

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 537

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Maio de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

## ANNEXO DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 2.ª modificação á tarifa geral em vigor no ramal de Montemór-o-Novo.

## SUMMARIO

	Paginas
Política e caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza	129
Balanço automobilista, por Mello de Mattos	131
Parte Oficial, portarias do Ministerio das Obras Publicas de 13 de abril de 1910 e do Ministerio da Marinha de 22 de abril de 1910	134
Divisão de exploração da Companhia Real	134
Ramal de Montemór-o-Novo, por José Maria Rosa	135
Viagens e transportes	136
Aviação e aerostação — Lisboa — Inglaterra	138
A linha de Canfranc	138
Orçamento da Companhia Real para 1910	139
José Duarte do Amaral	139
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	140
Boletim Commercial e Financeiro	140
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	141
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	141
Commercio portuguez	142
A industria hoteleira nos Estados Unidos	142
Novo acumulador Edison	142
De Lisboa a Berlim em 62 horas	143
Illuminação nos trabalhos	144
Uma turbina de vento	143
Linhos portuguezas — Lourenço Marques — Valle do Vouga	143
Linhos estrangeiras — Espanha — Suíça — Argentina	143
Avisos de serviço	143
Agenda do Viajante	144
Horário dos comboios	144

afogar a monarchia na lama da corrupção. Um deputado que está sob o peso de gravíssimas acusações publicas e minudenciadas, a que não oppoz qualquer procedimento legal ou desforço pessoal, levantou-se na camara dos deputados, preparou o efeito das revelações em longo exordio tendente a transforma-las em tunica de Nessus das instituições, e leu quatro cartas, confundindo levianamente o signatário com o administrador da Casa Real, seu homonymo.

Protestaram contra a diffamação alguns dos homens publicos, ali presentes, a que nellas se alludia, varrendo a sua testada; mas não se ouviu uma voz energica estigmatizando o acto que acabava de ser praticado, em nome da moral e da consciencia publica, à qual repugna a diffamação exercida pela divulgação de cartas particulares, para mais sem auctorização do auctor; pondo em relevo a falta de anctoridade moral do accusador, enquanto não contestar o formidavel libello que contra elle corre impresso; desafrontando com justificada indignação as instituições do laben que se lhes pretendia infligir. Faltou ali o honrado chefe do Governo, fulminando com a sua eloquencia a miseravel campanha iniciada no parlamento, para seguir, como torrente caudal de lama, em certa imprensa digna de tal mister.

O destinatario das cartas veio declarar que lhe haviam sido furtadas. Dessa hora em deante, os que indevidamente as possuam, eram receptadores de um furto, de que usavam e abusavam, achando-se sob a alcada do código penal.

Pois a publicação proseguiu, aggravada pelos commentarios calumniosos, pondo em sobresalto quantos possam achar-se sujeitos a publica diffamação pela referencia do seu nome em cartas intimas, trazidas a lume, sem mais explicações que permittam ajuizar do seu procedimento.

Tiveram os caminhos de ferro logar avantajado nessa campanha.

Havia, por exemplo, numa das cartas lidas na camara e datada de 26 de Julho de 1904, uma referencia ao sr. conde de Paçô-Vieira, que se prestava a infamantes interpretações: «escrevi ao Paçô a pedir-lhe a prompta resolução dos nossos negócios com que tanto tem a lucrar.»

Mais longe fala-se no B., que deve chegar em poucos dias, e pergunta-se pela companhia que se organisa em Londres.

Um ministro que lucra com os negócios que se lhe recommendam! Eis a prova provada da concessão, porventura patrocinada pela regia recommendação.

Era, das quatro cartas, o trecho apparentemente mais comprometedor.

O illustre homem publico a que ella se referia, incapaz de praticar um acto deshonesto, não comprehendeu a allusão, e por isso limitou-se a arredar de si, na camara, a injusta suspeição, continuando porventura com mal cabida longanimidade a estender a mão a quem assim o vinha diffamar, atirando as cartas á publicidade.

Escreveu o sr. conde de Paçô-Vieira ao auctor d'estes exigindo explicações categoricas: de que negócios se trava e que tinha com elles a lucrar o ministro? A resposta

## Política e caminhos de ferro

E' estranha à politica a *Gazeta* pela sua feição de revista technica. Eu mesmo só com repugnancia me avento a pôr o pé em tal vespeiro. Questões ha, porém, dizendo respeito aos caminhos de ferro, que isso que se chama *politica* na nossa malfadada terra levanta e desvirtua, devendo pois ser aqui versadas e esclarecidas com severa imparcialidade, projectando-se sobre lendas miséreis a vivida luz dos factos.

Um punhado de andazes sem escrupulos impõe-se á enorme massa dos pusillanimes, desnorteando o espirito publico, enlameando tudo e todos, estorvando a necessaria accão administrativa, paralysando a vida economica do paiz, creando uma atmosphera de desconfiança e incerteza, em que nenhuma iniciativa pode surgir nem vingar.

Foram furtadas, ha mezes, ao que parece, algumas dezenas de cartas, achando-se em poder dos agitadores republicanos, que mal encobrem com explicações rocambolescas, tendentes a legitimar a posse de tais documentos, o papel de receptadores do furto. Essas cartas conteem as desastradas expansões de um homem, que pela sua posição se não devia envolver em negócios, com outro, profissional de mil emprehendimentos aventurosos, de que ambos esperavam lucros.

Ha nellas muitas referencias pessoaes a homens publicos e até ao falecido rei. Tanto bastou para se emprehender, sob color de saneamento moral, uma campanha violenta de diffamação. Annuncia-se theatricalmente que se vae

foi cabal; tratava-se dos caminhos de ferro do Alto Minho, e o que o ministro tinha a lucrar era unicamente a vantagem politica de ver vingar a sua iniciativa, a despeito das dificuldades que encontrava a constituição da companhia.

Antes dessa explicação já eu adivinhara do que se tratava pela data da carta e pela inicial B. de Blackwood, concessionario das linhas.

Convém recordar o que se passou com estas.

Em 1903, logo no inicio do seu consulado, o sr. conde de Paçô-Vieira, conçeo de que as linhas de Braga a Monção, Braga a Guimarães e Vianna a Ponte da Barca constituiam um grupo susceptivel de exploração fructuosa por uma empresa concessionaria, mandou abrir successivamente dois concursos para a sua concessão, nos termos da base 5.<sup>a</sup> da lei de 1899, tendo ficado ambos desertos.

Em 1904 mandou abrir terceiro concurso com garantia de juro para concessão provisoria, que só uma auctorisação legislativa podia tornar definitiva, e por isso apresentou simultaneamente uma proposta de lei, que lhe conferia os poderes necessarios.

Appareceu um só concorrente, Blackwood, ao qual foi adjudicada provisoriamente a concessão.

A inesperada dissolução da Camara deixava em suspenso assumpto de tal magnitude, pelo que os municipios interessados sollicitaram instantemente do Governo providencias extraordinarias sob a forma de um decreto dictatorial auctorizando a adjudicação definitiva.

Foram esses pedidos attendidos pelo decreto de 2 de maio de 1904. Restava pois que o concessionario reforçasse o deposito para se lavrar o contracto.

Começaram porém as exigencias daquelle, pretendendo varias alterações do caderno de encargos, como condição do reforço do deposito. No decurso das negociações entendeu o ministro que conviria enviar-me a Londres para as ultimar directamente com o concessionario. Chegou-se a acordo, que foi posteriormente confirmado em portaria de 12 de julho, tendo-se obrigado o concessionario a depositar os 20:000\$000 réis, que faltavam, até 2 de julho na Agencia Financial de Londres.

No dia aprazado telegraphava esta, participando a realização do deposito.

Foi elle feito menos regularmente sob a forma de um cheque a meu favor de £ 3.500, que ao cambio da epoca apenas perfaziam 19:241\$230 réis, que foram recebidos por intermedio do Banco Lisboa & Açores e depositados na Caixa Geral de Depositos, não sem que um incognito tivesse a precaução de tirar copia do suspeito cheque, supondo que seria eu o intermediario facil das luvas para o ministro!

Boas almas, dignas de emparelhar com os pregoeiros de cartas furtadas, de que são receptadores!

Parecia que estavam ultimadas as diligencias preliminares para assegurar a realização de um melhoramento de tão grande alcance para a província do Minho.

Accedeu pois o sr. conde de Paçô-Vieira ás instancias das municipalidades da região, que desejavam a sua visita para lhe mostrarem festivamente o seu reconhecimento.

Nas vesperas da sua partida recebe-se inesperadamente noticia telegraphica da recusa de pagamento do cheque pela casa *Glyn, Mill, Curries*, sob protetox de falta d'endosso regular.

Partiu o ministro para o Minho, preocupado com este desagradavel incidente.

O cheque era sacado sobre *Renshaw*, constructor de caminhos de ferro e fabricante de material circulante, que se obrigara provavelmente a fornecer ao concessionario o dinheiro para o deposito, e que depois de ter passado o cheque dera instruções para não ser pago em resultado de desintelligencia com *Blackwood*.

Pretendia este, mal aconselhado pelos seus mentores portuguezes, que o Governo devia considerar o deposito como feito e tornar definitiva a concessão, compellindo ju-

dicialmente *Renshaw* em Londres a honrar a sua assignatura. Recusava o ministro semelhante alvitre, ponderando, muito bem, que o Governo nada tinha com aquelle individuo. Fizesse pois *Blackwood* o deposito de 20:000\$000, restituindo-se ao Banco Lisboa & Açores a importancia do cheque e endossando-se o cheque a *Blackwood* para poder em seu nome demandar *Renshaw*, se assim lhe conviesse.

No caso contrario, seria annullada a concessão provisoria com perda do deposito provisorio, a despeito das desagradaveis consequencias que para o ministro teria o malogro da sua iniciativa e o fracasso da concessão depois de um decreto dictatorial e das manifestações de grato regosijo de uma província inteira, percorrida por elle em viagem triumphal.

Em 26 de julho, data da famosa carta estava sendo o sr. Conde de Paçô-Vieira festejado em Monção.

Vê-se pois o que eram os pedidos dos intermediarios portuguezes, aqui e em Londres, que andavam entendidos com o concessionario e se dirigiam ao ministro, auctorizados pelas suas relações pessoaes. Vê-se igualmente o que este tinha a lucrar.

Acima do interesse politico e das relações de amisade estava o dever. Esse, cumpriu-o o ministro com prudente firmeza, concedendo successivamente algumas semanas de prorrogação, mantendo porém inalteravel a condição essencial.

Só em 10 de setembro foi expedida a portaria de adjudicação definitiva, depois de se achar quasi completo o deposito, tendo sido enviadas por conta delle 3.000 libras.

Em 27 desse mez entregou o proprio concessionario o saldo e depois de darem entrada na Caixa Geral os 20:000\$000 réis, assignou-se o contracto.

Nada mais correcto, portanto, que o procedimento do ministro, não transigindo nas questões essenciaes a despeito dos pedidos que o assediavam e das proprias conveniencias politicas, sem deixar de levar o mais longe possivel a longanimidade para dar á empresa tempo de se constituir.

Em tres concursos houvera um só concorrente. A base financeira era demasiado estreita para o capital, geralmente sceptico ácerca de calculos de rendimento provavel, por mais seguros que sejam.

A historia das concessões dos caminhos de ferro mostra bem as dificuldades que ha em chamar capitais para emprehendimentos desta natureza.

Ou o Estado contrahe emprestimos e constroe por sua conta, ou resolve recorrer a empresas concessionarias, e nesse caso já sabe quão laboriosa é a sua organisação e quão longe tem de levar a benevolencia dentro dos limites impostos pelos interesses do paiz.

Taes são os factos ocorridos, que deixo expostos com a mais inteira exactidão, comprovada aliás pelos documentos publicados ha mezes no *Diario do Governo*, o que não impedirá a malta calumniadora de explorar o trecho da carta furtada, tão facil de explicar.

Vamos agora ao caminho de ferro de Portalegre. Nas cartas lidas na Camara manifesta-se o desejo de que vá a bom termo o negocio. Noutra que não foi lá apresentada e foi publicada depois daquellas com indignados commentarios sobre as luvas de 300 contos recebidas, falá-se na acquiescencia do concessionario José Pedro de Mattos á transferencia para uma companhia franceza, organizada por intermedio de um tal Herbert, mediante o pagamento de um milhão de francos para elle e 500:000 francos para os intermediarios.

Recordemos os factos ocorridos.

Foi aberto concurso em 1903 para a conclusão da linha de Extremoz a Portalegre e Castello de Vide e seu

ramal de Fronteira para Aviz, ambos de via estreita, depois de se chegar a um acordo com a Companhia Real, que tinha o direito de se oppôr à construcção do ramal, primeiro troço de uma linha paralela á de Leste e já classificada.

Houve duas propostas, sendo uma de José Pedro de Mattos, honrado industrial, gosando de bons creditos e outra de um grupo de que fazia parte, o Marquez da Praia (D. Duarte).

Os pareceres do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro, do Conselho Superior de Obras Publicas e da Procuradoria Geral da Corôa foram unanimes em julgar a proposta Mattos mais favoravel, devendo ser a preferida.

O sr. conde de Paçô-Vieira fez a adjudicação a despeito das instantes sollicitações em contrario, e em 9 de dezembro de 1903 era assignado o contracto de concessão sem garantia de juro nos termos da lei de 1899.

Pouco depois foi pedida pelos povos da região a mudança do ponto d'entroncamento do ramal de Fronteira para Sousel. Era vantajosa para o Estado a alteração; não podia porém ser feita sem acquiescencia da Companhia Real. Chapuy, que era então o director, recusou-a, com a tactica, que ninguem lhe podia censurar, de obter compensações na repartição do trasego em Vendas Novas.

Não foi pois alterado o entroncamento.

Desejava em seguida o concessionario obter auctorisação para construir as linhas de via larga, condição á qual lhe diziam, os que o tinham induzido a tomar parte no concurso e que a elle se associavam, andar adstricta a formação da companhia em França e a prompta obtenção dos capitais precisos.

Nada mais legitimo que constituir o concessionario companhia, conforme o contracto lhe facultava, e levar como *apport* a concessão, avaliada em determinada quantia. Pediu elle 1.500.000 francos? Offereceram-lhos? Não sei, nem importa. Era exagerado o valor atribuido á concessão de pouco mais de 100 kilometros de linha, embora fosse representado por acções? Era, mas isso também nada importa para a apreciação do caso sob o ponto de vista da correção do procedimento dos ministros, absolutamente estranhos ás negociações do concessionario.

O sr. conde de Paçô-Vieira, então ministro, recusou a modificação da linha. Tinha-a classificado e concedido de via estreita de acordo com o parecer da comissão superior de guerra. Seria incoherencia e favoritismo alterar poucos meses depois a sua resolução, nem, quando o quizesse, o podia fazer, porque teria a legitima oposição da Companhia Real.

A linha de Extremoz a Castello de Vide era convergente á de Leste, tendo pois o Governo plena liberdade de ação sobre ella; alienára, porém, essa liberdade pela conjuncão com o ramal de Aviz, a que a Companhia dera o seu assentimento com a condição de serem, ramal e linha, de via reduzida.

Em outubro de 1904 caiu a situação regeneradora. Em 1905 o Governo auctorisou a transferencia da concessão para a companhia francesa com a condição de harmonizar os seus estatutos com a lei portugueza. Não se chegou a usar dessa auctorisação, ao que parece e as negociações do concessionario em Paris tiveram por unico resultado o desembolso de quantias avultadas.

Entretanto apresentara elle o projecto e iniciava a construcção em 18 kilometros d'extensão, até que em 1907, tendo Aviz desistido do ramal, o Governo pôde eliminá-lo da concessão, substituindo-o pelo troço de Castello de Vide á linha da Beira Baixa e recuperar a sua liberdade de ação, para adoptar a via larga de acordo com o novo parecer da Comissão superior de guerra.

Isso se fez por decreto de 27 de junho e contracto de 9 de agosto de 1907. Diligenciou em seguida e obteve o concessionario que a carta de lei de 27 de outubro de 1909 providenciasse para assegurar a construcção por um contracto, vantajoso para o Estado, que accrescenta ás suas

linhas um valioso affluente e garante sem sacrificio o rendimento minimo indispensavel para o concessionario angariar o capital preciso.

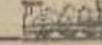
Foi isso feito por concurso, tirando o pretexto a quaesquer suspeições.

Eis pois explicados os dois referidos casos.

E agora, para findar, um conselho aos homens publicos que nelles intervieram.

Deixem latir a matilha dos calumniadores e expandir a sua indignação postiça os especuladores politicos armando em falsos latões, os quaes a opinião publica sensata vota ao desprezo que merecem.

J. Fernando de Souza.



## BALANÇO AUTOMOBILISTA

Assim como os commerciantes costumam dar balanço no fim do anno, para saberem as contas que devem dar aos seus negócios, assim convém passar em revista o que se refere aos progressos do automobilismo no anno passado.

Como por emquanto ainda é a industria francesa aquella que marcha na frente das outras, é claramente á França que vamos buscar a noticia dos progressos realizados, que são importantes, senão em descobrimentos de primeira ordem, pelo menos nas suas relações com os passageiros.

Certo é que a mania dos *horse power* de muitas dezenas de cavallos vae passando e não parece que o publico aplauda qualquer cem cavallos que appareça no mercado. Começa a entender-se, e muito bem, que seria preciso construir pistas especiaes para semelhantes carruagens e que só estradas de beton armado poderiam satisfazer capazmente aos choques dos 80 H P e outras phantasias dos *sportmen*. Como meio de competir com os caminhos de ferro, semelhantes carros exigindo estradas de propósito e privativas, de construcção kilometrica dispendiosissima no tocante a pavimentos, tales systemas não representariam senão ruina financeira. Entendeu-se pois ajuizadamente que os caminhos de ferro teem a sua função determinada, diversa da dos automoveis, concorrendo todos para o mesmo fim, a circulação de pessoas e de mercadorias.

O record automobilista Pekin-Paris e outros mais, ou se cifram por desgraças repetidas, como sucede no Paris-Madrid, ou apenas representam a victoria da persistencia de um unico individuo.

Pondo por isso de parte os 100 a hora e outras phantasias expressas em linguagem, que só os iniciados percebem, notaremos que a *carrosserie* de forma *landaulet* e *limousine* tornou os vehiculos mais confortaveis. As suspensões estão melhor estudadas e em lugar dos toldos desgraciosos que mal protegiam contra o sol, o frio, a poeira e a chuva, hoje vêem-se carros bellamente enviraçados, muito bem estofados e por isso habitaveis por mais tempo do que as antigas machinas descobertas.

Tambem as ligações e moentes se acham melhor dispostos, são quasi silenciosos e por isso menos incomodos.

Para as carruagens leves de dois a quatro logares, já quasi que se não usa senão o motor monocilindrico, devido primeiramente á casa de Dion & Bouton.

Por emquanto é o mais economico que se conhece e portanto o que mais voga tem nas carruagens de serviço publico. Em Paris, no fim do anno passado, contavam-se cerca de 500 auto-taxis destê tipo que já faziam concorrência até em preço aos taximetros de cavallos.

A casa de Dion & Bouton já os exportou em grande quantidade para muitas capitais europeias e parece que

até para a America. Não pode afirmar-se que ella se especialise na construcção desse tipo de carruagens, como o faria decerto a Allemanha contando com o mercado mundial e embaratecendo por isso o custo de producção pela multiplicação dos exemplares. E' porém um assumpto puramente de comércio e aos inventores deste tipo de motor, mais do que a ninguem, compete orientar a sua exploração commercial, como entenderem.

Em Londres e em Nova York encontra-se tambem um tipo de *taxi-autos* com 2 a 4 cylindros e 10 a 15 cavallos para os trajectos extensos, ao passo que para o serviço dos negócios na cidade e cercanias se contam com 8 a 9 HP, com que no emtanto se obteem 30 kilometros por hora, embora nas cidades se fique apenas na velocidade de 20 à hora.

Como meio de transmissão de movimento, a cadeia está desaparecendo e já quasi que se não encontra senão o *Cardan*.

Tambem os concursos ou experiencias no genero das *reliability trials* tanto em voga na Inglaterra assentaram os seus arraiaes nos paizes do centro da Europa.

Estes concursos fazem recordar aquelle general Sequeira, «com a face como um pimentão, entalado numa sobrecasca curta que o fazia mais atarracado» dos *Maias*, que dizia a propósito de corridas: «Em serviço o que se quer não é o cavalo que corra mais, é o cavalo que aguente mais... Cavallos de corridas são phenomenos. São como o boi de duas cabeças.»

De facto, nos concursos, nos *circuitos*, e noutras experiencias que se faziam em França e na Allemanha, as fabricas de automoveis construiram machinas de propósito para tales certamens, especies de monstros em que tudo se sacrificava ás velocidades excessivas, diminuindo o peso dos carros e dispondo-os de maneira que pouco ou nada se aproveitava mais tarde.

Já o mesmo não sucede nas *reliability trials*. São os artigos de fabrico corrente, tales como os trazem os catálogos das casas constructoras, aquelles que são admittidos nestas experiencias e a condição principal que se lhes exige é que aguentem durante muito tempo.

Como prova do que fica dito basta alludir ao que a *Vie Automobile* realizou em Paris em dezembro do anno passado, cujo regulamento era de um rigor extraordinario,

Exigia em primeiro logar que não se desse *panne* alguma, devida a causas mecanicas, impondo ás carruagens um percurso de 3000 kilometros com 15 etapas de 200 kilometros cada uma e isto precisamente quando o inverno já tem causado danos sensiveis nas estradas e ainda se não podem fazer reparações convenientes.

A velocidade média exigida era de 25 kilometros por hora e para a classificação não se fazia caso algum das velocidades superiores áquella.

Definindo as *pannes*, aquelle regulamento considerava como tales uma mudança de vela de accendimento, ou do fluctuador, a fractura de uma cadeia ou a perca de um dado do *Cardan*, a substituição de um parafuso, a ruptura de uma haste do freio, desqualificando por qualquer de estes factos a carruagem em que se dessem.

Os pneumáticos que rebentavam ou que se fendiam, as paragens para lubrificações, as limpezas do carburador ou das velas de accendimento, o conchego dos parafusos, a regulamentação dos freios e orgãos de direcção e das cadeias de transmissão não se consideravam como paragens por defeito mecanico (*pannes*), mas já isso se dava quando se realizava mais do que uma unica toma de agua em caminho, porque evidenciaava ou uma fuga do reservatorio ou um aquecimento excessivo do motor.

No fim de cada dia, as carruagens recolhiam em recintos fechados, a que os automobilistas dão o nome de *parques*. Ficavam ali no local que lhes era designado e já em estado de poderem marchar no dia seguinte, quando fosse dada ordem para a partida. Cada conductor depois

de preparar a sua carruagem era obrigado a sahir do parque onde só entrava no dia seguinte á hora da partida, que lhe era de antemão designada.

Os abastecimentos de gazolina e outros, as visitas e reparações contavam-se como tempo de caminho.

As carruagens, que satisfizerem a um programma tão rigoroso, darão aos compradores a certeza de que áquelles automoveis se não pode aplicar a definição de certo mal-dizente e que era pouco mais ou menos a seguinte: «carro que se sabe que parte sem cavallos para o puxarem, mas que recorre quasi sempre a juntas de bois para voltar para casa».

Cada constructor tinha o direito de inscrever tres carros neste certamen, e quasi todos assim procederam, porque é preciso ter em conta as trações da estrada especialmente quando se concorre no inverno e tambem porque as corridas dão azo a choques mais repetidas vezes.

O constructor Delage no entretanto veio apenas com um carro para comprovar a confiança que tinha naquelle que apresentou. Antes da partida mandou lacrar o sacco das ferramentas, para assim provar que nem sequer precisava de fazer pequenas reparações consentidas no programma. Durante os quinze dias que se gastaram nesta experiencia com 200 kilometros diarios, nem uma unica vez precisou sequer de conchegar um parafuso ou de fazer qualquer outra reparação analoga.

Comprovou desta maneira a perfeição das machinas que fabrica e a confiança que se pode ter em veículos leves até nas peores estradas.

Resta apenas tornar estas carruagens accessíveis áquelles que tem de efectuar diariamente grandes percursos para negócios, como por exemplo os caixeiros viajantes, os agentes de seguros e outros empregados de bancos, companhias e casas importadoras.

\* \* \*

E' bem possivel que não seja um progresso real o aparecimento, em começos do anno passado, em Paris, dos *taxi-cabs*, mas são elles um signal do tempo e da tendência que vem satisfazer o automobilismo.

As carruagens automobilistas para serviço de aluguer, até ao principio do anno passado, eram tocadas por motores de 10 e até de 16 cavallos, com 2, 3 e 4 cylindros. Desde que apareceram os *taxi-autos* monocylindros de Dion & Bouton de 8 cavallos, attenuou-se a tendencia que se manifestava empregando motores de grande potencia. Hoje fixou-se em 8 a 10 cavallos a força dos motores para automoveis de praça e parece que é suficiente.

Como deu bons resultados a experiencia dos motores pouco possantes apresentados pelos constructores de Dion & Bouton, em novembro findo, começaram a aparecer em Paris *taxi-cabs* com o aspecto externo dos *cabs* londrinos.

Assim como nos carros de um cavalo tão conhecidos em Londres, o conductor nestes vai empoleirado pelo lado de traz dos passageiros que, assim como elles, vê o caminho a percorrer. As vidraças lateraes e da frente tão características nos *cabs* encontram-se tambem nos *taxi-cabs*.

O freio e os mecanismos de direcção e de governo, ficam pelo lado detraz dos passageiros ao alcance do conductor e todo o sistema motor carrega no jogo trazeiro do carro, ao passo que os viajantes e o peso do carro incidem sobre as duas rodas da frente e em ordem de marcha a carruagem pesa 900 kilogrammas, abstrahindo o peso dos viajantes.

As características do motor são as seguintes: Força 9 HP; comprimento do cilindro 100 millimetros; percurso da biella 110 millimetres. Como se disse carrega sobre o jogo trazeiro do carro e está dotado de um pesado volante que regularisa a marcha.

Contrariamente ao que já se disse, estes carros usam da cadeia, em logar do *Cardan*, para a transmissão do mo-

vimento, resultando talvez de ahí inconvenientes não pequenos, pela menor confiança reconhecida neste sistema transmissor, até para as simples bicicletas.

Também a circunstância da posição muito elevada do assento do conductor, faz com que este fique muito afastado do motor, de modo que, por causa do menor desarranjo que se dê, é obrigado a descer do seu logar. Resulta de ahí que, em ruas de transito intenso, qualquer pequeno esforço no motor estorva a circulação, accrescendo que grande agilidade se exige ao conductor para voltar para o poleiro que tão característico é em todos os *cabs* e principalmente nestes.

As vantagens deste sistema só podem reconhecer-se apóz demorada experiência prática e possível é que durante esse tempo bastantes modificações se effectuem em resultado do ensino que ministrar a experiência.

\* \* \*

Se em Lisboa se tornou impossível estabelecer um serviço de auto-omnibus, na Normandia foram deploraveis os resultados financeiros.

Entre nós, sabe-se que foi a oposição da companhia dos electricos que provocou o descalabro de uma empresa a quem nada se podia oppôr, mas que não conseguiu senão tirar, segundo se diz, quarenta contos de réis a pessoas de fracos recursos monetarios. A propria circunstância de concorrerem quarenta mil pessoas à subscrição para uma empresa destinada a baratear os transportes em commun demonstra à evidencia que o publico da capital de bom grado reage contra a exploração que se está fazendo com a carestia das passagens nos electricos.

A actual vereação municipal de Lisboa recebeu os mais sinceros aplausos, quando tentou reagir contra o monopólio dos transportes em commun, que desmedidamente enriquece uma empresa, cujos lucros nem sequer ficam em Portugal. Ha pois um tributo pesadíssimo que a cidade paga ao estrangeiro e o facto de se ter perdido inteiramente a cooperativa de auto-omnibus e a inexplicável desistência da vereação municipal, convencem o publico a não tentar mais coisa alguma contra a poderosa empresa, que em breve ha de fazer tudo quanto quizer aos lisboetas que escravizou aos seus intutos gananciosos.

Um celebre contrato que à surrelfa ia ser assignado, engeitado por todos quantos nello collaboraram, ha de ser lei em breve e ai de quem se atrever a reagir contra o colosso de Santo Amaro!

Os progressos que fizer a viação em commun noutras paizes nunca hão de chegar a Lisboa, a menos que nelles não encontre a companhia dos electricos mais seguros meios de satisfazer os seus intutos gananciosos e de agiotagem.

Em casos desses, os latinos diziam *Caveant consules*, mas decerto os nossos governantes teem assumtos de maior transcendencia a que satisfazer, motivo por que não vigiam.

O mais singular porém é que os que aspiram a governar, promettendo o paraíso terreal, quando duas outras cores substituirem aquellas que brilham no céu de Portugal e se ostentam na nossa bandeira, nem esses conseguem reagir contra o torpôr que lhes dá um *dx* de poder, que alcançaram pela inercia dos que gostam de contemplar no céu e na bandeira do paiz as mesmas cores que tão bem se alliam.

Por isso, embora correndo o risco de passar por Cassandra e como tal sofrer desprezos e chufas, quem isto escreve não cessará de aconselhar cautella com a companhia dos electricos.

Encerrando o parenthorio que talvez venha fôr de propósito em artigo technico, mas que não é para rejeitar, vejamos o que deram as experiencias com os auto-omnibus pesados tanto nas cidades como no campo.

Nas cidades os *autobus*, como lhes chamaram os ingle-

zes, dividem-se naturalmente em duas categorias. Os pesados, *autobus* com 25 a 32 logares e os auto-omnibus leves, com a lotação de 8 a 10 logares, para substituirem as diligencias antigas.

Os primeiros pesam, quando carregados em cheio, mais de sete toneladas metricas, fazem tremer as construções que orlam as ruas por onde elles passam e são dificeis de conduzir. Em Londres foram postos de parte e hoje apenas se toleram os de 5.500 kilogrammas de carga total.

Em Paris, a comissão de transportes deliberou suprimir a imperial de accesso incommodo até com a tracção animal.

Tornam-se necessarios vehiculos que se enchem e se esvaziem rapidamente, dentro de alguns segundos. Por isso os carros de plateia parecem ser os que melhor se adaptam a este requisito, ou os carros de ampla plataforma de entrada, onde a terça parte dos logares seja de pé e ao longo do carro todo. No entanto, ainda exigem 25 HP em lugar de 35 que tinham os antigos.

A municipalidade concedeu apenas por quarenta annos o exclusivo da tracção por auto-omnibus e com clausulas que impõem o progressivo aperfeiçoamento dos vehiculos em serviço, cujo numero deverá exceder a 600 dentro de dois annos.

Note-se que é expressamente prohibida a reunião com outras empresas de transportes em commun e Paris, além do metropolitano, possue uma rede muito importante de tracção electrica.

No campo, os resultados do emprego de auto-omnibus pesados e leves ainda é mais característico do que o dos *autobus* de Londres e de Paris.

Na Normandia, a rede de auto-omnibus mede não menos de 315 kilometros todos em exploração.

Apenas os vehiculos leves com motor de 9 HP para 8 passageiros e 200 kilogrammas de bagagens conseguem equilibrar as receitas com as despesas para velocidades horarias de 20 kilometros. Segundo calculos do engenheiro Mr. Y. Guédon, quando se entrar em linha de conta com todas as despesas e com a amortização em 10 annos, um auto-omnibus com 8 logares fica por 40 a 45 centesimos de franco por kilometro.

Fixando o preço de 10 centesimos de franco por kilometro-viajante, para que se saldasse o orçamento das despesas e se oferecesse uma remuneração ao capital seria indispensavel portanto a presença permanente de cinco viajantes durante o percurso todo.

No verão ou nos dias de festas e de mercado, este numero é sempre excedido, mas já o mesmo não sucede nos outros dias e como aquelles não bastam para compensar a receita dos dias ordinarios, torna-se necessaria uma subvenção kilometrica que, segundo as regiões e a continuidade e intensidade do trasego pode variar entre 200 e 300 francos por kilometro de estrada.

O auto-omnibus leve não produz maior despesa do que 45 centesimos de franco por kilometro e neste preço, alem da amortização, comprehendem-se as despesas geraes, as decimas, licenças, alugueres de estações, pessoal, combustivel, seguros, conservação do material e desgaste das coroas de cautchu para as rodas. Esta ultima despesa é uma das mais importantes; porque, para auto-omnibus pesados de 12 a 15 HP e de 15 logares de lotação, nunca fica por menos de 10 a 15 centesimos de franco, não ultrapassando 4 centesimos para os vehiculos que pesam 2.600 kilogrammas.

O processo de exploração, que melhor satisfaz, será pois o que combinar os vehiculos de grande lotação nos dias de affluencia de passageiros com os carros leves e de poucos logares nos outros dias.

Ainda resta falar nos automoveis de guerra, nos de serviço dos armazens e lojas, para entrega a domicilio dos objectos comprados e também dos automoveis de *trolley* aereo, que parece que teem dado excellentes resul-

lados na Austria. No entanto, os aperfeiçoamentos de tales veículos não são de natureza tão diferente dos enumerados, que valha a pena determo-nos nelles, nem sequer modificam as conclusões que já podemos assentar.

Do que dito fica pode concluir-se que o anno de 1909 foi um excellente orientador do que deve exigir-se aos constructores de carruagens automoveis. A phantasia dos 100 kilometros por hora e dos 60 e 70 HP interpozeram-se os veículos para 20 a 30 kilometros horarios e 9 a 10 cavallos de força exigindo-se, porém, que oferecessem garantias de bom trabalho permanente e persistente.

Os motores de explosão começam a afiançar que o trabalho d'elles pode já ser coordenado e merecedor de confiança.

No entanto, muitos são ainda os problemas a resolver em automobilismo.

Mello de Mattos.

O meu ignoto correspondente volta com nova carta ácerca do que expuz succinctamente em defesa de varias expressões de que fiz uso no artigo sobre formigão armado, que publiquei em 4 de abril.

Tambem aquelle artigo mereceu umas observações dos Srs. Francisco Rivière y Hijos fabricantes de tecidos metálicos em Barcelona. Chamam estes senhores a minha attenção para o metal expandido (*métal déployé*).

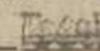
Ora em 1907, quando a Associação dos Engenheiros discutiu o projecto de pautas aduaneiras tive ensejo de falar no *métal déployé* e nas suas vantagens nas construções, expondo ao mesmo tempo o obstáculo que à sua applicação causa em Portugal o serviço aduaneiro.

Não se comprehende bem como e que as alfandegas teem influencia sobre processos de construção. A historia é um tanto complicada e bastante longa e por isso peço aos meus dois correspondentes que aguardem um dos proximos numeros, em que tornarei a versar o assumpto para mais de espaço lhes responder, pois que, por enquanto, me limito a patentear-lhes o meu agradecimento.

Mello de Mattos.

mente á exploração a parte da linha de tracção electrica n.º 1 do projecto geral, assente na Rua do Costa Cabral, entre o Hospital dos Alienados e a estrada da circunvalação, sendo a alimentação desta linha feita pela estação central da Arrabida, enquanto não estiver construída a sub-estação n.º 3, indicada no projecto geral.

Paço, 13 de abril de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.



## Divisão de exploração da Companhia Real

Na sessão do Conselho de Administração de 16 do passado, foi aprovada a proposta do sr. Director Geral para a reorganização da Divisão de Exploração, nas bases seguintes:

A Divisão ficou a cargo do distinto engenheiro chefe dos Serviços Commerciaes, o sr. Antonio Carrasco Bossa, que foi promovido a engenheiro em chefe da Exploração, tendo como engenheiro adjunto o sr. engenheiro chefe dos Serviços do Movimento, Vasconcellos Correia, e como chefe de serviço adjunto, especialmente encarregado do serviço internacional, o sub-chefe do tráfego sr. Alberto Fabri.

Comprehende cinco serviços e tres repartições centraes:

a) O Serviço do Trafego, para o qual foi nomeado chefe o inspector dos serviços administrativos, sr. conselheiro Barjona de Freitas; e sub-chefe o inspector principal sr. Vasco de Vasconcellos.

b) O Serviço do Movimento, tendo por chefe o antigo sub-chefe sr. Gabriel Russel.

c) O Serviço de Fiscalização das receitas, que ficou a cargo do sr. Alvaro de Lima Henriques, que era engenheiro addido ao Serviço Central da Tracção.

d) O Serviço de Reclamações e Investigações, em que foi promovido a chefe o sr. Alfredo de Moraes Sarmento, antigo sub-chefe.

e) O Serviço de Estatística, a cargo, como anteriormente, do sr. José Boutant.

f) A Repartição do Expediente, da qual ficou encarregado o sr. Pedro dos Santos Victoria, agente commercial.

Esta repartição dedica-se, como o seu título o indica, a todo o expediente, relações com o público, publicidade de tarifas, cartazes, ordens de serviço, instruções etc.

g) A Repartição Technica, da qual fica encarregado o engenheiro sr. Carlos Mascarenhas, que estava addido ao Serviço do Movimento.

Compete a esta repartição os fornecimentos de material ás estações, sua escolha, etc., o estudo de horários, as modificações e obras a fazer nas varias instalações para melhor execução do serviço etc.

h) A Repartição do Pessoal, a cargo do sr. Emilio Cachelièvre, que era Inspector chefe dessa repartição e foi agora promovido a sub-chefe de Serviço.

A organização desta divisão fica, assim, satisfazendo á todas as necessidades do seu complexo serviço, tão importante numa companhia como aquella.

A iniciativa pois, do distinto director geral Mr. Forquenot deve ser proveitosa para o mais regular andamento dos trabalhos e seu desenvolvimento, que tem que ser vasto, acompanhando o que o paiz tem tido nos ultimos annos.

Felicitamos especialmente o sr. Bossa a quem mais estreitos e antigos laços d'amizade nos ligam, e que estamos certos afirmará, mais uma vez, no exercicio do seu novo cargo, os seus superiores dotes de intelligencia e actividade.

Os demais, promovidos ou nomeados, são, com raras excepções, velhos ou pelo menos antigos companheiros de trabalho, um ou outro discípulo, amigos quasi todos, a quem apertamos a mão satisfeitos por vermos a sua competencia e applicação reconhecidas.

Para o logar de Inspector Geral dos Serviços Administrativos foi, por essa occasião, nomeado, com a categoria de chefe de Serviço, o sr. Lourenço Cayolla, nosso querido amigo e collega no jornalismo.

O sr. Pedro Joyce Diniz foi tambem promovido a Engenheiro do Material Circulante e dos Aprovisionamentos, na Serviço de Material e Tracção.



## Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o pedido da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com séde em Lisboa, para lhe ser permitido emitir a primeira série das obrigações auctorisadas em assembleia geral extraordinaria de 6 de setembro de 1909, nos termos do artigo 3.º do contracto de concessão de 28 de novembro de 1902, e pela forma que consta da acta daquella assembleia geral;

Attendendo a que a emissão, cuja auctorisação a companhia solicita, está nos termos de ser aprovada e conforme com as disposições da lei;

Manda o mesmo Augusto Senhor auctorizar a referida companhia a criar e a emitir, nos termos e para os fins por ella propostos, £ 650:000, ou 2:950:000\$000 reis de obrigações nominativas ou ao portador, do valor nominal de £ 100 ou 450\$000 reis cada obrigação, com as seguintes condições:

1.º — Que desta emissão nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza ou especie, resultará para o Estado;

2.º — Que a referida emissão só possa realizar-se depois de cumpridas as disposições do artigo 11.º do regulamento de 27 de agosto de 1896.

Paço em 22 de abril de 1910 — João de Azevedo Coutinho.

## Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas: ha por bem auctorizar a Companhia Carris de Ferro do Porto a abrir provisoria-

## Ramal de Montemór-o-Novo

A Villa de Montemór-o-Novo, sempre conhecida como uma das povoações mais ricas do Alemtejo, possuidora de largos recursos de vida, destinada assim a poder ser de grandes prosperidades e duma vitalidade digna de nota, demonstrou no pequeno espaço de tempo (6 meses) decorrido desde a abertura do ramal do caminho de ferro, que, sem duvida, com razão assim era conhecida, e alguns dos seus filhos o espalhavam no bello intento de lhe gran- gear nome, e auxílios que os ajudassem no seu patriótico desejo de engrandecer, elevar e enriquecer a sua terra.

Depois dos magníficos resultados obtidos no movimento do ramal, no primeiro semestre, cujo rendimento se elevou à importante quantia de 8.461.5521 réis, reconhecido fica que tal povoação merecia o caminho de ferro, porque em virtude dos factos, facil será de deduzir, que este grande melhoramento local pôde sem duvida, ser o inicio de um futuro valioso para uma região, que outras iniciativas rasgadas, outros elementos de progresso, e subsequentemente industrias varias pôdem transformar num centro de industria e commercio, como o é já de nome agricola.

O rendimento do caminho de ferro foi o seguinte e mensalmente :

Setembro .....	1.888.5405	réis
Outubro .....	1.789.8433	"
Novembro .....	847.5150	"
Dezembro .....	959.5846	"
Janeiro .....	1.641.5545	"
Fevereiro .....	1.335.5142	"
<hr/>		
Somma .....	8.461.5521	"

Apenas 2 meses foram de menor rendimento, atribuindo-se à grande invernia que fez paralysar muitos trabalhos, porque os restantes attingiram uma verba que, para um troço de linha com pouco mais de 13 kilometros, é de animadores resultados. E ainda se allega que esses resultados teriam sido muitissimo superiores em rendimento proporcional nos meses de julho e agosto, se nelles estivesse já em exploração a linha, pois tendo sido bom o anno agricola, teriam dado ao caminho de ferro no seu despacho para outros pontos do paiz, verba avultada. Mas em compensação, eguaes resultados são ainda esperados no anno actual porque a quantidade elevada de cortiça que um rico proprietario de Montemór ha de despachar no caminho de ferro, e outra quantidade mais elevada que uns negociantes do Algarve teem comprado, e pretendem comprar, dará ao ramal, como se espera, nestes proximos meses um rendimento ainda muito mais satisfactorio.

Como, porém, a cortiça a que nos referimos e se tem comprado e comprará, se espera seja depositada no caes da estação para ir sahindo aos poucos e por venda dos seus compradores actuaes, tem havido receios de que o caes não possa comporta-la, e assim conviesse a construção dum outro para prever futuras eventualidades ou prejuizo no ramal, que com tal movimento, seria por certo conveniente valorisar, tanto mais que em maior ou menor espaço de tempo pertencerá ao Estado.

Para estes resultados mesmo se tem pretendido que da boa vontade da Direcção e do Conselho de Administração do caminho de ferro do Sul, (com cujo concurso foi tambem a linha construida, o que em Montemór não é esquecido, citando-se tambem o nome do sr. conselheiro Fernando de Sousa, como um dedicado cooperador), se obtivesse o seguinte :

Que pelo menos no comboio de verão fosse estabelecido o comboio da madrugada, para ligar na Gadanha ao comboio 4, o qual prestaria bons serviços à povoação, pela facilidade de comunicações com Lisboa, onde era facil ir e regressar no mesmo dia, e muitas pessoas não po-

dem dispôr de mais de um dia para saharem; para o seu commercio, pela vantagem de poderem responder á correspondencia recebida no comboio da noite das 8.41, de modo a estar em Lisboa na manhã seguinte, o que em muitos casos é de summa importancia e até para encomendas urgentes, pois é à noite que se effectuam algumas compras, e algumas encomendas:

Que os comboios ordinarios tivessem a paragem de 1 minuto na freguezia de S. Matheus, no logar destinado e solicitado para apeadeiro, estabelecendo-se bilhetes para o actual apeadeiro de Paião por metade da tarifa para a Gadanha, como já foi estabelecido tambem para as mercadorias, bilhetes que assim serviriam para S. Mathens.

Esta freguezia, muito fertil, tendo boas propriedades, e estando situada num aprazivel local, tem um caminho junto da linha ferrea, que se tem considerado como estrada de circumvalação, por isso que, seguindo por diversas fazendas, e dando accesso a muitas pequenas propriedades, acompanha-a na sua maior extensão, podendo assim concorrer para chamar áquelle ponto muitos productos, não só da freguezia como de outras do concelho d'Erosa, como por exemplo, as de S. Sebastião da Giesteira e Boa Fé, com que tambem communica: e prevendo-se assim um rendimento grande, que valesse a pena estabelecer ali um apeadeiro, dos desejos era ainda daquelles povos que este fosse ordenado.

Ha nesta freguezia festas annuaes que costumam ser muito concorridas, e para as quaes se tem tambem pedido, que alem dos comboios ordinarios, se organisasse outro extraordinario, o que daria em resultado maior concorrência e portanto maior rendimento da linha com preços reduzidos é claro, por metade, validos até Paião.

As festas annuaes realisam-se em segunda-feira de Paschoa e quinta-feira d'Ascensão, no domingo do Espírito Santo e dia de Todos os Santos. São as duas primeiras as mais importantes, mas annos ha em que as ultimas são tambem muito concorridas.

Para satisfazer a pretenção dos povos interessados, e sem prejuizo do serviço um meio haveria de tudo conciliar, e seria o seguinte : á chegada do comboio das 11 h. 41 m., estaria já formado o comboio especial, que a machina engataria, partindo a S. Matheus, e donde regressaria ás 6 da tarde para se organizar o ordinario das 6.41 horas.

E ainda um outro meio seria viavel desde que, quasi todos os dias, se organisam comboios de mercadorias. Um destes comboios, com algumas carruagens atreladas, partira nos dias referidos para a Gadanha, tendo paragem em S. Matheus. A' tarde, regressaria tomando de novo na referida freguezia os passageiros (<sup>1</sup>). Como em Montemór a 2.<sup>a</sup> feira, é dia de descanso semanal, tem-se pretendido ainda que desta forma e nos referidos dias muita gente podesse passar o dia em S. Matheus, porque além de ser um aprazivel local, como já dissemos, as familias dos seus proprietarios e muitas pessoas ali costumam ir para suas propriedades e varias outras.

Montemór-o-Novo com os entusiasmos do caminho de ferro, deseja engrandecer-se, e assim deseja obter empresa que forneça energia electrica, e proceda á exploração d'aguas, que tem em grande quantidade a 3 kilometros da villa, e outros mais melhoramentos intenta levar a effeito.

Podendo pelos seus recursos seguir um caminho de muitos progressos, justo será que não lhe faltem cooperadores, e da propria Direcção e do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, parta o preciso auxilio a um povo que quer trabalhar, ser grande, prospéro e marcar o seu nome como exemplo a outras localidades do paiz, onde o trabalho, a boa vontade, uma união para fins locaes os una para todos serem grandes, se enriquecerem e tornarem mais rico o nosso Portugal.

José Maria Rosa.

(<sup>1</sup>) Visto o que estas festas temem começado ao meio dia terminando ás 6 da tar

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Viagens de recreio

Bem informados estávamos quando dizíamos no número passado que os serviços especiaes ao Algarve, ao Alto Minho e ao Douro se repetiriam.

A administração do Estado resolveu que já nos dias 1 a 5 do corrente se repita esse serviço, no Minho e Douro e em 4 a 7 no Sul e Sueste.

No Minho e Douro os bilhetes custam:

Para a 1.<sup>a</sup> zona, Minho, de Famalicão a Valença e a Braga: Do Porto ou de Campanhã, 1.<sup>a</sup> classe 2\$600, 2.<sup>a</sup> 2\$000, 3.<sup>a</sup> 1\$500 réis.

Para a 2.<sup>a</sup> zona, Douro, de Livração a Amarante, a Vidaço e a Barca d'Alva:

	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Do Porto ou Campanhã	3\$500	3\$000	2\$000
Trofa	3\$600	3\$100	2\$100
Famalicão	3\$700	3\$200	2\$200
Nine	3\$900	3\$300	2\$300
Braga	4\$200	3\$600	2\$500
Barcelos	4\$000	3\$500	2\$400
Vianna	4\$700	4\$000	2\$700
Caminha	5\$000	4\$300	3\$000
Valença	5\$600	4\$700	3\$200

Estes bilhetes dão direito a viajar em todos os comboios, e são validos: para a ida desde 1 até 5 do corrente; e para a volta, até ao dia 9 do mesmo mez. Os passageiros pôdem viajar, dentro de qualquer daquellas zonas e durante o prazo de validade dos bilhetes, em todos os sentidos, sendo, para este fim, considerados estes bilhetes como passes de livre circulação nas mesmas zonas, sem dependencia de qualquer formalidade a cumprir nas estações. Estes bilhetes não dão direito a despacho de bagagem.

## Excursões ao Alemtejo e Algarve

De 4 a 7 do corrente, com validade para o regresso até 10 do mesmo mez, são estabelecidos, nas linhas do Sul e Sueste, bilhetes de ida e volta, a preços muito reduzidos, para uma nova excursão ao littoral do Algarve, nas mesmas vantajosas condições com que se realizou uma outra de 18 a 31 de março do corrente anno e, naquelles mesmos dias e em condições idênticas, ha também bilhetes especiaes para uma excursão á província do Alemtejo, sendo as estações de destino desde Evora a Móra e Evora a Villa Viçosa.

Os bilhetes são por zonas e com os seguintes preços:

Para as estações desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio:

	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa, Barreiro a Aldegallega, Palmella e Setubal	6\$500	4\$900	3\$300
Poceirão a Montemôr	5\$700	4\$300	2\$900
Casa Branca a Vianna, Villa Nova a Cuba, Beja Carregueiro e Moura a Quintos	5\$000	3\$800	2\$500
Villa Viçosa a Extremoz, Ameixial a Azaruja, Evora a Monte das Flores e Arra-yollos a Mora	6\$000	4\$500	3\$000

Para as estações desde Evora a Móra e Evora a Villa Viçosa:

	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa, Barreiro a Aldegallega, Palmella e Setubal	4\$400	3\$300	2\$200
Garvão a Beja e Moura a Quintos	4\$400	3\$300	2\$200
Messines a Amoreiras	5\$200	3\$000	2\$600
Almancil a Albufeira e Portimão a Tunes	6\$000	4\$500	3\$000
Villa Real de Santo Antonio a Faro	6\$000	4\$300	3\$000

Os passageiros, munidos com bilhetes para a excursão ao Algarve, poderão percorrer todo o littoral, por mais dumha vez, em qualquer sentido e em todos os comboios, entrando e sahindo em qualquer estação desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio, durante a validade dos mesmos bilhetes, sem se lhes exigir, por esta

repetição de percursos, mais nenhuma formalidade do que a apresentação do mesmo bilhete.

Quando pretenderem regressar á estação de procedência do bilhete, deverão apresentar este na bilheteira da estação de partida, afim de ser devidamente carimbado e datado.

O bilhete, depois de carimbado, só dá então direito ao regresso directo, sem que o passageiro possa deter-se em qualquer estação intermedia.

Os passageiros, munidos com os bilhetes para a excursão ao Alemtejo, gosam de iguaes vantagens desde Evora a Móra e Evora a Villa Viçosa.

Quando o passageiro, á volta, não apresentar o bilhete devidamente carimbado e datado, pagará a sua passagem desde Tunes, os excursionistas ao Algarve e desde Evora os excursionistas ao Alemtejo, pelo preço da tarifa geral.

A venda dos bilhetes é de 4 a 7 de maio e o regresso até ao dia 10 do mesmo mez.

## Viagens a Bragança a preços reduzidos

Tambem a direcção da Companhia Nacional, no intuito de promover excursões pela província de Traz-os-Montes, e aproveitando igual concessão feita pelos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, estabelece um serviço de bilhetes de ida e volta entre as estações de Tua e Bragança, dando o direito aos passageiros de viajar entre as estações de Mirandella até Bragança, e durante o respectivo prazo de validade, em todos os sentidos, sendo para este fim considerados os mesmos bilhetes como passes de livre circulação entre as estações acima mencionadas.

Os preços dos bilhetes de Tua a Bragança são os seguintes: 1.<sup>a</sup> classe, 2\$600; 2.<sup>a</sup>, 2\$200 e 3.<sup>a</sup>, 1\$500 réis.

A venda dos referidos bilhetes só se effectua na estação de Tua e começa para a ida no dia 1 de maio, terminando em 5, sendo validos para o regresso até 9 de maio.

## Exposição nacional em Valencia del Cid

Uma exposição tem sido em todos os tempos, o mais atrahente motivo para a reunião não só de industriaes, commerciantes e artistas, como de todos aquelles que desejam apreciar as manifestações sempre crescentes e variadissimas do progresso.

Em Portugal, os que estudam e lêem sabem bem quanto o paiz vizinho tem progredido nos multiplos ramos da sua florescente industria; em todas as suas cidades as altas chaminés das fabricas rasgam o espaço num ar de desafio, triumphador; das immensas officinas sae o ruido clamoroso de centenas de operarios; o seu commercio alastrá-se pelas cinco partes do mundo, pois em todas elles se falla o idioma hespanhol; estreita relações commerciaes, procura centros consumidores, projecta tratados de commercio, revê cuidadosamente as suas pautas aduaneiras, destroce fronteiras, que o espirito humano não reconhece para a sua mais perfeita expansibilidade; vê, estuda, compra e fabrica, melhorando sempre, numa tenacidade constante, numa persistencia indomavel, como quem caminha firme para o triumpho. — A Exposição Nacional de Valencia será, pois, um monstruoso mostruario, cuidadosamente organizado, para que se patenteie bem aos olhos dos fôrasteiros de todos os paizes o que a Hespanha pode produzir nessa lucta que encetou, nesse desejo indômito de querer progredir. Pela nossa situação topographica, interessa-nos bem de perto conhecer os progressos da Hespanha. — Justificado está, pois, o interesse que a noticia despertou entre nós. A excursão impõe-se, tanto mais que é longo o prazo da sua duração, o que facilita aos visitantes a melhor occasião para effectuar o passeio.

Para a realização de semelhante viagem, deveras tentadora sob o duplo aspecto instructivo e recreativo, vem a talho de foice lembrar que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante, estabeleceu um serviço especial directo por via Badajoz-Madrid a preços muito reduzidos, custando os bilhetes, ida e volta, sello incluído:

De Lisboa-Rocio ou Entroncamento: 1.ª classe 28\$410, 2.ª classe 20\$850, 3.ª classe 13\$050 réis.

De Porto-Campanhã: 1.ª classe 31\$410, 2.ª classe 22\$850, 3.ª classe 14\$550 réis.

Os bilhetes são válidos pelo prazo de 20 dias e são vendidos de 23 de Abril a 6 de Outubro e o regresso pode efectuar-se até 26 de Outubro.

Outra facilidade ainda oferece a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

Sendo, no serviço especial a que acabamos de referir, obrigatoria para o passageiro a via Badajoz, pode, quem tiver conveniencia em seguir por Valencia d'Alcantara, comprar um bilhete da tarifa n.º 203 de grande velocidade, que custa de Lisboa ou Porto-Campanhã ida e volta até Madrid, 19\$260, 13\$500 e 9\$720 réis, respectivamente em 1.ª, 2.ª ou 3.ª classes e que são válidos por 30 dias. Sabendo-se que a Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante estabelece de Madrid para Valencia bilhetes a preços reduzissimos, facil será, tomando o primeiro comboio, dirigir-se ao terminus da viagem, podendo visitar descansadamente a exposição, pois que o prazo de validade do bilhete isso lhe permite. Outras vantagens estabelece ainda a tarifa 203, como o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, faculdade de o passageiro se deter em qualquer estação portuguesa ou hespanhola compreendida no itinerario, etc. Não será demais esperar que a concorrência dos nossos compatriotas á referida exposição seja bastante numerosa.

### Feira e touradas de maio em Badajoz

Podeiros hoje ampliar a notícia que demos no nosso ultimo numero relativamente á feira e touradas em Badajoz no corrente mez; aquella realisa-se de 10 a 15 e estas em 11 e 12. Os touros da primeira corrida pertencem a D. Fernando Parladé (antiga ganaderia Ibarra) e os da segunda a D. Felipe de Pablo Romero, ambos de Sevilha. Serão estoqueados por Rafael Gonzalez (Machaquito), José Claro (Pepete) e Vicente Segura, de incontestavel reputação e já conhecidos dos aficionados portuguezes.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece um serviço especial para Badajoz aos seguintes preços reduzidissimos ida e volta. sello incluído:

	1.ª cl.	2.ª cl.
Lisboa-Rocio a Entroncamento e a Tramagal.....	4\$070	2\$050
Coimbra, Coimbra B. e Figueira da Foz.....	4\$070	2\$050
Gaia e Porto-Campanhã.....	4\$570	3\$050
Abrantes, Bemposta e Ponte de Sôr.....	3\$070	1\$550
Castello Branco e Covilhã.....	4\$070	2\$050
Castello de Vide e Marvão.....	1\$570	1\$050
Chança, Crato e Portalegre.....	1\$570	1\$050
Assumar e Santa Eulalia.....	730	530
Muge, Coruche e Vendas Novas.....	4\$070	2\$050

Os bilhetes serão validos á ida de 8 a 11 e á volta de 11 a 16. No dia 12 haverá um comboio especial para o regresso que partirá de Badajoz ás 10,55 da noite, dando portanto, tempo para o passageiro poder jantar descansadamente depois da corrida, devendo chegar a Lisboa ás 6 horas da manhã.

### Festas a San Izidro em Madrid

A municipalidade de Madrid resolveu este anno imprimir desusado brilhantismo ás tradicionaes festas a San Izidro, certamente as mais populares de todas as que se realisam naquella capital.

Estendendo-se de 14 do corrente a 10 de junho, é grande o programma de que elles constam; dos seus principaes numeros destacaremos: 5 soberbas corridas de touros oriundos das mais afamadas ganaderias; batalha de flores, concurso de bandas, corridas de cavallos e de automoveis e grande festa escolar.

D'accordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e Oeste de Espanha, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelecerá um serviço especial a preços reduzidissimos, custando os bilhetes das estações abaixo a Madrid e volta, incluindo o imposto sêllo:

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Lisboa R.....	14\$730	10\$820	7\$630
Entroncamento.....	12\$490	9\$080	6\$400
Coimbra-B. e Coimbra.....	14\$750	10\$840	7\$660
Porto-Campanhã.....	16\$060	12\$040	8\$520

Os bilhetes serão validos: Á ida, de 10 a 31 de maio; á volta de 20 de maio a 10 de junho.

Estes bilhetes são pessoaes, intransmissiveis e assignados pelos seus portadores, não podendo, portanto, ser utilizados por outras quaequer pessoas, reservando-se as Companhias o direito de considerar fraude a venda ou cedencia delles, reputa-los nulos e lavrar auto contra o infractor ou infractores desta disposição.

### Festas á Senhora da Piedade na Louzã

Nos dias 5 a 8 do corrente realisam-se na villa da Louzã as antiquissimas festas á Senhora da Piedade, que costumam atrahir visitantes de muitas leguas em redor. A excursão não pode ser mais pittoresca pelas magnificas paizagens que se desenrolam durante o percurso.

Para facilitar a affluencia de forasteiros a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece, entre as estações de Coimbra e Miranda do Corvo e Louzã, o serviço especial abaixo indicado, a preços muito reduzidos sendo os bilhetes validos nos dias 5 a 8 por todos os comboios ordinarios.

Das estações e apeadeiros a seguir a Louzã e volta: Coimbra, 720, 560 e 410 em 1.ª, 2.ª e 3.ª classe; Carvalhosas, 600, 480 e 350; Ceira, 530, 420 e 310; Trémota, 430, 350 e 250; Almalaguez, 360, 290 e 220; Miranda do Corvo, 260, 220 e 150; Padrão, 150, 120 e 90 reis.

### Festa da Ascensão no Bussaco

A festa da Ascensão tem logar no dia 5 do corrente, constando de grande arraial e visita á pittoresca povoação do Luso e à matta e convento do Bussaco.

Por tal motivo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece das principaes estações de Lisboa a Porto Campanhã, ambas inclusivé, um serviço especial combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta a preços reduzissimos sendo os bilhetes validos á ida nos dias 4 e 5 e á volta nos dias 5 e 6. O custo do bilhete de Lisboa ao Luso e volta é de 3\$930 e 2\$810 réis em 2.ª e 3.ª classe, incluido o sello; de Coimbra, 600 e 440; de Aveiro, 1\$150 e 830 e de Porto-Campanhã, 2\$200 e 1\$570.

Na linha da Beira Alta ha bilhetes de todas as estações para Luso, por preços muito reduzidos validos para a ida em 4 e 5 e para a volta em 5 e 6, e comboios especiaes de Celorico a Mangualde no dia 5, ligando ali com o n.º 2; da Figueira, partindo ás 6 da manhã, e de Santa Comba, partindo ás 7 e meia.

### Consultas

**A. C. O. Porto.**—Volta a consultar-nos este devoto amigo porque, resolvendo ir a Oberammergau, não quer voltar pelo mesmo caminho. Faz muito bem.

Aqui tem pois um itinerario lindo:

Estando em Zurich ir ás quedas do Rheno (veja nossa *Gazeta* de 1902, pagina 70) e d'ahi, pelo lago de Constança,

a Lindau (vidé mesmo anno, pagina 86) donde toma o comboio para Füssen.

Ahi, supondo que chega pelas 6 da tarde, aluga trem para dois dias, indo dormir a Hohenschwangau onde, no dia seguinte visita um dos antigos castellos do rei da Baviera, onde Luiz XII passou os ultimos annos da sua vida.

Faz d'ahi, no trem, a excursão a New Schwanstein (outro castello) e volta a pernoitar naquelle ponto.

No dia seguinte vae, por Füssen e o lago Pian, visitar o castello de Linderhof e d'ahi a Oberammergau.

No dia seguinte assiste à representação da Paixão e, ou nessa mesma noite ou na manhã seguinte, toma o caminho de ferro para Munich.

Em dois ou tres dias visita toda esta linda cidade (mesmo anno do nosso jornal, pag. 102 e 117) e se não tiver tempo para mais, vem directamente a Paris (9 horas de caminho de ferro) ou, se quizer mais perto, a Lyon, que tambem é bonita cidade, (*Gazeta* de 1901, pag. 20) donde, por Bordeus ou Toulouse, regressa á patria amada.



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### Lisboa

Quarta feira ultima teve a população de Lisboa o ensejo de ver pela primeira vez um aeroplano manobrando a respeitável altura.

O insucesso de anteriores experiencias semeava a suspeita entre os espíritos desconfiados. Apesar disso a concorrência ao hydropromo de Belem, transformado para a circunstância em aeródromo, foi bastante numerosa.

O facto de ser dia de semana foi causa de que o público fosse constituído na sua grande maioria pelas classes altas, pois que as classes trabalhadoras não poderiam abandonar a labuta quotidiana.

Grande quantidade de automóveis e de trens fechava um dos lados do campo.

Embora o espetáculo estivesse anunciado para as quatro horas, só às cinco o aviador Mamet tomou lugar no seu Bleriot.

Posto o motor em movimento e efectuada a largada, percorreu o apparelho uns setenta metros sobre o terreno, elevando-se depois graciosamente, sem esforço nem balanços até à altura de cento e vinte metros.

Voltando um pouco ao norte para ganhar espaço, descreveu então uma elegantíssima curva, desce para o rio e circulando até vir pairar sobre o ponto donde partira.

A descida foi dum efeito esplêndido, serena, fácil e elegante, e arrancou entusiasticas palmas á assistência.

Demorara-se no ar quatro minutos e trinta e sete segundos.

Havia nove dias que o mesmo aviador conseguira eguaes aplausos no aeródromo de Ciudad Lineal, onde se elevara a oitenta metros fazendo aquella altura, uma volta da pista.

Coube depois a Taddeoli a vez. Posto o motor em movimento, percorreu o apparelho uns oitenta metros elevando-se um a dois metros para cair quatro ou cinco metros mais adiante.

Reconduzido o apparelho ao ponto de partida, é de novo posto o motor em movimento. Vê-se, porém, que funciona irregularmente afrouxando com frequencia.

No entanto Taddeoli temia em subir, e desta vez elevando-se a uns doze metros vae cair cinco metros mais além numas terras de semeadura, sem que o apparelho nem o aviador tivessem sofrido uma beliscadura.

— Pelo Ministerio da Marinha foi auctorizada a despesa de réis 250.5000 e concedido o pessoal de carpintaria e serralharia que seja preciso para a construcção dum aeroplano da invenção do sr. João Gouveia.

Os trabalhos serão executados numa dependencia do Arsenal. A madeira, alumínio, tubos d'água, fios d'água e mais ferragens necessarias para a construcção são fornecidas pelo Arsenal.

— Por estes dias fará o sr. Laurencel, num campo proximo do Seixal, algumas experiencias com um apparelho Bleriot.

— Estão já à venda em Lisboa apparelhos de aviação. Os srs. Laurencel & Oliveira teem em exposição, para venda, na sua garage da rua Andrade Corvo, varios apparelhos Bleriot.

### Inglatera

Começou no dia 27 de mez passado o *raid* aereo Londres-Manchester, sendo o premio ao vencedor oferecido pelo *Daily Mail*, na importancia de mil libras.

Os concorrentes foram Paulham e Graham White.

Paulham saiu de Londres ás cinco e meia horas da tarde, assistindo á largada mais de cem mil pessoas.

A esposa de Paulham, acompanhada do aviador Farman, seguia o *raid* em automóvel.

Paulham voou durante tres horas, tomando como guia os carris do caminho de ferro entre as duas cidades e que elle via a reluzir sobre o terreno.

Desceu proximo da estação de Lichfield, tendo percorrido cerca de 190 kilometros, ou dois terços do caminho.

Graham White, que já no sabbado anterior tentara com exito a experiecia, subiu ás seis e um quarto da tarde. Como estivesse a noite muito escura custou-lhe a orientar-se e perdeu muito tempo para sair dos arredores de Londres, tendo descido ao cabo de duas horas na estação de Boade, a noventa kilometros de Londres.

Na manhã seguinte pôz-se a caminho para Manchester, mas pouco tempo depois teve que descer por causa do vento.

Paulham chegou a Manchester, tranzido de frio, ás cinco e meia horas da manhã, tendo percorrido os trezentos kilometros que separam as duas cidades em pouco mais de doze horas.

O prazo do *raid* era vinte e quatro horas.



## A linha de Canfranc

Para estabelecer comunicação entre a Espanha e a França está sendo aberto na linha de Canfranc o tunel de Somport.

Os trabalhos de perfuração do tunel começaram em janeiro do anno passado.

A estrada que leva de Canfranc ao tunel segue a margem direita do rio Aragon. Canfranc eleva-se a quatro kilometros de distancia do posto de Los Arañones.

Entre elevadissimas montanhas cobertas de neve a maior parte do anno, e até principios de janeiro de 1909 completamente desertas e inhospitas, eleva-se hoje uma laboriosa povoação formada pelo estabelecimento da «Sociedad Italiana Calderai y Bastanielli» que tomou a empreitada da construcção do tunel.

Consta a installação de casas para operarios, casas para empregados, casamatas, guarda civil, officinas, administração, inspecção do Estado, abrigos para máquinas, armazens, enfim edifício para tudo quanto exige um trabalho daquela importancia e grandiosidade.

Tudo está disposto de forma a fazer esquecer a rudeza do clima, attendendo ás necessidades do pessoal, garantindo a satisfação de todas as exigencias da vida.

Seiscentos operarios estão ali trabalhando em varios ramos, e as accommodações para elles, officinas, quartel, todas as installações em geral, foram concluidas em poucos meses, á custa de uma extraordinaria actividade.

A energia necessaria para pôr em movimento todos os machinismos provem do aproveitamento das aguas dos rios Aragon e Isar, que produzem a potencia de quinhentos cavallos, a qual actua sobre tres turbinas que põem em movimento compressores, ventiladores e um dynamo de sessenta cavallos para iluminação e funcionamento dos pequenos motores das officinas.

Como dissemos, começaram em janeiro do anno passado os trabalhos de perfuração, á mão; em junho eram já empregadas as perfuradoras electro-pneumaticas, e a partir de setembro ficaram trabalhando apenas perfuradoras pneumáticas, tipo Ingersol, e martellos de ar comprimido.

Uma perfuradora Ingersol abre um furo de um metro e com o diâmetro de sete centimetros, em vinte minutos.

Os avances superior e inferior, e as chaminés de ambos, são feitas simultaneamente. Em breve começarão os trabalhos de revestimento.

O avance inferior tem a secção de 6 metros quadrados; o avance medio diario é de quatro metros e meio, e actualmente os trabalhos estão a 950 metros da entrada do tunel.

A secção do tunel depois de completa deve ser de trinta e quatro metros quadrados.

A rocha é formada por calcareo compacto, marmores negros e vermelhos, e piçarras, estando representadas as formações geologicas, carbonifera e cretacea.

Alguns mananciaes teem sido encontrados, um dos quais forneia 400 litros por segundo.

A ventilação é muito activa, e a temperatura média regula por quatorze graus.

# Orçamento da Companhia Real para 1910

Circunstancias independentes da nossa vontade fizem-nos atrasar na analyse que costumamos fazer do orçamento que annualmente a direcção geral da Companhia Real apresenta ao seu Conselho de Administração, e que contem sempre importantes e interessantes dados para o conhecimento da situação da companhia, no que se refere à exploração da sua rede.

O relatorio começa por prevêr que os resultados da exploração de 1909 não seriam inferiores aos de 1908. Não errou a previsão, apesar das desastrosas inundações que assolaram o paiz nos ultimos dias do anno, e causaram às linhas de Leste, Norte, Oeste e Beira-Baixa, mas especialmente naquella, bastantes prejuízos materiais e bastante perda de tráfego.

Para este aumento de receitas concorreu em primeiro lugar, sem dúvida, o desenvolvimento que, durante esse anno, foi dado à circulação dos comboios, aumentando-se o percurso por uma forma notável.

Assim, enquanto que em 1905 os kilometros percorridos foram 5.822.645 e em 1908 5.903.693, em 1909 estas cifras foram ultrapassadas, e ultrapassada mesmo a de 6.200.000 kilometros ou uns 300.000 kilometros a mais.

Para o anno corrente prevê-se um percurso de 6.300.000 kilometros, tendo-se em vista que já o serviço d'inverno, que principiou em novembro, é mais largo do que o dos invernos anteriores, e já para o serviço de verão, a companhia se propõe ampliar os horários anteriores, melhorar as marchas em geral e especialmente na linha do Oeste, arredores do Porto e linha de Cintra.

Isso se conseguirá mediante engenhosas combinações, necessárias pelo facto do material de tracção estar, já hoje, trabalhando no máximo.

Mas não sendo possível nem as boas regras aconselhando que se mantenha esta tensão de serviço, a direcção propõe-se encomendar novas locomotivas e aumentar o outro material circulante.

A continuação da construção da segunda via entre Lisboa e Porto exige também toda a atenção da direcção.

Em fim do anno havia construídos kilometros 190,804 faltando:

Entroncamento a Alfarellos.....	92 <sup>k</sup> ,257
Coimbra a Aveiro .....	55 <sup>k</sup> ,717
Gaia a Porto.....	3 <sup>k</sup> ,637
Total.....	151 <sup>k</sup> ,611

Desta parte a construir ha prompts 20<sup>k</sup>,310 entre Albergaria e Pombal, indo-se proceder à conclusão da secção de 15<sup>k</sup>,745 entre Pombal e Soure e começar a de 13<sup>k</sup>,210 entre Soure e Alfarellos para ser entregue à exploração em 1911.

A secção Entroncamento-Albergaria, tem que ficar para depois, por exigir mais importantes trabalhos nos dois tunneis de Chão de Maçãs e Albergaria.

Outro trabalho importante e que já estava projectado do tempo do falecido director, mr. Leproux, é a reconstrução da linha em Espinho, desviando-a para leste de forma a pô-la definitivamente ao abrigo das invasões do oceano.

Prevê o orçamento uma verba de 30 contos para a conclusão da linha do Caes do Sodré a Alcantara-Mar e accommodation da estação do Caes do Sodré.

Outras estações, Coimbra-B, Payalvo e Alferrarede exigem obras de alargamento que a Direcção Geral orça em 23 contos, 7 e 9 respectivamente.

Para a renovação da via prevê-se, no orçamento, uma despesa de 40 contos, igual à dos annos anteriores.

Para aquisição de locomotivas, um primeiro credito de 60 contos, devendo ser adquiridas umas 8, na previsão

de elevar este numero a 20, do tipo que estudos especiais fizerem reconhecer ser o que melhor corresponde às necessidades do tráfego e ao perfil das linhas.

O relatorio de que nos estamos ocupando põe em relevo que o trabalho das locomotivas na Companhia Real está sendo mais sobrecarregado do que em parte alguma.

O percurso de cada locomotiva tem sido de 46.000 kilometros annualmente, desde 1905, e em 1907 quasi atingiu 47.000; em qualquer linha estrangeira as locomotivas nunca ultrapassam por anno um serviço de 32 a 40.000 kilometros.

Aquele resultado tem sido em parte devido aos melhoramentos das caldeiras e outros orgãos, introduzidos nas máquinas antigas, sempre que elas entram nas officinas para grande reparação.

Manda porém a prudencia que aquelle esforço seja reduzido, não sendo ultrapassado o maximo de 40 e 42.000 kilometros, a partir do qual se torna impossivel fazer, de forma regular e satisfactoria, a lavagem das caldeiras, a visita, a limpeza e a reparação corrente das máquinas.

Pelo que se refere às carruagens e vagões, para o que se prevê um gasto de 30 contos em transformação e reconstrução de carruagens e de 8 contos para construção de vagões, esses trabalhos serão feitos nas officinas.

Com respeito a aumentos no pessoal e seus vencimentos, essas nomeações e promoções já hoje estão, de facto, muito em vigor.

Assim os quadros das estações foram aumentados com mais 90 agentes, e os dos trens com mais 5, os vencimentos melhorados, na importancia de 14:632\$000 réis ou 18:132\$000 réis junto o premio de antiguidade de serviço; a prima de percurso dos agentes dos trens de mercadorias em um real mais por kilometro.

Como se vê, o novo director, recente no exercicio do seu cargo, reconhece no seu relatorio ao Conselho, os serviços e as condições do pessoal e trata, dentro das medidas do rasoável, de galardoar aquelles e melhorar estas.

Em resumo, prevê-se que, em vista de tais aumentos de despesa no que se refere ao orçamento ordinário do anno corrente, o coefficiente de exploração se elevará um pouco mais do que foi em 1909, atingindo 44,70% contra 42,55 no anno findo.

Facil

## José Duarte do Amaral

Roubou-nos a morte, a nós que tanto o estimavamos, á sua familia querida, a todos que o conheciam que de todos elle se tornara sympathetico, o velho amigo de ha bons 35 annos e companheiro de trabalho José Duarte do Amaral.

Estivera no dia 24 aqui, junto á mesa em que escrevemos doloridamente o seu nome, afectuoso como sempre, tratando de assumptos que o interessavam, a publicação do *Guia Official*, a que elle votava carinho de pae, que o era, com efeito, porque ha trinta e seis annos o creára e desde então como pae carinhoso, o acompanhava vendo-o com enlevo crescer, robustecer-se, aumentar e melhorar.

E como se, alem do tumulo, «memoria desta vida se consente» lhe será grato que falemos do seu Guia, tão identificado Amaral viveu com a sua obra, falemos aqui, sobre a sua campa, do genesis desta publicação que hoje todos conhecem.

Em 1875 creou Amaral uma publicação chamada *Novos horários* que sahia quando mudava o horario das linhas ferreas, e custava 20 réis. Era uma simples meia fofa de papel amarelo, tendo ao centro as tabellas horarios, que nesse tempo eram bem poucas, e em volta alguns anuncios.

Achando pouco esta publicação, aconselhámos-lhe que a transformasse num pequeno folheto e Amaral, seguindo pela primeira vez um conselho nosso, assim o fez, dando-lhe o título de *Guia Official, novos horarios*.

Mas entretanto aparecera Carlos Alberto da Silva com um *Guia annunciador*, também guia oficial, completo, com várias secções, melhor impressão, melhor apariência.

Entre os dois editores estabeleceu-se a rivalidade, e ambos nos faziam confidente dos seus desanimos, da competência mutua que os prejudicava e reciprocamente se combatiam, dando ambos como pretexto essa competência para não melhorarem a publicação.

A ambos dedicavamos amizade, e como, pessoalmente ambos bons, não se queriam mal, tratámos de os harmonizar, e de acordo com as direcções das linhas ferreas, fundou-se a empresa entre os dois, refundindo as duas publicações no único *Guia Official* que hoje existe.

Poucos annos depois, em 1895, uma congestão victimava o socio Silva, e Amaral veio oferecer sociedade ao director desta *Gazeta*.

Objectamos-lhe que, aceitando a proposta, teríamos que transformar o Guia por completo.

Andava elle mal impresso, em tipo velho, em mau papel, com tabellas mal feitas e falho de esclarecimentos indispensaveis, como tarifas de bilhetes de ida e volta, excursões, itinerarios para além do paiz, etc.

Tinha 32 paginas e precisava do duplo; tinha uma capa pobre e precisava de uma apparencia mais elegante.

Com esta transformação que exigímos, talvez os lucros desapparecessem; recomendámos-lhe que pensasse bem. A tudo Amaral respondeu que estava d'accordo; dava-nos plena carta branca:

« Faça Você o que quizer », foi a sua phrase então, que depois disso nos repetiu durante quinze annos.

De então até hoje a publicação tem melhorado muito, concorrendo para isso não só o amor de pae que Amaral lhe dedicava como o seu perfeito e incondicional acordo com tudo que por nossa parte fizemos.

Funcionario zelozissimo, apesar dos seus oitenta annos, ainda no dia da sua morte compareceu na repartição.

Exerceu varios cargos e commissões de serviço em caminhos de ferro, começando a sua carreira aos 25 annos, como empregado na construcção dos Caminhos de ferro Portuguezes, passou depois ao serviço da Exploração como fiel. Em 1858 foi nomeado amanuense do serviço da Fiscalização e Estatística dos Caminhos de ferro Norte e Leste; em 1861 encarregado do serviço de exploração dos Caminhos de ferro do Sul e depois chefe do movimento e chefe dos armazens geraes. Passou em 1863 a inspector commercial e em 1864, à Direcção Fiscal dos Caminhos de ferro.

Por despacho de 20 de Abril de 1875 foi servir em commissão como chefe do Movimento dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, e em 1889 foi nomeado Inspector do Movimento e Trafego dos caminhos de ferro da Beira Alta.

Pela organisação de 1 de dezembro de 1892 foi classificado Inspector do Trafego, logar que actualmente tinha.

Foi elogiado por portaria de 24 de janeiro de 1862 pela incançavel actividade e zelo com que exerceu o cargo de encarregado do serviço de exploração do Sul e Sueste.

Octagenario mas cheio de vida e de amor ao trabalho teve que baquear ao ataque duma congestão cerebral.

Tão acostumados estávamos, ha quinze annos, a ve-lo entrar aqui, todas as manhãs, que ainda nos parece a cada momento ve-lo assomar à porta e vir para nosso lado, com a sua bondosa amizade, a confortar-nos, quando o excesso de trabalho nos dava momentos de desanimo.

Era um coração verdadeiramente amigo que nos acompanhava, e cuja falta sentiremos por longo tempo.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta.

— Assembléa Geral de Obrigacionistas. — Em observância aos artigos 31.<sup>o</sup> e 32.<sup>o</sup> dos Estatutos, é convocada a Assembléa Geral dos portadores de obrigações de 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> grau desta Companhia que possuirem, pelo menos, dez destes titulos para o dia 31 do proximo mez de Maio, pelas 3 horas da tarde na séde do Comité em Paris, 19, Rue Louis le Grand.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22.<sup>o</sup> e 32.<sup>o</sup> dos Estatutos, a eleição de administradores.

O deposito das obrigações para esta Assembléa deverá ser feito até 16 de maio de 1910 inclusivé.

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.<sup>o</sup>.

No Porto, no Banco Alliança.

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte de Paris, 12, rua Bergère.

As procurações dos Obrigatarios residentes em Portugal devem ser legalisadas por notario e as dos residentes em França, pelo «Maire» da sua residencia, ou notario.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

### Lisboa, 30 de abril de 1910.

A questão Hinton causou um novo encerramento do parlamento, enquanto a commissão d'inquerito averigua mil casos estranhos que com ella se prendem.

Celebre questão, a todo o momento nos exhibe surpresas dentre as quaes não é a menor a declaração do governo inglez, de que se tornou eco a agencia Reuter, de que aquelle governo não interveio na reclamação.

Ficou assim a descoberto que o ministro britannico entre nós foi, na sua nota, novo Cicero trabalhando *pro domo sua*, embora o patrício Moreira não lhe tivesse confiscado os bens a elle, mas ao seu amigo Hinton.

O curioso é que a oposição lança agora ao governo as culpas de não ter descoberto que o sr. Villiers trabalhava por sua conta.

Emfim, por fas e por nefas o parlamento lá está fechado, e o paiz a apodrecer á falta de administração. Pobre paiz !

Reuniu no dia 25 a reduzida assembléa geral da companhia Cintra ao Oceano, a que foi presente um relatorio que umas escassas dezoito linhas se limitava a dizer que tudo vae mal, por vicios d'origem. Isso o sabem os accionistas, por seu mal.

Uma linha electrica de 12 kilometros, quasi toda pela estrada, que tem um passivo de 526 contos é caso unico no mundo. Mesmo que a esta verba tiremos os 50 contos de juros em dívida aos obrigacionistas, o saldo de 476 contos ou seja cerca de 40 contos por kilometro, é respeitável.

A receita durante o anno foi de 31.480.5324 réis e a despesa de 28.145.5181, dando um saldo de 3.335.5143, que mal chegou para pagar os juros dos emprestimos privilegiados e o da conta de obrigações á sociedade Wutinghouse, 2.964.5745 réis.

Nas suas breves phrases os administradores queixam-se de que a companhia não pode levantar cabeca porque as machinas, de dispendioso funcionamento, dão perda.

Nesta conjunctura os accionistas resolveram limitar-se a aprovar as contas, e realizar outra assembléa geral extraordinaria para se discutir a maneira de sahir dessa dificuldade.

Essa assembléa, consta-nos que ia ser anunciada para 22 de maio.

Tambem reuniu, hoje, a assembléa da companhia de seguros de vida, A *Lusitana*, para apreciação dos actos da gerencia do anno findo.

O movimento de seguros aumentou da média de 40 por mez, em 1908, a 50.

O numero das apolices emitidas, a importancia dos capitais seguros e os valores de premios e sobrepremios elevaram-se, respectivamente, de 195 a 366, de 430.450.5000 a 663.600.5000 réis, de 17.937.5275 a 29.372.5830 e de 771.5215 a 3.887.5590 réis.

O saldo da conta ganhos e perdas foi de 2.505.5183 réis, a que se propõe a seguinte applicação: amortisamento dos gastos de installação — 230.5000 rs.; lucros dos segurados com apolices de participação — 152.5850 rs. (2 % de cada premio); fundo de reserva — 500.5000 rs.; accionistas — 1.300.5000 rs. (dividendo de 3 %); para a conta nova — 102.5333 réis.

A assembléa aprovou as contas, deu um bem merecido voto de louvor ao Conselho de Administração a cujos bons esforços se deve a rasoável prosperidade da Companhia, reelegeu a meza e elegeu para a vaga do Conselho de Administração o sr. dr. Manuel Nunes d'Oliveira e para o Fiscal os sr. dr. Augusto de Vasconcelos, e Carlos Quintella, substituto.

\*

O movimento da nossa praça foi muito restrito. Os cambios melhoraram pela affluencia de papel do Brazil e d'Africa, ficando as cotações que damos adeante. A libra fica a 4\$990 compra e 5\$030 venda e o cambio Rio-Londres a 15 3/4 ou 15\$238 réis a libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 1/8	48	47 7/8	47 3/4
" 90 d/v .....	48 5/8	—	48 3/8	—
Paris cheque .....	592	594	595	597
Berlim "	243	244	244 1/2	245 1/2
Amsterdam cheque .....	—	—	—	—
Madrid cheque .....	920	930	925	935

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	ABRIL											
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	29	30
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	—
Divida Interna 3% coupon .....	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	—
" 4% 1888, c/premios .....	22.300	22.300	22.900	22.200	—	59.000	59.000	59.000	—	22.200	22.100	—
" 4 1/2% 1888/9 .....	59.500	—	59.000	—	59.000	59.000	59.000	—	—	—	59.000	—
" 4% 1890 .....	51.500	52.000	—	—	9.250	9.200	9.250	—	—	51.000	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	9.250	9.250	—	—	81.500	81.000	81.500	81.000	—	9.100	9.100	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) .....	81.500	—	—	—	81.500	81.200	80.900	81.000	—	—	81.000	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	81.000	81.000	—	—	81.000	81.200	80.900	81.000	—	81.000	81.000	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	67.000	—	—	—	67.400	67.500	67.700	68.000	68.000	67.900	67.900	68.000
" 3% 2.ª série .....	—	—	—	—	—	66.300	—	—	—	—	68.000	—
" 3% 3.ª série .....	67.500	67.600	67.400	67.600	67.600	—	67.700	68.000	67.800	68.000	68.000	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	101.500	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	178.500	—	—	180.500	180.500	180.500	—	—	—	180.500	—	—
Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino .....	102.800	—	102.700	102.700	102.700	—	102.700	—	102.700	102.700	—	—
Lisboa & Açores .....	113.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real .....	75.300	—	—	—	—	—	75.500	—	—	76.200	76.000	76.100
Companhia Nacional .....	6.050	6.050	6.050	6.000	6.000	—	—	—	—	—	5.850	—
Companhia Tabacos, coupon .....	83.000	83.000	83.000	—	—	82.000	82.400	—	82.200	—	82.300	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	67.400	67.100	67.000	67.000	67.000	67.000	67.000	—	—	67.000	67.000	67.000
Obrig. Companhia Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau .....	54.600	54.600	54.800	55.000	55.000	54.950	54.900	54.850	—	54.800	54.600	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	61.500	—	—	—	—	75.000	75.000	75.000	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	66.600	66.600	66.600	—	67.000	67.000	67.000
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	66.600	66.600	—	—	88.000	88.000	88.500	88.700	89.000	88.500	89.000
prediaes 6% .....	91.000	—	—	—	—	88.000	88.000	88.500	88.700	89.000	88.500	89.000
" 5% .....	86.000	84.000	82.000	81.500	81.500	81.500	82.000	82.500	82.500	82.500	82.500	—
" 4 1/2% .....	72.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie .....	67,90	68,40	68,40	68,42	68,32	68,30	68,25	68,30	68,35	68,25	68,30	61,50
Acções Companhia Real .....	—	383	—	—	—	383	385	—	385	382	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	45,50	48	48	47,25	47	45	43,50	43,75	43	45	44,50	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	432	440	438	436	—	435	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	257,50	259	252	256	250	250	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1º grau .....	356	356	356	355	357	356,50	357	357	357	357	357	—
Companhia Real 2º grau .....	276	277	280	281	280	279	280	279	277	278	278	—
Companhia da Beira Alta .....	317,50	—	317,75	317,50	317,75	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	152	152	151	150	—	150	153	152	150	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	67	67,25	67,25	67,25	67,25	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,25	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	87	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1909-10
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguezas			Réis		Réis		Réis	Réis	Réis
Réde geral .....	15 Abril	1.073	1.587.469.000	1.073	1.546.364.000	+ 40.905.000	1.479.467	1.444.345	+ 38.122
Companhia Real .....	Vendas Novas .....	70	24.264.000	70	29.794.000	- 5.530.000	346.628	425.628	- 79.000
Coimbra a Louzã .....	" "	29	5.729.000	29	6.707.000	- 978.000	497.551	231.275	- 33.724
Sul e Sueste .....	20								

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1909 — janeiro a julho

## Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animais vivos.....	1.521.270	1.653.310
Materias primas para as artes e industrias	15.548.646	15.841.247
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.970.921	4.201.869
Substancias alimenticias.....	12.803.622	11.948.235
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	2.601.515	3.589.854
Manufacturas diversas.....	3.006.755	3.114.172
Taras.....	74.718	70.719
Total.....	39.527.447	40.419.406

## Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animais vivos.....	2.669.585	2.312.453
Materias primas para as artes e industrias	3.965.505	3.881.752
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.099.774	644.913
Substancias alimenticias.....	8.409.386	8.165.278
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	93.013	67.956
Manufacturas diversas.....	1.249.752	1.204.939
Total.....	17.487.015	16.277.281

~~Export.~~

## A industria hoteleira nos Estados Unidos

Ultimamente tem sido bastante discutida entre nós esta industria, base do excursionismo internacional, e de cujo desenvolvimento depende a concorrência de estrangeiros ao nosso paiz.

Para que se veja a que ponto esta industria é productiva, não resistimos à tentação de extrahir do *Bulletin do Syndicat Général de l'Industrie Hôtelière* alguns dados curiosos

Entre elles, um dos mais interessantes é o que se refere à industria hoteleira nas grandes cidades dos Estados Unidos.

Os grandes hoteis constituem uma das melhores colocações de dinheiro para os poderosos argentarios americanos, sendo proprietarios dos edifícios onde estão instalados os principaes estabelecimentos deste genero os afamados Astor, Gould, Vanderbilt, e outros reis do ouro dos Estados Unidos.

Actualmente Alfredo Vanderbilt está fazendo construir um immenso hotel, um hotel monstro na 4.<sup>a</sup> avenida.

O edifício consta de vinte andares e será alugado nas seguintes condições: renda annual 50000 dollars, pelo terreno, e sete por cento do custo total da construcção que está avaliada em 2.500:000 dollars, o que faz da nossa moeda, 202:500\$000 de renda annual.

Excusado será dizer que é o local quem ha de mobiliar o hotel.

No que importará a mobilia pode fazer-se ideia, sabendo-se que o mobiliario do Plaza-Hotel, de menores dimensões do que este, custou 550:000 dollars, ou 495 contos, sendo só para as cosinhas 200:000 dollars ou 180 contos, e tendo custado os espelhos que decoram os salões 50:000 dollars, ou 45 contos.

Para nós, são estas verbas fabulosas, e, ao vêrmos os nossos hoteis, achamos impossivel que se gaste em mobilia de um hotel 495 contos, importancia esta que não che-

ga a ser coberta por todas as mobilias de todos os hoteis de Lisboa.

Mas não menor pasmo nos causa o dizerem-nos que nos grandes hoteis americanos estão installadas nos subterraneos e nas aguas furtadas officinas de marceneiros, estofadores, serralheiros, funileiros, e doutras industrias cujo concurso é necessário para a administração económica destas pequenas cidades encravadas nas grandes cidades.

Os tecidos de linho e de algodão são adquiridos em grandissimas quantidades pelos proprietarios de hoteis, para nas suas officinas serem feitos lençóis, toalhas de meza etc.

Ilabeis costureiras estão encarregadas da confecção e conservação das roupas, cortinas e tapetes.

Em todos os grandes hoteis ha uma typografia para a impressão dos menus e programmas dos concertos, bem como ha tambem operarios especiaes para a conservação e reparação dos talheres, e um vidraceiro.

As despesas quotidianas dos grandes hoteis são importantissimas. Um dos maiores hoteis de Nova York tem a despesa hebdomadaría de 17:000 dollars, 15:300\$000 réis da nossa moeda, isto é mais de dois contos de réis por dia, só com o pessoal!

O Ansonia Hotel, que tem 2500 quartos, gasta todos os dias em generos alimenticios 2000 dollars, 1:800\$000 réis da nossa moeda!

Um hotel que não seja dos maiores nem dos mais pequenos consome todos os dias 50 a 100 toneladas de carvão, de verão para obter o resfriamento, e de inverno para obter o aquecimento do edifício.

Um grande hotel gasta annualmente com a aquisição de louças 40:000 dollars, 36:000\$000 de réis, ou seja tres contos por mez, ou ainda cem mil réis por dia!

A musica custa a um grande hotel 70:000 dollars por anno ou 63:000\$000 réis da nossa moeda.

Torna-se, porém, necessário dizer que estes grandes estabelecimentos não vivem apenas dos hóspedes de paizagem. Em cada um delles ha cinquenta ou sessenta salas destinadas a usos que nós desconhecemos na nossa industria hoteleira por não estarem nos nossos costumes.

Ha nelles pequenas salas onde as senhoras vão passar a tarde jogando, tomando chá e conversando; ha salões para festas de famílias; e ha finalmente enormes salas para bailes, cuja locação pode chegar a 300 dollars por noite.

Quando é preciso, estas salas podem ser transformadas em theatro no limitado espaço de duas horas.

Cada hotel tem cinquenta a sessenta pianos e doze a quinze orquestras.

Mas apesar de todo este grande movimento, os hóspedes podem deitar-se a qualquer hora e dormirem tranquilamente sem que o menor ruido lhes vá perturbar o sono.

As paredes não deixam passar os sons, as portas giram sem ranger, os tapetes abafam o ruido dos passos, e milhares de pessoas podem passar a noite bebendo, comendo, cantando e dançando, sem que os hóspedes nos seus quartos deem por tal.

Já o mesmo se não pode dizer dos nossos hoteis, onde criados descompondo-se, crianças chorando, portas rangendo, muitas vezes não deixam dormir o hóspede fatigado, que acaba de chegar de viagem e inutilmente se queixa de que o não deixam soçegar.

~~Export.~~

## Novo accumulador Edison

Acaba de ser experimentado em New Jersey a famosa bateria de accumuladores de Edison, ha tempos anunciada e à qual já tivemos occasião de nos referir.

A experincia, que deu optimos resultados, efectuou-se com uma carruagem de tremvia, empregando 210 accumuladores collocados sob os bancos.

O custo da tracção fica por doze réis e meio cada 1.600 metros.

## De Lisboa a Berlim em 62 horas

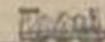
A Companhia dos Caminhos de ferro do Norte da França, com o concurso dos Caminhos de ferro do Estado da Bélgica e dos Caminhos de ferro alemães inaugura hoje um serviço especial que muito facilita as relações entre Paris e Berlim e todo o norte da Alemanha.

A criação de novos comboios, de grandes velocidades, permite que os viajantes partindo às 9 h. e 45 m. de Lisboa e chegando a Paris às 9 h. e 37 m., possam aí descançar durante a noite, para o que tem dez horas e meia, e tomando o comboio para Berlim às 7 h. e 53 m. cheguem aquela capital pouco depois da meia noite.

O comboio do regresso parte a horas de receber os viajantes que venham da Dinamarca, Suécia, Noruega, de Konisberg, de S. Petersburgo, Varsóvia, Moscou, Cracovia, Kiew e Odessa.

Assim os viajantes da América do Sul podem com grande economia de tempo fazerem uma larga digressão pela Europa, visitando as suas melhores capitais e os pontos mais pittorescos do norte europeu e fazendo apenas uma curta viagem por mar.

Para isso, basta-lhes servirem-se do grandioso porto de Lisboa.



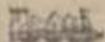
## Illuminação nos trabalhos

A propósito da iluminação empregada durante os trabalhos nocturnos nas linhas para desobstrução das mesmas, por ocasião de acidentes, lembra o nosso colega de Bruxellas, *Le Tramway*, um meio muito simples e de incontestável utilidade.

Actualmente este serviço faz-se à luz de archotes e de lanternas; este sistema de iluminação, por deficiente, não permite aproveitar o trabalho normal dos operários.

Este defeito pode ser remediado empregando vagões com acumuladores, sobre os quaes seriam montados projectores eléctricos.

Quando se desse um acidente, durante a noite, das duas grandes estações mais próximas seguiriam para o local do sinistro um vagão projector, os quaes um a montante, outro a jusante, projectariam os seus focos sobre o local dos trabalhos, fazendo-se assim o serviço com maior rapidez e reduzindo assim ao mínimo a duração da perturbação do serviço.



## UMA TURBINA DE VENTO

Nas proximidades de Hamburgo, ha uma pequena instalação eléctrica, que se torna curiosa pelos seus pormenores.

Compõe-se de quatrocentas lampadas de incandescência e de cinco motores que accionam uma trilhadora, uma ceifeira, uma desnatadeira e duas bombas. A capacidade total é de quarenta kilovats.

A turbina tem uma roda de 1<sup>0</sup>.2 de diâmetro e está installada no alto de uma torre de ferro de trinta metros de altura.

O apparelho começa a funcionar logo que o vento alcança a velocidade de tres a quatro metros por segundo.

Na localidade, é usual ter o vento aquela velocidade durante dez horas cada dia.

Quando o vento atinge a velocidade de oito metros por segundo, a potencia desenvolvida é de 30 cavallos-vapor, ou vinte e dois kilovats.

Para o caso de haver calma, dispõe a instalação de baterias acumuladoras e um motor de gasolina; mas a turbina funciona tão regularmente que é frequente não serem utilizadas durante noventa dias consecutivos.

A bateria acumuladora, que consta de muitos elementos, tem a capacidade total de 495 ampéres-horas e fornece uma corrente de 165 ampéres por tres horas.



**Lourenço Marques** — A classe comercial da cidade tem reclamado insistentemente contra a falta de material para transporte de mercadorias, que lhes ocasiona grandes transtornos e bastantes prejuízos.

 Desde julho do anno passado até março ultimo, as percentagens reaes foram crescendo constantemente, desde 60% até 70%. A totalidade do tráfego ascendente foi; em seis meses, de 256:000 toneladas e o descendente de 357:000 toneladas. O tráfego interno da linha, no mesmo periodo, foi de 1:327 toneladas ascendente e 10:317 de tráfego descendente.

**Valle de Vouga** — Têm continuado as expropriações necessárias para a construção desta linha.

Todas elles teem sido feitas amigavelmente, regulando o metro quadrado de terra lavradia a 250 réis; de quintal a 380 e de pateos a 500.

 Começaram no dia 25 do mez passado, em Albergaria-a-Velha os trabalhos de construção para o edifício da estação dos caminhos de ferro.



### Espanha

Recomeçaram os trabalhos na linha de Valdepeñas a Albacete, devendo ficar, ainda antes do verão, terminado o troço até Infantes.

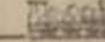
### Suissa

O Conselho Federal sujeitou à aprovação das Camaras um crédito de 24 milhões de francos para a construção do tunel de Havenstein, obra de ha muito pedida pelos cantões de Bale e de Lucerna e pela Administração dos Caminhos de ferro para melhorar as comunicações entre Bale, Berne e o resto da Suissa, por Olten.

### Argentina

Foram apresentados ao Governo os estudos e planos do prolongamento da linha Zapata.

Logo que esta linha esteja concluída o territorio da república ficará ligado do oriente ao occidente, pondo em relações directas o porto de Talchuan com o da Bahia Branca.



## Avisos de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

**Feira annual em Montemór-o-Novo, nos dias 1 a 3 de maio de 1910**

Corridas de touros nas tardes de 1 e 2.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Comboios especiais nas madrugadas de 1 a 4 de maio: — ida: Torre da Gadanha (partida) 3,30; Montemór-o-Novo (chegada) 3,56; volta: Montemór-o-Novo (partida) 2,48; Torre da Gadanha (chegada) 3,15.

Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinários de 30 d'abril a 3 de maio, e especiais de 1 a 4, sendo validos, para o regresso por todos os comboios, até o dia 5, inclusivé, deste ultimo mez.

Para mais condições, estações e preços vejam-se os cartazes.

## AGENDA DO VIAGEM

## Aide-mémoire du voyageur

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. — Aposentos confortaveis e agradados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação electrica — Telefone n.º 15 — Preços razoaveis — Proprietario: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

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

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

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

**PARIS** **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

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

**PORTO** **Hotel Continental.** — Rua Entrepredes (Frente a Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro: muito central. — Prop. Lopez Munhos.

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

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperanca.** — Avenida Todt, em frente do teatro: sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1910

COMPANHIA REAL				COMPANHIA REAL				COMPANHIA REAL				COMPANHIA REAL				COMPANHIA REAL			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.		Lisboa	Móra	Lisboa		Lisboa	Barca d'Alva	Lisboa		Porto			
7 12	7 55	9 27	10 11	7 32	12 40	6 20	11 19	8	2 39	6 8	1	7 50	3 14	q 8 3	a 12 57				
8 7	8 50	10 28	11 12	—	—	1 55	6 53	5 20	12 4	3 51	10 24	a 12	p 4 55	11 20	6 55				
9 15	9 29	9 40	9 55	10 51	11 34	11 51	12 31	—	—	—	—	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa		Regoa			
9 28	9 42	10 8	10 25	1 13	1 56	2 20	8 3	8 50	3 25	5 55	1	5 40	10 25	4 30	8 58				
4	4 14	4 41	4 56	2 28	3 11	4 47	5 20	3 45	2 13	—	—	5 20	11 55	11 35	6 30	Regoa			
5 40	5 54	6 20	6 35	3 27	4 10	5 45	6 29	—	—	—	—	—	—	—	—	Pedras Salgadas			
11 25	11 39	12 5	12 20	4 41	5 24	7 1	7 45	—	—	—	—	—	—	—	—	Vila Real			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a. e b.				6 47	7 29	7 57	8 41	8 27	9 11	9 34	10 18	9 51	10 35	11 5	11 49	6 55			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		11 10	12 8	1 15	2 13	—	—	7 15	3 5	9 24	—	—	—	Livraria			
5 30	6 3	5 30	6 1	11 51	1 10	5 28	6 57	1 52	2 13	1 10	1 31	—	7 25	q 3 35	a 7 15	1 m 3 35			
7 40	8 13	7 25	7 56	11 50	11 16	4 29	5 21	3 50	4 11	3 5	3 26	—	—	—	—	Amarante			
10 10	10 38	8 49	9 15	1 28	12 10	12 36	2 58	6 54	7 15	6 10	6 31	6 55	6 15	6	3 35	6 45			
11 30	11 58	10 50	11 16	2 30	1 40	2 6	5 44	8 41	9 2	7 58	8 19	8 55	8 15	5 15	4 20	Regoa			
1 20	1 28	12 10	12 36	4 52	5 20	3 10	3 36	12 33	1 56	6 37	7 54	—	5 20	6 53	—	Porto			
5 24	5 57	5 31	5 57	7	7 28	7 45	8 11	—	7 55	9 22	—	—	—	—	—	Barca d'Alva			
7 30	8 58	9 10	9 36	10	10 28	10 40	11 6	12 30	1 3	—	—	—	—	—	—	Porto			
Mais os de Cascaes, excepto os a.				Setil	Vendas Novas	Setil	Setil	8 30	11 31	3 35	6 35	4 40	7 40	3	6	Trofa			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		5 15	8 35	4 15	7 4	7 20	1 47	9 39	3 44	7 20	1 47	9 39	3 44	Guimaraes			
6 15	7 19	6	7 4	8 36	10 28	11 27	3	8 35	1 47	9 39	3 44	8 36	1 47	9 39	3 44	Trofa			
6 50	7 44	7 40	8 35	9 16	10 50	11 16	4 19	7 25	8 10	9 43	—	9 16	1 15	12 40	7 37	Modivas			
8 10	9 6	b 8	8 47	1 28	12 10	12 36	5 14	8 26	9 16	10 30	12 4	8 30	1 15	12 40	7 37	Porto			
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	10 41	9 15	10 7	1 46	12 26	3 6	12 33	—	8 30	1 15	12 40	7 37	Povoa-Varzim			
9 45	10 41	10 32	10 32	11 16	a 9 56	10 32	1 46	11 17	a 5	10 50	—	8 30	1 15	12 40	7 37				
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32	11 49	10 50	11 34	1 46	11 17	a 5	10 50	—	8 30	1 15	12 40	7 37				
10 45	11 49	10 50	11 34	1 19	a 11 26	12 2	1 46	11 17	a 5	10 50	—	8 30	1 15	12 40	7 37				
12 15	2 16	12 15	12 15	2 19	2 19	2 34	2 19	2 16	2 26	2 32	2 19	2 16	2 26	2 32	2 19				
a 14 0	2 16	12 15	12 15	3 10	a 2 26	3 2	3 15	3 15	3 15	3 19	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15				
14 5	3 16	3 15	3 15	4 40	b 3 56	4 32	5 16	5 16	5 16	5 22	5 16	5 16	5 16	5 16	5 16				
3 15	4 19	3 15	4 19	5 16	b 3 56	4 32	5 16	5 16	5 16	5 22	5 16	5 16	5 16	5 16	5 16				
a 4 40	5 16	a 3 56	4 32	5 37	b 4 28	5 14	6 40	6 40	6 40	6 46	6 40	6 40	6 40	6 40	6 40				
b 4 47	5 37	b 4 28	5 14	6 40	6 40	6 40	6 40	6 40	6 40	6 46	6 40	6 40	6 40	6 40	6 40				
5 20	6 10	a 5 26	6 2	6 10	6 34	5 50	8 37	8 37	8 37	8 43	8 37	8 37	8 37	8 37	8 37				
a 6 10	6 46	6 15	7 19	6 15	6 15	7 19	7 19	7 15	7 15	7 31	7 22	7 15	7 15	7 25	7 25				
6 15	7 19	a 6 56	7 32	7 19	a 6 56	7 32	7 19	7 15	7 15	7 31	7 22	7 15	7 15						



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.ª MODIFICAÇÃO Á TARIFA GERAL

EM VIGOR

NO

## RAMAL DE MONTEMÓR-O-NOVO

Approvada por despacho ministerial de 21 de Abril de 1910

A partir de 1 de Maio de 1910, a Tarifa Geral em vigor no ramal de Montemór-o-Novo é modificada, na parte referente a bilhetes para passageiros, como se segue:

Torre da Gadanh a Paião ou vice-versa			Montemór-o-Novo a Paião ou vice-versa		
1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
180	140	100	180	140	100

Os preços dos bilhetes de Montemór-o-Novo à Torre da Gadanh ou vice-versa continuam a ser os mesmos da Tarifa Geral respectiva.

Lisboa, 16 de Abril de 1910.

O Engenheiro-Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

Exp.º n.º 1:121