

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

19.º DO 21.º ANNO NUMERO 499

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

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

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 Outubro de 1908

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real — 7.ª ampliação da tarifa especial n.º 8 p. v. e
5.ª ampliação da tarifa especial P n.º 11 p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Para tentar, por Mello de Mattos	289
O despertar d'um povo, por Christiano Tavares.....	290
Parte official — Decretos de 9 e 25 de setembro e portarias de 14 e 22 de setembro do Ministerio das Obras Publicas.....	291
A proposito do Cincoentenario — XLIV.....	291
Notas de viagem — XXVIII — Uma cidadezinha alegre — Alfandega amavel — De novo na Dinamarca — Aalborg — A ilha de Feonia — Os melhoramen- tos de Berlim — As cervejarias — O entusiasmo pela Alemanha	293
O "Tabanan".....	294
Caminhos de Ferro do Estado	294
Um exemplo a seguir	294
As novas locomotivas do P. L. M.....	294
Linhas ferreas em projecto na provincia de Moçambique	295
A linha de Mitrovitza a Salonica.....	295
As linhas ferreas brasileiras	295
Grêve eminente em Italia	295
ELECTRICIDADE	
Lampadas electricas de vapores de mercurio (continuação) illustrado	296
Experiencias de tracção electrica na Alemanha	297
AUTOMOBILISMO	
Motôr (continuação) illustrado.....	298
O grande premio da America.....	299
Automoveis electricos.....	299
Acetilene em garrafas.....	299
Commercio Portuguez.....	299
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	300
Boletim Commercial e Financeiro	300
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	301
Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	301
Iluminação nos comboios.....	302
Linhas portuguezas — Cintra-Cascaes — Aldegallega — Valle do Corgo — Pe- dras Salgadas — Portalegre a Estremoz — Companhia Real.....	302
Linhas estrangeiras — Grecia — Turquia — Guatemala.....	302
Companhia Real dos Caminhos de ferro — Relatorio do Conselho de Admi- nistração (conclusão) e parecer do Conselho Fiscal	302
Avisos de serviço	303
Arrematações	303
Agenda do Viajante.....	304
Horario dos comboios.....	304

PARA TENTAR

Foi com este titulo um tanto sibilino que ha perto de um anno *A Construcção Moderna* deu conta de uma tentativa do professor Olbrich para desaccumular a população de Darmstadt, fazendo-a residir fóra de portas.

A esse proposito dizia *A Construcção Moderna*: estabeleceu-se em Lisboa uma *work house* no centro da cidade e o mais curioso é que o magistrado administrativo a quem se deve esta obra de assistencia, por mais de uma razão devia interessar-se pela agricultura.

Não faltam terrenos em volta de Lisboa onde podem exercer-se trabalhos agricolas, que talvez incitassem os indigentes a fixar-se nos campos.

Posteriormente alludi a uma tentativa de cultura de terrenos nas cercanias de Londres, por meio dos desprotegi-

dos da fortuna. Tratava-se de uma obra de assistencia pública; mas de há muito que faço propaganda para desaccumular Lisboa.

Em 30 de dezembro de 1903 dizia numa conferencia «o meio mais pratico que ocorre naturalmente seria proceder na industria analogamente ao que faz o commercio inglez.

Facilitar os transportes por meio de preços reduzidos, rapidez de communicações, sua multiplicação em determinadas horas e a sua ramificação em variados sentidos. De esta maneira, quem pouco ganha disseminar-se-ia pelo campo circumvizinho do centro industrial e commercial e apenas durante horas se reuniria na officina no escritorio ou na repartição, que a lucta manufactureira do nosso tempo, de cada vez mais violenta impõe pela destruição completa da officina familiar e das industrias caseiras, a despeito da propaganda que em favor de estas fizeram sir John Ruskin e a sua escola esthetica, que tão grande influencia teve em Inglaterra.»

Examinando o que succede em Lisboa relativamente a transportes em commum e que tende a contrariar totalmente o que se propunha no que fica transcrito, alludi as vantagens que resultariam da melhor cultura dos campos que circumdam Lisboa.

Com equal orientação, em 11 de maio de 1904, no *Átheneu Commercial de Lisboa*, voltei a considerar o problema da desaccumulação da cidade para o campo circumvizinho, dizendo que «ainda nos trará vantagens Moraes que é indispensavel pôr em relevo. Attrairá para o campo as atenções de aquelles que admittem sem protesto e como dogma a asserção de um antigo e espirituoso lente da faculdade de direito, hoje jubilado, que definia a agricultura, como arte de empobrecer alegremente; mostrará quanto há ainda que esperar do nosso solo, quão premiada é a dedicação, o amor que se lhe consagra; fará vêr que uma rosa que nos encanta a vista e nos delicia o olfato representa todo um poema sem odios, sem invejas, patenteará os mil encantos que sempre proporeciona a contemplação da natureza, que cria em nós o habito da imparcialidade, o desejo de servir os nossos semelhantes e de conhecer a verdade.»

Simplemente a viação em commum é despendiosa em extremo em Lisboa e a Camara Municipal parece que está desarmada contra os desmandos da companhia dos electricos, visto que consente sem protesto que nos domingos e dias santificados augmentem os preços das carreiras para o Lumiar, Bemfica e outros pontos.

Depois o numero de carreiras é diminuto, de fórmula tal que morar fóra de Lisboa representa um grande dispendio.

Depois succedem que a *Work-house* resultou perfeitamente inutil, visto que a mendicidade de cada vez mais augmenta em Lisboa. Não é raro vêr ás portas das confei-

tarias, dos restaurantes e até das vacarias muitas creanças andrajosas pedindo esmola.

Nas proximidades do Rocio, na rua do Ouro, no largo das Duas Igrejas é onde mais pedintes se deparam.

No egoismo do seculo, na lucta pela vida, na ancia de tudo pesquisar e de tudo examinar, ninguem se contentaria com o conselho que fr. Luiz de Souza põe na boca do arcebispo D. fr. Bartholomeu dos Martyres.

No estilo que «corre desembaraçado e claro, sóbe ou desce com o assunto, mas em todo o caso com geito muito natural e bem airoso», que «nunca é magro e defecado, nunca redundante e tumido», conforme escreveu o erudito D. Francisco Alexandre Lobo, conta o illustre frade dominicano que no seculo se chamou Manoel de Souza Coutinho que o arcebispo recomendava que sempre se desse esmola *por amor de Deus*, visto que assim a intenção salvava o mau emprego que poderia dar-lhe quem fosse com ella contemplado.

Por isso é sem protesto que hoje se admite a affirmativa que só em casos de cataclismo é que se consente esta fórma de mostrar-se caritativo.

Em toda a parte, se procurá acudir á carencia de meios de vida proporcionando trabalho.

Havendo em roda de Lisboa tanto terreno que poderia transformar-se em pomar, em horta, em local de cultura intensiva, ocorre naturalmente perguntar porque é que se não tenta applicar ali os mendigos, todos quantos procuram a caridade publica.

Poderia adaptar-se uma quinta a asilo, onde se empregassem os mais robustos nos trabalhos de lavoura, as mulheres e as creanças nos serviços de vigilancia da criação da guarda de gado e em trabalhos de arranjo caseiro.

Venceriam os individuos ali empregados um jornal, que lhes seria creditado, ao mesmo tempo que se lhes debitariam as rações alimentares que consumissem.

Os que viessem da provincia esperanças em melhoria de situação, pela noticia vaga dos jornaes de proventos auferidos em Lisboa voltariam para as suas terras, quando tivessem angariado peculio que ali lhes permitisse viver á espera de trabalho.

Os que nasceram em Lisboa e se criaram em meio de onde foram impellidos para a mendicidade, esses compreenderiam certamente a harmonia da vida campestre e seria sem saudades que deixariam a capital.

Voltar-se-iam para os campos muitos individuos que hoje são encargo social e das cercanias de Lisboa irradiariam para o sul do Tejo, para a charneca alemtejana, fixando-se ali e transformando-a, acudindo ao grande proprietario em busca de trabalho e cultivando o hortejo e o pomar adjacente á casa em que vivessem.

A Venda do Alcaide e a Lagôa da Palha bem perto de Setubal são exemplo pratico do que se aponta a traços largos.

Por uma renda minima, aluga-se ali um tracto de terreno com extensão bastante para sustentar uma familia e quando se fazem as vindimas em Rio Frio ou no Pinhal Novo, quando a faina agricola da grande propriedade a isso convida, as mulheres e as crianças ficam cuidando do hortejo ou do pomar e os homens lá vão ganhar o jornal nas cavas, nas redras, nas empas dos predios grandes.

Todavia, deve notar-se que o terreno é constituído por uma areola que poderia considerar-se safara, se os constantes cuidados dos colonos a não transformassem de maneira que algumas casas já manifestam mais do que o bem estar, até um certo luxo, traduzido em cortinas bordadas nas janellas guarnecidas de vidraças.

Analogo exemplo se encontra no norte do paiz, nos areas da Gafanha, orlados pela ria de Aveiro.

Tão safaros são aquelles terrenos que se não fôrem adubados todos os annos deixam de produzir.

Resta ainda considerar os mendigos profissionaes, os

que se não sujeitam a trabalho algum quando não o vigiem.

Claramente que julgados reincidentes na mendicidade, visto que ficariam sujeitos a cadastro, se poderia applicar-lhes a penalidade do trabalho em *work house*, sem que de ali podessem afastar-se, emquanto não executassem determinada tarefa que permittisse pagar lhes a viagem até ás terras da sua naturalidade e nellas se sustentarem durante uma ou duas semanas até encontrarem ali em que occupar-se.

Talvez que fôsse necessario reformar disposições penaes para se conseguir o que fica apenas esboçado. No emtanto, assim como o disse há cerca de um anno *A Construcção Moderna* vale a pena tentar este processo da assistencia pelo *regresso aos campos*.

Mello de Mattos.

O despertar d'um povo

Na vida dos povos, como na dos individuos, ha momentos de energia e de prostração, de entusiasmo e de desalento.

O povo portuguez não podia fugir á regra geral.

Ha mais de meio seculo que dormiamos, refazendo-nos do esforço produzido para a reivindicação da nossa nacionalidade ameaçada, e depois, consequencia das ideias generosas que o invasor introduziu em Portugal, para a conquista da liberdade.

O esforço fôra titanico; ás grandes comoções segue-se a prostração, e nós deixamo-nos adormecer, acolhoados na gloria conquistada, embalados ao som do himno acariciador da liberdade adquirida.

Largo foi o somno. Mas ao acordarmos, sentimo-nos cheios de novas forças, prontos a tomarmos o logar que nos compete entre as nações civilizadas.

Os esforços empreendidos para o rejuvenescimento da raça, são como que o estirar dos membros do trabalhador que se ergue pronto para a fadiga da labuta quotidiana.

O ensinamento ás mães para a educação fisica dos filhos, promovido por um grupo de medicos e filantropos dentro em poucos annos começará a mostrar os seus resultados.

As deficiencias apontadas nos nossos sistemas pedagogicos começam a calar no animo dos que teem a cargo a sua remodelação, e é licito esperar que as novas gerações cuja educação fisica vae ser dirigida sob os rigidos principios higienicos recebam a educação, scientifica e moral, apropriada á epoca em que vivemos.

Assim robustecida fisica e intellectualmente a raça, o seu despertar influirá no mundo moderno, como a velha raça dos audazes lusitanos influiu na civilização mediaval.

Em todos os varios ramos do saber humano os antigos portuguezes souberam crear-se uma reputação europeia.

Nas sciencias, nas artes, na navegação e na guerra o portuguez marcou indelevelmente o seu logar; ha de mantê-lo.

Agora, mais um indicio vem á superficie, d'esse acordar da raça.

E' a criação da opera portugueza.

Não está na indole d'esta publicação o tratar de assuntos d'este genero.

E por isso não é sob o ponto de vista da arte musical que a elle nos referimos.

Tudo o que de longe ou de perto se relaciona com a gloria, e o bom nome da nossa amada patria, nos comove e entusiasma. Como poderiamos pois ficar frios ao anuncio do renascer d'uma arte em que tanto nos temos affirmado, e tantos homens illustres temos produzido?!

Sem remontar já ao velho Marcos Portugal, musico aureolado na Italia, o paiz classico da musica, auctor de varias operas cantadas nos theatros italianos temos nos tempos

modernos verdadeiras glórias, que se houvessem nascido noutra meio menos restricto, teriam hoje uma reputação universal.

Noronha, Keil, Augusto Machado, Ciriaco Cardoso e tantos outros que enriqueceram a arte nacional podem agora receber a consagração devida, infelizmente posthuma para a maioria d'elles.

Graças á iniciativa tentada pelo empresario do Theatro da Trindade, podemos já proporcionar ao estrangeiro que nos visita mais uma prova da nossa vitalidade, de que nós somos uma raça privilegiada, apta para tudo emprender, pronta a tudo executar, quer nos campos da batalha onde se arrisca a vida, quer no campo pacifico das sciencias e das artes onde se conquista reputação mundial e até as palmas immarcessiveis da immortalidade.

Não nos escasseiem exemplos.

Christiano Tavares.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes que, para o alargamento da estação de Coimbra (bifurcação), por motivo do assentamento da segunda via da linha ferrea do norte, cujo projecto foi approved por portaria de 7 do corrente mez, seja declarada a urgencia da expropriação de doze parcelas de terreno lavradio que, conforme se acham designadas na respectiva planta cadastral, pertencem: a José Maria Coidel uma com 801^{m2}.20 de superficie e outra com 120 metros quadrados, a Guillermina Coidel com 136^{m2}.80, a Aluisia Lopes Ferreira uma com 51^{m2}.45, e outra com 65 metros quadrados, a Adelina Ferreira da Costa com 106^{m2}.65, a Albina Coidel uma com 149^{m2}.50 e outra com 74^{m2}.75, e José Soares Couceiro uma com 68^{m2}.25 e outra com 16 metros quadrados, a Antonio Simões Villela com 143 metros quadrados, e a Antonio Maria de Sousa Bastos com 187^{m2}.62, sendo as onze primeiras situadas na freguezia de Santa Cruz, e a ultima na freguezia de Eiras, ambas no concelho e districto de Coimbra; e considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, que baixam com o presente decreto, assinadas pelo ministro e secretario de Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paco, em 9 de setembro de 1908.—REI.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que, para a construcção do troço do referido caminho de ferro compreendido entre Aveiro e o rio Agueda, seja declarada a urgencia da expropriação de umas parcelas de terreno que, conforme se acham designadas na respectiva planta cadastral, approved por portaria de 8 de agosto proximo passado, pertencem a Sebastião Ferreira de Figueiredo, com a superficie de 387 metros quadrados de terreno lavradio, e a Venancio Dias de Almeida, com a superficie de 1.100 metros quadrados de terreno lavradio, mato e pinhal, ambas situadas na freguezia de Eixo, concelho e districto de Aveiro; e considerando que essas expropriações se acham compreendidas nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857: hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas que baixam com o presente decreto assinado pelo ministro e secretario de Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paco, em 25 de setembro de 1908.—REI.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que para a construcção do troço do referido caminho de ferro compreendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis, cujo projecto foi approved por portaria de 22 de outubro do anno findo, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno lavradio que, conforme se acha designada na respectiva planta cadastral, pertence a Maria José da Costa, com a superficie de 1.216 metros quadrados, situada no logar e freguezia de S. Tiago, concelho de Oliveira de Azemeis e districto de Aveiro; e considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857: hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella que baixa com o presente decreto assinado pelo ministro e secretario de Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paco, em 25 de setembro de 1908.—REI.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o officio do governador civil do districto de Aveiro, informando o pedido das camaras municipaes de Aveiro, Agueda e outras corporações, para ser adoptada uma variante á linha ferrea de Valle do Vouga, destinada a servir a importante villa de Agueda, cujo projecto, sendo estudado pela companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga, acompanha o citado officio do governador civil: hei por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, datado de 3 do corrente mez, autorizar o estudo da variante pedida, devendo o projecto definitivo ser submettido á approvação superior.

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

Paco, em 14 de setembro de 1908.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes as plantas cadastraes e perfis que as justificam do troço da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre Oliveira de Azemeis e o rio Vouga: hei por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, datado de 17 do corrente mez, approvar as referidas plantas, sem prejuizo do disposto na portaria de 2 de junho ultimo.

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

Paco, em 22 de setembro de 1908.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XLIV

Sosthène Lefrançois

(interino)

Pelo falecimento de D. Joaquin de la Gandara foi eleito presidente do comité de Paris o marquez de Guadalmina filho do antigo banqueiro espanhol La Cuadra e cuja fortuna lhe proporcionava posição de evidencia não só nos principaes clubs de sport em Londres e em Paris mas tambem o funcionamento de importantes negocios na finança.

Como o engenheiro Lefrançois tinha já desempenhado o cargo de director da exploração da Companhia Real Portugueza em Lisboa e fôra conservado como engenheiro consultor em Paris da mesma companhia, o comité de Paris que havia confiado exclusivamente a D. Joaquin de la Gandara todós os assuntos relativos a esta companhia entendeu que ninguem melhor que Lefrançois podia intervir na direcção da sua exploração.

Não tiveram em consideração que de la Gandara na administração portugueza procedera sempre com verdadeiro conhecimento dos homens que superiormente exer-

ciam cargos de confiança como sempre se guiava pela experiência que possuía dos homens publicos que administravam o paiz, circumstancias essenciaes completamente ignoradas dos membros do comité de Paris.

Não tendo tambem conhecimento do caracter atrabiliario do engenheiro Lefrançois só viram nelle o antigo funcionario mantido na administração e a elle recorreram para regularizar o funcionamento da exploração em Lisboa.

Lefrançois que julgou por esta fórma encontrar meio de vingar a afronta recebida em publico tomou para seu secretario um antigo agente francez que por exoneração do serviço da Companhia Real fôra admitido pela companhia do Norte de Espanha como chefe da agencia aduaneira que essa companhia tinha de sua conta em exercicio na fronteira franco-espanhola em Irum, de onde por um avultado desfalque não só havia sido demitido mas processado judicialmente sob pena de prisão o que o inhibia de poder entrar em Espanha.

Este agente de confiança de Lefrançois visou desde logo a occupar posição importante na administração portugueza começando por afastar da direcção o secretario e engenheiro Vauvilliers para esse cargo trazido pelo proprio Lefrançois e conservado pelo director Espregueira durante todo o tempo da sua direcção.

Fazendo-o eleger director da companhia Madrid-Caceres creava-lhe uma situação difficil por ser esse cargo disputado por outros engenheiros que dispunham de valiosas influencias e bem pouco tempo lhe permitiram o gozo da sua nova posição que o enlevou.

Tantenstein o novo secretario de Lefrançois era um habil agente ferroviario, conhecedor a fundo de todos os detalhes mais minuciosos dos serviços administrativos da exploração e Lefrançois que da primeira vez confiara ao engenheiro Ladame os assuntos da direcção entregou-se d'esta vez no seu secretario Tantenstein que desde logo começou por querer dominar antigos agentes superiores que por bem conheceram os seus antecedentes recusaram submeter-se a esse dominio.

O serviço da via e obras abandonado por Calderon foi confiado a um engenheiro francez que prevendo os grandes embaraços em que ia meter-se pouco curou de conhecer o seu novo cargo que deixou correr guiado pelos seus subalternos que bem desempenhavam seus deveres.

O serviço de tracção occupado por um *soit disant* engenheiro, mais devoto de Bacho do que discipulo dilecto de Vulcano seguia regularmente sob a experiente competencia da zelosa e intelligente acção do antigo chefe das officinas Brasseur que o saudoso engenheiro Ghebart, ainda sob a administração Salamanca, tinha trazido para o serviço da companhia e a quem os operarios portuguezes, alguns dos quaes ainda vivos, devem a sua instrucção e manifestada aptidão nos serviços ferroviarios.

Lefrançois, apoiado pelo comité de Paris, relacionado com o ministro de França em Lisboa e levado por seu temperamento acre e vingativo, falto de condições fisicas para um desforço pessoal, mas animado de longos e abafados intuitos de desforra mais era levado pelos seus intensos esforços de vingança pessoal de que pelos seus profissionaes deveres de defeza dos interesses da companhia que lhe eram confiados.

Aproveitando a mira ambiciosa de um subordinado do conselho de administração a quem o administrador delegado Osborne Sampaio havia admitido no seu serviço era em quem depositava completa confiança e deu-lhe a esperanza de occupar o logar do seu bemfeitor tornando-o no mais completo e traiçoeiro cumplice de aniquilação da sua influencia nas resoluções do conselho.

Julgou-se assim Lefrançois senhor de sua completa superintendencia pessoal na administração da Companhia Real em Portugal.

Querendo tornar a administração do Estado solidaria nos seus planos de supremo arbitro nos assuntos da companhia tão intimamente ligados com os do paiz fez admittir como membro do conselho de administração um seu parente proximo e dilecto do presidente do conselho sem se lembrar que não são os interesses de familia os que nos estadistas portuguezes levam a preterir interesses da nação.

Restava-lhe por ultimo a nomeação de um director effectivo que sendo-lhe devedor da sua elevada e rendosa situação se creasse seu devedor em gratidão e reconhecimento.

Não conhecendo pessoalmente a corporação de engenheiros portuguezes e sabendo quanto a maior parte d'elles eram relacionados com o chefe do trafego então ainda membro da Associação dos Engenheiros Civis incitou-o a que lhe indicasse um profissional no caso de assumir o cargo de director da Companhia. Apesar de muito instado por alguns engenheiros aptos para o exercicio do importante logar sempre o chefe do trafego recusou ser intermediario para a indicação de um director cujas difficuldades previa serem superiores ás vantagens offercidas.

Lefrançois attribuindo a motivos diversos a relutancia do chefe do trafego increpando-o de falta de conhecimento de seus compatriotas declarou-lhe que apesar de estrangeiro havia escolhido director habil e proficiente no engenheiro Justino Teixeira, então director da linha do Minho e Douro da administração do Estado, e para obter o seu assentimento determinou que o chefe do trafego, intimo amigo de Justino Teixeira fosse ao Porto dar-lhe a noticia da proposta que lhe ia ser feita.

Chegado ao Porto o chefe do trafego da Companhia Real e encontrado com Justino Teixeira, este, antes de lhe ter fallado na commissão que lhe estava confiada, encetou elle a conversa sobre a vacatura do logar de director da Companhia Real e com a maior veemencia assegurou que *apesar das vantagens inherentes ao cargo por nenhum motivo deixaria o serviço do Estado pelo de uma companhia caso lhe fosse offerecido.*

Voltando a Lisboa e relatando o passado attribuiu Lefrançois a falta de tacto do chefe do trafego a recusa do engenheiro Justino Teixeira e deliberou ir elle ao Porto resolvê-lo como era de esperar a aceitar o vantajoso e importante cargo vago na Companhia Real.

Effectivamente sob pretexto de um serviço qualquer partiram para o Porto o engenheiro Sosthène Lefrançois acompanhado dos chefes dos serviços de via e obras e do trafego.

Convidado Justino Teixeira para almoçar no Palacio de Cristal com os tres funcionarios da Companhia Real logo ao encetar do almoço Justino Teixeira ou por prevêr o facto que ali levava Lefrançois ou por habitual expansão de lealdade inherente ao seu honrado character, aludindo á vagatura do cargo de director da Companhia Real exaltadamente exclamou que apesar das grandes vantagens pecuniarias inherentes ao elevado cargo da Companhia Real elle por fórma alguma abandonaria o serviço do Estado, muito menos remunerado, caso alguém lembrasse o seu nome para suprir a vacatura.

De tal modo exaltou o serviço do Estado e se tornou tão dedicado na sua execução que Sosthène Lefrançois com grande satisfação do chefe do trafego nem sequer encontrou meio de lhe fazer a proposta que levava em vista.

Teve bom pago de gratidão o honrado Justino Teixeira pela sua lealdade e abnegação victimado por invejas e intrigas habituaes no serviço publico contra os que desempenham com honradez.

O cargo de director da Companhia Real ficou interinamente desempenhado por Lefrançois que afinal desistiu de buscar cumplice portuguez.



XXVIII

Uma cidadezinha alegre. — Alfandega amavel. — De novo na Dinamarca. — Aalborg. — A ilha de Feonia. — Os melhoramentos de Berlim. — As cervejarias. — O entusiasmo pela Allemanha.

O vapor do lago Spirilen atraca ao caes e d'ahi se vae ao hotel do caminho de ferro, modesto, mas limpo como todos, onde se almoça esperando o comboio que nos conduz a Dramen, uma cidadezinha alegre, pela largura das suas ruas, pela vastidão do seu porto e pelo genio dos seus habitantes. Ouve-se cantar, rir, chilrear nas ruas.

E' que estamos ao sul da Noruega, onde as noutes são menores e o calor bafeja os corpos e alegre os espiritos.

D'ahi a Christiania ha apenas duas horas de comboio, numa linha com bons pontos pittorescos e atravessando um paiz rico em fabricas, especialmente as de pasta de madeira.

Feita a volta da Noruega, tratemos de regressar, não sem deixar de notar que a capital, com uns dias de calor (relativo, já se vê; uns 12 centigrados) tem um aspecto menos sombrio, mais vivo, quasi alegre.

D'ahi podemos escolher, para o regresso, varios meios de transporte, dos quaes os dois principaes são: vir em vapor a Fredrikshavn, o que mete 10 horas de travessia no mais rapido vapor; ou pelo caminho de ferro a Gotenborg e atravessar ahí para Fiedrikshavn.

Prefiramos aquelle, apesar da nossa tendencia para viajar mais por terra que por agua, porque emquanto que o vapor d'ahi é um bello barco, pertencente aos caminhos de ferro dinamarquezes, do que vae da Suecia temos informação que é um detestavel trasbordador, sujo e incommodo.

A saida de Christiania é deliciosa, sendo feita numa manhã estival. Seguimos primeiro o encantador *fiord* e os canaes que se prolongam para o sul, e passamos oito horas em pleno mar, o Skager ou enseada do mar do norte, de aguas azuladas e pequena vaga.

Olhemos bem á pópa, porém, porque vamos deixando um paiz em que se póde e se deve viajar saindo d'elle com saudade.

Tambem a vista, á chegada, é interessante, na pittoresca bahia, ao fundo da qual é o vasto porto em que o vapor entra, atracando ao caes onde nos espera uma alfandega amabilissima que á simples apresentação das nossas malas, ouvindo a palavra «touriste» nos faz uns sorridentes cumprimentos e nada quer verificar.

Eis-nos, de novo na Dinamarca, em terra continental, porque estamos na Jullandia, a ponta que se prolonga pelo mar do norte ligando, ao sul, com a Allemanha, entre o grande Oceano e o Kattegat que a separa da Suecia.

E' um paiz pouco conhecido e que, apesar de muito interessante não é vulgarmente percorrido pelo excursionista, porque este profere regularmente as grandes linhas vulgares, indo á Suecia ou á Dinamarca por Kiel ou por Warnemünde.

Só alguns viajantes, mais receiosos do mar, aproveitam a via Nuborg-Korsor que é onde a travessia é mais curta.

A' chegada do vapor não temos que atravessar a cidade para ir á estação, porque o caminho de ferro traz aos caes as carruagens que nos devem levar.

Deixamos assim de vêr a cidade, que, em verdade, não tem interesse, e seguindo uma região plana vamos parar em Aalborg para passar a noute.

E' esta cidade uma das mais antigas da Dinamarca, sen-

do por isso muito curiosas as suas construcções dos seculos XV e XVII e as apreciaveis margens do Limfiord, que o caminho de ferro atravessa.

Na manhã seguinte parte-se para o sul, por um caminho muito variado em aspectos de povoações e pradarias.

Montanhas não ha; só umas pequenas elevações que não demoram a marcha do comboio, um bom trem dinamarquez com carruagens commodas, illuminadas por electricidade.

Deve o viajante, nesta linha, distrair-se do caminho directo, para o sul, tomando, em Skandsberg para a sua direita, a fim de ir a Silkeborg, uma cidadezinha aprazível no meio d'um lago, que lembra as pequenas aldeias suissas.

Voltando á linha principal, nem por isso a seguimos por completo, porque nos parece interessante conhecer a grande ilha da Feonia.

Por isso, em Fredericia, tomamos o vapor que nos leva a Strib em 15 minutos.

A capital da ilha, Odense, que attingimos em pouco mais de uma hora, é uma cidade muito commercial, bastante animada, com theatro, animatografos diversos, bom museo, parques, ruas largas, bem illuminadas e muito concorridas.

D'ahi, regressando a Fredericia, temos já poucos kilometros de Dinamarca, passando-se, em Vamdrup, á Allemanha.

E' o ultimo adeus aos tres paizes e a entrada em fronteira germanica, onde os guardas tambem civilizados, apenas abrem uma mala.

Para quem não quizer viajar de noute, convém ficar em Flensburg, cidade muito antiga, e por isso com interessantes construcções, todas de fachada em angulo, que se podem vêr num passeio de carro electrico.

D'ahi no dia seguinte parte-se na linha directa a Hamburgo, passando, em Rendsburgo o canal de Kiel e em Neumunster liga-se o nosso comboio ao rapido que nos traz em boa velocidade á grande cidade do Alster.

Termina aqui, propriamente a viagem aos paizes scandinavos, e o regresso póde fazer-se por qualquer dos numerosos caminhos que se nos offerecem através da Allemanha ou passando pela Belgica.

O mais rapido é por Berlim, tendo a vantagem de nos deixar vêr, de novo, a grande capital allemã, cujos progressos são notabilissimos, desde a ultima visita que lhe fizemos, ha cinco annos apenas.

Os novos bairros são lindissimos em construcções do mais aprimorado gosto; novas avenidas, extensas, atulhadas de gente, ofegantes de trabalho, dando a nota impressionante da luta pela vida e da importancia da industria e do commercio d'aquelle paiz.

Pela noute tudo se transforma.

A faina cede o logar ao goso. O que muito trabalhou durante o dia, descansa e diverte-se quanto póde.

E assim, as ruas enchem-se com os que passeiam ou vão para os restaurantes, cafés e cervejarias.

E é extraordinaria, pasmosa, a affluencia a esses estabelecimentos e o movimento que ella produz nas ruas.

Nos passeios lateraes conserva-se o vae-vem durante toda a noute; os carros, electricos, omnibus a tracção animal e auto-omnibus circulam continuamente, em todos os sentidos, até as 5 da manhã, para recomçarem as carreiras ás 6.

As cervejarias regorgitam de gente, que come e bebe (sobretudo bebe) e ás 2 ou 3 horas da noute é difficil encontrar logar a uma mesa, apesar de em cada estabelecimento haver logar para mil pessoas e mais.

Uma orchestra toca continuamente e de preferencia himnos, canções populares, que o publico acompanha cantando, batendo nos copos, com um ruido e uma alegria que estonteia.

E estas canções são todas ardentes de patriotismo; eleva-se nellas o valor da Germania, a sua força, a sua união, a sua supremacia entre todas as nações, o seu poder invencível, a coragem dos seus soldados.

E quando, em meio d'essas musicas surge, na orchestra, um compasso do himno nacional, aquella população toda deixa de rir, de gritar, de folgar; ergue-se solemne e canta-o a sério, como perfeitamente consciente de que sauda o seu paiz.

E ha, por força, entre a turba que assim procede opiniões differentes, ha republicanos, socialistas, anarchistas, tudo. Mas todos amam o seu paiz e o seu paiz está ali vibrando nos instrumentos musicos e nas fibras da alma dos nacionaes.

Quem manifestasse, nesse momento, o menor signal de desagrado, seria fulminado, linchado!

Para exemplo, e final, uma anedota verdadeira.

Um estrangeiro (que não foi o que estas linhas escreve) falando com um socialista dos mais ferrenhos, julgou lisonjeá-lo desdenhando do imperador.

O socialista formalizou-se e acudiu logo.

As minhas ideias são avançadas e o meu trabalho tende a reformar as instituições allemãs. Mas o imperador é no actual momento, o representante do meu paiz, e portanto, cale-se, que eu não consinto que o offendam.

E voltou-lhe as costas.

Como no nosso paiz se achará talvez ridiculo um homem que assim pensa!...

O «Tabanan»

Num dos ultimos dias do mez findo chegou ao Tejo um novo barco da Rotterdamsche Lloyd, companhia hollandeza de navegação que ha cerca de um anno faz tocar os seus barcos em Lisboa, como porto de escala para Timor.

Este novo barco foi construido ha apenas um mez.

Sendo, como é, de recentissima construcção encerra todos os confortos modernos, e obedece aos mais rigorosos preceitos de hygiene.

O novo paquete, que é de apparencia elegantissima, foi construido nos estaleiros de Vlissingen na Hollanda, sendo o 14.º barco encomendado por esta companhia.

O *Tabanan* méde 412 pés de comprido, 47 de bocca e 27 de pontal, sendo a sua capacidade de 5.000 toneladas; tem 4 caldeiras; a machina é da força de 4.200 cavallos o que lhe dá um andamento normal de 14 milhas por hora.

As installações para os passageiros de 1.ª classe ficam no convez e nas cobertas superiores e as de terceira no inferior, sendo destinadas exclusivamente a militares.

A 2.ª classe, que fica á ré, tem 12 camarotes para uma pessoa, 9 para duas, 4 para tres e ainda dois para quatro, e no convez uma magnifica sala e mais dois camarotes para duas pessoas, comportando a sala de jantar 50 passageiros.

A 1.ª classe tem 29 camarotes para uma pessoa e 24 para duas, havendo em todos sofá, guarda fato, luz electrica, assim como ventoinhas. Tem boas casas de banho e outras installações, como salão de barbeiro, o qual é um requinte de modernismo e conforto.

A sala de jantar que fica na coberta da ponte tem logar para 78 pessoas, sendo toda forrada de carvalho e adornada com esplendidos azulejos, o que lhe dá um aspecto elegantissimo realçado ainda por uma grande cupula que se eleva até a coberta dos officiaes.

No convéz superior fica o *smoking-room* e o salão das senhoras, aquelle em nogueira e este de pau setim, sendo todo o mobiliario de um requintado luxo e bom gosto.

Entre as suas installações destaca-se uma padaria e lavanderia electricas.

Possue ainda 8 escaleres salva-vidas, além de tres botes para serviço, a tripulação é de 70 homens não contando o pessoal de meza que é composto por *malaio*s com os seus trajos caracteristicos do oriente.

Agradecemos o convite que recebemos do sr. Carlos George, representante da companhia em Lisboa, para visitarmos o novo paquete da Rotterdamsche Lloyd.

Caminhos de ferro do Estado

O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado tomou as seguintes resoluções:

Minho e Douro—Auctorizar a applicação da 4.ª série da tarifa especial n.º 1 aos ladrilhos mosaicos; prorogar até 30 do corrente, podendo ir até 15 de outubro, o serviço dos comboios rapidos n.ºs 111 e 112, entre o Porto e a Regoa; auctorizar o assentamento de uma linha de resguardo na estação de Barrozzellas, para serviço da fabrica Salart & C.ª; collocar alpendres nas estações de Seixas e Molêdo do Minho.

Sul e Sueste—Mandar revestir de empedrado os taludes do aterro da estação de Portimão; approvar o projecto de horario do ramal de Aldegallega, com 5 grupos de comboios em correspondência com os de Setubal e Alemtejo, realizando-se a inauguração no proximo dia 4; mandar construir o prolongamento do caes de embarque de 3 fabricas, em Villa Real de Santo Antonio, a montante da ponte-caes ali existente; approvar a modificação da tarifa especial n.º 2, de pequena velocidade, reduzindo os preços para facilitar o transporte de vinhos de Coruche para o Alemtejo.

Um exemplo a seguir

Nós que temos a mania de imitar tudo quanto se faz no estrangeiro tinhamos agora um bom ensejo de dar largas a essa mania, e com manifesta vantagem para o paiz.

Obedecemos, geralmente, a este furor imitativo, sem o menor criterio, sem atendermos a que muitas cousas que lá fóra são uteis, quer pelo clima, quer pelos costumes do povo, transportadas para o nosso clima, ou introduzidas nos nossos costumes, redundam num perfeito disparate.

Não succede o mesmo no caso que vamos referir.

Em Italia, o ministro da guerra entendeu-se com o das obras publicas para que a partir de junho ultimo sejam empregados nos serviços de caminhos de ferro cem soldados de engenharia trabalhando como agulheiros, guarda-freios e conductores, durante seis mezes.

Terminado que sejam os seis mezes, outros cem soldados irão render aquelles, e assim sucessivamente.

D'esta maneira, durante cada anno duzentos soldados receberão a instrucção necessaria para poderem ser utilizados, quer num momento de rapida mobilização, quer para obviar aos inconvenientes de uma subita greve.

Estes soldados assim instruidos beneficiam de disposições especiaes que lhes facilitam a admissão no pessoal dos caminhos de ferro logo que terminem o seu tempo de serviço no exercito.

As novas locomotivas do P. L. M.

A companhia ferroviaria de Paris-Lyon-Mediterraneo poz ultimamente em serviço uma das novas locomotivas que adquiriu para os comboios rapidos da Côte d'Azur.

Estas machinas pôdem tomar a velocidade de cento e vinte kilometros á hora.

São montados sobre trez eixos aos quaes são fixados seis rodas motrizes, medindo dois metros de diametro. A caldeira resiste á pressão de dezeseis kilogrammas por centimetro quadrado.

Cada locomotiva pesa setenta mil kilogrammas; o *tender* pesa vinte e quatro mil kilos, e a agua que transporta, destinada á alimentação da caldeira durante a viagem pesa vinte e um mil kilos.

Não tem guarda-vento, á frente da machina; a chaminé mal se eleva acima do corpo cilindrico. As superficies são de maneira a evitar o mais possivel a resistencia do ar.

No percurso entre Marselha e Vintemille a locomotiva consome trez mil kilogrammas de carvão, vinte e um mil de agua, e quinze de cebo.

Linhas ferreas em projecto na provincia de Moçambique

No dia 1 do mez passado effectuou-se na inspecção das obras publicas, em Lourenço Marques, a abertura das propostas relativas ao concurso para o fornecimento de material ferroviario para os caminhos de ferro que o governo projecta construir brevemente em Inhambane e Moçambique.

O material para que foi aberto concurso é o seguinte: 2.500 toneladas de carris, 100.000 travessas de aço, 30 agulhas e a necessaria quantidade de *éclisses* e parafusos.

Foram recebidas quatro propostas, pelos seguintes preços:

Da casa Stahlwerks-Verband, Dusseldorf.

	Por tonel. de 1.000 kg.
Carris.....	£ 6-17-3
Eclisses.....	" 8-17-3
Parafusos.....	" 13-12-6
Travessas, cada, de.....	" 0- 5-8
a.....	" 0- 4-1

conforme o peso.

Da United States Steel Products Export Co.

	Por tonel. de 2.240 libras
Carris.....	£ 8- 2-6
Eclisses.....	" 9- 5-0
Parafusos.....	" 22- 0-0
Agulhas (cada).....	" 12- 0-0
Travessas (cada).....	" 0- 6-0

De Arthur Koppel, Ltd.

	Por tonel. de 1.000 kg.
Carris.....	£ 6-14- 6
Eclisses.....	" 8-15- 6
Parafusos.....	" 13- 7- 6
Agulhas (cada).....	" 18-10- 8
" incluindo travessas.....	" 22- 5- 0
Travessas (cada).....	" 0- 4-10

De De Waal & Co.

	Por tonel. de 2.240 libras
Carris.....	£ 7- 6-6
Eclisses.....	" 10- 8-0
Parafusos.....	" 15- 7-6
Agulhas completas cada.....	" 22-10-0

Estas propostas foram submetidas á apreciação do governo.

A linha de Mitrovitza a Salonica

Estão decerto lembrados os nossos leitores do alarme internacional que se levantou por occasião de ser concedida esta linha ao governo austro-hungaro.

Nas chancelarias da Europa Central barafustou-se, na imprensa europeia os prelos fizeram correr mundo as tetricas consequencias de uma tal concessão, todos os interessados tiveram artes para rasgar o denso veu que oculta o futuro, e no fim de toda esta azafama chega-se ao *Mons parturiens*.

Uma commissão formada por engenheiros austriacos e officiaes do estado maior ottomano fôra encarregada de estudar o traçado da linha de Mitrovitza á fronteira, a ligar com a linha de Salonica.

Pois agora, Muzzefe Pachá, o chefe da missão ottomana, de regresso a Constantinopla, declara no seu relatório que a discutida linha é muitissimo importante sob o ponto de vista austriaco, mas que sob o ponto de vista turco é de insignificancia, não devendo nem mesmo pensar-se na sua construcção, quando ha tantas outras de largo interesse a construir.

E a Nova Turquia tem mais em que pensar do que em ratificar a convenção feita pelo regimen caído. E' uma questão enterrada.

As linhas ferreas brasileiras

Desde 1874 que a construcção de linhas ferreas tem sido a principal preocupação dos governos brasileiros.

Em 1867 havia em todo o vasto territorio brasileiro apenas 601 kilometros de linhas ferreas.

Hoje o total das linhas brasileiras já construidas eleva-se a dezasete mil kilometros, estando doze mil kilometros actualmente em construcção, e onze mil e quinhentos em projecto.

O regimen financeiro é que é muitissimo variado; 7.600 kilometros pertencem á União federal; d'estes, só 2.800 são administrados directamente; os 4.800 restantes estão arrendados.

Além d'estes 7.600 kilometros, ha mais 3.048 de concessões feitas a varias companhias; d'estes, 1.346 kilometros tem garantia de juros, e os outros 1.702 não tem garantia.

Os diversos Estados possuem cerca de 6.110 kilometros de linhas; só o Estado de S. Paulo, á sua parte, possui 3.800 kilometros.

Neste Estado, as tres principaes companhias ferroviarias, a Paulista, a Mogyana e a Sorocabana, no ultimo anno viram aumentar as suas receitas em nove mil contos de réis.

Grève eminente em Italia

Ha já vinte annos que se travou a lucta entre os empregados ferroviarios e o Estado. Variadissimas fases tem essa lucta atravessado. Agora novamente tomou incremento após um curto periodo de relativas treguas.

Em uma memoria recentemente apresentada ao governo italiano os empregados ferroviarios da Italia, instam pela obtenção de garantias que de ha muito veem pedindo.

Mas em prejuizo mesmo d'essas garantias o que elles querem immediatamente é a reintegração dos seus collegas despedidos por occasião da ultima grève. Este é o ponto importante, a base de todas as negociações, o verdadeiro cavallo de batalha.

As garantias que pedem consistem: no trabalho de oito horas; o trabalho noturno não poderá ir além de sete noutes consecutivas, nem além de quinze em cada mez; para o pessoal cujos trabalhos tenham que ser interrompidos por causa do mau tempo a duração média do trabalho não excederá a média de dez horas; em caso de urgencia o pessoal é obrigado a fazer serviço quer de dia quer de noute; é considerado trabalho extraordinario e pago em separado, o trabalho que ultrapasse as oito horas em cada dia; o trabalho extraordinario não póde exceder a média, em um anno, de trezentas horas; a hora de trabalho de extraordinario é paga á razão de um oitavo do respectivo jornal; os salarios são fixados em relação ao anno; todas as semanas terão vinte e quatro horas consecutivas de descanso; deixará de haver promoções por escolha, sendo feitas por antiguidade; abolição das informações secretas.

A memoria trata tambem a questão das doenças, das suspensões e exonerações, dos castigos e dos salarios.

Por grande que seja a boa vontade do governo é evidente que não poderá aceder a todos os pedidos formulados na memoria apresentada pelo pessoal ferroviario, de maneira que a despeito dos sentimentos pacificos expressos por alguns dos influentes no pessoal dos caminhos de ferro receia-se que uma nova grève venha a rebentar, com toda a sua longa série de prejuizos para os empregados, para o governo e até para o publico.

ELECTRICIDADE

Lampadas electricas de vapores de mercurio

(Continuado do n.º 498) (1)

Examinámos até aqui o arco luminoso de vapores de mercurio, depois de formado, apontando o seu modo de ser à vista e as propriedades principaes que o caracterizam.

Vejamos agora como se produzirá inicialmente o arco. Nas lampadas de arco com carvões sabe-se que os carvões primitivamente em contacto servem de conductores à corrente quando se fecha o circuito, a qual corrente produz por meio de um mecanismo electro-magnético o afastamento dos carvões, formando-se nessa occasião entre elles o conhecido arco voltaico.

Nas lampadas de vapor de mercurio vamos imaginar uma manobra automatica semelhante, com a differença que aqui os electrodos são liquidos podendo pois approximar-se dentro do tubo mediante uma leve inclinação inicial do mesmo que permita ao mercurio formar uma ponte momentanea d'um polo ao outro que desaparecerá com a inclinação, dando assim logar ao afastamento dos electrodos e originando por conseguinte o arco luminoso pela vaporização do mercurio.

Uma das fórmulas de obter automaticamente a inclinação inicial, vae vêr-se a proposito das lampadas de quarzo, do dr. Küch que passamos a descrever um pouco detalhadamente quanto às peças que a compõem e ao serviço que ellas são chamadas a prestar.

Lampada de quarzo

Esta lampada de vapores de mercurio distingue-se essencialmente pela possibilidade de elevar a temperatura do arco a um numero de graus que os recipientes de vidro não suportariam, mediante o emprego de tubos de quarzo, o que se tornava indispensavel para tornar a lampada mais economica.

Com effeito, antes da applicação do quarzo observava-se que o consumo especifico em watts por vela da lampada de vapores de mercurio crescia com aumento da energia aplicada, anomalia que não se explicava.

Assim a curva do consumo especifico apresentava um minimo de 0,6 watts por vela aumentando com a energia aplicada até quasi 1 watt por vela nas proximidades do amolecimento do vidro, e para uma energia aplicada de 100 watts aproximadamente. A applicação do quarzo permittiu a applicação de mais energia d'onde o poder

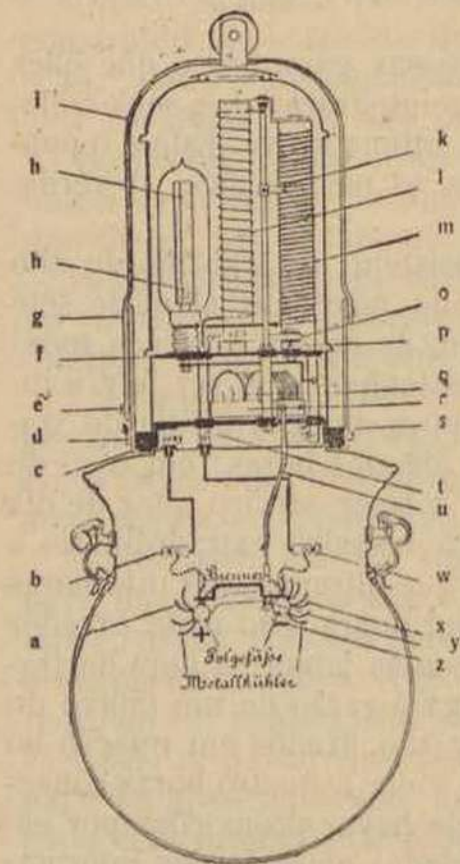


Fig. 1

verificar-se que a curva depois de passar por um consumo especifico proximo de 1,2 watts por vela baixa rapidamente atingindo um consumo especifico de 0,2 watts por vela, para uma applicação d'energia de 700 watts.

(1) No ultimo numero na alinea 43 a revisão deixou escapar um periodo que se seguia á palavra «sombrio» por terminar tambem em «sombrio» o periodo eliminado. Assim deve lêr-se: «Um tubo d'esta especie quando em actividade apresenta uma depressão muito brilhante na superficie do mercurio que fórma o cathodo, segue-se-lhe um pequeno espaço sombrio, depois uma longa columna luminosa, ainda um outro espaço sombrio na visinhança do electrodo positivo e por ultimo a orla mais levemente luminosa á volta do anodo.

Tambem na alinea 47 onde s. diz melhor trabalho de vaporização, deve lêr-se: menor trabalho de vaporização.

A fig. 1 mostra a disposição constructiva da lampada, cujas peças principaes passamos a descrever rapidamente.

O reservatorio de quarzo contendo mercurio, no qual se fórma o arco luminoso e que no que se segue chamaremos *mecha* compõe-se d'um tubo cilindrico (de 8 centímetros de comprimento e 1 a 1,5 centímetros de diametro nas lampadas para 110 V. e de 15 centímetros de comprimento nas lampadas para 220 V.) de quarzo comunicando pelas extremidades com dois outros tubos tambem de quarzo cilindricos e dispostos perpendicularmente ao primeiro de maneira que os eixos dos tres tubos apresentam a fórma **H** em projecção horizontal.

Os dois tubos das extremidades formam os dois polos pela sua ligação electrica aos contactos *b* e *w* em communicação com os conductores vindos da rede d'illuminação depois de atravessarem os differentes circuitos de que se compõe a lampada. Chamaremos pois a estes tubos, *tubos polares* e ao tubo intermédio *tubo luminoso*.

Os tubos polares são envolvidos por arrefecedores compostos de lamellas de cobre mediante as quaes a irradição do calor e com ella a quantidade de corrente será regulada.

A mecha é sustentada por uma peça *a x* de metal, supportando tambem um reflector e apoiada por sua vez em fórma de charneira sobre dois encaixes ligados ao corpo inferior da lampada. Esta peça de metal possui uma aza *y* que sendo accionada ligeiramente em sentido vertical pela haste *u* origina um ligeiro movimento de rotação da mesma peça sobre os encaixes.

A peça *a x* formando angulo com a mecha imprime pelo seu movimento de rotação, uma inclinação sufficiente do *tubo luminoso* para que o mercurio passe do *tubo polar* positivo para o *tubo polar* negativo, refluindo á posição primitiva com a volta da aza á posição inicial de descanso.

Na parte média da lampada, entre as placas metallicas *d* e *f* existe um electro magneto *q*, cuja armadura ligada á haste *u* sóbe quando atraida e desce pelo proprio peso quando o electro-magneto se torna inerte. A queda do conjunto formado pela armadura, pela haste *u* e pela peça metallica *a x* que supporta a mecha é amortecida por um pára-queda de oleo, de fórma a que o mercurio reflua sem reacção quando a mecha volta á posição inicial.

No corpo superior da lampada, acima da placa metallica *f* encontram-se, formando circuito em série com a mecha, uma bobine de reacção *l* uma resistencia de rheotan *m* e um grupo de resistencias de ferro em recipientes de vidro vasios de ar, collocadas em derivação uma com relação ás outras e circularmente á volta da resistencia *m* e bobine *l* em supportes de rosca analogos aos das lampadas de incandescencia.

Exteriormente a lampada é protegida por capas de ferro, e globo de vidro e tem suspensões analogas ás das lampadas de arco com carvões, bem conhecidas.

* * *

Descrita a lampada vamos examinar agora o que se passa quando se fecha o interruptor que serve a lampada.

Para isso figuremos (fig. 2) a disposição schematica das peças acima descritas.

Em *c* e *s* temos respectivamente o polo positivo e o polo negativo dos conductores exteriores.

Ao fechar o circuito a corrente não passa no tubo luminoso devido á separação do mercurio acumulado nos tubos polares, e não passa tambem por conseguinte no circuito em série com o mesmo, formado pela bobine *l* resistencia *m* e resistencias *h* passando porém no circuito do electro-magneto *q*, em derivação com o primeiro.

Em consequencia d'isto a armadura r é attraída e com ella elevada a haste u que pela aza y imprime o movimento de que acima nos occupamos e que inclinando o tubo, fórma ponte de mercurio conductora dentro do tubo luminoso e deixa portanto passar a corrente no circuito $c a x t l k m h s$. Uma peça de ferro sob a influencia da bobine l attrae a peça tambem de ferro o interrompendo o circuito $c g p$ do electro-magneto, dado o que a peça r com a haste u e a mecha baixam á posição primitiva em virtude do proprio peso, porém d'esta vez com o tubo luminoso contendo vapores de mercurio que o tornam bom conductor, e portanto activo o circuito $c a x t l k m h o$.

A principio a mécha absorve apenas 30 volts dando por isso pouca luz. A voltagem absorvida vae crescendo com o aquecimento dos tubos polares até atingir 85 ou 165 volts, conforme as lampadas forem para adaptação a 110 ou 220 volts, ocasião em que o fóco atinge a maxima força de luz. Este aquecimento dependendo da quantidade de corrente, é tanto mais rapido quanto maior fôr a intensidade da corrente inicial. E' para este effeito que se empregam as 6 resistencias de ferro h que gosam da propriedade de permittirem uma grande passagem de corrente emquanto a tensão da mécha se conserva baixa.

O aquecimento dos recipientes de vidro é muito sensivel, de maneira que se algum d'elles se conserva á temperatura normal é isso um sinal de que a resistencia não funciona em termos, sendo indispensavel a sua immediata substituição sob pena de arruinar as outras e além d'isso com o inconveniente de levar a lampada muito tempo a atingir o grau luminoso devido, e mesmo ás vezes de não se conseguir a formação do arco luminoso.

A função da resistencia de rheotan é diversa da das de ferro, sendo o seu fim o de afinar a voltagem da lampada, sendo nisso analogo em seus effeitos ás resistencias das lampadas d'arco. Um contacto corredio k permite a inserção no circuito de mais ou menos resistencia, correspondendo a posição superior a 10 % mais de tensão, do que o normal da lampada.

Em casos em que as variações de voltagem sejam frequentes, convém tambem manter o contacto k na posição superior de fórma a evitar a extinção da lampada com as quedas repentinas de voltagem.

A função da bobine de reacção l é compensadora e propria a evitar a extinção da lampada em caso de baixa repentina de voltagem, pela extra-corrente a que dá logar por reacção inductiva propria.

A lampada de vapores de mercurio emitindo muitos raios ultra-róxos não se deve deixar funcionar sem globo que até certo ponto tem a propriedade de absorver esses raios.

Se não se observar esta precaução, ocasionar-se-hão graves inflamações d'olhos no pessoal que encarar a luz.

Sendo assim e sendo necessario poder medir-se a voltagem absorvida pela mécha, a lampada quando fechada tem o contacto t accessivel que juntamente com o contacto c dá os dois polos da mécha.

Como precauções especiaes a tomar indicaremos prin-

cipalmente a verificação da polaridade dos fios conductores, pois que a não observancia da ligação polar propria á lampada ocasionará a deterioração rapida da mecha.

O tubo luminoso de quartz não deve ser tocado pelos dedos que nelle deixariam a impressão das irregularidades cutaneas, prejudicando o poder illuminante.

Convém para obviar a este inconveniente, toda a vez que se toque com os dedos o tubo luminoso, limpá-lo immediatamente com um trapo humedecido com alcool.

Num dos proximos numeros da *Gazeta* voltaremos a apontar algumas particulares technicas e caracteristicas das lampadas de vapores de mercurio, juntamente com algumas observações que nos sejam sugeridas no curso das experiencias a que actualmente estamos procedendo.

Alfredo Kendall.

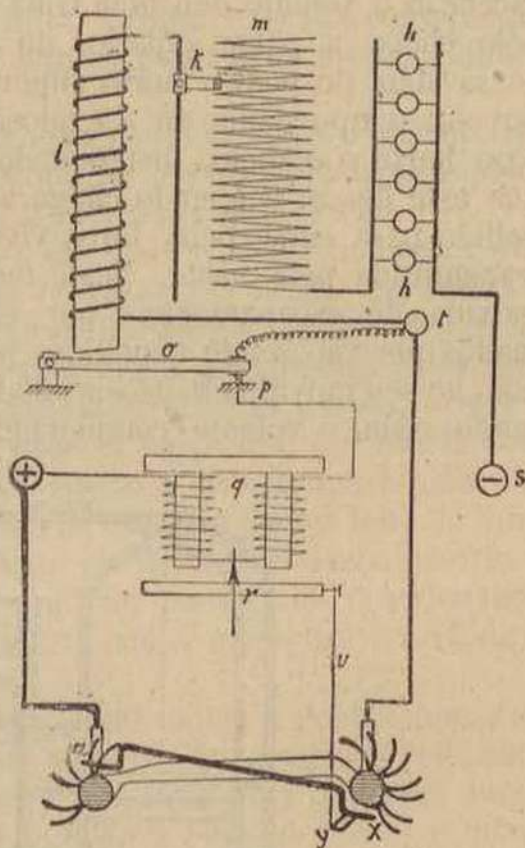


Fig. 2

Experiencias de tracção electrica na Allemanha

Com o intuito de proceder a experiencias com todos os sistemas de tracção electrica e com toda a especie de material, a administração dos caminhos de ferro do Estado da Prussia fez construir nos arredores de Oranienburg uma linha especial para esse fim.

O traçado d'esta via fórma uma linha fechada, composta por dois semicirculos de duzentos metros de raio, ligados por dois troços rectilíneos de duzentos e cincoenta metros cada um.

A elevação do carril exterior é de cento e vinte cinco millímetros nas curvas, e o augmento do afastamento é de vinte e quatro millímetros.

A infrastructura consiste actualmente em quatro troços de via do mesmo comprimento, formadas com quatro tipos diferentes de carris, com ligações de sistemas diferentes, collocadas sobre travessas de madeira e de ferro alternadamente, as quaes assentam, respectivamente, sobre a terra e sobre o balastro.

E' sobre esta via assim construida que se fez circular um comboio formado por duas carruagens electromotrices e vagons de mercadorias, com o peso total de cento e setenta toneladas.

O comboio em que não vae ninguem, gira constantemente durante vinte horas consecutivas por dia, com a velocidade de cincoenta kilometros á hora.

Os aparelhos locomotores são dirigidos d'um posto de manobras fixo.

Todas as reacções soffridas pelos carris, as despesas de manutenção e de reparação sobre cada um dos troços, são apreciadas com o maximo rigor possivel.

Recentemente foi experimentada neste circuito a primeira locomotiva monofasica.

Méde esta 14,^m10 de comprimento e é composta por dois corpos estreitamente ligados assentes cada um d'elles sobre dois eixos. No corpo da frente estão os órgãos que apreendem a corrente; esta é de 6.000 volts e 25 periodos, e passa depois por um transformador que a reduz de seis mil volts a mil.

Os aparelhos reguladores, de velocidade, e os interruptores, estão todos reunidos, á frente da locomotiva.

O corpo posterior tem um ventilador para esfriar a atmosfera do transformador e dos motores, e um compressor de ar que serve para accionar os freios.

Dos quatro eixos da locomotiva, trez são providos de motores, com duzentos e cincoenta cavallos de força, dando quatrocentas e cincoenta volts por minuto.

Em caso de necessidade póde-se applicar outro motor ao quarto eixo.

Os motores atacam os eixos por meio de engrenagens na relação de 1 : 4,21; as rodas motrizes têm 1^m,40 de diâmetro, podendo a locomotiva tomar a velocidade de 28.200 metros á hora, com um esforço de tracção, proporcional á circumferencia das rodas, de 5.350 kilogrammas por cada eixo.

Em marcha continua, as características são as seguin-

tes: 31.300 metros á hora e 2.160 sobre cada eixo, ou seja para os tres eixos d'uma locomotiva de 750 cavallos um esforço de tracção de $3 \times 2.160 = 6.480$ kilogrammas.

A velocidade maxima para os comboios de mercadorias foi fixada em cincoenta kilometros, mas póde admittir-se para uma velocidade de 945 volts por minuto, a velocidade horaria de sessenta kilometros.



AUTOMOBILISMO

MOTOR

(Continuação)

Na figura 32 apresentamos um schema do funcionamento d'um motor a quatro tempos no qual se vê representados além do carter, do volante e do cilindro, a manivella, a haste do embolo e o embolo, estes em posições diferentes conforme os quatro tempos, vendo-se tambem

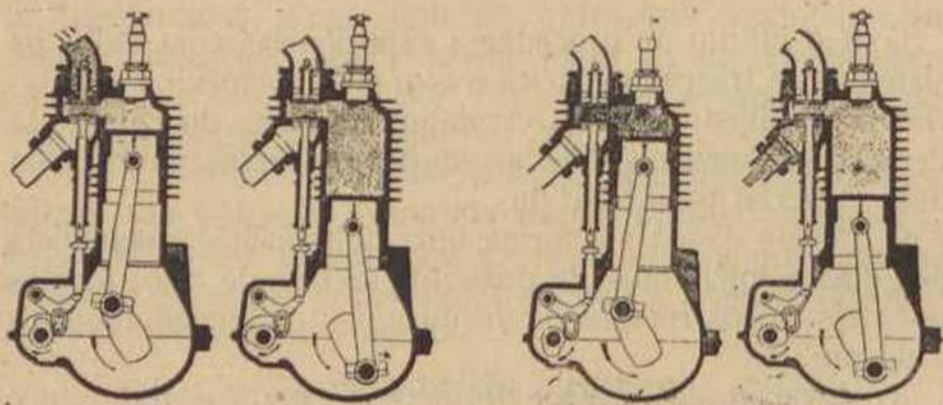


Fig. 32—Eschema do funcionamento d'um motor monocilindrico a quatro tempos

á esquerda de cada um d'esses desenhos as valvulas de admissão e de escapamento estando aquella collocada por cima e esta por baixo.

Seguindo da esquerda para a direita encontramos o primeiro tempo—aspiração—o embolo está descendo, a valvula de admissão abre-se dando entrada á mistura gaseosa e ficando fechada a valvula de escapamento. Chegando

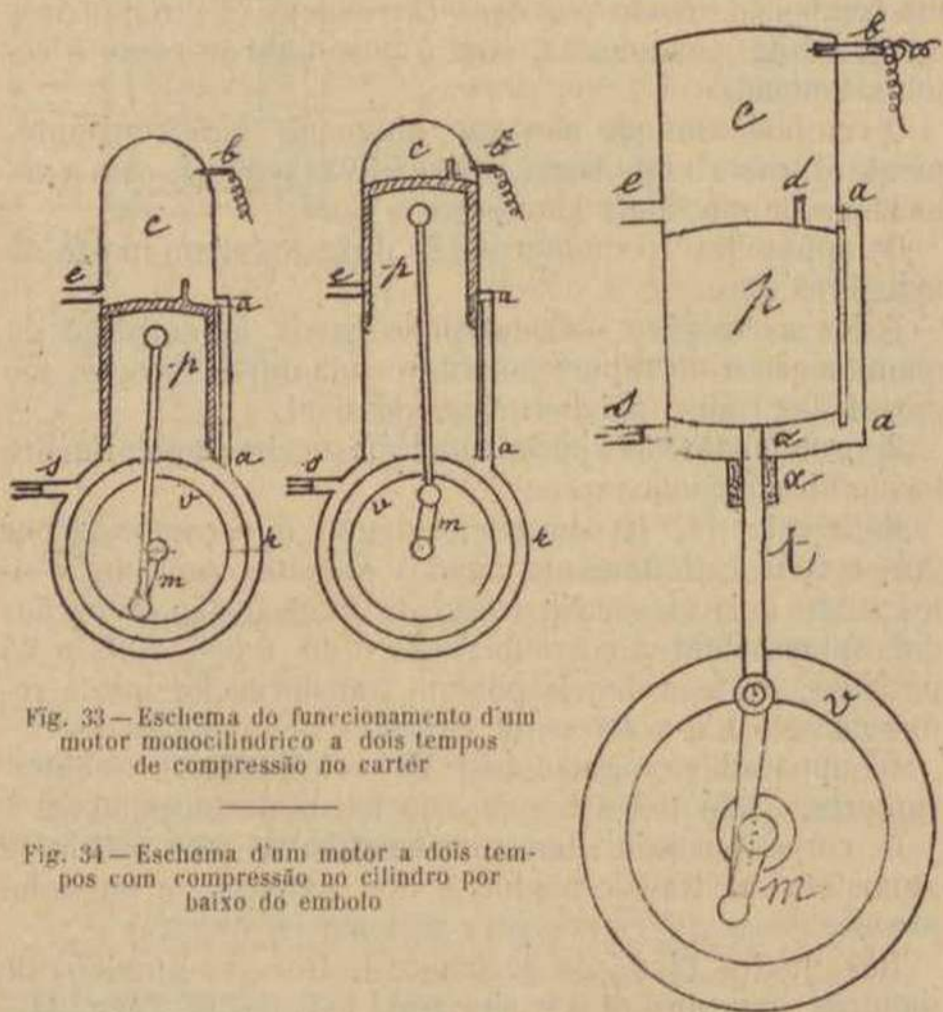


Fig. 33—Eschema do funcionamento d'um motor monocilindrico a dois tempos de compressão no carter

Fig. 34—Eschema d'um motor a dois tempos com compressão no cilindro por baixo do embolo

o embolo ao fim do seu curso a manivella passa além do ponto morto inferior e o embolo começa a subir fechando-se a valvula de admissão e a mistura gaseosa é comprimida (2.^o

tempo), estando fechadas as duas valvulas. Terminada a ascensão o volante deu uma volta completa. Quando o embolo chega á parte superior do seu curso a manivella passa além do ponto morto superior, começando então o terceiro tempo dando-se a explosão da mistura que lança para baixo o embolo, distendendo-se os gazes á medida que este desce: e quando chega ao ponto mais baixo é impellido para cima pela força viva do volante que lhe é transmittida pela haste. Neste momento acha-se aberta a valvula de escapamento e por ella saem os gazes queimados que vão sendo expellidos para o exterior pelo embolo no seu movimento ascencional. Terminado este tempo, tendo assim o volante completado uma segunda rotação,

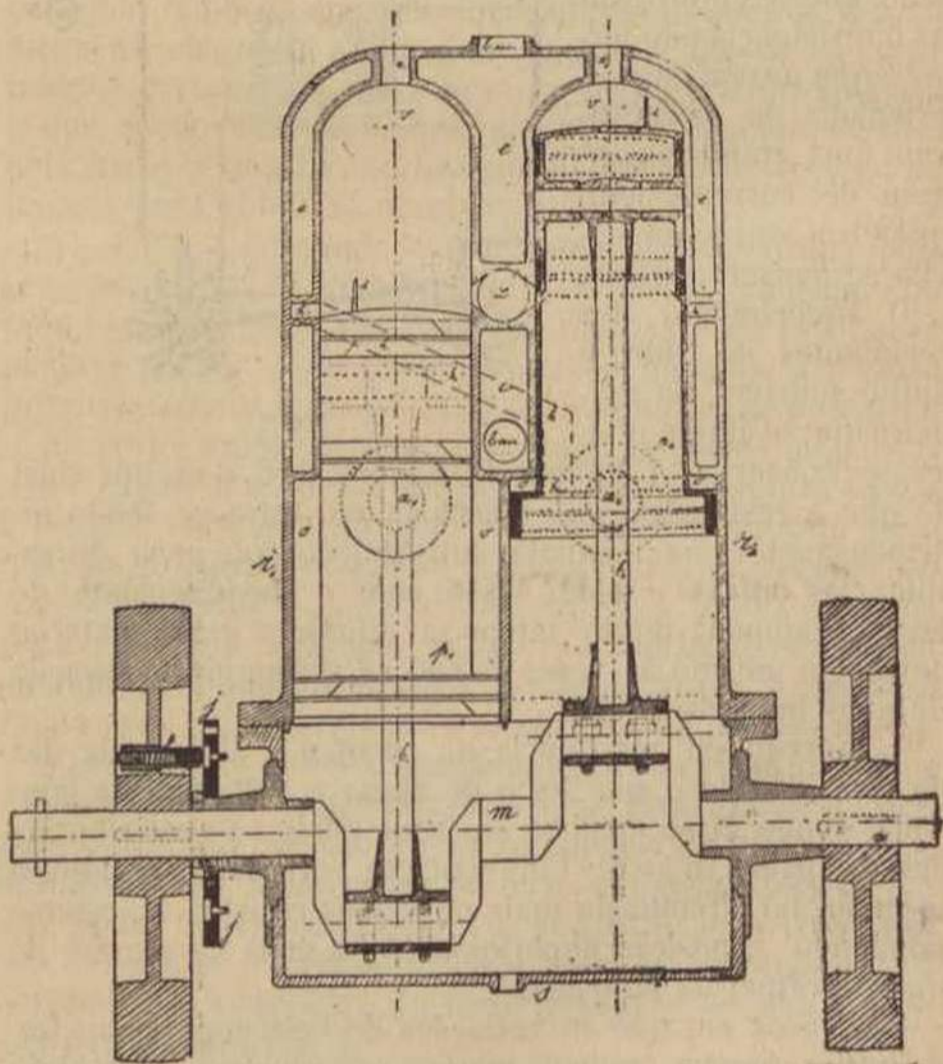


Fig. 35—Córte d'um motor vertical a dois tempos, tipo de bomba, com dois cilindros

fecha-se a valvula do escapamento e vae abrir-se a de admissão para dar começo a um novo ciclo.

A valvula de admissão póde ser automatica ou commandada, isto é, póde ser uma valvula, abrindo para dentro, mantida apenas por uma molla que é vencida pela pressão atmosferica quando se faz o vacuo no cilindro pela descida do embolo no primeiro tempo; ou então a valvula póde ser movida por uma peça exterior que a obriga a abrir-se na occasião precisa, o que explicaremos quando tratarmos das valvulas em especial.

Na figura 33 estão representados schematicamente duas posições do embolo num motor monocilindrico a dois tempos do tipo de compressão no carter.

Do lado esquerdo temos o 1.^o tempo, explosão e distensão dos gazes e aspiração da mistura gaseosa. Estando o

embolo na parte superior do seu curso estão fechados os canaes *e* e *a* e dando-se a explosão o embolo é lançado para baixo, distendendo-se os gases que começam a sair apenas se descobre o orificio *e*. Continuando o embolo a descer destapa-se o orificio do canal *a* dando entrada á mistura gazosa que é comprimida no carter pela descida do embolo. Precipitando-se os gases para dentro do cilindro vão bater no anteparo *d*, sôbem ao longo da parede do cilindro e vão ajudar a expellir os gases queimados. Quando o embolo volta para cima tapa os orificios dos canaes *a* e *e* e comprime os gases terminando assim o segundo tempo e estando pronto o motor para recommençar um novo ciclo.

Um dos defeitos d'este tipo de motores é exigir que o carter seja perfeitamente estanque, visto fazer-se ahí a primeira aspiração da mistura gazosa e a sua compressão para a obrigar a passar para a parte superior do cilindro acima do embolo.

E' muito difficil obter esta condição pois o carter tem que dar passagem á arvore do motor e gasta-se rapidamente o empanque com a rotação d'essa arvore.

Alguns constructores tem dado a estes motores a disposição schematicamente representada na fig. 34, sendo o cilindro fechado por baixo dando apenas passagem á haste do embolo através uma abertura *x* que precisa estar bem empancada para evitar a saída da mistura gazosa, o que é egualmente difficil de evitar. A haste tem um movimento rectilíneo sem oscillação lateral o que obriga a uma disposição especial da manivella que tem de ser feita de duas peças articuladas. De resto estes motores trabalham exactamente como os representados na fig. 33, funcionando a parte inferior do cilindro como naquelles funciona o carter.

Na fig. 35 representamos um motor a dois tempos, de tipo de bomba, com dois cilindros, ao qual nos referimos acima. A mistura gazosa é aspirada para o espaço annular *o* d'um dos cilindros quando o embolo desce; e quando tórna a subir é comprimida e obrigada a passar para a camara de compressão *v*.

O grande premio da America

Para a grande corrida internacional, unica autorizada pelas federações automobilistas, que o Automovel Club da America está organizando para o dia 29 de novembro, já foram recebidas varias inscrições.

O preço é de 5.750 francos para um veiculo, 6.500 para dois e 8.750 para tres.

Condição indispensavel para serem inscritos é obedecerem ás condições estabelecidas no Congresso Internacional de Ostende.

O circuito escolhido foi o de Savannach, que se encontra em esplendidas condições, e será guardado pela tropa como no de Dieppe, evitando-se assim as lamentaveis desgraças a que deram logar as anteriores corridas da taça Vanderbilt.

Automoveis electricos

Existem actualmente em Londres que exploram o serviço de automoveis de praça, com preços marcados pelo taximetro.

Até ha pouco, estes veiculos empregavam o petroleo como combustivel, agora, porém, vê-se na capital ingleza uns quinze automoveis neste serviço, movidos por electricidade, que são muito procurados pelo publico.

Pertencem a The Electric Taxicab Company Li.^{td}.

Os chassis são de aço. O machinismo propriamente dito compõe-se de um motor electrico accionado por uma bateria de accumuladores situada sob a carruagem.

Esta bateria é formada por quarenta e cinco elementos, contidos dentro de uma caixa, pesando ao todo seiscentos kilos; tem a capacidade de 135 ampères-hora, energia sufficiente para um percurso de setenta a setenta e cinco kilometros de bom terreno.

O motor da força nominal de 8 cavallos-vapor, é do tipo bipolar. O regulador situado sob o logar do *chauffeur* permite seis velocidades para a frente, e uma para traz.

Tem dois travões; um electrico, accionado por uma alavanca; o outro, movido por um pedal, tem effeito sobre as rodas trazeiras e interrompe a corrente.

A velocidade maxima é de vinte e cinco a trinta kilometros á hora.

Estes veiculos, não produzindo mau cheiro, nem ruido, nem trepidações, tem encontrado o melhor acolhimento entre o publico londrino, que tanto aprecia as suas comodidades e conforto.

Acetilene em garrafas

Está agora sendo adoptado por muitos automobilistas o uso de umas garrafas para acetilene feitas de ferro, e acomodadas em uma elegante caixa de tamanho aproximado ao dos geradores.

Estas garrafas recebem o fluido necessario para alimentar os intensos faroes durante cincoenta horas.

O gaz passa aos faroes por meio de um tubo de gutapercha que sae da caixa e está em communicação com a garrafa, passando estes por um manometro.

As garrafas depois de esvasiadas são facilmente substituidas por outras, quando o percurso exceda os cincoenta kilometros.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a agosto

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	4.453.063	4.570.348
Materias primas para as artes e industrias	18.170.276	14.018.384
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	4.969.820	4.828.952
Substancias alimenticias.....	8.361.241	11.381.306
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	4.530.146	3.972.916
Manufacturas diversas.....	3.560.027	3.349.007
Taras.....	72.198	75.550
Total.....	41.116.771	41.196.463

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	2.597.124	2.674.899
Materias primas para as artes e industrias	4.591.945	4.727.769
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.030.563	1.102.586
Substancias alimenticias.....	10.273.620	10.450.106
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	73.083	64.262
Manufacturas diversas.....	1.405.639	1.338.591
Total.....	19.971.974	20.058.213



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.—Foram sorteadas para amortização as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os n.ºs 9.626 a 9.630, 17.236 a 17.240, 19.126 a 19.130, 20.286 a 20.290, 22.591 a 22.595, 23.911 a 23.915.

Estas obrigações deixam de vencer juro e a importancia do capital nominal de cada uma (90.5000 réis) será paga a partir do 1.º de outubro na sede da Companhia em Lisboa rua de S. Nicolau n.º 88 e no Porto na agencia da Companhia casa bancaria dos srs. Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro n.º 138 e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» relativo ao 1.º semestre de 1908 (coupon n.º 38) começará no dia 1.º de outubro e realizar-se-ha: em Lisboa na sede da Companhia, no Porto nos estabelecimentos acima referidos e em Berlim na sede do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se effectua até o dia 31 de dezembro do corrente anno.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de setembro de 1908.

A depressão industrial e commercial que ha bastante tempo se nota nos grandes centros continúa a deixar sem emprego grande quantidade de capitaes.

No mercado de Londres a abundancia monetaria nem sequer tem sido attenuada pelas exportações de ouro d'estas ultimas semanas.

No Banco de Inglaterra, durante a semana que precedeu o ultimo balancete, saíram 450.000 libras, principalmente com destino a Constantinopla e á Argentina. Mas, em compensação, entraram naquelle estabelecimento, provenientes do interior do paiz, libras 685.000 em especie e 272.000 libras em notas, de sorte que as reservas augmentaram 593.000 libras, elevando-se a 28.010.000 libras, o que representa $54 \frac{1}{4}$ dos encargos.

Desde 17 de setembro até a data do ultimo balancete saíram do Banco mais 250.000 libras para a Argentina e 20.000 para a Romania sem que de tal facto resultasse a menor perturbação para a situação desafogada do mesmo Banco.

A perspectiva outomnal é de tal ordem que se julga provavel que o Banco de Inglaterra chegará ao fim do anno sem aumentar a sua actual taxa de desconto, que é de $2 \frac{1}{2}$ p. c. desde 28 de maio.

A taxa de desconto no mercado livre está a $1 \frac{3}{8}$ p. c.

No mercado de Paris continúa a manifestar-se igualmente a plethora monetaria, escasseando a materia descontavel.

Foi recentemente publicado o annuario financeiro e economico do Japão.

A impressão produzida pelo conhecimento do projecto do orçamento d'este paiz para o anno economico de 1908-1909 foi inteiramente favoravel ao Japão.

Com effeito, do exame d'este documento conclue-se que o Japão pôz de parte os projectos bellicosos e d'exageradas ambições que o dominavam depois das suas victorias que encheram de admiração o mundo inteiro ao mesmo tempo que pozeram em sobresalto as grandes potencias do velho e novo continente.

O orçamento do exercicio de 1908-1909 denota um indiscutivel esforço do governo japonéz em reduzir progressivamente o orçamento extraordinario a dimensões accetaveis ou mesmo talvez mesmo em supprimi-lo.

O partido militar, ao qual o successo das armas japonezas tinha dado uma influencia preponderante, pretendia nada menos do que preparar uma organização naval formidavel capaz de assegurar ao imperio do mikado a hegemonia no extremo oriente e de lhe dar a fiscalização do Oceano Pacifico.

O mau humor manifestado pelos Estados Unidos e a intervenção officiosa do governo inglez convenceram o Japão a seguir uma politica mais em harmonia com a sua verdadeira situação, os seus meios d'acção e o seu credito.

O mercado de Londres, que é o mercado financeiro do Japão, tinha manifestado, no começo do corrente anno, pela baixa que os fundos japonezes soffreram nessa occasião, a intenção clara de não facultar dinheiro que se destinasse a fomentar o engrandecimento militar e moral d'aquelle paiz, visto que seria a propria Inglaterra a primeira potencia a soffrer no futuro as consequências d'esse engrandecimento.

A baixa dos fundos japonezes, combinada com a repercussão da crise economica, fez com que o Japão organizasse o seu orçamento com disposições mais modestas e mais conciliadas.

O projecto do orçamento japonéz para o exercicio de 1908-1909 fixa as receitas ordinarias em 47.593.900 libras st. contra 43.185.200 libras em 1907-1908, e as receitas extraordinarias em 14.406.000 libras contra 20.405.200 libras no exercicio precedente. As receitas são pois avaliadas, na totalidade, em libras 61.979.800 contra 63.590.400 libras em 1907-1908.

O ministro espera que o imposto predial se mantenha aproximadamente na mesma cifra do anno anterior. Calcula que o imposto de rendimento augmente 500.000 libras, o imposto commercial cerca de 200.000 libras e o imposto sobre as bebidas libras 640.000. Espera, igualmente, accrescimos nos rendimentos aduaneiros, nos direitos sobre o assucar e os tecidos, nas receitas dos correios e nos lucros dos caminhos de ferro e dos monopolios. Conta, por outro lado, com uma redução em outras receitas, de cerca de 600.000 libras.

Os augmentos calculados fundam-se na esperanza de maior rendimento das principaes fontes de receita, graças aos progressos constatados na situação economica do Japão, mas sobretudo no aperfeçoamento dos processos de arrecadação.

As receitas extraordinarias são calculadas em importancia inferior ás de 1907-1908.

As despesas foram fixadas no orçamento ordinario em libras 49.719.500 contra 42.277.100 libras, no exercicio precedente; e as do orçamento extraordinario em 19.260.300 libras, contra libras 21.311.900, ou sejam, na totalidade, 61.979.800 libras, cifra precisamente igual á das receitas, contra 63.589.000 libras no exercicio de 1907-1908.

As despesas do ministerio da fazenda são inferiores em cerca de 2 milhões de libras ás do exercicio precedente; o serviço da divida augmenta 245.000 libras; a despesa com o exercito, libras 1.700.000 e com a marinha, cerca de 140.000 libras. As dotações dos ministerios da justiça, negocios estrangeiros e instrução publica são apenas ligeiramente modificadas; o ministerio da agricultura e do commercio é dotado com uma importancia superior em 93.000 libras á inscrita no orçamento anterior.

O credito consignado á casa do imperador foi fixado em 300.000 libras.

Isto pelo que diz respeito ao orçamento ordinario. No orçamento extraordinario estão comprehendidas as despesas consignadas ás obras dos portos, á construcção de prisões e escolas, a subsidios supplementares para a navegação e construcções navaes.

O relatorio ministerial diz que a divida publica japoneza, que se elevava a 2.217.720.000 yen (cada yen corresponde aproximadamente a 500 réis) no fim do exercicio de 1906-1907, estava em 2.276.350.000 yen no fim do exercicio de 1907-1908. Não houve ainda a diminuição que se annunciára, mas é de notar que da nova divida de 363.940.000 yen, contratada no decorrer do anno findo, foram já pagos 247.310.000 yen, e no fim do exercicio corrente serão retirados da circulação 100 milhões de bilhetes do thesouro sem novo emprestimo.

Um jornal financeiro, fazendo a critica do orçamento japonéz, diz que oxalá os desejos do governo japonéz se convertiam em realidade e que sobretudo o mesmo governo não mude d'opinião relativamente ao capitulo das despesas militares, pretendendo imitar o modelo que havia escolhido na pessoa do grande imperador allemão...

Escusado será accrescentar que o jornal financeiro a que nos referimos é francez...

Foi aprovado pelo Congresso do Estado de S. Paulo a nova lei relativa á valorização do café, a que nos referimos no ultimo boletim e de cujo texto damos a seguir o extracto:

— O governo cobrará um imposto adicional de 20 p. c. *ad valorem*, segundo as normas estabelecidas na lei em vigor, sobre o café exportado pelo Estado o que excede 9 milhões de sacos, no corrente anno agricola que começou em 1 de julho ultimo, 9 milhões e meio no anno que começou em 1 de julho de 1909 e 10 milhões nos annos seguintes.

— A sobretaxa que havia sido estabelecida ao artigo 29.º da lei de 29 de dezembro de 1905 é elevada a 5 francos ou ao equivalente a esta importancia em moeda corrente ao cambio official do dia. Esta sobretaxa entrará em vigor para todo o café que sair do Estado.

— O governo do Estado fica desde já auctorizado a contrair um emprestimo externo até o maximo de 15 milhões de libras sterlingas, cujo producto será destinado a completar as medidas necessarias para a defeza do café e a fazer a conversão, em divida consolidada, das dividas fluctuantes ou das operações de credito que foram feitas com o mesmo fim.

— O emprestimo a contratar terá, além das garantias geraes, as que especialmente dizem respeito ao café que o Estado com-

prou e ainda possui e as relativas aos productos da sobretaxa anteriormente referida.

—O producto das vendas de café do Estado feitas em tempo util será applicado á amortização do emprestimo.

—O governo estabelecerá, no contrato do emprestimo, as condições do juro e periodo das amortizações, assim como a isenção de impostos que julgar necessaria.

Por meio da operação referida, destinada a reembolsar os emprestimos a curto prazo e os adiantamentos sobre warrants feitos pelos bancos, o Estado de S. Paulo desembaraçaria o seu stock de café e concentraria a operação da valorização nas mãos da finança propriamente dita, ao passo que até o presente o commercio via com inquietação essa enorme quantidade de sacos entre as mãos de simples negociantes de café, os quaes, forçosamente, cedo ou tarde, acabavam por adoptar a tactica de se apoderarem de todo o stock a baixo preço no dia em que as dificuldades da si-

tuação obrigassem o governo de S. Paulo a abandonar a operação.

Publicamos a seguir a costumada nota das ultimas cotações cambias de hoje:

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 13/16	45 11/16	45 11/16	45 9/16
" 90 d/v	46	—	45 7/8	—
Paris cheque.....	625	627	627	629
Berlim "	256 1/2	257 1/2	257 1/2	258 1/2
Amsterdã cheque.....	434	436	435 1/2	437
Madrid cheque.....	930	940	935	945

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	SETEMBRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
Lisboa: Inscrições de assentamento.....	—	42,10	42,10	42,10	42,10	—	—	42,10	42,10	42,15	42,15	42,20	42,20	—
" coupon.....	41,95	42,95	41,95	41,95	—	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	—
Obrig. 4 % 1888	21.550	21.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 assentamento.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % assentamento.....	59.800	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % coupon interno.....	—	—	59.500	59.500	59.500	59.500	59.500	59.500	59.500	—	—	—	—	—
" externo, 1.ª serie.....	66.000	66.000	66.000	66.000	66.000	65.800	65.700	65.700	65.700	65.700	65.700	65.700	—	—
" 3 % 1905.....	9.500	9.500	—	—	9.550	—	9.550	9.500	9.550	9.550	—	9.550	—	—
Tabacos coupon.....	102.000	—	103.000	—	—	103.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	162.000	162.000	162.000	162.000	—	162.000	—	—	—	—	162.150	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa.....	124.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino.....	—	—	—	88.000	—	88.000	88.000	—	88.000	—	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	109.000	—	—	—	—	—	—
Tabacos, coupon.....	78.000	—	78.000	—	78.200	78.000	—	77.500	78.000	78.300	—	78.000	78.000	—
Companhia dos Phosphoros.....	64.200	64.500	64.500	64.500	64.500	64.500	64.100	64.200	64.200	64.200	64.200	64.100	—	—
Companhia Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %.....	90.650	90.800	—	90.800	91.000	—	—	91.000	91.000	—	91.000	91.000	—	—
" 5 %.....	83.900	83.450	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	—	—	84.100	—	—	58.200	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3 % 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3 % 2.º grau.....	47.200	47.100	47.000	—	47.000	—	—	47.000	—	47.000	46.900	—	—	—
Companhia Nacional 1.ª serie.....	73.000	—	73.000	73.000	73.000	—	73.000	73.000	73.000	—	—	73.000	—	—
Companhia Atraves d'Africa.....	87.200	—	87.200	—	—	—	87.800	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....	62,70	62,50	62,55	62,70	62,65	62,70	62,50	62,50	62,42	62,30	62,20	62,30	—	—
Ações Companhia Real.....	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	43	44	—	43	—	—	—	41,25	43	41,75	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	413	414	416	417	416	411	413	410,50	414	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	213	215,50	220	222	221	221	215	219	219	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau.....	346,50	346,50	344	—	345,50	347	345	347	349	349	349	349	—	—
Companhia Real, 2.º grau.....	227	225,50	—	225,50	225,50	225	225	—	224	222	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	276	276	—	280	281	280	280	280	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	161	162	162	163	163	163	163	163	163,75	163	—	—
Londres: 3 % portuguez.....	63	62,75	62,75	62,75	62,75	62,25	62	62	62	62	61,75	61,75	—	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÈDIA KILOMETRICA			
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real..	Rêde geral	16 Setembro	4.073 4.032.672.000	1.073	4.076.088.000	— 43.416.000	3.758.315	3.798.777	— 40.462
	Vendas Novas....	" "	70 68.147.000	70	67.689.000	+ 458.000	973.528	966.985	+ 6.543
	Coimbra a Louzã	" "	29 17.993.000	29	18.717.000	— 724.000	620.448	645.413	— 24.965
Sul e Sueste.....	20 "	629 1.022.217.710	609	997.790.230	+ 24.427.480	1.625.147	1.638.407	— 13.260	
Minho e Douro	" "	405 1.219.462.000	405	1.159.702.735	+ 59.759.265	3.011.017	2.863.463	+147.554	
Beira Alta	5 Agosto	253 258.674.750	253	261.076.110	— 2.401.360	1.022.429	1.031.921	— 9.492	
Companhia Nacional	1 Setembro	185 99.497.698	185	109.727.654	— 10.229.956	537.825	593.122	— 55.297	
Guimarães	30 Junho	56 55.796.993	34	43.513.400	+ 12.283.593	996.374	1.279.805	— 283.431	
Porto á Pova e Famalicão	31 Julho	64 81.004.159	64	80.559.932	+ 434.227	1.265.689	1.258.905	+ 6.784	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	10 Setembro	3.681 86.511.510	3.681	84.523.531	+ 1.987.979	23.502	22.962	+ 540	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.650 76.009.577	3.650	73.665.648	+ 2.343.929	20.824	20.182	+ 642	
Andaluzes	" "	1.083 14.656.250	1.083	13.298.002	+ 1.358.248	13.333	12.278	+ 1.255	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	21 "	777 6.115.270	777	6.134.062	— 18.792	7.870	7.894	— 24	
Zafra a Huelva	16 "	480 2.392.658	480	2.655.357	— 263.699	13.292	14.751	— 1.459	

Iluminação nos comboios

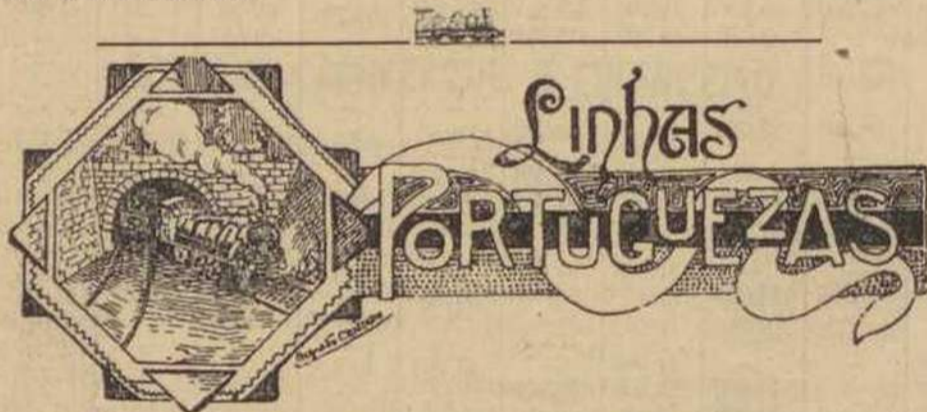
A Companhia dos caminhos de ferro do Norte da França ha já alguns mezes que procede a experiencias de iluminação dos seus comboios, na linha de Paris a Calais, pelo sistema do acetilene dissolvido.

Duas garrafas de aço, pesando cincoenta e cinco kilogrammas, e podendo conter tres mil litros de acetilene, são collocadas na parte inferior das carruagens, em cofres cujas tampas abrem para a frente, facilitando a rapida substituição das garrafas vasias. Um sistema de torneiras encerrado numa caixa collocada numa das paredes da carruagem estabelece a comunicação entre as garrafas e os bicos de iluminação.

Estes são d'um tipo especial, revestidos de pequenas mangas muito fortes, tanto que resistem à trepidação.

Além d'isso a não alteração chimica das mangas é garantida pelo facto do gaz acetilene ser completamente purificado antes de ser dissolvido no acetone.

Assim se explica o caso observado nas experiencias de grande numero das mangas, apesar do gaz ser queimado à pressão de 20 a 25 centímetros de agua, tivesse funcionado durante o percurso de seis mil kilometros, com a velocidade de 80 a 120 kilometros á hora e ficarem ainda em bom estado.



Cintra-Cascaes.—Foi requerida a concessão para o estabelecimento de uma linha ferrea ligando directamente estas duas localidades.

Sobre o assunto vaé ser consultado o conselho superior de obras publicas.

Aldegallega.—Está definitivamente annunciada para o dia 4 do corrente a inauguração do ramal do Pinhal Novo a Aldegallega.

Solemnizando o acto, esperam-se grandes festejos.

Valle do Corgo.—Nesta linha fôram postas em circulação duas novas carruagens de 1.^a classe, sistema *bogie*, construidas nas officinas dos caminhos de ferro do Estado, no Barreiro. São de construcção elegante e offerecem todas as commodidades.

Teem um corredor lateral, com duas entradas pelas cabeceiras das carruagens. Além d'isso, teem cinco compartimentos, sendo um d'estes reservado, com seis logares, que armam em leitos.

Interiormente, são decorados com magnificas fotografias, emmolduradas, representando varias paisagens do Minho e Douro.

Cada uma d'essas carruagens tem ainda *water-closet* e *toilette*.

Nas mesmas officinas estão sendo construidas mais oito carruagens destinadas a esta linha, sendo trez de 1.^a classe e cinco de 3.^a.

Pedras Salgadas.—O prolongamento da linha ferrea de Pedras Salgadas a Vidago, deve ser decretado em breves dias.

Portalegre a Estremoz.—Recomeçaram os trabalhos de construcção da linha ferrea de Estremoz a Portalegre, que se achava feita até Souzel.

Companhia Real.—Proseguem os trabalhos da 2.^a via ferrea entre Alfarellos e Coimbra.

Os transportes de pedra britada das pedreiras de Chão de Maçãs, para Coimbra, são avultados, fazendo-se comboios diarios com 32 vagões.



Grecia

Foi inaugurado o caminho de ferro do Pireu a Larissa. A secção restante, de Larissa á fronteira ottomana deve ser inaugurada até o fim do corrente anno.

Turquia

Declararam-se em greve os empregados da Companhia Oriental dos caminhos de ferro, estando por isso interrompidas as comunicações entre a Europa e a Turquia.

Guatemala

Foi inaugurada a linha ferrea de Puerto-Barrios a S. José de Guatemala, ligando o Atlantico ao Pacifico.

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 498)

Vê-se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos augmentaram:

Em 1898.....	10:195\$192
Em 1899.....	3:714\$965
Em 1900.....	2:226\$485
Em 1901.....	4:752\$858
Em 1902.....	288\$884
Em 1903.....	2:632\$301
Em 1906.....	1:783\$424
Em 1907.....	3:308\$522

e diminuíram:

Em 1904.....	260\$234
Em 1905.....	395\$753

O fundo de reserva da Caixa de Reformas e Pensões em 31 de dezembro de 1907 era representado por:

Accções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	59
Accções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de usufructo.....	4
Obrigações de 3 % privilegiadas do 1. ^o grau da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (nos termos do Convenio).....	1.282
Obrigações de 3 % privilegiadas do 1. ^o grau da mesma Companhia.....	1.134
Obrigações de 3 % do 2. ^o grau da mesma Companhia.....	268
Obrigações de 3 % privilegiadas, tipo da «Beira Baixa».....	150
Obrigações de 4 % do Thesouro Portuguez.....	165
Obrigações de 5 % do Credito Predial Portuguez.....	28
Obrigações de 4 1/2 % do Credito Predial Portuguez.....	39

Os fundos disponiveis na mesma data, eram:

Existentes em cofre.....	1:665\$393
Existentes na Caixa de Soccorros.....	12:296\$564
	13:961\$957

Foram sorteadas 3 obrigações de 4 % do Thesouro Portuguez e 6 de 4 1/2 % da Companhia do Credito Predial Portuguez.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Lisboa, 21 de maio de 1908.

O Presidente do Conselho de Administração,

Victorino Vaz Junior.

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas:

O hem elaborado e lucido relatorio, que nos termos dos nossos estatutos, nos foi enviado pelo nosso conselho de administração, explana com o methodo adoptado nos anteriores todos os factos relativos á gerencia de 1907. Quanto aos seus elementos constitutivos não differe muito do relatorio que o precedeu; pois que a sua parte principal, que é a relativa aos resultados da nossa explora-

ção, se baseia sensivelmente nos mesmos factores. Quer as receitas, quer as despesas não tiveram alterações apreciáveis, o que é dizer muito acerca da estabilidade da nossa empresa e sua prudente administração. Transcrevemos do relatório do conselho de administração o seguinte que sintetiza tudo que se segue a este respeito: «O exercício de 1907 deu resultados approximadamente identicos aos de 1906; os accrescimos de receitas nos primeiros mezes, devido ás excellentes colheitas de 1906, equilibraram as diminuições dos ultimos mezes, e a acção combinada de todos os nossos serviços permittiu compensar, com um augmento de despesas relativamente minimo, as difficuldades creadas pela alta no preço das materias primas, pelas intemperies excepcionaes no ultimo trimestre, assim como ao augmento do percurso kilometrico que nos impozeram as maiores exigencias do publico e finalmente ás vantagens que fizemos ao pessoal».

Na realidade balanceando receitas com despesas, e considerando que o Estado neste anno de 1907 pagou menos por garantia de juro perto de 12 contos de réis, o producto liquido da exploração foi apenas de menos cerca 19 contos que no anno precedente, o que é cousa pouca, attendendo que não foi anno normal para a nossa exploração, por muitos factos concorrentes. Apesar d'isto os nossos comboios percorreram mais 112.730 kilometros e melhorámos o serviço de velocidade e o numero de comboios em diversas linhas.

As linhas de Setil-Vendas Novas e de Coimbra-Louzã, que exploramos de conta alheia, a primeira teve alguma depressão nas receitas e a segunda ainda no começo de sua exploração mostrou tendencia para movimento de passageiros; porém o importante para a nossa exploração é reconhecer-se proveniente d'estas linhas, augmento para o nosso trafego em quantia apreciavel.

O total das nossas receitas foi maior que no anno precedente sendo sensivel o augmento no transporte de bagagens e mercadorias em grande velocidade, serviço que nos ultimos annos tem merecido especial attenção. Os resultados tem sido lisongeiros; para o reconhecermos basta dizer que em 1894 foi essa receita de 168 contos e no ultimo o de 1907, foi de 369 contos, numeros redondos, avultando a de transporte de comestiveis.

As mercadorias de pequena velocidade tiveram um pequeno augmento, apenas 27 contos, mas devemos attender a que o do anno precedente fôra consideravel, pois attingiu 196 contos, um dos mais altos nos ultimos 13 annos. Cabe aqui lembrar, que em razão da melhoria de cambios, a exportação de madeiras para minas tem diminuido nos ultimos annos e que esta receita era importante no nosso trafego.

As receitas de passageiros tem-se observado que augmentaram as dos grandes percursos e as de banhos e assignaturas, tendo diminuido a dos percursos curtos. Para as primeiras tem concorrido efficaçamente a consideravel melhoria na exploração, offerecendo-se ao publico maiores commodidades; para a diminuição das ultimas concorreram causas occasionaes, como a falta de festas e a prohibição do jogo em certos pontos proximos da nossa rede, onde até aqui era permittido. O trafego internacional de passageiros diminuiu pelas fronteiras de Badajoz e Valencia d'Alcantara e augmentou no directo para Paris.

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Ampliação da tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade

Transporte de assucar procedentes de Caes de Sodrê ou Caes de Santos

Desde 20 de setembro de 1908, são applicados ás expedições de assucar, procedentes da estação de Caes do Sodrê ou de Caes de Santos os preços estabelecidos de ou para Belem ou Pedrouços no § 1.º, 4.ª série, da tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903.

Ficam em vigor as condições da tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade, no que não seja contrario ás disposições do presente aviso.

1.ª ampliação á tarifa especial P. N.º 9 de pequena velocidade

Desde 4 do corrente é ampliada á estação de Aldegallega, pertencente á Administração dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e pelos preços correspondentes á estação de Setubal, a tarifa especial combinada entre as duas rédes P. n.º 9 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de outubro de 1903, para o transporte de mercadorias diversas.

6.ª ampliação á tarifa especial P. N.º 11 de pequena velocidade

Desde 4 de outubro de 1908 é ampliada á estação de Aldegallega, pertencente á Administração dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e pelos preços correspondentes á estação de Setubal, a

tarifa especial combinada entre as duas rédes P. n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de agosto de 1904, para o transporte de varias mercadorias.

Feira annual e touradas em Villa Franca de Xira, nos dias 4 a 6 de outubro de 1908

Serviço especial a preços muito reduzidos.—Preços dos bilhetes de ida e volta (sello incluido)

Lisboa Rocio, Campolide e Braço de Prata 1.ª classe, 800; 2.ª classe, 500; e 3.ª classe 300; Olivaes a Sacavem 700, 400 e 250; Povaos 450, 300 e 190; Alverca 300, 190 e 140; Alhandra 180, 150 e 100; Carregado 220, 150 e 100; Azambuja 400, 300 e 220 Reguengo e Setil 900, 500 e 400; Sant'Anna 700, 550 e 420; Valle de Santarem 800, 600 e 450; Santarem 900, 700 e 500.

Estes bilhetes são validos para os comboios ordinarios e para um comboio especial que partirá de Villa Franca para Lisboa ás 11,30 da noite de 6, em que haverá uma *corrida noturna*.

Nos dias 4, 5 e 6 será prolongado até Villa Franca o tramway n.º 1411 que parte de Lisboa-Rocio ás 11,51 da manhã chegando a Villa Franca á 1,15 da tarde, no dia 6 será prolongado até Santarem o comboio tramway n.º 1431 que parte de Lisboa-Rocio para Povaos ás 11 da noite saindo de Villa Franca ás 12,25 da madrugada e chegando a Santarem á 1,41.

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Transporte de conservas para França

Em virtude das disposições do Governo de França ultimamente decretadas, não podem ser importadas naquella paiz para consumo, nem admittidas em deposito, transito ou circulação as conservas de sardinhas, de legumes e de ameixas estrangeiras, senão mediante a designação do paiz de origem.

A indicação do paiz d'origem deverá ser inscrita em cada caixa ou lata que contemham as conservas, em relevo ou gravura, em caracteres latinos bem visiveis de 4 milímetros pelo menos, no meio da tampa ou do fundo e sobre uma parte que não tenha nenhuma impressão.

A mesma indicação deverá fazer-se sobre as caixas e envolveros exteriores que se empreguem nas expedições.

Egualmente prohibiu o governo francez a entrada, transito, deposito e circulação das latas de conservas de sardinha estrangeira com o peso superior a um kilograma.

Esta companhia declina toda e qualquer responsabilidade que possa resultar da falta do comprimento, por parte dos expedidores de qualquer disposição relativa a estes transportes.

Transportes de prata pura ou com liga, em barras ou lingotes para Espanha

Em virtude das disposições que desde 1 do corrente mez regem em Espanha, esta Companhia só acceta expedições de prata pura ou com liga, em barras ou em lingotes, com destino a qualquer ponto d'aquella paiz, pelas vias Valencia d'Alcantara ou Badajoz, que são as fronteiras que se acham habilitadas a proceder ás formalidades dos despachos de importação.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições geraes de transporte.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo de linhaça crú

Dia 12 de outubro de 1908.

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

Condições estão patentes: Repartição central do serviço de armazens (Santa Apolonia).

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

Caminhos de Ferro do Estado

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Fornecimento de 110.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas para a Direcção do Sul e Sueste, em lotes de 10.000 travessas.

Dia 21 de outubro de 1908 pela 1 hora da tarde.

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

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

Deposito provisorio: 100\$000 para cada lote.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao publico

7.ª AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 DE PEQUENA VELOCIDADE

Desde 10 de Setembro de 1908 é posta em vigor a seguinte

CONCESSÃO ESPECIAL

applicavel ao transporte de **AREIA E CAL COMMUM EM PEDRA OU EM PÓ** das estações de Vallado, Martingança, Marinha Grande e Leiria para as de Lisboa-Caes dos Soldados ou Terreiro do Trigo, Poço do Bispo, Braço de Prata, Alcantara-Terra ou Mar e Lisboa-Mercado e Caes do Rego, sem reciprocidade.

O expedidor que, em seu nome e durante o praso maximo de um anno contado da data da primeira remessa, effectuar entre as estações acima indicadas, nas condições da tarifa especial interna n.º 8 e por remessas de wagons completos da carga minima regulamentar ou pagando como tal, transportes de **areia ou de cal commum em pedra ou em pó** que, por cada uma d'estas mercadorias, atinjam ou excedam os minimos de tonelagem indicados no quadro abaixo, terá direito ao reembolso que segundo o mesmo quadro corresponda ao numero de toneladas que houver transportado.

TONELAGENS	Reembolso por tonelada — Réis
1:000 toneladas, minimo	250
Excedentes de 1:000 e até 2:000 toneladas	300
» » 2:000 » » 3:000 »	350
» » 3:000 toneladas	400

Para este effeito serão remettidas ao Serviço de Fiscalisação da Companhia (estação de Caes dos Soldados) dentro do praso maximo de **6 mezes a contar da data da ultima remessa**, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente **concessão especial**, a fim d'aquelle Serviço proceder á respectiva liquidação, a qual será feita dentro do praso de 3 mezes depois da apresentação das cartas de porte.

Lisboa, 5 de Setembro de 1908.

Pelo Director Geral da Companhia

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

5.ª AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL P. N.º 11 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 15 de Setembro de 1908 a tarifa especial P n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904 para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rêdes, é ampliada ás estações de Loredo a Móra, do ramal de Evora a Ponte de Sór, pertencente á Administração do Sul e Sueste, pelos preços seguintes:

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Aveiro a Porto-Campanhã								
	5.ª serie			6.ª serie			8.ª serie		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Loredo a Arrayollos	1\$060	4\$340	5\$400	705	2\$895	3\$600	615	2\$285	2\$900
Valle de Paio a Móra	1\$380	4\$020	5\$400	1\$025	2\$975	4\$000	860	2\$240	3\$100

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Caldas á Figueira da Foz			Pampilhosa		
	8.ª serie			9.ª serie		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Loredo a Arrayollos	600	2\$100	2\$700	470	1\$960	2\$430
Valle de Paio a Móra	800	2\$100	2\$900	660	1\$960	2\$620

Egualmente é ampliada a tarifa aos transportes de **azeite de oliveira em vazilhame de madeira** das procedencias abaixo designadas e pelos preços seguintes:

Das estações abaixo ás de Aveiro a Porto-Campanhã ou vice-versa	5.ª Serie		
	S. S.	R. C.	Total
Setubal.....	710	4\$370	5\$080
Palmella			
Barreiro			
Lavradio			
Alhos Vedros ..			
Moita			
Pinhal Novo.....			
Valdera			

Lisboa, 5 de Setembro de 1908.