, com as suas installações especiaes e dependencias.

Inferiormente fica situado o salão geral de espéra e a plataforma de tópo, de facil accesso, por escadarias monumentaes.

Nas tres quinas do edificio, respectivamente, da setima avenida e das duas ruas ficam pavilhões, com entradas cobertas, para o serviço de carruagens, sendo as entradas e saídas independentes e não podendo portanto haver interrupção de serviço, descendo as carruagens, por meio de pequenas rampas de 19 metros, ao nivel da estação propriamente dita, sendo a rampa da rua trinta e um, considerada como entrada e a da rua trinta e tres como saída.

Além da entrada principal, cada rua ou avenida tem a sua entrada independente, para o salão de espera e plataforma, facilitando e tornando assim o serviço mais rapido.

O salão geral de espera é seguramente o maior do mundo, com os seus 97 metros de comprimento, 33 de largura e um pé direito de 45 metros, formando a parte central do edificio.

Nelle serão collocadas as bilheteiras, salas de retem, despacho e entrega de bagagens e encomendas, estação telegrafo postal e cabines telefonicas, sendo a disposição d'estes differentes serviços seriada e combinada, de fôrma a evitar ao passageiro, tempo e passos perdidos.

Para o lado leste, e, ligados ao salão geral, ficam dois salões de espera, subsidiarios, com 17^m,6 por 30 metros, respectivamente para homens e senhoras, com assentos e comunicação com toiletes e w. c.

A leste fica a sala de bagagens com 136 metros de extensão, collocada precisamente debaixo da entrada e do restaurante.

O serviço de condução de bagagens aos comboios é feita por uma passagem subterranea especial, de 9 metros de largura, estendendo-se por baixo das ruas trinta e um e trinta e dois e avenida oitava.

Da sala de bagagens são estas conduzidas aos comboios, por meio de elevadores e transportadores electricos.

Neste nivel ficam tambem situados os depositos dos trens de aluguer, de que haverá um numero elevado, do tipo electrico, com capacidades diversas.

Parallelamente ás salas de espera e com entrada directa, para estas, fica a plataforma de tópo com 30 metros de fundo e estendendo-se a toda a largura do edificio.

D'esta descem, para cada plataforma de comboios, duas escadarias.

As plataformas e areas adjacentes ás linhas occupam um espaço de 103 metros por 63, cobertos por um grandioso alpendre metalico envidraçado, á semelhança dos famosos alpendres das estações de Frankfort e Dresden.

Nas portas das escadas de accesso a cada plataforma, serão collocados indicadores annunciando o destino, nome e hora de partida de cada comboio, servido por ella.

Como auxiliar da plataforma de tópo, e, collocada entre ella e as linhas, fica uma sub-plataforma de 18 metros de largura, que será só usada para as saídas.

Esta plataforma está 5 metros acima do nivel das linhas, e ligada a cada plataforma por duas escadarias e um elevador.

D'ella tem-se immediata saída para as ruas 33, 34 e 35 e avenida 8.^a e para a futura ligação á estação do metro-politano e para o caminho de ferro aereo (elevated.)

A parte norte da estação que se estende junto á rua 33 é destinada ao serviço do Long Island Railroad; a esta secção virão os comboios de todos os pontos de Long Island por intermédio dos tunneis do East River.

Para as avenidas e rua 33 ha amplas saídas e entradas, de fôrma que este serviço não embaraçará o restante movimento geral.

Falta-nos fallar do terceiro plano, o das linhas, ou estação propriamente dita, que está a uma profundidade da rua, correspondente a uma altura de 4 andares.

Desde a saída dos tunneis tubulares do rio Hudson a via dupla começa a subdividir-se, junto à decima avenida, até a estação, em que o numero de linhas é de vinte e uma.

A disposição d'estas, na estação póde ser comparada a dois leques, ligados pelas partes abertas ou extremidades das varetas, estendendo-se um cabo debaixo do rio Hudson e outro debaixo do East River.

A superficie da estação é de 101.167 metros quadrados, comportando 26 kilometros e 744 metros de linhas.

Este descommunal desenvolvimento de linhas, combinado com os signaes e agulhas de manutenção electrica, permitirá facilmente o serviço diario de alguns centos de comboios.

Os comboios depois de chegarem do lado oeste do rio Hudson, recalcarão para Long Island aonde ficam os depósitos de material circulante, desembarcando assim a estação de todo o material inutil.

Da mesma fórma os comboios a partir, só virão de Long Island, á hora de embarque dos passageiros e bagagens, na estação central.

O intenso serviço suburbano do Long Island Railroad, será feito por plataformas movediças, por meio das quaes, os comboios não páram, mas apenas abrandam.

Como vemos este grandioso plano com as suas multipas e numerosas entradas e saídas independentes, é disposto de fórma a permitir e facilitar um movimento intenso e ininterrupto como é o de Nova York, e é o complemento, indispensavel, da electrificação das linhas.

A collocação da estação no centro da cidade, occupando um quarteirão unico dá ao plano uma flexibilidade que é raras vezes permitido attingir, num edificio de proporções tão grandiosas, e situado numa cidade, como Nova York, em que o terreno tem um valor quasi inestimavel.

Francisco de Lima.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento em que a firma Canha & Formigal, concessionaria da construção e exploração das linhas ferreas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna a Ponte da Barca por contrato de 4 de março de 1907, pede lhe seja concedida a prorrogação por mais seis mezes do prazo para apresentação dos respectivos projectos: ha por bem, conformando-se com a informação da administração dos Caminhos de ferro do Estado de 17 do corrente, prorogar o referido prazo até 31 de dezembro do corrente anno.

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

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, com data de 23 do corrente, do 1.º lançamento da 1.ª secção da linha de Portalegre entre Estremoz e Souzel, na extensão de 18.144^m.49: ha por bem, conformando-se com a informação da administração dos Caminhos de ferro do Estado, d'esta data, approvar o referido projecto.

Páço, em 30 de junho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento de José Pedro de Matos, concessionario da linha de Portalegre, por

contratos de 9 de dezembro de 1903 e 9 de junho de 1907, pedindo prorrogação até 31 de dezembro do corrente anno para a apresentação do projecto respectivo além de Souzel, com via larga: ha por bem, conformando-se com a informação d'esta data da administração dos Caminhos de ferro do Estado, conceder a referida prorrogação.

Páço, em 30 de junho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Hei por bem, nos termos do artigo 3.º da lei de 14 de julho de 1899, determinar que no regulamento da caixa de aposentações e soccorros dos Caminhos de ferro do Estado sejam introduzidas as seguintes alterações:

Artigo 12.º (adicionamento ao § unico). É permittida a escusa dos cargos da administração da caixa quando a reeleição se dê dentro do prazo de um anno contado da data em que terminou o exercicio do cargo.

Artigo 19.º (substituido pela seguinte redacção). A comissão administrativa e as suas delegações terão uma sessão ordinaria por mez e as extraordinarias que forem julgadas necessarias.

Artigo 76.º (adicionamento ao artigo 76.º). § unico. Para os effeitos d'este artigo o pessoal eventual fica sujeito ao limite maximo de trinta annos de idade e á verificação de robustez por inspecção medica exigidos para o pessoal dos quadros.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Páço, em 23 de julho de 1908. — REL. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

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 decreto com força de lei de 29 de junho de 1907, provisoriamente mandadas vigorar no anno economico de 1908-1909 nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 de abril de 1896, pela portaria de 23 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 1894 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 420:000\$000 réis, destinada a satisfazer de-pesas com a construção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo a mesma importancia ser inscrita na tabella da despesa extraordinaria do anno economico de 1908-1909, sob a seguinte rubrica: Capitulo 3.º — Despesas com a construção do caminho de ferro de Mossamedes — 420:000\$000 réis.

Este credito ficará sem effeito se a lei fixando as receitas e despesas do Estado no anno economico de 1908-1909 compreender verba para as despesas do dito caminho de ferro.

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 facam executar. Páço, em 23 de julho de 1908. — R. I. — *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 de Lima — João de Sousa Calvet de Magalhães.*

A linha do Valle do Lima

Precedida d'um bem fundamentado relatorio, que por extenso não reproduzimos, foi apresentada em côrtes, pelo respectivo ministro a seguinte proposta de lei relativa á linha do Valle do Lima:

Proposta de lei

Artigo 1.º É autorizado o Governo a introduzir no contrato de 27 de setembro de 1904, para a construção e exploração dos caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna a Ponte da Barca as seguintes modificações:

Artigo 1.º, n.º 1.º c) Um caminho de ferro chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até entroncar na linha do Alto Minho nas proximidades de Ponte da Barca.

Artigo 7.º O limite maximo das inclinações será de 25 millimetros, excepto no troço compreendido entre os Arcos e Monção, em que poderá attingir 30 millimetros excepcionalmente e em casos justificados.

Artigo 55.º Reduzido a cinco annos o prazo para a construção dos Arcos a Monção.

Artigo 55.º, 1.º A empresa fica obrigada a construir uma ponte sobre o Rio Lima em Lanhezes para ligação das estradas nas duas margens, logo que o rendimento líquido das linhas concedidas atinja 7 por cento do capital garantido, assistindo-lhe o direito de cobrar as portagens previstas no artigo 53.º

Artigo 71.º A empresa obriga-se a estudar e a promover desde já, quanto em si caiba, a criação de uma estância em Santa Luzia, junto de Vianna do Castello, servida por um ascensor e dotada com os atractivos e commodidades precisas para atrair ali concorrência, devendo apresentar a aprovação do Govern.º, no prazo de um anno, contado da data da modificação do contrato, o respectivo projecto.

Artigo 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 25 de julho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*



A proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XL

Com os elementos de desenvolvimento de tráfego augmentavam vantajosamente as receitas da Companhia Real.

As linhas do Estado, do Minho, a cargo do benemerito engenheiro João José de Mattos e do Douro a cargo do activo engenheiro Lourenço de Carvalho activavam a sua construção para breve conclusão.

O solicito ministro d'obras publicas Cardoso Avelino animado pelo seu presidente do conselho Fontes Pereira de Mello fornecia largos meios para levar a cabo a empresa do mais energico desenvolvimento da riqueza publica.

A Companhia Real no seu interesse de ligar a sua linha do Norte com as duas linhas além do Douro modificou o antigo e primitivo traçado além da estação das Devezas aproveitando o magnifico viaduto sobre Villa Nova de Gaia construido pela empresa Salamanca mas como fôsse deliberado atravessar o Douro além do ponto fixado por João Evangelista na margem direita do rio no local denominado o Poço das Patas adoptando a parte mais estreita das duas margens houve que abandonar o tunel já construido sob a Serra do Pilar seguindo nova directriz para alcançar o ponto em que devia construir-se o pegão sul da ponte a construir.

Aberto concurso internacional para o projecto e construção da ponte sobre o Douro foi em reunião dos mais abalizados engenheiros francezes reunidos na sede do comité de Paris adoptado o projecto apresentado por Eiffel cujo sistema inteiramente novo nas construções ferroviarias aliava a solidez á economia.

Approvado esse projecto em Paris e aceite pelas estancias officiaes em Lisboa, procedeu a companhia á execução da construção da linha desde as Devezas até Campanhã, testa das linhas do Minho e Douro.

Para superintender a construção d'esta parte da linha com exclusão, da ponte foi nomeado pelo director Espregueira que além da exploração dirigia simultaneamente a construção, o seu antigo subordinado no serviço d'obras publicas em Coimbra o engenheiro Pedro Ignacio Lopes que por isso entrou no serviço da Companhia Real.

A construção da ponte metalica que por importar sistema novo não só em Portugal mas no estrangeiro ficou completamente a cargo do empreiteiro Eiffel e executado por engenheiros e profissionaes seus até final entrega á circulação.

A Companhia Real sob a convicção de ser a estação terminus em Campanhã propriedade da sua rede obteve do governo que a sua construção fôsse effectuada pela companhia chegando o engenheiro João José de Mattos a fazer entrega ao engenheiro Pedro Ignacio Lopes dos trabalhos encetados, e este seguiu na sua construção.

Os deputados pelo Porto julgando ser isto uma extorsão

dos direitos do Estado em acalorada discussão na Camara obrigaram o ministro a reconsiderar sendo a estação terminus em Campanhã reconhecida de propriedade do Estado pelo que Pedro Ignacio Lopes teve que devolver ao engenheiro João José de Mattos a conclusão dos trabalhos.

Os trabalhos da secção Devezas a Campanhã seguiram com grande actividade e esta importante parte da linha do Norte foi solemnemente inaugurada por Sua Magestade El-Rei D. Luiz e familia Real e altos dignatarios da corte, camaras, magistratura etc, sendo ministro d'obras publicas Barros e Cunha que assim veio a aproveitar os beneficios prestados ao paiz por Cardoso Avelino sob a iniciativa de Fontes Pereira de Mello que assistiu á solemnidade como simples convidado!

O director, engenheiro Espregueira, aproveitou a confiança que nella depositava o ministro Cardoso Avelino para obter d'esta a obra monumental da estação de Vianna do Castello, ponte de duplo serviço ferroviario e ordinario sobre o rio Lima.

Esta prodiga concessão e execução foram retribuidas ao presidente do conselho Fontes Pereira de Mello e ministro d'obras publicas Cardoso Avelino pela gente grada de Vianna do Castello quando El-Rei D. Luiz na sua visita ás provincias do norte pernoitou em Vianna deixando os dois beneficiadores da localidade sem alojamento que lhe foi prestado por Sebastião da Silva Neves que não se conformando com a ingratidão dos seus patricios pôz á disposição dos dois ministros habitação e trem do seu serviço!

Estando a concluir a construção da linha do Douro o governo pensou em dar começo á construção da linha da Beira Alta.

O engenheiro Ladame durante a sua estada em Portugal tinha-se interessado na exploração de uma mina de ferro proximo de uma das estações da linha Sul e Sueste.

Para dirigir e administrar essa mina foi enviado a Lisboa um pseudo engenheiro francez Mr. Bartissol que aliado de interesses com um financeiro do seu paiz viu logo que chegou a Portugal ter mais vantagem essa empresa de maior vulto do que a que lhe prometia a gerencia e administração de uma simples mina de ferro.

Insistindo Lourenço de Carvalho que a construção da linha da Beira Alta devia ser feita pelo Estado e não concordando o então ministro d'obras publicas Antonio de Serpa neste alvitre, aproveitou a offerta feita por Bartissol para que a construção d'essa nova linha se effectuasse por concessão a particular.

Do filão ferruginoso que Bartissol abandonou encontrou filão aureo de que largamente tirou proveito.

Director da construção associado com os empreiteiros Dauderny e Duparchis mais tarde seus consocios no porto de Leixões, a construção da linha da Beira Alta teve por estação terminus a localidade denominada Pampilhosa ainda actualmente uma das comunicações da linha do Norte com a Beira Alta.

Ao director Espregueira não causou a menor preocupação este elemento que nenhum beneficio trazia á linha do Norte mas não acreditando que esta já depauperada empresa pudesse ir á Figueira da Foz não se deu pressa em seguir o aviso de experiente opinião do administrador da Companhia Real e par do reino Miguel Osorio Cabral em tomar desde logo a dianteira á Companhia da Beira Alta construindo o ramal de Alfarellos á Figueira da Foz de que nunca a linha do Norte poderia prescindir.

O ministro d'obras publicas Saraiva de Carvalho a quem a Companhia da Beira Alta solicitava subvenção para a construção do ramal da Pampilhosa á Figueira vendo a vantagem que esta Companhia teria em ter a sua estação em local de porto de mar evitando o serviço dos seus transportes pela linha do Norte não accedeu á solicitação de subvenção sendo a Companhia da Beira Alta obrigada a construir gratuitamente a linha da Pampilhosa á Figueira.

Isto não evitou que a Companhia Real fosse obrigada

como era de prevêr a construir o ramal Alfarellos-Figueira pois que tendo-se posteriormente resolvido construir a linha de Alcantara-Torres Vedras-Caldas-Figueira da Foz não podia deixar de se estabelecer comunicação com a Figueira a menos que esta se fizesse por Figueira-Pampilhosa.

A Companhia Real tornando a sua rede uma verdadeira arteria vivificante do paiz, communicando directamente e sem solução de continuidade desde Lisboa ao rio Minho e á alta região do Douro pelo Norte, a Merida e Europa Central por Leste, tornou-se uma das mais productivas empresas ferroviarias europeas e os seus titulos com cotações elevadas serviam de tipo aos fundos publicos que naquelles tinham a garantia de sua valorização.

Foi esta epoca de mais evidente prosperidade baseada na competencia e experiencia de sua zelosa administração coadjuvada pela dedicada cooperação dos seus agentes no serviço da exploração da rede E. N. da Companhia Real.

S. M. El-Rei D. Carlos I e a sua obra artistica e scientifica

Do conhecido editor Antonio Pallares recebemos um exemplar da obra acima indicada.

Edição de luxo, em papel velino, artisticamente cartornado, é um volume elegantissimo, que mostra a situação lisongeira das artes graficas do nosso paiz.

Abre com uma esplendida fototipia do defunto rei, seguindo-se-lhe um trecho de prosa de Ramalho Ortigão, em que faz a critica artistica dos trabalhos de D. Carlos.

Na sua prosa elegantemente burilada põe em relevo as qualidades privilegiadas do artista, em todos os ramos por elle cultivados.

Em seguida a este brilhantissimo artigo vem a reprodução de cincoenta e sete trabalhos de varia especie do finado rei.

Em admiraveis fototipias vão reproduzidos quadros a oleo, desenhos á penna, aguarellas, *guaches* e pasteis, sendo muitos d'estes trabalhos na verdade de primeira ordem, mais parecendo de um profissional que á força de trabalho tivesse que conquistar um logar ao sol, do que de um amator cujas condições excepcionaes de bem estar parece que mais deviam levá-lo aos ocios regalados, do que ao trabalho aturado, indispensavel para attingir aquella magistral execução.

Vem depois a seguir um esboço da obra scientifica de D. Carlos feito pelo distincto naturalista Alberto Girard, tratando-a sob o triplo ponto de vista da omithologia, da oceanografia, e da ichthiologia, alongando-se sobre este ultimo.

Seguem-se depois varias reproduções de salas em exposições dos productos das campanhas oceanograficas do real extinto, das salas da bibliotheca das Necessidades, episodios das campanhas, e d'alguns exemplares raros nellas obtidos.

E' uma edição altamente artistica e digna da celebrar o artista coroado que as convulsões politicas tão prematuramente extinguiram.

LINHA DO VALLE DO VOUGA

Foi emfim resolvido o litigio que ha tempos vinha sendo debatido entre a Companhia da Beira Alta e o governo, ácerca da concessão da linha que serve de epigrafe a esta noticia.

Será ocioso reproduzir a questão nos seus pormenores. Na summula: a Companhia da Beira Alta considerava-se lesada com a concessão da nova linha por entender que esta ficava compreendida na area da sua concessão.

Como as partes não chegassem a accordo a Companhia da Beira Alta recorreu ao tribunal arbitral, por accordo com o governo que em unica instancia julgou improcedente a pretensão da recorrente por não se poder considerar a concessão da linha do Valle do Vouga como attentatoria da concessão feita áquella companhia.



XXIV

O archipelago do Spitzberg—A bahia da Virgem—A expedição aerea ao polo norte—Os seus preparativos—O seu insucesso

Ao quarto dia de viagem desde que deixamos a ponta da Europa chamada Cabo Norte, e depois d'uma noute aos baldões, encontramos-nos fundeados ao pé de terra.

Todos se erguem com interesse por vêr e pôr pé neste paiz novo e original para nós—o Spitzberg—todo erigido de altas montanhas ponteagudas (de onde lhe vem o nome) e de geleiras eternas que se conservam virgens porque são inacessiveis ao homem.

Digna sentinella avançada dos gelos do polo, aquelle archipelago é como que o parlamentar que marca ao sabio investigador, ao explorador arrojado, ou ao simples turista curioso, o ponto extremo onde elle poderá avançar; que, na rigidez dos seus invernos lhe mostra os horrores a que se sujeita, se quizer desvendar o misterio do eixo da terra.

O Spitzberg é, ainda pela inclemencia do seu clima devida á sua posição geografica, uma terra sem dono:—não pertence a nação alguma, é o verdadeiro prototipo da terra livre; e nem pertence á humanidade porque esta não póde ali installar-se de fórma permanente.

Apenas no verão ali funcionam, em algumas bahias, uns modestos barracões, para serviço das excursões, e ainda assim estes ficam a meúdo bloqueados pelo gelo, como succedia quando ali estivemos.

Foram os holandezes que descobriram aquelle archipelago de que só em 1596 se conseguiu fazer a circumnavegação.

Desde então, russos, suecos, noruegueses, tentaram fundar-se ali para a exploração da pesca da baleia, mas os frios do inverno anniquilaram quantas familias lá existiam, das quaes só hoje restam os modestos tumulos e os ossos dispersos no solo.

Nos ultimos tempos só ali hibernou, de 1906 para 1907 na bahia da Virgem (Virgo Bay) o pessoal da expedição que se propunha ir á descoberta do polo, em balão dirigivel.

Adeante nos referiremos a esta arrojada tentativa.

Era, com effeito, na Bahia da Virgem que nos encontravamos; uma praia pedregosa, deante de nós, tendo por fundo altas montanhas cinzentas, com manchas de neve.

O denso nevoeiro que nos envolvia, ás 6 horas da manhã, em breve se dissipou, e então, como numa vasta scenografia, vimos apparecer-nos em frente toda a costa fronteira, com as suas enormes geleiras que vinham até o nivel da agua, e não longe de nós o outro vapor, o nosso companheiro que os timoratos visionarios diziam perdido, e que, tendo, com effeito seguido rumo differente do nosso, só aqui veio esperar-nos.

Bem que nunca se acreditasse em tão tetrica noticia, foi com bastante alegria que ali vimos os nossos collegas de viagem.

Chegados todos a terra duas cousas attraíam a nossa attenção; ambas relacionando-se com as explorações aereas ao polo norte, o eterno sonho devorador de tantos arrojadados exploradores.

Era a principal, o enorme estaleiro coberto de lona, em fórma de cobertura dos nossos carros alemtejanos, que abrigava o balão de Wellmann, e ao lado d'elle as varias

barracas onde o corajoso americano, os seus companheiros e auxiliares habitavam, fazendo os preparativos para a partida.

A outra era o modesto monte de pedras com uma cruz, monumento funebre de outra expedição ao polo, também aerea, e realizada pelo infeliz Andrés, em 1897; e de que não houve mais noticia de que alguns pequenos fragmentos do balão e accessorios que os gelos polares entregaram às ondas, como para trazerem para a Europa lembranças isoladas d'aquelles imprudentes que tentaram devassar os segredos que a natureza é ávida em guardar.

Era o contraste entre a triste recordação do passado e a esperança no futuro—tenue esperança, porque não se

nos afigura que, dada a situação incompleta da solução do problema da aero-navegação, e os perigos e misterios de uma aventura á conquista do polo, os resultados sejam por enquanto mais que uma interrogação no nosso espirito.

Os excursionistas foram convidados por Wellmann a visitar o balão, que se ostentava dentro do *hangar*, cheio e pronto para a viagem, e a examinar o funcionamento dosapparelhos, que eram, effectivamente, originaes.

O aerostato era em forma oval, tendo pendente a *nacelle* que a acompanhava em quasi todo o comprimento e era constituida por uma armação de madeira e ferro coberta de tela encerada.

Era ahí que iriam Walter, Wellmann, o chefe da expedição, Melvin Wermman, seu ajudante, Harsen, encarregado das observações, e Felix Riesenburg, o engenheiro machinista, acompanhados por dez cães, para no caso de terem



O barracão do balão de Wellmann e o monumento e despojos da expedição Andrés



Wellmann, Melvin e Harsen a saírem do nosso vapor

que abandonar o balão e viajar sobre o gelo estes tirarem os trenós; e levando abastecimentos de comida para um anno, em conservas, bolacha etc., gasolina para o motor etc.

A carga total era de 1.700 kilos e a força ascencional do aerostato de 2.500.

No caso de terem que descer sobre a neve, calculavam ter que abandonar grande parte dos fornecimentos, ficando só com o bastante para trez mezes. Nesse caso o motor do balão serviria como automovel, o leme transformava-se em bicicleta e a barquinha em dois pequenos barcos podendo-se empacotar para, quando fossem necessários, navegar na agua.

Calculando que do ponto da partida ao polo havia 1.050 kilometros a percorrer, que o balão com vento favoravel marchasse a 50 kilometros, teriam apenas 21 horas para attingir o polo. Se continuasse na mesma direcção iriam cair no Alaska, no estreito de Beerhing.

Mas tudo isto caiu por terra, ou antes, por gelo. Wellmann e dois dos seus companheiros subiram aos ares, dez dias depois d'aquella visita que lhes fizemos.

O balão foi levado seguro a um vapor até fóra da bahia, ao norte da ilha, e logo que o soltaram, apenas durante alguns minutos se portou com juizo; depois começou a girar sobre si proprio, tomou a direcção de sudoeste e... desapareceu.

Ao muito valor d'um allemão, correspondente dos jornaes do seu paiz que, no seu vapor auxiliara a saída do balão o seguira na sua derrota pittoresca... e rodopiante e o procurou tenazmente desde que o viu desaparecer, se deveu os aereonautas serem encontrados sobre uma geleira, onde pereceriam por certo.

Do balão só se salvaram alguns apparelhos, em penoso estado.

Como curiosidade damos a fotografia dos trez arrojados expedicionarios ao sairem do nosso vapor, onde jantaram, despedindo-se do capitão Hansen e do director d'este jornal.



Viagens commodas ao Bussaco

Aos sabados, domingos, dias santificados e vespers, estabeleceu a Companhia da Beira Alta os comboios n.ºs 31 bis e 32 bis que permitem ir do Porto ao Bussaco, partindo de S. Bento ás 2.^h45 da tarde, para chegar ao Bussaco ás 6.^h15 da tarde.

O regresso faz-se nos mesmos dias partindo do Bussaco ás 8.^h45 da tarde, para chegar ao Porto ás 11.^h16.

Assim os passageiros vindos do Porto, ao sabado no comboio das 2.^h45 da tarde vão ao Luso onde chegam ás 6.^h15 da tarde, e no domingo regressam d'ali ás 8.^h45 da noute, indo dormir ao Porto.

O comboio n.º 32 bis, que dá uma ligação directa para o comboio rapido da noute da Companhia Real, resolve o inconveniente que havia da grande perda de tempo aos passageiros que, dos lados de Lisboa, se dirigem ás praias e thermas do norte do paiz e que desejam aproveitar as senhas de paragem em Pampilhosa para visitar o Bussaco.

Com a nova ligação podem perfeitamente os passageiros vir de vespera ou nos comboios da manhã, visitar o Bussaco e continuar á tarde a sua viagem partindo do Bussaco (Luso) ás 8.^h45 da noute, passando na Pampilhosa ao rapido que os leva ao Porto ás 11.^h16 da noute.



O CULTO DA BANDEIRA

Continuando a nossa subscrição recebemos do nosso querido amigo José Gregorio Pereira Rosa, de Montemor-o-Novo

500 réis

Transporte 6\$500 »

Total 7\$000 »

O fim d'esta subscrição é tão elevado e altruista que de novo pedimos aos nossos estimaveis amigos e assignantes para que nos enviem qualquer donativo a fim de avolumá-la, pelo menos até os dez mil réis.

Logo que tenhamos em nosso poder esta quantia, será a nossa subscrição encerrada e a quantia obtida enviada á Liga Naval, a iniciadora da patriotica ideia.

ELECTRICIDADE

Commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes

(Continuado do n.º 494)

§ 11. *alinea c)* Acido derramado eventualmente durante o enchimento ulterior dos elementos ou durante o transporte, tornar-se-ha inoffensivo o mais rapidamente possivel por ex.: por meio de chupamento com serrim de madeira ou areia ou por meio de lavagem ou ainda por meio de neutralização.

§ 11. *alinea d)* Embora em geral os encarregados do serviço de acumuladores não tenham de estar em contacto constante com o chumbo durante a execução do seu serviço e por conseguinte tambem não pareça haver mais perigo para a saude nas salas d'acumuladores do que nos outros locais de serviço, é no entanto aconselhavel instruir os referidos encarregados de serviço sobre os perigos que traz consigo o manejo do chumbo e ter á mão os meios de prevenir os males provenientes do chumbo.

O principal cuidado consiste em evitar que o chumbo ou saes de chumbo se infiltrem no corpo, seja pelos poros da pelle seja pela bocca e nariz.

A limpeza radical da pelle por meio de lavagens (em caso de necessidade addicionando um pouco de sulfureto de potassa á agua de lavagem, o qual transforma o chumbo aderente á pelle num composto insolúvel) é a ordem principal para os encarregados d'acumuladores. Contra a acção do acido indicam-se como meios de protecção: vestuarios de lã e respiradouros.

§ 11. *alinea e)* Com o preceito indicado impedir-se-ha que o chumbo atinja o estomago e provoque colicas.

Capitulo VII. Em todos os locais de serviço onde regularmente permaneça pessoal, pôr-se-hão ao abrigo de contactos eventuaes todas as peças sob alta tensão, pelos meios indicados a proposito das prescrições para o estabelecimento d'installações electricas com correntes fortes.

§ 12. Os locais onde haja alta-tensão só serão frequentados por pessoal especialmente encarregado da installação ou que se ache sob a direcção d'alguem que pertença ao pessoal habilitado.

A expressão «*inaccessiveis a contactos eventuaes*» quer dizer que as peças devem ser dispostas de fôrma a só serem accessiveis por meio de instrumentos especiaes como escadas, varas ou semelhantes, ou então que se achem envolvidas por barreiras de protecção.

§ 13. *alinea a)* O pôr em curto circuito ou á terra tem por fim permittir ao pessoal um contacto com a parte do conductor correspondente, sem perigo individual.

O pôr em curto circuito tem por fim entre outras cousas provocar a desligação automatica dos conductores por meio dos interruptores de segurança no caso de ligação errada das partes dos conductores em que se tiver de trabalhar. Como d'este modo, porém, um conductor (um polo) poderia ficar intacto, conservando nesse caso a alta-tensão com relação á terra, pôr-se-ha além d'isso este ultimo á terra.

Pela ligação á terra poderá por acaso passar uma corrente da especie, mais forte, porém funcionará immediatamente o interruptor de segurança relativa ao conductor á terra. Por isto mesmo a ligação á terra será effectuada de maneira que a conductibilidade seja sufficiente.

§ 15. Fará objecto de participação por ex.: o descobrimento de isoladores partidos, de pára-raios da linha avariados, assim como a observação de todas as occorrenças anormaes, como o chispar nas machinas e aparelhos.

E' para notar que a obrigação de cada empregado restringe-se a adoptar as instrucções recebidas na esfera do

seu serviço e a fazer corresponder as disposições que tomar ás referidas instrucções.

Aconselha-se aos empregados a absterem-se de toda e qualquer manobra que não possam executar com segurança e que não pertença á sua esfera d'acção ou não esteja compreendida nas instrucções recebidas.

Muitos accidentes teem-se produzido por interferencias incompetentes ou ultrapassando inexperientemente as instrucções.

§ 16. *alinea a)* A determinação dos intervallos de tempo a tomar entre cada revisão competirá ao encarregado da inspecção, que poderá ser tambem o director de serviço.

★ ★

Terminamos hoje os commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes, não nos detendo na explicação d'alguns termos empregados e que serão mais tarde explicados, quando publicarmos as prescrições para o estabelecimento d'installações, o que faremos porém quando o adiantamento dos respectivos trabalhos permittir a sua publicação num ou dois numeros apenas da «Gazeta», pois que pensamos em tratar agora outros assuntos de informação technica e estatística interessantes e que perderiam todo o cunho d'actualidade se fossem reservados para mais tarde.

Tração electrica

Espanha

Foi solicitada a concessão de uma linha de tremvias, em Madrid, partindo da rua de Velasques e terminando na praça das Salesas.

França

Desde o mez passado que novas relações por via ferrea ficaram existindo entre a França e a Suissa.

A linha inaugurada atravessa uma das regiões mais pittorescas dos Alpes, e constitue o ultimo troço d'uma linha de montanha que ha já annos existia, transportando o viajante de Saint-Gervais a Chamounix e Argentières.

Ha dois annos, como aqui noticiámos, foi inaugurada na Suissa uma linha que seguindo a curso do Trient ia de Martigny á fronteira.

Faltava ligar estas duas, e foi isso o que ao presente está feito, podendo-se ir de Chamounix a Martigny em trez horas.

D'antes gastava-se um dia na viagem, e não pouco dinheiro.

Allemanha

Está projectada a construção de uma linha electrica na Zugspitze que é a montanha mais elevada da Baviera.

A linha tem que attingir 2.920 metros de altura.

Italia

Foram abertos á exploração o mez passado os troços de Samaden a Pontresina, e d'esta localidade a Ghiacciaio, da nova linha de Bernina.

A linha de Pontresina a Triano será aberta por todo o anno que vem.

Em toda a sua extensão a linha medirá 60 kilometros que serão percorridos em trez horas e meia.

Dinamarca

O parlamento autorizou o estabelecimento de varias linhas electricas.

Argentina

Foi aprovado o projecto apresentado pela companhia de tremvias electricos para o traçado das suas linhas em Lomas de Zamora.

AUTOMOBILISMO

Apparelhos de inflamação

(Continuação)

A fig. 27 mostra-nos a forma do induzido fixo e do *volet* que tem movimento de rotação, estando o induzido fixo collocado dentro do *volet* como se vê no corte apresentado na fig. 28.

Já vimos que o magneto do induzido movel tem dois maximos em cada volta. Vamos agora vêr que o magneto do induzido fixo e *volet* movel tem quatros maximos.

A posição que o *volet* occupa no n.º 1 é aquella em que cortando mais numero de linhas de força lhas dá mais facil passagem através o T que fórma nucleo de bobine por-

Pl. II

Schema de l'allumage électrique par magneto à un seul balai

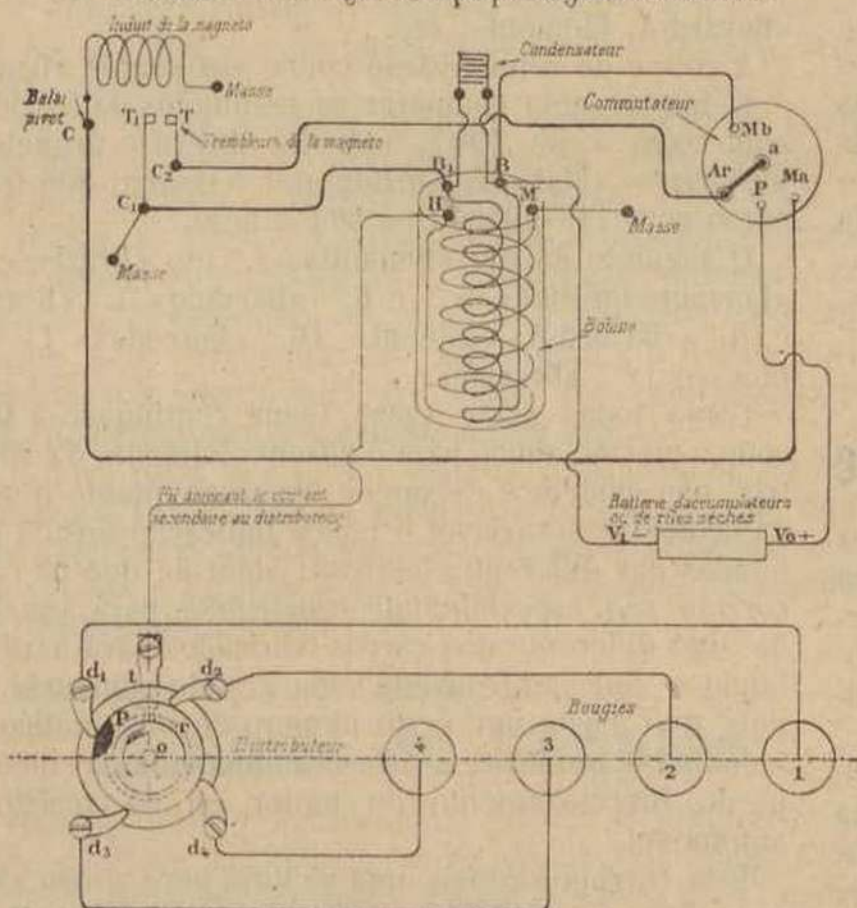


Fig. 26 — Eschema de inflamação por magneto de baixa tensão com bobine e acumuladores

que uma parte do *volet* está sobreposto a uma das cabeças de T e a outra na outra cabeça. Nessa ocasião o fluxo é maximo e portanto a corrente induzida é minima.

Na posição 2 o *volet* não estando sobreposto em extensão alguma as cabeças do T faz-se no sentido indicado pela flecha sem passar pelo nucleo de bobine, portanto o fluxo magnetico é minimo e a corrente induzida maxima.

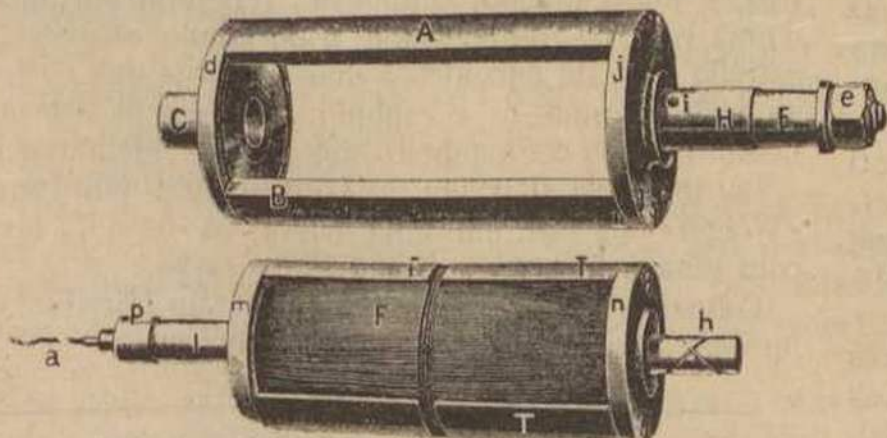


Fig. 27 — Em cima o volet movel. Em baixo o induzido fixo

A posição 3 sendo simetrica de 1 dá-se nella outro minimo de corrente porque o *volet* neste caso não estando interposto entre o imã e as cabeças do T não dá passagem ao fluxo magnetico o qual passa directamente no sentido das flechas.

A posição é identica à posição 1 com a differença unica de que parte do *volet* que nesta posição estava proxima do polo Norte está agora proximo do polo Sul e a que estava proximo do polo norte.

Temos portanto um minimo de corrente. Igualmente a posição 6 é identica de 2, a posição 7 identica de 3 e a 8 identica de 4.

Vemos pois que durante uma rotação tivemos quatro minimos e quatro maximos: resta-nos vêrmos que a corrente muda de sentido em cada minimo.

Para melhor comprehendemos essas inversões de corrente lembraremos o enunciado que demos à 5.ª lei da indução applicando-se à acção de umas correntes fechadas.

«O sentido no qual o circuito fechado é percorrido pela corrente induzida depende da natureza do polo em presença do qual se desloca o circuito fechado.»

b) da direcção do movimento rotativo do circuito na relação ao imã.

Quando o *volet* passa da posição 1 para a posição 2 a acção do polo Norte sobre a cabeça superior do T vae diminuindo, equivale isto a um afastamento em relação ao polo Norte: a corrente tem portanto um sentido que chamaremos *positivo* para fixar ideias.

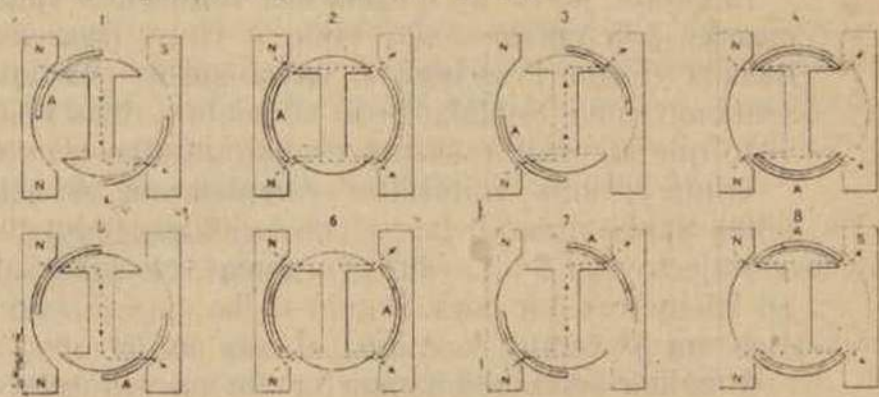


Fig. 29 — Posição do volet do magneto nos momentos de minimo e maximo de corrente

Continando o *volet* no seu movimento de rotação a corrente vae augmentando chegando ao seu maximo, como dissémos, na posição 2. Quando o *volet* passa na posição 2 a metade d'esse *volet* que está do lado do polo Sul começa a sobrepôr-se à cabeça superior do T e portanto equivale a isto uma approximação entre aquella cabeça do T e o polo Sul. Ora em virtude da lei citada, o afastamento do polo Norte e a approximação do polo Sul, dão correntes no mesmo sentido, portanto a corrente induzida vae diminuindo conservando porém o mesmo sentido, até se annullar ao chegar à posição 3.

Apenas esta metade do *volet* passa além da posição 3 começa a produzir-se o afastamento em relação ao polo Sul havendo portanto inversão de corrente que passa a ter sentido negativo.

Vejamos agora para confirmação o que se passou em relação à cabeça inferior do T.

Quando o *volet* passa da posição 1 caminhando para a

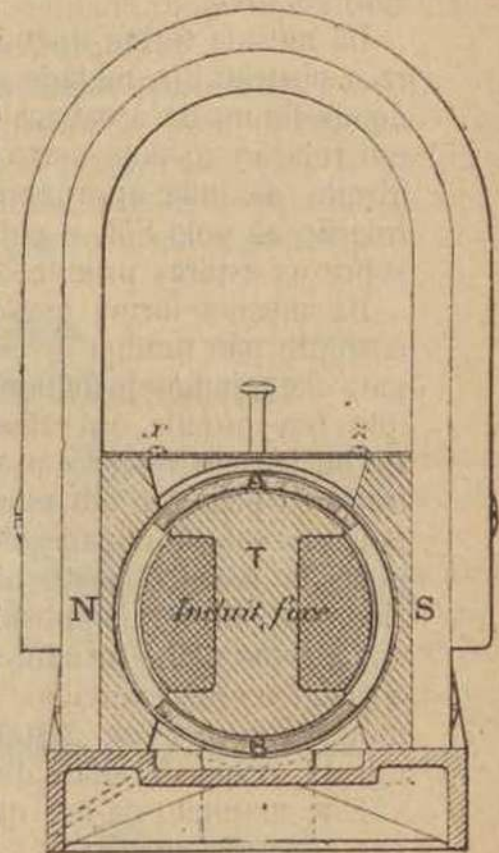


Fig. 28 — Corte vertical d'un magneto de induzido fixo e volet movel

posição 2 a metade que está à direita da figura vae-se afastando da cabeça inferior do T o que equivale para este o afastar-se do polo Sul: a corrente induzida é em relação a este polo inverso do que é para a cabeça superior ao T em relação ao polo Norte: mas como as espiras recebem a influencia ao fluxo magnetico do lado opposto o sentido torna-se o mesmo como vimos anteriormente quando tratámos dos magnetos de baixa tensão com bobine e induzido rotativo.

Da mesma forma quando o *volet* passa da posição 2 para a posição 3 a metade do *volet* que está do lado esquerdo da figura dá á cabeça inferior do T uma approximação em relação ao polo norte em quanto que a metade do lado direito dá uma approximação á cabeça superior do T em relação ao polo Sul, e pela explicação já dada a influencia sobre as espiras produz corrente no mesmo sentido.

Da mesma forma que se demonstrou anteriormente, a corrente não mudou de sentido na passagem da posição 1 para 3, vejamos a influencia da metade esquerda do *volet* que ora produz um afastamento ora uma approximação do nucleo em relação ao polo Norte. Esse afastamento produziu-se primeiro em relação á cabeça superior do T e depois em relação á cabeça inferior do T: a acção exerceu-se pois de lados oppostos das espiras. As correntes que seriam em sentido opposto se as acções fossem exercidas do mesmo lado tornam-se do mesmo sentido por essas acções serem exercidas de lados oppostos o que se demonstraria por um sistema de projecções identico ao da fig. 22, o que é, aliás, desnecessario.

Este magneto dá-nos quatro maximos e portanto 4 faiscas em cada rotação.

O «Grand Prix» do Automobile Club de France

Esta corrida considerada a mais importante de França e talvez do mundo realizou-se no dia 6 de junho ultimo para as voituertes e no dia 7 para os carros de força, no circuito de Dieppe, dando as voituertes seis voltas numa totalidade de 462 kilometros e dando os automoveis 10 voltas na totalidade de perto de 770 kilometros.

Tomaram parte na corrida das voituertes vinte e sete marcas diferentes sendo vinte e cinco francezas, uma italiana (Isotta Fraschini) e outra suissa (Martini) representando uma totalidade de sessenta e duas voituertes, visto que algumas casas apresentaram duas e outras trez.

Trinta e uma voituertes completaram as seis voltas tendo ganho uma «Delage», conduzida por Guiot que perfez o trajecto em 5^h 45' 30" $\frac{1}{2}$ numa velocidade média de 86 kilometros por hora. Seguiu-se-lhe uma «Sizaire e Naudin» em 5^h 52' 6" $\frac{3}{4}$ e uma «Lion» em 5^h 58' 2".

A melhor volta foi feita por Naudin em voiturette «Sizaire e Naudin» fazendo a sua terceira volta em 53' 42". Este carro que estava em segundo lugar ao fim da primeira volta passou ao primeiro na segunda e na terceira, mas tendo rebentado um pneumatico d'uma roda trazeira ficou terceiro na quarta e quinta volta retomando o segundo lugar na ultima volta.

Guiot não teve accidente nenhum durante a corrida. O motor monocilindrico de 100 d'alésage e 160 de curso, estudado pelo proprio Delage, com um regimen normal d'umas 2.000 rotações deve ter dado na opinião de Delage 24 cavallos approximadamente.

A velocidade média attingida de mais de 80 kilometros á hora é na verdade exaggerada para voituertes para as quaes se deve dar preferencia a velocidades mais reduzidas acompanhadas de grande solidez dos carros. Os compradores de voituertes, em geral pessoas que habitam no campo e tem de passar em estradas ou caminhos em mau estado, precisam sobretudo as condições apontadas, juntando-lhe a do baixo custo das voituertes e a do pequeno consumo de gazolina e pneumaticos.

Andam pois muito erradamente os organizadores das corridas de voituertes premiando as voituertes pela sua velocidade em lugar de procurarem premiá-las pela sua regularidade, pela sua resistencia e pelo pequeno consumo.

Na corrida de automoveis de força apresentaram-se 49 carros, 24 dos quaes eram francezes e 25 de outros paizes, representando uma totalidade de 17 marcas.

A Allemanha apresentava-se com 9 carros sendo 3 de cada uma das casas «Mercedes», «Benz» e «Opel», a Italia com 3 «Fiat» e 3 «Itala», a Inglaterra com 3 «Austin» e 3 «Weigel», a Belgica com 3 «Germain» e os Estados Unidos com 1 «Thomas».

A corrida foi ganha por um «Mercedes» conduzido por Lautenschlager que fez os 769,880 kilometros em 6^h 55' 43" velocidade média de 111 kilometros á hora ligeiramente inferior á apresentada por um carro «Fiat» guiado por Nazzarro no «Grand Prix» de 1907.

A seguir classificaram-se dois carros allemães «Benz» em 4.^o lugar um francez «Bayard-A. Clément», em 5.^o outro «Mercedes», em 6.^o um «Opel» em 7.^o um «Benz», em 8.^o um «Renault» em 9.^o um «Panhard-Levassor», em 10.^o um «Germain», em 11.^o um «Itala» e em 12.^o outro «Bayard-A. Clément», etc.

A coupe de regularidade coube aos carros «Benz».

E' interessante comparar os resultados da corrida d'este anno com a de 1907. Naquelle obteve o primeiro lugar um carro «Fiat» conduzido por Nazzarro que fez o percurso com 113 kilometros 621 á hora.

O segundo foi um «Renault», 3.^o um «Brazier», 4.^o um «Lorraine-Diétrich» 5.^o e 6.^o «Darracq» 7.^o «Brazier» 8.^o e 9.^o «Bayard-A. Clément» 10.^o «Mercedes» 11.^o «Moto-bloc» e 12.^o «Brazier».

Como todas estas casas teem continuado a trabalhar com o mesmo afino para o desenvolvimento da sua industria, não podemos deixar de observar quanto o resultado das corridas é variavel e pouca indicação nos dá das qualidades das diferentes marcas: além de que os carros de corrida são especialmente construidos para aquelle fim e de tipo differente dos carros fabricados para a venda, notando-se que tambem tem uma grande influencia o acaso, pois que basta um certo numero de pneumaticos rebentados para produzirem atraso completamente independente do funcionamento do motor ou da resistencia do automovel.

Esta corrida foi mais uma victoria para a casa «Michelin» pois que as voituertes «Delage», «Sizaire & Naudin» e «Lion» primeiras classificadas levavam pneumaticos d'aquella casa e os 5 primeiros automoveis e 11 dos 12 primeiros levavam todos pneumaticos em *jantes amovibles* «Michelin».

Uma grande desgraça assignalou, porém, esta corrida: foi a morte de Cissac que conduzia um carro Panhard-Levassor e do mechanico que o acompanhava.

Seguia o carro a uma velocidade talvez de 160 kilometros á hora quando, suppõe-se, rebentou um pneumatico d'uma roda da frente, o que o obrigou a atravessar-se na estrada indo de encontro a duas arvores que cortou rente ao chão virando-se e cahindo para fóra da estrada sobre Cissac e o seu companheiro matando-os instantaneamente.

Os inglezes Harrison e Colman que iam num carro «Weigel» ao fazerem uma curva ao pé d'Eu investiram com uma balastrada virando-se o carro.

Colman escapou por milagre, ficando Harrison bastante ferido e queixando-se de lesões internas.

Raid Paris-Moscou

Uma carruagem automovel de 40 H. P. fez o trajecto dos 3.100 kilometros que separam Paris de Moscou em oitenta e trez horas, tendo apenas as paragens indispensaveis para o aprovisionamento de combustivel e despacho nas alfandegas.

A viagem em Lisboa

Continúa o movimento da população para que a Companhia dos Electricos deixe de ser senhora absoluta da viação em commum nas ruas da capital.

Como a Camara Municipal pareça pouco disposta a coope- rar nos esforços empregados pelos munícipes, as juntas de parochia fundando-se no dever que lhes incumbe de promoverem todas as vantagens possiveis para os seus parochianos reuniram em assembleia, por iniciativa da junta parochial da freguezia de Santa Izabel.

Resolveu-se representar aos poderes publicos para que promovam o barateamento das carreiras, a egualdade de preços em todos os dias da semana, construcção de linhas indispensaveis, o pagamento de indemnizações por prejuizos causados pelos carros da Companhia e de subsidios aos seus empregados inferiores quando se impossibilitem para o trabalho.



UMA LINHA POLAR

A linha ferrea mais setentrional da terra é a de Ofoten, na Suecia, que vae do Lulea a Galivara e Narvik, explorada desde 1903.

Pois a Russia projecta agora a construcção de uma linha mais proxima do polo que a linha sueca; partirá da foz do Petschora e terminará em Obdorsk, sobre o Ob.

Apesar de ambas as linhas serem setentrionaes encontram-se em muito differentes condições climatericas. Enquanto a Scandinavia setentrional é aquecida moderadamente pela vizinhança da Gulf Stream, a Russia Norte-Oriental e a Siberia norte-occidental são entorpecidas pelos frios rigorosos das temperaturas arcticas.

A nova linha que terá a designação de caminho de ferro Polar dos Uraes, tornará possível a exploração das riquezas naturaes d'aquella longiqua região da Siberia. As bacias do Ob e do Irtysh são d'uma fertilidade extraordinaria, principalmente em cereas.



O tunel do Simplão

Quando ficou definitivamente assente a perfuração dos Alpes centraes, decidiu-se que se abria dois tuneis de via simples um a par do outro, a uma distancia de 27 metros de eixo a eixo.

Motivou esta resolução não só a economia resultante com a maior facilidade e portanto rapidez do trabalho.

Este segundo tunel só quando as necessidades da exploração o tornarem indispensavel seria aberto.

Nestas condições o trabalho de construcção foi adjudicado por sessenta e nove milhões e meio de francos, ou seja 12.510 contos de réis. Sete milhões era o orçamento das despesas a fazer com as installações isto é, compressores de ar, bombas, installações electricas, etc; quarenta e sete milhões e meio eram destinados á construcção do primeiro tunel e á parte que era preciso fazer do segundo; os quinze milhões restantes eram para o acabamento do segundo tunel.

O praso maximo para a duração dos trabalhos foi fixado em cinco annos e oito mezes, calculando-se que o avanço médio diario seria de cinco metros e meio. Dificuldades imprevistas fizeram com que os trabalhos não pudessem estar concluidos na epoca fixada.

Os perfis adotados eram de secções diversas, mas em toda a sua extensão o tunel tinha que ser revestido.

Ora foi este revestimento a causa das divergencias, que ainda existem, entre a companhia dos caminhos de ferro Jura-Simplão e os empreiteiros que fizeram o trabalho.

A companhia nomeou peritos para verificar o estado e acabamento dos trabalhos executados, os quaes no relatorio apresentado criticam a espessura do revestimento.

Por sua vez os empreiteiros replicam que foram ainda além das obrigações a que se tinham sujeitado, e fundamentam-se para isso nos autos de recepção dos trabalhos lavrados em 22 de fevereiro e 11 de março de 1906, e dizendo que se hoje se encontra defeitos na obra, é porque se manifestaram depois da recepção dos trabalhos.

Emquanto esta questão não se decide, as auctoridades federaes vão entabulando negociações com os empreiteiros para o acabamento do segundo tunel cuja necessidade de anno para anno mais se acentua.

Segundo as ultimas estatisticas publicadas, relativas ao ultimo anno, 500.000 viajantes e 50.000 toneladas de mercadorias transitaram pelo tunel, calculando-se que este anno o movimento será ainda consideravelmente maior.

O segundo tunel levará quatro a cinco annos para ficar pronto.



Aniversario do Oriente-expresso

No mez passado festejou a Companhia dos vagon-leitos o vigessimo quinto anniversario do magnifico comboio de luxo que liga Paris a Constantinopla.

A cidade escolhida para a celebração foi Sofia, a pedido do principe Fernando da Bulgaria que foi um dos principaes influentes para a creação d'aquelle importante serviço ferroviario.



Companhia Real.—Foi já assignado o contrato para a construcção e exploração de um ramal particular denominado Espinho-Vouga.

O serviço d'este ramal fica dependente da estação de Espinho, e os trabalhos de conservação, reparação, agulhas e signaes, serão executados pela companhia, mas ficando as despesas a cargo do concessionario que é a companhia franceza de caminhos dos ferro no estrangeiro.

Swazilandia.—Estão já concluidos os trabalhos até o kilometro 64, faltando apenas oito kilometros para chegar á fronteira.

Como ainda não está fixado o ponto em que a linha terá que atravessá-la, os trabalhos não podem continuar.

Entretanto vae-se procedendo á montagem da ponte de Umbeluzio e do viaducto de Muguene.

Estação de Móra.—Foi concedida a venda de bilhetes de banhos nesta estação.

Tramways entre Famalicão e Braga.—Foi prolongado até Braga o serviço dos comboios 35-32 entre Famalicão e Braga aos domingos e dias santificados para dar seguimento a um comboio de vagon nesses dias, da Povia a Famalicão.

Bilhetes de ida e volta.—Foi auctorizado o estabelecimento de bilhetes de ida e volta de ou para as estações das Pedras Salgadas e Villa Pouca nas estações e apeadeiros da zona Villa Real-Pedras Salgadas.

Pequena velocidade em apeadeiros.—Foi elevado a 100^{kg} o limite de peso de volumes de pequena velocidade expedidos ou recebidos nos apeadeiros da zona de Villa Real ás Pedras Salgadas.

Bilhetes de banhos.—Tornou-se extensiva á estação de Pedras Salgadas a venda de bilhetes de banhos.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1908.

A plethora monetaria continúa a manifestar-se por toda a parte de uma maneira persistente.

Em Londres a abundancia de capitales revela-se pela taxa de desconto no mercado livre, o qual apesar de varias alternativas, alias quasi imperceptiveis, impostas pelas circumstancias de occasião, não tem excedido $1\frac{3}{8}$ p. c.

E' comtudo de notar que as letras a seis mezes só encontrem tomado, es a $2\frac{3}{8}$ p. c. Isso prova que o mercado não acredita, e talvez com razão, na persistencia da abundancia actual até o fim do anno.

Apesar dos importantes capitales que o afrouxamento da actividade industrial e commercial deixa disponiveis, pôde acontecer que as colheitas em certas regiões criem necessidade que modifiquem a actual feição do mercado monetario.

Segundo o ultimo balancete recebido, o Banco de Inglaterra regista uma ligeira melhoria da sua situação. Saíram da circulação para reentarem em caixa 237.000 libras em especie e 281.000 libras em notas. Mas estas entradas foram em parte compensadas pela saída de 481.000 libras d'ouro destinada ao estrangeiro. Comtudo a reserva augmentou 337.591 libras, elevando-se á cifra de 26.803.999 libras, o que representa $50\frac{3}{8}$ p. c. dos encargos.

Egualmente o dinheiro abunda nos Estados Unidos. A reserva dos bancos associados de Nova York augmentou numa semana 10.100.000 dollars, elevando-se portanto a 389.230.000 dollars, importancia que excede o minimo legal em 53.672.500 dollars. Os depositos tambem augmentaram 17.710.000 dollars, sommando por isso 1.346 milhões de dollars, ao passo que a importancia empregada em operações de descontos e empréstimos é de dollars 1.261.690.000.

O mercado monetario allemão tambem tem participado do desafogo que se nota nos outros mercados. No mercado livre a taxa para *reports* baixou de $3\frac{3}{8}$ para $3\frac{1}{8}$ p. c. o que faz prevêr que a liquidação do mez que hoje finda se fará sem difficuldades.

O dinheiro para os empréstimos diarios passou de $2\frac{1}{2}$ para 2 p. c. e o desconto particular baixou egualmente, de $2\frac{3}{4}$ para $2\frac{5}{8}$ p. c.

Por outro lado, a situação do Reichsbank, segundo os algarismos do terceiro balancete semanal de julho, melhorou consideravelmente.

O encaixe metallico, já de si elevado, augmentou ainda 43,6 milhões de marcos e as outras verbas que servem de cobertura á circulação augmentaram 8,2 milhões. A circulação de notas diminuiu 76,7 milhões. A carteira e os empréstimos baixaram 48,3 milhões e o stock de bilhetes do thesouro diminuiu 40 milhões, enquanto que os depositos á vista augmentaram 17,5 milhões.

Além do desafogo monetario e ainda das boas colheitas que se annunciam ha tambem a registrar para a Allemanha um outro indicador que lhe é favoravel e vem a ser a firmeza que apresenta o mercado do cobre.

Ainda que os stocks visiveis d'esta materia prima extremamente importante tenham augmentado ligeiramente as grandes casas registam comtudo um desafogo crescente nas rendas.

O que finalmente parece dever contribuir para uma melhoria ulterior da situação economica da Allemanha é o facto da importação de algumas materias primas de grande importancia, como o algodão, a hulla estrangeira e os mineraes accusarem este anno diminuições muito sensiveis, e, como se espera, em vista das previsões de uma boa colheita, que a importação de trigo seja ba tante resumida, é de presumir que a balança commercial da Allemanha se ha de resentir este anno em sentido bastante favoravel.

Pela respectiva commissão foi já apresentado na camara dos deputados o parecer sobre o orçamento geral do Estado para o anno economico de 1908-1909.

Segundo a commissão declara no seu parecer foram introduzidas importantes modificações na proposta de lei ministerial.

Acerca de uma das principaes modificações «adaptação da emenda Berthelot a Portugal» diz a commissão:

«Convencida está a vossa commissão de que urge iniciar uma reforma salutar na organização da lei de receita e despesa para evitar os inconvenientes indicados e muitos outros que a vossa illustração decerto nos dispensa de referir.

A commissão ponderou a gravidade do problema, e deliberou propôr, á vossa consideração, as seguintes providencias:

1.º Converter em lei do reino e inserir no regimento da camara dos senhores deputados a seguinte resolução:

Art. 1.º A lei de receita e despesa, que approva o orçamento geral do Estado, autoriza a arrecadação das receitas e descreve as despesas do Estado, constantes das leis preexistentes.

§ unico. A lei de receita e despesa apenas pôde abranger providencias que não tenham caracter permanente, e sejam absolutamente necessarias para a gestão financeira do anno e execução do orçamento. Essas providencias, que devem constituir objecto de propostas especiaes, precedidas de relatorio, com parecer das commissões respectivas, são discutidas com o orçamento, e, depois de approvadas, inseridas na lei de receita e despesa.

Esta resolução não é um invento da vossa commissão.

A mesma doutrina consta da emenda Berthelot, apresentada ao parlamento francez em 1900.

O «standing order» de 9 de dezembro de 1702, adoptado pela camara dos lords, tem hoje no regulamento da camara dos lords, 6. «Bills et comités», o numero LIX, e diz assim: «A adição de clausula ou clausulas a um bill d'auxilio ou subsidio, cuja materia é extranha ao differente da materia do referido bill de auxilio ou subsidio, é contraria aos usos parlamentares e tende a destruir a constituição.»

A constituição da Pennsylvania, de 18 de dezembro de 1873, com a de outros estados particulares da União Americana, tem no capitulo III o n.º 45, que encerra esta doutrina:

«O bill geral das finanças (general appropriation bill) não deverá comprehender senão os creditos para as despesas ordinarias do poder executivo legislativo e judicial, para os encargos da vida publica e escolas publicas. Os demais creditos constarão de bills distinctos; cada um dos quaes deve possuir o seu objecto particular.»

2) Desintegrar, da proposta de lei de receita e despesa, as disposições sobre creditos especiaes e aquellas que, por possuirem caracter permanente, devem constituir objecto de proposta, ou projecto de lei especial.

D'este modo o projecto de lei de receita e despesa apenas autorizará a arrecadação das receitas e descreverá as despesas do Estado.

Não desconhece a vossa commissão que a logica dos principios e a execução do regimento da nossa camara exigiria a desintegração da proposta de lei em tantos projectos especiaes quantos os assuntos nella versados, e que, só depois de discutidos e approvados esses projectos, deveria ser considerada a sua doutrina no projecto do orçamento.

Não enveredou a vossa commissão por esse caminho, que difficultava em extremo a discussão e approvação do orçamento pois que a proposta do governo se acha organizada, por exemplo, admitindo, como leis do reino alguns preceitos referentes a despesas, que se encontram na proposta de lei de orçamento.

Dominada por es e criterio, a vossa commissão organizou apenas trez projectos de lei:

1.º O projecto de lei n.º 23, de receita e despesa, para 1908-1909;

2.º O projecto de lei n.º 24, sobre creditos especiaes.

O projecto de lei n.º 25, com as disposições de caracter permanente da proposta do governo, formal ou substancialmente modificadas, e com outras providencias exigidas pela administração publica.

Todos estes projectos devem soffrer discussão especial. Approvado o projecto de lei n.º 25, como qualquer proposta ou projecto de lei constituirá lei do reino.

Que irregularidades existem no processo parlamentar que preconizamos? Indica-as sinceramente a vossa commissão:

a) Constitue-se em projecto de lei (o projecto n.º 25) com disposições que normalmente, deviam ser objecto de alguns projectos de lei;

b) Consideram-se no projecto de orçamento, verbas de despesas, que constam de algumas providencias do projecto de lei.

Mas, em verdade, essas irregularidades formaes, que apenas existem neste anno de transição, ficam generosamente compensadas pelas vantagens do regimen que se inicia.

De futuro a proposta de orçamento poderá ser entre nós o que deve ser. A sua apreciação começará de ser feita conscienciosamente.

Pelo que respeita ao apuramento final de contas, em virtude das alterações introduzidas pela commissão em varios capitulos o deficit orçamental modificou-se.

A proposta do governo calculava as receitas ordinarias em contos 68.660 e as extraordinarias em 1.797 contos, ou num total de 70.457 contos; e as despesas ordinarias em 68.880 contos e as extraordinarias em 2.928 contos ou num total de 71.808 contos, o que daria um deficit de 1.351 contos.

O parecer da commissão calcula, d'este modo, as receitas: as ordinarias em 68.574 contos e as extraordinarias em 1.797 contos, ou um total de 70.372 contos; e as despesas: as ordinarias em 69.029 contos e as extraordinarias em 2.928 contos, ou um total de 71.957 contos, passando assim a calcular-se o deficit em 1.585 contos.

Para esse aumento de deficit concorreu principalmente o facto da commissão ter contado com um premio de ouro de 10 %, em vez de 6 %, como se suppunha na proposta inicial, o que só por si dá um augmento de encargos de proximo 400 contos.

A questão de mais palpitante actualidade no nosso restricto meio financeiro, foi durante a quinzena que hoje finda, a que diz respeito á situação financeira da Companhia dos Tabacos, a qual, allegando a diminuição das suas vendas e a consequente quebra das suas receitas, a ponto d'estas, segundo o relatorio, serem inferiores ás despesas, resolveu não dar dividendo aos seus accionistas e ao mesmo tempo reclamar do governo a diminuição da renda que pelo contrato vigente é obrigada a pagar ao Estado.

Segundo parece uma das causas determinadas da diminuição do producto das rendas foi o augmento do preço do tabaco decretado pela Companhia após a assignatura do novo contrato.

Em vista da Companhia possuir um fundo de reserva, na importância de 1 435 contos de réis com o fim unico de garantir a retribuição do capital accões, um grupo de accionistas, n o se conformando com a resolução do conselho de administração resolveu promover a convocação de uma assembleia geral, que se está realizando, com grande concorrência, á hora a que escrevemos.

Damos a seguir os ultimos preços de hoje, das diversas divisões cambiaes.

Ultimos preços da libra: comprador, 55040 vendedor, 55080 réis.

	EM 15 DE JULHO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 ³ / ₈	47 ¹ / ₄	47 ¹ / ₄	47 ¹ / ₈
" 90 d/v	47 ⁹ / ₁₆	—	47 ⁷ / ₁₆	—
Paris cheque	605	607	606	608
Berlim "	248	249	249	250
Amsterdam cheque	449	421	420	422
Madrid cheque	892	900	895	900

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JULHO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscriptões de assentamento	41,20	41,20	41,30	41,30	41,30	41,30	—	—	—	—	41,20	41,20	41,20	41,20
" coupon	—	41,20	41,30	41,30	41,30	—	41,30	41,30	—	41,20	41,20	41,20	41,20	—
Obrig. 4 % 1888	—	—	21,400	—	—	—	—	—	21,400	21,400	—	—	—	—
" 4 % 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,500	—	—	—
" 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	50,500	—	50,500	—	50,500	50,500	—	—	—	—
" 4 ¹ / ₂ % assentamento	—	58,000	58,200	58,500	—	—	—	—	—	—	—	59,800	58,500	—
" 4 ¹ / ₂ % coupon interno	—	—	—	58,200	—	—	—	—	—	59,000	64,600	—	—	—
" externo, 1. ^a serie	64,400	64,400	64,300	64,300	64,300	64,500	64,500	64,500	64,600	64,500	9,400	64,700	64,600	64,600
" 3 % 1905	9,400	—	—	—	9,400	9,440	9,400	9,450	9,450	9,450	—	—	9,400	—
Tabacos coupon	—	—	98,500	98,500	—	99,600	99,000	—	—	—	—	96,500	—	—
Accões Banco de Portugal	—	166,000	166,000	—	—	—	164,500	164,500	—	—	124,000	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	124,000	—	—	123,500	—	124,000	—	—	—	90,000	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	89,500	—	—	110,000	89,500	—	—
" Banco Lisboa & Açores	—	—	—	—	109,300	109,500	—	109,800	110,000	—	69,800	—	—	—
Tabacos, coupon	70,000	69,100	69,500	69,500	—	69,500	—	—	70,000	—	66,000	69,500	—	69,500
Companhia dos Phosphoros	—	65,600	—	—	—	65,800	66,000	—	—	—	—	—	66,500	65,800
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,500	—
Companhia Nacional	8,100	—	—	8,000	—	8,100	—	—	8,000	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %	90,150	90,000	90,000	—	90,000	90,000	90,000	90,000	89,600	89,600	89,800	89,900	89,600	90,150
" 5 %	84,800	84,800	—	—	84,900	84,700	84,700	—	—	—	—	—	84,500	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	58,400	—	58,400	—	—	—	—	58,500	—
Companhia Real 3 % 1. ^o grau	—	—	67,800	—	—	68,000	—	—	—	68,000	—	—	—	—
Companhia Real 3 % 2. ^o grau	47,500	—	47,800	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	—	47,800	47,800	47,600	—
Companhia Nacional 1. ^a serie	72,500	—	—	—	72,800	—	—	—	—	—	73,000	73,000	—	—
Companhia Atraves d'Africa	85,300	—	—	85,500	85,600	85,800	85,800	85,800	86,100	86,300	86,400	86,800	86,900	86,900
Paris: 3 % portuguez 1. ^a serie	63,40	63,15	62,90	62,95	62,90	62,90	63	62,85	62,50	62,50	62,90	62,85	62,95	—
Accões Companhia Real	310	305	10	—	305	305	305	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres Portugal	44,75	44,50	43,75	—	41,50	41,50	41,25	41,50	41,50	40	40,50	40,50	40,50	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	400	400	395	395	395	395	394	—	395	63,50	—	—	—	—
" Andaluzes	202	201,75	200	—	194	193	192	193	208	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1. ^o grau	337	337	335	334	337	339	342	337	341	337	337	—	344	—
" Companhia Real, 2. ^o grau	233,25	233	235	234,25	235,25	236	236	236	242	238	234	235	234	—
" Companhia da Beira Alta	291,75	—	290	290,50	290	291,50	290	289,50	292	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	161	—	160	160,50	160	159	—	—	163,50	163,50	—	—	160	—
Londres: 3 % portuguez	63,75	63	63	63	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	63	62,75	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	86,43	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhões

LINHAS	Desde 1 de janeiro até		PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA		
			1908		1907		Diferença em 1908	8061	1907	Diferença em 1908
			Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas				Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real..	Réde geral	15 Julho	1.073	2.965.953.000	1.073	3.005.856.000	— 39.903.000	2.764.668	2.801.356	— 37.188
	Vendas Novas...	" "	70	50.006.000	70	52.711.000	— 2.705.000	714.371	753.014	— 38.643
	Coimbra a Louzã	" "	29	13.452.000	29	13.641.000	— 189.000	463.862	470.378	— 6.516
Sul e Sueste.....		10 "	622	678.749.390	603	663.905.745	+ 14.843.645	1.091.236	1.101.004	— 9.768
Minho e Douro		" "	405	870.850.000	405	825.156.148	+ 45.693.852	2.150.216	2.037.422	+ 112.824
Beira Alta		24 Junho	253	197.098.687	253	200.802.103	— 3.703.416	779.046	793.684	— 14.638
Companhia Nacional		14 Julho	185	74.988.994	185	83.405.576	— 8.416.582	405.345	450.840	— 45.495
Guimarães		30 Abril	56	35.473.849	34	26.989.933	+ 8.483.416	633.461	793.821	— 160.360
Porto á Pova e Famalicão		31 Maio	64	56.714.167	64	56.976.054	— 261.887	886.158	890.250	— 4.092
Espanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....		10 Julho	3.681	63.884.337	3.681	61.881.107	+ 2.003.230	17.355	16.810	+ 545
Madrid-Zaragoza-Alicante		" "	3.650	57.075.143	3.650	55.099.518	+ 1.975.625	15.637	15.095	+ 542
Andaluzes		" "	1.083	10.720.173	1.083	9.723.489	+ 996.684	9.898	8.978	+ 920
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.		" "	777	4.598.132	777	4.628.394	— 30.261	5.917	5.956	+ 49
Zafra a Huelva		22 "	180	1.864.821	180	2.056.506	— 191.685	10.360	11.425	— 1.065

A electricidade e o cavallo

E' assombroso o desenvolvimento que a tracção electrica vae attingindo. O tremvia electrico matou a tracção animal.

Em Lisboa, só a custo se mantem uma empresa de transportes em commum tendo o sangue por motor.

Em Londres tende a tracção animal a desaparecer. Em Nova York tambem.

Mas onde a victima da electricidade mais rapidamente se declarou foi em Buenos Aires, terra onde o gado cavallar é baratissimo, e por isso mais para admirar a sua rapida substituição no serviço de tremvias.

Em 1900 havia 762 carruagens tremvias movidas a sangue, empregando-se 4.492 homens nos varios serviços das empresas de transportes, e 10.334 cavallos.

Hoje o serviço é feito apenas com 276 cavallos, 6 carruagens, e 44 empregados.

Em 1900 o movimento total de passageiros nos tremvias foi de 122.886.803; em 1907 o numero de passageiros que utilizaram os tremvias electricos subiu a 225.040.646.

A electricidade barateando o transporte aumentou o movimento quasi ao duplo.



Espanha

Consta estar-se constituindo uma companhia na Belgica para a construcção do caminho de ferro estrategoico de Torre del Mar a Almanzora.

De Torre del Mar até Zurgana, onde a linha entronca com a de Lorca a Baza medeia a distancia de 450 kilometros.

Austria

Durante o anno de 1907 foram abertos á exploração 388 kilometros de linhas ferreas, dez ligações com linhas estrangeiras, quatro ramaes e noventa e duas estações.

Em março ultimo estavam em construcção 152 kilometros de linhas ferreas, dos quaes 45 eram de linhas novas, e 107 prolongamento de linhas já existentes, além de 566 kilometros de linhas locais e economicas.

Em 1906 tinham sido const. uidos 1.313 kilometros de linhas de via normal.

Noruega

Foi aberta á exploração a linha de Christiania a Bergen, o maior porto norueguez sobre o Atlantico. Mede 583 kilometros.

Emquanto não estiver pronto o troço da linha que circunda o lago de Krodesen, os viajantes tem que fazer o trajecto de 43 kilometros sobre elle.

A viagem de Christiania a Bergen, incluindo a travessia do lago du a dezoito horas. Depois de terminada a linha em torno do lago a viagem far-se-hia em doze ou treze horas.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 15 de Junho de 1908.

(Continuado do n.º 494)

O augmento incidiu em: azeite e substancias gordas, comestiveis, couros, forragens, textis, metaes, minerios, objectos manufacturados, transportes de serviço e diversos; e a diminuição incidiu nos materiaes de construcção, fructas, legumes, taras vasias, gado, cereaes e vinhos. Nestes dois ultimos artigos a diminuição foi bastante consideravel, devida ás más colheitas de 1907. A ligeira diminuição notada nos materiaes de construcção é devida a um affrouxamento correspondente da exportação de madeiras para minas; este commercio tendo diminuido bastante em 1905 por causa da melhoria do cambio, conseguiu levantar-se sensivelmente em 1906 devido ás consideraveis vantagens que fizemos aos exportadores, mas em 1907 foi interrompido pelas intemperies que

impediram quasi durante tres mezes os transportes para as estações.

O producto por tonelada e kilometro tornou a subir um pouco e o percurso kilometrico médio baixou ligeiramente.

§ 5.º OBSERVAÇÕES ESPECIAES SOBRE O TRAFEGO INTERNACIONAL

Pelo que respeita ao trafego de passageiros, temos a registar a diminuição sensivel pelas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcantara.

Esta diminuição parece ter por origem as mesmas causas da baixa geral d'este ramo de trafego notada em toda a rede, sendo de 3:422\$664 réis para Badajoz e 2:926\$444 réis para Valencia de Alcantara.

O trafego directo de passageiros com a França, melhorou um pouco; o movimento geral de bilhetes directos passou de 4.911 a 5.845 e a receita correspondente á nossa Companhia passou de 25:184\$397 réis a 25:992\$029 réis.

3.º — Observações sobre os diversos Serviços

As despesas de exploração foram superiores ás de 1906 na importancia de 31:665\$905 réis, quantia esta muito abaixo da aucto- rizada no orçamento e á que era de esperar em virtude dos consideraveis augmentos de percursos kilometricos e da alta no preço das materias primas.

As differenças foram divididas desegualmente segundo os serviços e as linhas.

Nas linhas do Norte e Leste o augmento é porporcional á variação do trafego, isto é, pouco importante. No ramal de Caceres o augmento de percurso devido ao estabelecimento do rapido tri-se- manal para Madrid corresponde a um augmento de despesa relativamente importante. Na linha de Cascaes, onde foram suprimi- dos alguns comboios de menor percurso, a despesa apresenta uma diminuição. Nas linhas de Lisboa a Torres Vedras e de Torres Vedras a Alfarellos as despesas foram igualmente reduzidas em grande numero devido a uma melhor utilização dos comboios. Finalmente a linha de Vendas Novas exigiu em 1907 e exigirá ainda em 1908 despesas especiaes de conservação que devem augmen- tar numa elevada porporção as despesas de exploração.

O funcionamento dos diversos serviços durante este exercicio dá logar ás seguintes observações:

§ 1.º EXPLORAÇÃO

Os diversos ramos de serviços de exploração (Movimento, Ser- viços commerciaes, Fiscalização e Estatistica) continuam a empre- gar todo o seu zelo com o fim de dar ao nosso trafego a maxima receita possivel.

O Serviço do Movimento continuou como anteriormente a me- lhorar a utilização dos comboios; a sua tonelagem média que foi de 171 toneladas em 1905 subiu a 180 em 206 e passou a 182 em 1907. Uma parte d'este augmento deve-se á composição mais eco- nomica dos comboios de mercadorias e mixtos; mas deve-se tam- bem ter em attenção que a elevação d'este numero tem igualmente por causa do augmento do conforto dado aos passageiros pelas carruagens de novo tipo, mais pesadas, vantagens que são mais proveitosas ao publico e que redudam para a companhia em au- gmento de despesa de tracção e de conservação de material.

O numero de kilometros-trens augmentou consideravelmente, mas não porporcionalmente ao estabelecimento de comboios de passageiros como o Sud-Express diario prolongado para o Porto e o rapido tri-semanal para Madrid. Devido a uma fiscalização bas- tante rigorosa na sua utilização esses augmentos poderam ser compensados em parte.

As melhorias que damos desde o primeiro de janeiro de 1907 a alguns empregados do movimento, melhorias que trouxeram para a Companhia importante acrescimo de encargos, foram muito apreciadas pelo nosso pessoal que se tem mostrado digno d'ellas.

Os Serviços Commercias continuaram diariamente no aturado estudo dos meios para combater a concorrência que nos é feita por outras vias e igualmente tem desenvolvido a propaganda por meio de publicidade.

§ 2.º VIA E OBRAS

Continuando como nos annos anteriores a melhorar a estabilida- de das nossas linhas pelo emprego em maior escala da pedra bri- tada, pela consolidação das vias, etc., conseguimos vér ligeira- mente reduzidas as despesas de conservação de maneira que no total e apezar de despesas excepcionaes que houve na linha de Vendas Novas e com extensão das duplas vias, a despesa total do serviço baixou de 550:281\$260 réis a 519:181\$704 réis, ou seja uma diminuição de 31:096\$556 réis.

Como de uso, damos em seguida, com relação a materiaes em- pregados, algarismos que mostram o trabalho realizado:

Ballastro de pedra britada.....	25.500 metros cubicos
" " areia.....	7.392 " "
Travessas de pinho.....	130.269
" " carvalho.....	2.408
Carris de 40 e 45 kilogrammas ...	210
" " 30 kilogrammas.....	1.324

§ 3.º MATERIAL E TRACÇÃO

Nos mappas annexos a este relatório, sob o n.º 32, encontram-se, como nos annos precedentes, diversos mappas pormenorizados relativos a este serviço.

As despesas augmentaram 20:579\$420 réis, o que é insignificante, em vista do augmento do numero de kilometros-trens (112.730) e do augmento accentuado em 1907 no preço das materias primas e do carvão. A despesa por kilometro-trem conservou-se aproximadamente a mesma que em 1906 (145,92 réis em 1907 contra 145,22 réis em 1906). O percurso annual médio das nossas locomotivas continuou a augmentar, isto é, subiu de 46.443 kilometros em 1906 a 46.968 kilometros. Estes numeros indicam quanto é pesada a tarefa do nosso serviço de material e tracção em vista do effectivo de locomotivas manifestamente muito reduzido.

Deve-se notar que apesar das condições relativamente difficeis, as despesas de conservação teem-se mantido ha tres annos nos limites bastante reduzidos, garantindo comtudo o bom estado do material, concorrendo para isto no que respeita a locomotivas, um numero relativamente pequeno de avarias em transito e para os veiculos os aperfeiçoamentos que todos reconhecem.

4.º — Despesas extraordinarias

Applicámos no decurso do exercicio os creditos previstos para a execução de diversos trabalhos complementares de primeiro estabelecimento considerados indispensaveis para o desenvolvimento sempre crescente do trafego. A dupla via da secção Alfaiellos-Coimbra foi executada em grande parte; os reforços da via continuaram a fazer-se, especialmente na linha de Oeste; substituíram-se os antigos carris de 30 kilogrammas pelos de 45 e 40 kilogrammas na secção de Cacem a Cintra e numa parte da linha de Cascaes.

Proseguiu-se durante o exercicio de 1907 na transformação da officina de creosotagem do Entroncamento a fim de se obter melhor producção e melhor e mais economica organização de trabalho.

Construimos em Campolide uma cocheira de grandes dimensões para abrigar as carruagens e melhorámos consideravelmente as disposições interiores da estação de Lisboa-Rocio.

Continuou-se na transformação das antigas carruagens em outras de corredor parcial e water-closet illuminadas a gaz e aquecidas com termo-sifão, sendo parte da respectiva despesa levada á conta de conservação. Ampliámos ainda a illuminação a gaz, como tinha sido previsto, a vinte carruagens-tramways e a cinco salões.

Nas officinas de Alcantara deu-se principio á construcção de uma nova série de 150 vagon para mercadorias.

Finalmente, foi feita uma encomenda de seis poderosas locomotivas, pagaveis por conta dos exercicios de 1907, 1908 e 1909, as quaes deverão ser entregues no fim do primeiro semestre de 1908.

A totalidade das despesas extraordinarias effectuadas em 1907, cuja discriminação se encontra como de uso nos mappas annexos n.º 8, decompõe-se como segue:

Material circulante	166:509\$413
Mobilia, utensilios e ferramenta	14:362\$335
Diversos	193:687\$875
Consolidação de linhas	40:349\$200
Renovação de linhas	43:949\$159
Segunda via da linha do Norte	198:448\$410
Substituição dos taboleiros metallicos	9:000\$000
	<hr/>
	666:306\$392

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Desvio da Matta

A partir do dia 1 do corrente são modificadas as regras adoptadas para a execução do serviço de cargas e descargas de mercadorias e de gado em pequena velocidade, por vagon completos ou pagando como tal, no Desvio da Matta, situado entre as estações de Chança e Crato, aberto ao serviço em 3 de agosto de 1907.

Essas modificações que tendem a dar maiores facilidades ao publico para a utilização do referido desvio constando do aviso ao publico publicado nesta data e que se encontra affixado nos logares do costume.

Festa a N. S.ª da Saude em Revelles

Em 2 do corrente os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, e os mixtos n.ºs 240 e 250 que saem de Alfaiellos para a Figueira ás 11-38 da manhã e 8-50 da noite, terão paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, a fim de tomarem e deixarem passageiros.

Os preços applicaveis são os de ou para Revelles, conforme a tarifa em vigor.

Concessão especial relativa aos transportes de areia e de cal

Com o fim de animar e facilitar os transportes de areia e cal de varias estações da linha ferrea de Oeste para as de Lisboa, Poço do Bispo e Braço de Prata, vae a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ampliar a sua tarifa especial de pequena velocidade relativa áquelles transportes, estabelecendo uma concessão especial assim regulada:

Por 1.000 toneladas transportadas, 250 réis de reembolso por tonelada excedentes de 1.000; e até 2.000, 300 réis por tonelada; de 2.000 até 3.000, 350 réis; e mais de 3.000, 400 réis por tonelada. Estes transportes serão effectuados por vagon completos e durante o prazo minimo de um anno contado da data da primeira remessa.

As estações da linha de Oeste e que podem expedir remessas nestas condições, são as seguintes: Vallado, Martingança, Leiria e Marinha Grande, sempre sobre Lisboa, estações de: Santa Apolonia, Terreiro do Trigo, Poço do Bispo, Braço de Prata, Alcantara Terra ou Mar, Mercado ou Caes do Rego, isto sem reciprocidade.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 170.000 travessas de pinho normaes

Dia 10 de agosto de 1908 pela 1 hora da tarde.

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

Condições estão patentes: na repartição central de via e ob. as.

Dimensões minimas: 2,80x0,14.

Deposito provisorio: por cada lote de 10.000 travessas 50\$000 réis.

Fornecimento de 158 travessas de pinho nacional em aresta viva para cruzamentos e 300 de pinho nacional rectangulares para pontes

Dia 10 de agosto de 1908, pela 1 hora da tarde.

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

Condições estão patentes: na repartição central de via e obras.

Deposito provisorio: por cada lote 50\$000 réis.

Fornecimento de 300 toneladas de coke para fundição

Dia 17 de agosto de 1908 pela 1 1/2 hora da tarde.

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

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

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

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda de 1.448 toneladas de sucata de aros e carris de aço, carris de ferro, ferro forjado e fundido, limalha de aço (aparas), molas de aço e tubos de ferro forjado

Dia 10 de agosto pelas 12 horas do dia.

Local de abertura de propostas: — Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22.

Condições estão patentes: na secretaria da direcção, Largo de S. Roque, 22 e na dos armazens geraes, Barreiro, todos os dias uteis das 11 da manhã ás 4 da tarde.

Depositos provisorios: para o lote n.º 1 (27 toneladas de aro de aço), 7\$500; para o n.º 2 (645 ton. de carris de aço), 193\$500; para o n.º 3 (245 ton. de carris de ferro), 98\$000; para o n.º 4 (290 ton. de ferro forjado), 87\$000; para o n.º 5 (90 ton. de ferro fundido), 29\$500; para o n.º 6 (80 ton. de limalha de aço, aparas), 22\$000; para o n.º 7 (24 ton. de molas de aço), 7\$000; para o lote n.º 8 (47 ton. de tubos de ferro forjado), 18\$000.

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—
do E. evador—Grande Hotel da Boa Vista.
—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Ser-
viço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz ele-
ctrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e aquecidos, 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 e sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e acao; tratamento recommendavel.—Proprietario, Dominzoz Jose Pires.

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

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

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

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 anúncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.º

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

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

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

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

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entrepára des (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, **preços moderados**, Frente do correio, theatros; 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. — Propr. 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—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

TORRES VEDRAS José Henriques dos Santos. — Accena representação de qualquer casa. Comissões e consignações.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Jus-
to M. Estel-
lez.—Agente internacional de almanas y trasportes.

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

COMPANHIA REAL			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 45	9 59	10 10	10 25
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 25	5 56	5 20	5 50
6	6 32	6 9	6 35
6 45	7 13	6 45	7 15
7 37	8 5	7 30	7 56
10 15	10 43	8 16	8 42
11 35	12 3	10 55	11 21
1	1 28	12 50	1 16
1 45	2 13	1 40	2 6
2 35	3 3	2 25	2 51
4 50	5 18	3 30	4 16
5 35	6 7	5 28	5 54
6 20	6 48	6 50	7 24
7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11
Mais os de Cascaes, excepto os ●			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 35	7 27	○ 6	6 49
7 6	7 58	○ 6 40	7 27
● 7 34	8 10	7 30	8 25
○ 8 15	9 3	8	8 46
● 8 33	9 35	● 8 15	9 15
● 9 10	9 46	● 8 56	9 32
9 40	1 33	9 15	10 5
○ 10 10	11	○ 9 56	10 32
○ 10 40	11 16	○ 10 4	10 51
10 45	11 52	10 45	11 49
○ 12 5	12 55	● 1 26	12 2
12 15	1 22	11 35	12 30
● 1 40	2 16	○ 12 40	1 27
○ 2 10	3	○ 1 35	2 22
● 3 0	3 46	● 2 26	3 2
3 15	4 15	2 35	3 39
4	5 4	3 56	4 32
● 4 40	5 16	4 5	5 9
○ 4 47	5 37	○ 4 28	5 15
5 20	6 12	○ 5 26	6 2
● 6 10	6 46	5 33	6 35
○ 6 17	7 9	○ 5 57	6 42
○ 6 55	7 45	○ 6 56	7 32
● 7 40	8 16	○ 7 5	7 52
○ 8 15	9 5	○ 7 40	8 27
● 9 10	9 46	● 8 26	9 2
9 20	10 27	9 29	10 24
○ 10 10	11	○ 9 56	10 32
○ 10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	11 26	12 2
○ 12 10	12 46	○ 12 10	12 58
12 20	1 27	○ 12 56	1 32
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 38	5 2	6 1
8	9 4	6 44	7 43
● 8 45	9 27	7 42	8 42
● 9 51	10 33	● 8 35	9 5
10 20	11 23	● 8 45	9 42
● 11 45	12 20	● 10 35	11 5
12 20	1 23	10 41	11 38
1 45	2 27	12 35	1 13
2 20	3 23	12 45	1 42
● 3 35	4 17	1 35	2 5
○ 4 35	5 10	2 43	3 40
4 48	5 45	3 35	4 13
5 37	6 21	4 34	5 8
6 15	6 50	4 40	5 37
6 21	7 25	5 28	6
8 20	9 23	7 5	8 4
9 37	10 21	8 33	9 13
10 50	11 53	10 23	11 20
12 23	1 26	11 14	11 52
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 20	9 51	10 14	10 42
11 20	11 51	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
5 43	6 14	6 17	6 53
7 32	8 12	9 1	9 30
Mais os de Cintra, excepto os ●			
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 5	7 49	9 27	10 11
7 53	8 30	10 29	11 12
9 57	10 41	11 51	12 34
10 51	11 34	2 20	3 3
1 27	2 11	3 22	4 6
3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 34	6 18
6	6 43	7 4	7 48
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 40	12 23
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
11 51	12 49	7 36	8 34
11	11 58	1 15	2 13
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
4 28	5 37	★ 5 29	● 6 39
● 4 35	★ 5 37	★ 5 29	● 6 50
● 6	7 15	7 54	9 22
12 30	1 53		
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 50	8 26	★ 7 23	● 9 8
		7 23	9 20
Setil	Vendas Novas	Setil	
4 58	8 25	4 15	7 8
8 39	10 31	11 50	3
3 50	7 5	8 10	9 58
Entre. Lisb-R.	Entrone.	Setil	
10	12 56	5 7	6 54
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 20	8 1	6 35	5 15
● 9 45	3 18	● 8 50	2 40
1 51	12 26	2 45	11 59
● 5 30	11 16	● 5	10 50
9 30	7 47	8 45	6 25
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 47	9 39	3 44
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	6 26	8 58
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 58
10 10	11 54	7	8 38
4 15	5 58	1 55	3 33
5 35	7 15	3 33	5 9
7 25	9 3	5 15	7
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 16	1 12
3 19	4 23	7 47	8 45
9 5	10 7	10 28	11 16
12 35	1 40	12 10	1 9
Lisboa	Louzã	Lisboa	
9 30	6 29	7 15	5 15
8 20	5 19	1 55	11 59
		5 39	10 50
Coimbra	Louzã		
11 25	12 44		
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 2	5 40	11 20	12 55
		10 55	12 38
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 27	7 35	6 15	2 40
8 10	7 10	6 15	5 15
		6 5	6 25
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 27	6 33	⊕ 6	● 11 45
● 7 25	12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 15
		6 35	6 25
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 27	3 53	3 33	7 18
8 10	9 46	3 55	6 25
9 30	9 46		
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
1	5 48	7 10	10 20
7 32	12 34	1 55	6 53
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 26	4 55	11 36
4 16	2 17	7 40	6 35
Caldas	Figueira	Caldas	
1	6 15	3 55	9 20
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
11 38	12 12	10 40	11 12
6 52	7 40	6 44	7 19
8 50	9 27	8	8 33
1 16	2 17	2 45	3 22
Amieira	Figueira	Amieira	
4 40	5 1	1 25	1 48
8 20	8 41		
Ban. Amieira Fig.	Ban. Amieira		
10 1	10 20	7 42	8 1
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 15	4	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
● 9 20	12 45	6 15	9 20
ampilh.	Luso	Pampilh.	
◁ 5 55	★ 6 15	◁ 9	★ 9 22
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
5 10	1 45	9 25	3 40
9 50	4	1 50	6 45
● 1 35	7 2	4 15	11 50
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 50	6 25	5 55	6 30
7 25	8	8	8 35
8	8 35	9 15	9 50
9 15	9 50	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
12 55	1 30	2 50	3 25
2 50	3 25	● 3	3 35
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 30	8 10
★ 8 20	9	9 44	10 24
÷ 12 30	1 10		
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	4 44	6 30
10 50	12 36	8 5	9 50
2 50	4 26	10 15	11 40
4 20	5 58	3	4 38
5 20	7 8	6 25	8 10
		8 25	10 24
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	
5 30	5 55	6	6 21
9 8	9 30		
Lisboa	Evora		
5 50	10 40		
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35
Lisboa	Arraiolos	Lisboa	
8	1 48	4 45	10 20
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30
Lisboa	6 ora	Lisboa	
5 20	12 4	6 8	1
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30
Lisboa	Faro	Lisboa	
● 7 25	◊ 3 40	● 7 14	● 3 35
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
5 50	1	4 30	10 24
8	1	4 45	6 30
5 20	7		
Lisboa	Portimão	Lisboa	
5 50	9 44	7 50	10 24
● 7 25	◊ 3 51	6 40	6 30
8	9 44		
5 20	5 4		
Portimão	Tunes	Portimão	
1 30	2 50	9 30	10 37
10 30	11 40		
Portimão	Villa Real	Portimão	
6 25	12 10	2	7 32
Faro	Olhão	Faro	
11 30	11 51	12	
2 30	2 51	3	10 37
Faro	Villa Real	Faro	
4 32	7 6	8	10 31
MINHO E DOURO			
Porto	Famalicão	Porto	
2 20	3 47	5	6 28
○ 5 57	7 16	◁ 4 18	○ 5 37
9 45	11 14	7 35	9 9
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 31	6 9	8 35
7 10	9 5	8 5	9 51
8 5	10 35	11	12 45
9 33	12 12	11	1 31
10 35	11 53	5 10	7 21
12 10	1 55	7 29	10 20
4 30	6 16	9 23	11 8
6 5	8 48	★ 10 7	11 25
Nine	Braga	Nine	
9 57	10 28	9 22	9 49
★		12 50	1 17
Porto	Vianna	Porto	
★ 4 45	8 47	7 30	9 51
★ 7 10	9 48	★ 6 20	10 20
4 30	6 40	★ 8 16	11 8
Porto	Valença	Porto	
8 5	12 43	3 23	8 35
● 12 10	3 32	● 9 20	12 45
6 5	11 20	2 50	7 21
Vianna	Valença	Vianna	
7 40	9 40	5 20	7 21
2 36	5 25	7 50	10 10
6 50	8 49	4 10	6 11
Porto	Penafiel	Porto	
4 10	5 53	4 57	6 47
9 45	11 32	7 16	9 9
Porto	Marco	Porto	
9 33	12 5	7 48	10 8
		1 8	3 45
Porto	Regoa	Porto	
5 25	10 37	3 35	9 3
6 20	11 25	4 20	9 58
Moledo Ban.	Regoa	Moledo Ban.	
9 10	9 33	7	7 23
Porto	Tua	Porto	
3 20	7 54	4 14	8 50
Porto	Barca d'Alva	Porto	
7 50	3 14	○ 8 3	● 12 57
● 12	4 55	11 20	6 55
Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
5 40	10 25	4 30	8 58
Tua	Barca d'Alva	Tua	
★ 8 5	9 49	∞ 2 21	4 5
Porto	Villa Real	Porto	
3 20	8 21	3 55	8 50
Porto	Pedras Salgadas	Porto	
7 50	4	10 27	4 59
Regoa	Pedras Salgadas	Regoa	
5 35	9 18	4 57	8 40
V. Real	P. Salgadas	V. Real	
★ 8 36	10 25	★ 2	3 49
COMP.ª NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
○ 6 50	9 9	5 15	7 23
11 15	1 30	● 3 35	5 27
11 5	1 19	7 40	9 53
Foz-Tua	Bragança	Foz-Tua	
◆ 4	10 43	○ 4 50	9
1 45	7 5	7	12 30
8 10	12 25	◆ 3 25	10
GUIMARÃES			
Trofa	Guimaraes	Trofa	
★ 7 40	9 21	★ 7 37	8 51
★ 5 20	6 38	3	4 44
Vizella	Guimaraes	Viz.lla	
★ 11 10	11 30	★ 5 10	5 30
Trofa	Fafe	Trofa	
● 6 10	8 38	3 25	5 54
★ 8 4	11 1	4 36	7 9
9 30	12 8	9 9	11 45
1 1	4 8	★ 3 25	6 2
★ 7 22	9 42	★ 6	8 41
★ 7 35	10 14	7 40	10 4
POVOA DE VARZIM			
Porto	Modivas	Porto	
◁ 4 15	4 58	÷ 5 10	5 59
Porto	Povoa-Varzim	Porto	
6	7 40	4 10	5 33
10 15	1		