

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

17.º DO 21.º ANNO

## ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

NUMERO 497

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

Engenheiro-consultor  
 Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director  
 L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção  
 CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

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

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

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1908

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

## SUMMARIO

	Paginas
Um drama por excesso de civilização, por M. M.	257
Linhas do Alto Minho	258
Parte official — Portarias de 17 de agosto do Ministerio das Obras Publicas	260
Sempre na brecha	260
Tarifas e horarios da linha da Beira Baixa	260
A proposito do Cincoentenario — XLII	261
Notas de viagem — XXVI — Trajecto agradável — O „yngenford“ — Um mercado primitivo — Aspectos fantasticos — Festa aquatica — Naes — Molde — Berghen — Vida monastica dos commerciantes allemaes — Um concerto en-diabrado	262
Monumento dos Jeronimos	263
Necrologia — Daniel Dias	263
<b>ELECTRICIDADE</b>	
Perturbações nos olhos devidas á acção da luz ultra-rôxa	264
Tração electrica	265
Instalações electricas na Turquia	265
<b>AUTOMOBILISMO</b>	
Apparehos de inflamação (continuação) illustrado	265
As rupturas dos pneumáticos	266
O „Hilary“	266
Facilidades commerciaes	267
Commercio portuguez	267
O Lloyd express	267
Entre o homem e a natureza	267
<b>Parte financeira</b>	
Carteira dos Accionistas	268
Boletim Commercial e Financeiro	268
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	269
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	269
O movimento ferroviario em Espanha	270
A linha de Soleure-Montier	270
Linhas portuguezas — Companhia Real — Lobito — Valle do Vouga	270
Linhas estrangeiras — Espanha — Turquia	270
Companhia Real dos Caminhos de ferro — Relatorio do Conselho de Admi-nistração (continuação)	270
Avisos de serviço	271
Agenda do Viajante	272
Horario dos combolos	272

## Um drama por excesso de civilização

O romancista inglez Wells escreveu um fantasia que longe está de agradar ás pessoas dotadas de coração sensível. Todos os romances de este escritor são de resto pouco alegres; a guerra dos mundos, a machina de explorar o tempo e outros ainda deixam na alma profunda sensação de tristeza.

Num dos seus romances sustenta que por excesso de civilização os homens hão de chegar a viver só para o goso. Tudo hão de alcançar sem esforço; mas, ao lado de estes seres, outros haverá que passem a vida sempre dentro das minas, que mourejam como nenhuns outros. Dotados de maus instinctos apoderam-se dos que vivem sem esforço e devoram-nos, sem que os miseros possam reagir contra esta triste sorte.

Não é sómente em revistas litterarias que se encontram porém visões aterradoras.

Tambem se nos deparam por vezes nos periodicos technicos e decerto mais bem fundamentadas do que aquellas que inventam os romancistas.

Assim, folheando uns numeros do *The Illustrated Carpenter and Builder* do anno passado, encontro um artigo sobre os perigos dos *sky-scrapers*.

*Sky-scraper* (litteralmente arranhador do ceu) é a pretenciosa designação que se dá do outro lado do Atlantico ás casas de muitos andares.

Se houve architectura que se discutisse e de que se dissesse mal, foi sem dúvida a de estas casas que correspondem no emtanto a uma necessidade local.

Quando se abre o velho atlas de Colton e se observa a estreita faixa de terreno entre a North ou Hudson River e a East River, comprehende-se que seria difficil acomodar ali uma população de milhões de habitantes. Bem se expandiu ella para Jersey city, ao norte e para Brooklyn ao sul, mas da 86.ª rua para leste a Harlem River tanto se aproxima da Hudson que já nas alturas de Manhattanville regula por  $\frac{3}{16}$  de milha a distancia entre as duas correntes de agua, que adeante communicam umá com a outra entre as ruas 215ª e 225ª, ahi pelas alturas de *King's bridge*.

A necessidade de multiplicar as installações commerciaes e a carencia de terreno obrigaram a olhar para o ceu, não com os intuitos que exprime o astronomo Flammarion na sua *Astronomia Popular*, mas até pelo contrario com fins gananciosos.

A consequencia foi a invenção das casas de muitos andares, com os seus indispensaveis complementos.

Architectura nova exigiu novos processos de construção, modificações na distribuição das cargas nos alicerces, applicação de novos materiaes e assim foi que se viram aquellas enormes gaiolas constituídas por vigas de aço travadas entre si e cheios de tijolo e vidro os espaçamentos entre as rotulas formadas pelo metal. Succede assim que os andares começam a construir-se e a habitar-se de cima para baixo.

Ao mesmo tempo e como complemento indispensavel, vieram os elevadores ou ascensores, de maneira que tanto faz morar no primeiro como no ultimo andar e até estes são considerados como os mais higienicos.

As mil e uma fórmas da applicação da electricidade aos serviços domesticos foram obrigadas a contribuir para estas obras de engenharia.

Ainda era comtudo preciso que estas manifestações da faculdade combinatoria do homem estivessem ao abrigo do incendio, disse-se; e então é que se inventaram as *water towers*, onde a agua se conserva sempre em pressão e em quantidade.

Descansar-se-hia, se não surgisse o prurido da arte. Aqui é que ardeu Troia e foram intermináveis as discussões. O *Saint Regis*, o *Monadnock building* eram como que o Parthenon ou o teatro de Marcello da architectura vertical, porque até se baptisou assim o novo processo de edificar, quando a esthetica de elle tomou conta. Claro está que os esthetas ainda discutem e as casas já atingem quarenta e talvez sessenta andares.

Os norte americanos cheios de orgulho com a sua architectura olhavam de soslaio e com sorriso de desprezo para os pobres edificios europeus, talvez até com vontade de inventarem um *sursum tegulae*, que correspondesse ao conhecido *sursum corda*.

Mas, assim como na dança macabra de Camillo Saint Saens, vem a nota discordante. Relata-a *The Illustrated Carpenter and Builder* sob o titulo suggestivo de *Dangers of Sky scrapers*. E' ella dada pelo sr. Babb, presidente da repartição dos seguradores de incendio de Nova York.

Declarou o sr. Babb que Nova York corre riscos de incendio de tal ordem que, se um se declarar, o de S. Francisco da California após o terremoto ficará em segundo lugar e muitos furos abaixo.

O incendio que irromper em dia ventoso nos derradeiros andares de um arranhador do ceu em breve o transformará em fogueira cujas chamas impellidas pelo vento ganharão outros andares elevados de casas altas formando uma abobada de fogo por sobre as ruas estreitas da cidade commercial.

As torres de agua serão impotentes para debellar o fogo, as mangueiras das bombas romperem-se-hão em presença da violencia do jacto para atingir os ultimos andares dos predios, o fogo ganhará sempre novos alentos e porfim a perda resultante para as companhias de seguros excederá dois biliões de dollars, de que ellas não poderão pagar mais do que um quinto, o que ainda assim corresponderá a 360 mil contos de réis da nossa moeda e ao par.

Afinando pelo mesmo diapasão o sr. Croker, chefe da repartição dos incendios, começa por sustentar que não ha edificios à prova de fogo e completa a sua pouco tranquilizadora asserção declarando que os compartimentos interiores dos *sky-scraper*s não teem meios efficazes de fuga em caso de incendio, a ponto tal que nutre menos apreensões ácerca da segurança do publico nos theatros do que da dos milhares de empregados na maioria das casas de negocio com muitos andares.

Não contente com este grito de alarme, o sr. Croker diz que, a despeito da organização do serviço, a seu cargo, ha diariamente em Nova York uma média de vinte incendios e que a somma paga pelas companhias de seguros só pelos desastres causados pelas pontas de cigarros e pelos fosforos, anda por dois milhões e meio de dollars, ou 2.250 contos de réis.

Imagine-se agora este artigo carrancudamente tecnico do *Carpenter and Builder* nas mãos de um romancista envocadoramente tragico.

Os bombeiros incapazes de circumscrever o incendio, as chamas galgando por sobre os mais altos jactos de agua que as mangueiras arremessam, as faulas incendiadas levando a destruição como se fossem bolidos que trouxessem consigo a morte, a dôr, o soffrimento, o estalido dos cristaes das vidraças, a derrocada das paredes ruidas pelo fogo, os gritos de terror dos que veem aproximar-se o incendio, as luctas talvez à mão armada para alcançar os elevadores, os toques de clarim a chamar bombeiros apoz cada derrocada, supponha-se tudo isto no cerebro de um romancista bem senhor da sua lingua e da sua penna, capaz de graduar a comoção de maneira que em cada linha soubesse dar uma nova suggestão de terror e diga-se se não se teria um drama ou talvez uma tragedia por excesso de civilização.

## Linhas do Alto Minho

Contra o que se esperava, o parecer da commissão de obras publicas da Camara dos Deputados concluiu, de um relatorio absolutamente favoravel á proposta ministerial, pela supresão da ponte de Lanhezes com a clausula de se diminuir 15 kilometros na extensão da linha computada para a garantia de juro.

Ao mesmo tempo exigia-se a apresentação dos projectos até 31 dezembro, devendo a concessão caducar se por qualquer motivo ou pretexto não forem cumpridas as prescrições do novo contrato.

Pelos concessionarios foi apresentado á camara o requerimento que segue:

*Senhores Deputados da Nação Portuguesa:*

Os abaixo assignados, concessionarios das linhas de Braga a Monsão, Braga a Guimarães e Vianna a Ponte da Barca, por contrato de 27 de setembro de 1904 e de 4 de março de 1907 vendo malogradas todas as suas diligencias para angariar os capitales exigidos pela realização d'este importante melhoramento, por causa do encargo, tão oneroso como dispensavel, resultante das condições prescritas no contrato ácerca do troço inferior da linha do Valle do Lima, requereram ao Governo a alteração da respectiva directriz.

Ouvindo sobre o assunto o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, foi unanimemente favoravel a essa pretensão, a que o Governo dispensou deliberadamente o melhor acolhimento, apresentando a V. Ex.<sup>ma</sup> uma proposta de lei proficentemente fundamentada, que o auctorizava a introduzir no contrato a alteração requerida e outras condições compensadoras, que os abaixo assignados de boa mente accéitavam.

Surgiu desde logo uma campanha anonima de suspeições calumniosas, tendente, com o seu trabalho de sapa, a fazer crer aos poderes publicos que se tratava, não de rever as clausulas de um contrato, ruinosas para os concessionarios, sem vantagem para o Estado e impeditivas da obtensão de capital, mas de nos pôr em circumstancias de nos locupletarmos com enorme lucro, cuja cifra se fixava em 300:000\$000 réis. Assim se impunha o estigma de incompetentes aos membros da respeitavel corporação — consultada sobre o assunto — que não soubera ver a falsidade das nossas alegações e o criterio ganancioso que as ditava. Igual estigma derivava logicamente para o Ministro que espontaneamente perfilhava o seu parecer e apresentava a proposta de lei bem como para todo o Governo que com elle concordára.

Não podendo nem querendo os concessionarios visar individualidades, nem prescrutar os intuitos inconfessaveis d'essa campanha de calumnias incoerciveis, cuja paternidade todos repudiam, mas que é um facto, não tinham meio de defrontar com a injuria que lhes era infligida, mas que surtiu effeito, pois a vossa commissão de Obras Publicas, que segundo se affirmava se manifestára a favor da proposta, vem agora propôr que a alteração da directriz seja compensada por duas clausulas igualmente inaceitaveis.

Pela primeira são reduzidos 300:000\$000 réis ao capital garantido, a titulo de compensação para o Estado.

Pela segunda revoga-se o nosso direito consuetudinario, segundo o qual ao poder executivo assistia a faculdade de conceder prorogações de prazos para os estudos e construcção de obras concedidas, tendo em conta circumstancias occorrentes de força maior.

No uso do direito de petição e representação que a Carta Constitucional lhes confere, veem os abaixo assignados protestar contra a lesão enorme de que seriam victimas sob color de deferimento da sua pretensão, agravada pela injuria que lhes é feita e com elles á estação consultiva que interveio no assunto e ao proprio Governo.

Ao presente estavamos obrigados á alternativa de construir em Lanhezes uma ponte (cujo custo não está orçado, mas que se sabe ser consideravel pela extensão e difficuldades da obra) ou de a adiar mediante a duplicação dispendiosa de linhas, que o trafego não exige nem compensa.

Ao mesmo tempo o Governo podia, segundo as normas inalteravelmente seguidas entre nós e bem justificadas pela difficuldade de obter capitales, deferir qualquer pedido de prorogação de prazo devidamente justificado, desde que não envolvesse alteração das condições essenciaes do contrato, isto é, da directriz, da garantia concedida, do prazo da concessão.

Se fosse transformado em lei o projecto apresentado reduzir-se-hiam 300:000\$000 ao capital garantido, ficando nós obrigados: a construir em determinadas condições uma ponte para estrada de Lanhezes; a encurtar o prazo da construcção de um troço extenso; a renunciar ao emprego do limite de rampas que o actual contrato faculta e que se traduz em apreciavel economia de capital; a

ter o consideravel dispendio de dinheiro e tempo nos estudos e diligencias para a creação da estancia de Santa Luzia. Ao mesmo tempo crear-se-nos-hia uma situação unica na historia da nossa rede ferroviaria, cerceando-se uma incontestavel faculdade do poder executivo e introduzindo na nossa legislação um principio tão novo como injustificavel de nocivas consequencias, que mais difficil ainda tornará o emprego de capitaes em melhoramentos que dependam de contratos com o Estado.

Até hoje as empresas concessionarias, a braços com difficuldades, filhas umas de circumstancias imprevistas e derivadas outras do retraimento dos capitaes, contavam com a justa benevolencia do governo que nenhum interesse tendo em arruinar os que lealmente cooperam com elle em obras cuja propriedade fica pertencendo ao Estado, concedia, quando as julgava justificadas, prorogações de prazos, mantendo integras as clausulas essenciaes. E quando reconhecia a impossibilidade do cumprimento d'estas, e não cabia nas suas facultades alterá-las, recorria ao poder legislativo sempre no mesmo criterio benevolo de cooperação leal.

É ocioso citar antecedentes, porque seria para isso preciso recordar a historia de todas as nossas linhas sem excepção, comprovativa da difficuldade de chamar capitaes á construcção de caminhos de ferro entre nós.

Não tem regateado os poderes publicos prorogações de prazos e revisões de contratos ás empresas concessionarias.

Só para os abaixo assignados se quer constituir agora um regimen de excepção deprimente e lesivo, exactamente quando a expectativa de resolução das duvidas e difficuldades suscitadas pela directriz da linha do Valle do Lima os tinham levado a adiar por algum tempo o estudo do troço de Lanhezes a Ponte da Barca, não estando ainda autorizados a fazê-lo pela margem direita, nem o devendo fazer pela esquerda, quando estava pendente o seu pedido de alteração.

Declarámos franca e lealmente ao governo que não tínhamos até hoje conseguido angariar os capitaes precisos por causa da alternativa citada. Pedimos pois que se tornasse financeiramente exequivel o nosso empreendimento por uma alteração do traçado que era de interesse publico, alegando que nada lucraria o Estado com a ruina dos concessionarios. Alliviados do encargo immediato da ponte ou da duplicação inutil de linhas entre Lanhezes e Vianna, mais facil se nos tornaria obter o capital preciso, consideravelmente reduzido, visto o custo de qualquer d'aquellas obras poder-se talvez computar em cerca de dez por cento do da construcção. Não era pois um lucro effectivo que procuravamos angariar locupletando-nos com quantia equivalente á importancia da obra dispensada; o nosso lucro estava apenas em não ver sobrar depois de consideraveis sacrificios de dinheiro, tempo e trabalho, uma empresa que ainda não conseguimos tornar viavel, a despeito de todos os esforços.

De nada serviu a nossa exposição escrupulosamente veridica e como tal julgada pelo governo pois em vez de obtermos deferimento agrava-se a nossa situação reduzindo 15 kilometros á extensão de 150 kilometros de linha garantida, já inferior em não menos de 8 kilometros á extensão effectiva, que os estudos já realizados levam a prevér, e mantendo apezar d'isso as alterações onerosas do contrato subordinadas ao deferimento do nosso pedido.

Não se attendeu a que nenhuma concessão com garantia de juro fôra antes feita em condições tão vantajosas para o thesouro. Assim, as linhas do Foz-Tua a Mirandella e Santa Comba Dão a Vizeu tem respectivamente a garantia de 5 e meio por cento sobre 19:692\$300 e 22:890\$000 applicada á extensão effectiva da linha, sem limite maximo do desembolso do Estado.

O troço de Mirandella a Bragança tem garantido 4 e meio por cento sobre 25:990\$000, o que representa 23:394\$000 por kilometro a cinco por cento nas mesmas condições.

Para as linhas do Alto Minho o capital garantido é de 19:999\$000 a cinco por cento com o limite de tres por cento para o desembolso e de 150 kilometros para a extensão da linha.

Os estudos estão já sufficientemente adeantados, para mostrar a impossibilidade de os manter dentro d'estes limites. E todavia não pedimos que elle fosse elevado, sujeitando-nos a construir perto de 8 kilometros sem garantia.

Na linha de Mirandella a Bragança o desembolso do Estado pôde ir até 1:169\$550 por kilometro, ou mais de 92:000\$000 para um troço de 79 kilometros, enquanto nas da nossa concessão e se desembolso é limitado a 90:000\$000 para a cerca de 158 kilometros.

Se ao capital effectivo a depender se junta em, como é devido, os juros durante o periodo da construcção, vê-se bem quanto é estreita a margem para a indispensavel operação financeira. E se já o era com os contratos vigentes, muito mais o será com uma diminuição consideravel do capital garantido e com os novos compromissos e sujeições impostas.

Não carecem os abaixo assignados de melhor defeza que a do proprio relatorio da commissão, corroborando e desenvolvendo os argumentos do lucido parecer do conselho de administração e do claro e preciso relatorio do governo.

Quem o lêr vê resaltar, como forçosa consequencia, a legitimidade e conveniencia da proposta ministerial. Eis que surge inopinadamente um periodo final em contradicção logica com os antecedentes, em que a titulo de justo augmento de compensações

para o Estado e em troca da revisão do contrato se preconiza sem um unico argumento, a redução de 15 kilometros na extensão garantida e a prohibição de qualquer prorogação.

Debalde se procuram outras razões de tal agravamento. Apenas se afirma a impossibilidade de serem pelos concessionarios regeitadas taes modificações, se estão de boa fé. E essas modificações entre as quaes se encontra a enorme redução do capital garantido tem por fim facilitar a obtenção do capital que a commissão confessara antes ser quasi impossivel com as condições actuaes, que por isso agrava!

Implicitamente somos pois taxados de concessionarios de má fé, se recusamos uma combinação lesiva e contradictoria com as premissas postas pela propria commissão que as formula.

Contra esse injusto agravo protestamos respeitosa mas energicamente, senhores, repudiando o dilema injurioso que nos é posto. De boa fé e honradamente procedemos.

Acceptámos a transferencia da concessão supondo que poderíamos cumprir o contrato. Procurámos imprimir actividade aos estudos confiando-os a pessoal idoneo, que no desempenho da sua missão tem merecido as mais honrosas referencias das estações officiaes; não nos temos poupado a esforços para angariar os capitaes e constituir companhia, a despeito dos factos occorridos ha um anno a esta parte, que é ocioso recordar e que tem agravado as difficuldades de qualquer empreendimento no nosso paiz e paralizado todas as iniciativas. Nem mesmo quando reconhecemos pela sequencia dos estudos que não seria possivel manter a extensão das linhas dentro do limite estipulado no contrato, reclamámos a sua modificação nem desistimos do proposito de hourar o nosso compromisso.

Perante o malogro de successivas diligencias e após maduro exame no campo e no gabinete das questões referentes á construcção da ponte de Lanhezes, do atravessamento da veiga de Bertandós, da melhor situação da estação de Ponte de Lima, da importancia relativa das duas margens sob o ponto de vista do trafego, convencemo-nos de que se os interesses regionaes aconselhavam o traçado pela margem direita, d'essa alteração da directriz dependia a viabilidade financeira do empreendimento e que portanto poderíamos afoitamente solicitar dos poderes publicos a equidade e benevolencia que tem invariavelmente dispensado e com a boa razão a todas as empresas concessionarias de caminhos de ferro, como sabiamente o demonstra a vossa commissão.

Não pedimos aumento de extensão garantida, inferior á effectiva; não pedimos elevação do limite do desembolso do Estado; solicitamos apenas a supressão da ponte para caminho de ferro, offerecendo em troca as vantagens reaes compatíveis com as bases financeiras do contrato, porque era inteira a nossa boa fé e não queríamos propôr o que não podemos cumprir.

Teve a nossa proposta a alta consagração de uma corporação competente e autorizada sob todos os pontos de vista, merecendo a acceitação do governo, que via na sua adopção um acto de justa benevolencia e o meio mais eficaz de prontamente dotar a provincia do Minho com um melhoramento ha tantos annos esperado e reclamado.

Julgou-a digna de aprovação a vossa commissão de Obras Publicas, segundo se afirma e conforme claramente se depreende do seu relatorio, cuja conclusão logica devia ser bem diversa da que subitamente e por estranha antinomia se lhe vê apensa.

E é nessa inopinada conclusão que se nos impõe de antemão o estigma da má fé no caso de recusarmos uma revisão ruinosa do contrato.

Teve-se acaso em vista evitar prejuizo de terceiro?

Mas a propria commissão confessa que o não haveria, ponderando judiciosamente que nenhuns direitos tem quem é estranho ao assunto. O concurso é um processo administrativo de que o governo usa ou não conforme convém mais aos interesses do Estado. Se para novas concessões é controversa a conveniencia dos concursos, menos ainda se justifica para a revisão de um contrato vigente, que deu logar a prolonga dos estudos e consideraveis despesas, e cuja execução está garantida por um deposito de 50:000\$000 réis.

Quando pedimos e obtivemos ha mais de dois mezes prorogação de prazo, esperavamos pronta solução ácerca da directriz que nos permitiria ultimar os estudos do Valle do Lima até 31 de dezembro, á custa de um esforço grande mas possivel. Como fazê-los em prazo a si nceceado e com uma fase financeira extraordinariamente diminuida para a obtenção do capital?

É acaso de tal forma que este se angaria?

Pois não são os concessionarios os mais interessados em pôr termo á fase preparatoria que devaloriza a concessão, diminuindo o numero d'annos d'exploração?

Como é ajuda que em materia de contrato se prescrevem taxativamente as alterações que este deve soffrer sem prévio accordo com a outra parte contratante, ao invés do occorrido no periodo de preparação da proposta do Ex.<sup>mo</sup> Ministro das Obras Publicas?

Trata-se, Senhores, de uma empresa portugueza de direito e de facto presa ao Estado por um contrato para elle vantajoso como nenhum outro dos que tem até hoje celebrado para a concessão de caminhos de ferro.

Animados pelos exemplos do passado contavamos e contamos com o auxilio e equidade dos poderes publicos, mais interessados

ainda do que nós próprios na construção das linhas do Alto Minho. Não seguimos caminhos tortuosos, fiando da justiça da nossa causa a sua favorável solução.

Dolorosamente surpreendidos pelo contraste entre a proposta Ministerial e o projecto da vossa Commission, viamos declarar peremptoriamente, a despeito do labeu de má fé, que sobre nós impende no seu parecer, que nos é impossível aceitar as modificações introduzidas no projecto de lei e subscrever um contrato em que houvessem de se transformar.

Apelando para o alto criterio de V. Ex.<sup>as</sup> e invocando os interesses do paiz, accordes com os seus e que reclamam a pronta construção das linhas de que são concessionarios,

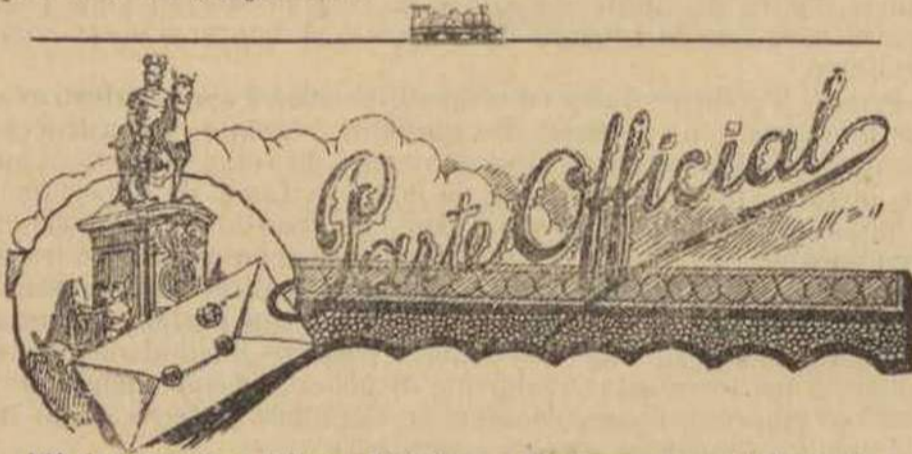
Pedem respeitosamente a V. Ex.<sup>as</sup> que seja transformado em lei o projecto de 25 de julho ultimo do Ex.<sup>mo</sup> Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Lisboa, em 30 de agosto de 1908. *Canha & Formigal.*

D'este requerimento resultou ser retirado da discussão o projecto.

E assim deixou de vingar a proposta ministerial justa e conveniente, prolongando-se a situação difficil da concessão.

Para mais tarde os comentarios, que não cabem no apertado da conjuntura.



### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao segundo semestre do anno economico de 1907-1908 (periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1908): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 23 de julho corrente, e ouvida a commissão revisora de contas, determinar que á mencionada companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, approved por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 46:255:5703 réis, como garantia de juro liquidado no supra citado semestre relativo áquella linha, devendo esta liquidação ser considerada provisoria até se proceder á medição rigorosa da linha.

Paço, em 17 de agosto de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1908 (2.º semestre do anno economico de 1907-1908): ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 23 de julho corrente, e ouvida a commissão revisora de contas, approvar a referida liquidação e determinar que á mencionada companhia seja paga a quantia de 27:325:5011 réis, como liquidação da garantia de juro no citado semestre.

Paço, em 17 de agosto de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Foz Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, e referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (segundo semestre do anno economico de 1907-1908): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 23 de julho corrente, e tendo ouvido a commissão revisora de contas, approvar a mencionada liquidação, e ordenar que áquella companhia seja paga a quantia de 22:874:5962 réis, importância liquidada da referida garantia.

Paço, em 17 de agosto de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

## SEMPRE NA BRECHA

Como todos os velhos, a *Gazeta* é caturra, e teimosa.

Parece-nos porém que esta caturrice e teimosia é sufficientemente desculpavel por se tratar dos interesses da nossa patria, que acima de tudo presamos, e que desejavamos vêr prospera e feliz como em tempos remotos o foi, e como póde ainda tornar a sê-lo.

Mais uma vez tratamos do porto de Lisboa como caes da Europa.

Houve tempo em que todos se interessaram por esta momentosa questão. A concorrência da Espanha assustou-nos, fez-se representações, ouviu-se discursos, trocou-se correspondencia, e como todos fomos unanimes em reconhecer que as condições geograficas do porto de Lisboa eram de primeira ordem, adormecemos tranquillamente e nunca mais pensámos em tal.

Muito farelorio mas de util e pratico pouco ou nada se fez.

De vez em quando na imprensa estrangeira lê-se noticias dos trabalhos e diligencias feitas pela Espanha para fazer de Vigo o ponto escolhido pelos viajantes vindos da America.

A *Gazeta*, caturra como já dissémos, dá logo o grito de alárme. A nossa voz é fraca e mal se faz ouvir ou não se ouve mesmo. No entanto nós comprimimos o nosso dever, e continuamos sem esmorecimentos á espreita do perigo.

Agora de novo temos o desgosto de bradar: ás armas.

Em um dos numeros do *Jornal do Brazil*, do mez passado vimos o seguinte:

Estavamos ainda sob a grata impressão da travessia do vapor allemão *Cap Arcona* em 11 dias e 13 horas entre o Rio e Lisboa, quando entrou no nosso porto o bello e rapido vapor espanhol *Cadiz* com onze dias de viagem de Vigo ao Rio de Janeiro. Ora, Vigo demora quatro graus mais ao norte que Lisboa, e portanto essa travessia em 11 dias, é realmente um *record*. E, se de Vigo ao Rio o paquete espanhol gastou 11 dias, mathematicamente elle teria, com a mesma marcha, o mesmo consumo de carvão, atravessado em seis dias do Recife a Cadiz!

Reflitam as empresas navieiras que tem interesses ligados á nossa prosperidade que o grande problema da America do Sul resume-se no seguinte: — Recife a Cadiz em seis dias!

De Vigo saem já, como se vê pelo trecho acima transcrito, vapores que fazem a travessia do Oceano em onze dias; nós mantemos a antiga viagem de quatorze dias.

Que futuro espera o porto de Lisboa perante esta comparação?

O viajante é egoista; quer commodidades.

O que se tem feito neste sentido?

— Nada! responde a Verdade.

### Tarifas e horarios da linha da Beira Baixa

Aos diferentes commerciantes, industriaes, agricultores, etc, foi enviada uma circular a fim de responderem ás seguintes perguntas nella expressas, para serem melhorados os horarios, tarifas, material etc. do caminho de ferro da Beira Baixa.

1.º — Está essa povoação bem servida de meios de acesso á linha ferrea?

Se o não está, o que ha a fazer?

2.º — São faceis e baratos os transportes d'essa povoação á estação mais visinha?

Quanto custam usualmente?

3.º — Que alterações julga conveniente no actual horario dos caminhos de ferro da Beira Baixa, e no numero e composição dos comboios?

4.º — Que melhorias no material julga deverem ser reclamadas?

5.º — Quaes são as mercadorias que mais se importam ou exportam pelo caminho de ferro, d'essa ou para essa povoação?

6.º — Quaes são as tarifas, que julga deverem ser reduzidas?

7.º — Ha habitualmente demoras excessivas no caminho de ferro no serviço de mercadorias para essa povoação?

8.º — Que outras queixas tem a formular contra o serviço actual na linha ferrea da Beira Baixa?

# À proposito do Cinquentenario

## Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XLII

Enfermo e muito proximo do final da existencia ainda D. Joaquin de la Gandara conheceu o erro da construcção da linha Madrid-Caceres que longe de atrair a communicacção da Andaluzia por Caceres, libertando-a da companhia Madrid-Zaragoza-Alicante por Alcazar de S. Juan, não só tornou a Andaluzia mais enfeudada a esta companhia mas alienou por completo o seu interesse na associacção do porto de Lisboa que até então favorecera.

D. Joaquin de la Gandara ainda projectou libertar a Andaluzia do jugo a que estava sujeita, fazendo estudar pelo engenheiro Cachelièvre uma linha de Belmez a Caceres. Este projecto nunca foi levado a effeito pela morte de D. Joaquin de la Gandara.

Emquanto a companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, apenas possuia o porto de Alicante no Mediterraneo, para as suas communicacções maritimas de exportacção e importacção, tinha toda a conveniencia em ter em seu proveito o porto de Lisboa que lhe proporcionava todo o percurso de Badajoz a Madrid e vice-versa anulando o porto de Cadiz-Sevilha que era competidor do de Alicante.

Possuidora da rêde andaluza e senhora do porto de Cadiz e pouco depois do de Huelva, ambos no Atlantico, o porto de Lisboa era o maior antagonista que por tarifacção apropriada excluiu da sua antiga preferencia acrescentando em vantagem d'esta guerra o conhecimento que intelligentes e activos chefes do serviço commercial que haviam entrado em combinações de serviço desde a sua origem entre as rêdes portugueza e espanholas, haviam praticamente adquirido sobre o porto de Lisboa e suas relações.

De associadas e cointeressadas as rêdes portuguezas e espanholas tornaram-se ferozmente antagonistas ficando só a linha Madrid-Caceres como unico meio de penetração até Madrid que mais tarde havia de tambem sofrer competencias do maior prejuizo para o trafego portuguez e do porto de Lisboa que graças á sua privilegiada situacção geografica e magnificas condições com que a natureza o dotou ainda possui recursos para reconquistar os prejuizos de que a imprevidencia o tem tornado victima.

O trafego interno progredia consideravelmente sob a direcção Espregueira continuando os esforços mais energeticos em vencer a rotina que ainda disputava interesses contra o sistema ferroviario.

Foi um dos mais dificeis em vencer o transporte da palha que habitos seculares só effectuavam nos classicos panos e a granel nos barcos pelo Tejo.

Quando a administracção militar estabelecida em Tancos, requisitou vagon para transportes de palha, quer a granel, quer empacotada em panos, nunca poudé utilizar vagon apto para a carga de 10 toneladas com peso superior a 3.000 kilogrammas, tornando inuteis todos os esforços do coronel Salgado, então chefe da administracção militar, para melhor aproveitamento dos vagon, que, tendo de pagar pela carga completa, tornavam excessivamente caro o transporte pelo caminho de ferro, unicamente utilizado para serviço de urgencia, mas nunca aproveitado por particulares.

Tendo o activo director dos *tramways* portuenses Mello e Faro substituido no Porto por palha de trigo o penso até ali constituído de palha de milho que era a unica empregada nas regiões do Douro e Minho, onde se não cultivava o trigo, poz o caminho de ferro á sua disposicção na estacção de Torres Novas vagon que diligenciasse utilizar até o peso de carga maxima fixando-se um preço combinado de commum acordo de Torres Novas a Porto.

Mello e Faro acomodou a palha em sacos de fórma de colxões que submetia á pressão de uma prensa ordinaria e assim obteve carregamentos de 10 toneladas por vagon.

De Torres Novas tornou-se este trafego extensivo a toda a linha de leste até Elvas, e por esta fórma se iniciou em Portugal a adoptacção de palha enfardada que actualmente é de grande importancia.

Um outro esforço de energica resistencia contra anteriores motivos de descredito no estrangeiro contra os principaes productos nacionaes um dos quaes era e ainda é o vinho portuguez, teve de ser empregado o que obteve o mais lisongeiro successo.

Tendo o commercio de Bordeos por um agente de uma das suas mais importantes casas feito acquisição em Coimbra de uma avultada partida de vinhos que pela boa qualidade das amostras e depositos nas adegas deram logar a uma importante compra do genero, deu-se o caso de que o intermediario entre o comprador e o vendedor abusando da confianca nelle depositada e sem attentão ao prejuizo que d'esse abuso resultaria para o credito do paiz expediu para Bordeos um grande carregamento de vinho que logo á chegada a seu destino foi reconhecido pelas autoridades sanitarias officiaes de ter propriedades nocivas que obrigaram a casa importadora a esvasiar no Gironde todo o vinho importado de Portugal. E' ainda lembrado em Bordeos o facto de por largo espaço de tempo o Gironde correr até a foz em côr arrouxada pela grande quantidade de vinho despejado das vasilhas portuguezas.

Essa condemnavel fraude produziu tão natural effeito que o mercado de Bordeos ficou completamente fechado para os vinhos de Portugal.

A dedicacção, competencia e amor patrio que animavam o saudoso benemerito Antonio Augusto de Aguiar em propaganda que ainda hoje constitue um valioso estudo da vinificacção nacional levou o não menos benemerito, competente e altamente patriotico Antonio Batalha Reis a fazer notaveis conferencias em Bordeos em que as qualidades e aptidões dos vinhos portuguezes genuinos eram altamente exaltados.

Apesar da má fama e notorio successo não esquecido em Bordeos, uma das casas mais importantes d'aquella praça resolveu mandar um seu agente da mais reconhecida competencia de nome Baguès a Portugal conhecer praticamente o proveito que podia advir das virtudes apregoadas por Batalha Reis em relação aos vinhos portuguezes.

Era nessa época a região de Torres Vedras a que mais proximo de Lisboa avultava em produçao de vinhos. Os vinhos de Torres seguiam então uns por Alhandra outros pelo Carregado mas tomando num ou noutro ponto a via do Tejo sem o mepor aproveitamento para a via ferrea.

Dos vinhos de Torres e Cartaxo apenas aproveitavam a via ferrea os destinados á Companhia dos vinhos do Alto Douro por um contrato entre essa companhia e o caminho de ferro.

A Baguès pois foi permitido atracar á ponte da estacção de Lisboa o barco que de Bordeos trouxe o vasilhame (*bordelaises*) destinado aos vinhos de Torres, transporte gratuito das taras vasiaas até Carregado, transporte a preço reduzido dos vinhos do Carregado a Lisboa, armazenagem gratuita dos vinhos em Lisboa até completo carregamento do barco por isso que o trajecto de Torres a Carregado devendo effectuar-se em carros de bois carecia de tempo para completar o carregamento do barco.

Essa experiencia que Baguès iniciou por um barco da lotaçao e fórma dos nossos cahiques aumentou-a com navios de maior lotaçao e o commercio de Bordeos seguindo os passos de Baguès buscou os nossos mercados que de Torres se estenderam até os vinhos verdes do Minho.

Baguès fez fortuna e retirando-se do commercio parece que não foi tão bem substituido, ou por qualquer outro

motivo prejudicado o bom credito, que por esforços da Companhia Real se obteve vantagem valiosa para o transporte de vinhos, que ainda assim foram em grande parte distraídos da via fluvial para a via ferrea.

Trazemos para exemplo casos de completa aquisição de trafego para a via ferrea pelos esforços a que obrigavam a competencia que a rotina secular havia creado e que só á força de trabalho e dedicação poderam ser vencidos.



XXVI

Trajecto agradável. — O Lyngenfiord. — Um mercado primitivo. — Aspectos fantásticos. — Festa aquatica. — Naes. — Molde. — Berghen. — Vida monastica dos commerciantes allemães. — Um concerto endiabrado.

Diz-se, dos espanhoes, que ao voltar das touradas regressam cabisbaixos, aborrecidos, em contraste com o entusiasmo que os anima quando vão «à los toros».

Pois por mais que a excursão de 1907 aos mares polares deixasse a desejar, por não se ter, nem visto varios dos pontos a que se propunha chegar, nem ultrapassado, ou attingido sequer, o 81° 1' até onde chegaram os excursionistas em 1906; isto é, tendo perdido o *record*, os passageiros dos dois vapores sentiam-se satisfeitos ao retomar o caminho do sul, á vista de terra, e por aquellas encantadoras costas norueguesas, sem rival no mundo.

E' que, como dissémos, começa então a parte pittoresca da viagem, porque se vão visitar os mais interessantes *fiords* que constituem a atracção do turismo universal.

A temperatura elevou-se a 14 centigrados, o que nos permite desembaraçarmo-nos das pelles e abafos com que nos resguardavamos do frio, e nos dificultavam com o seu peso, os movimentos.

Pela tarde entramos no delicioso Lyngenfiord, que principia por um canal natural, verdadeiro beco, em que só cabe o vapor, entre paredes elevadas a enorme altura e algumas cobertas de gelo.

Os vapores fazem silvar as machinas e o som repete-se pelas montanhas durante meio minuto. Chega-se depois a uma enseada onde ha algumas casas, e desembarcamos para ir, uns a pé, outros de carro a um terreno onde os laponios estão acampados, vendendo os seus productos; pelles de rangifero, chifres, botas para andar no gelo, bijutarias varias, feitas de ossos; tudo primitivo, tudo com o seu cunho selvatico interessante.

E não especula aquella pobre gente, vendendo barato e fazendo por isso bom negocio.

Basta calcular que dos 160 passageiros dos dois vapores poucos deixaram ali menos de 10 coroas (e muitos deixaram mais) para se calcular que foram uns bons 400\$000 réis o producto d'aquelle mercado nativo — uma fortuna para os vinte a trinta commerciantes.

Como nos entendemos com elles? Por gestos e porque elles alguma cousa sabem já dizer sobre os preços e numeros. Uma, duas, tres corôas, meia corôa etc., são as unicas frases necessarias, e bastam.

Bem fornecidos com esses objectos, capas de pelles, barretes, berços de couro, punhaes etc., os passageiros regressam aos vapores onde, formam pittorescos grupos.

Ao partir, á meia noute, os vapores queimam fogos de

artificio que dão áquellas montanhas effeitos puramente fantasticos.

No dia seguinte nova digressão a terra, á grande abertura em tunnel d'uma montanha, a Torghatten, muito curiosa, e á volta ao vapor, os marinheiros preparam-nos uma representação em que o Neptuno, vestido de limos e algas, sae do Oceano a cumprimentar os viajantes e a beber com elles um verdadeiro *copo de agua*, porque é agua do mar que se serve.

Mais um dia de viagem, sempre vendo aos dois lados pittorescas montanhas que não viramos á ida (porque a viagem é tão bem combinada que onde á ida se passa de noute passa-se, ao regresso, de dia) e eis-nos de novo em Trondième, onde todos desembarcam para passeiar em terra e ás 2 da tarde jantamos, reunidos, na vasta sala do Fremogelogen restaurante (que é o restaurante da loja maçonica) onde temos um bello serviço e um razoavel concerto.

O seguinte dia offerece-nos a excursão a Naes e Horgeheim, onde se vae em *ski*.

Ainda não dissemos o que são estes carros que constituem o principal meio de transporte na Noruega. São pequenos vehiculos de duas rodas, para uma ou para duas pessoas, muito leves e muito originaes.

Os passageiros vão quasi deitados, apoiando os pés numa taboa e o conductor ora vae noutra pequena taboa na parte posterior do carro, guiando as redeas por sobre o passageiro, ora, nas subidas se apeia, guiando de lado. O cavallo corre sempre e todavia a viagem é relativamente commoda.

E' interessantissima esta excursão, pela altura das montanhas que ladeiam o caminho.

Pela noute a lua produz effeitos magicos no mar e nas geleiras.

O dia seguinte é consagrado á visita de Molde uma cidadezinha quente e com um parque de onde se gosa o mais extenso panorama, e na tarde do outro dia entramos no primoroso *fiord* de imponentes montanhas que se apertam de tal fórma que a custo se vê o ceu.

E' o Norofjord (canal estreito) que conduz a Gudvangen pelo Sognefiord. Lindissimo.

Depois de uma paragem de quatro horas para que alguns passageiros possam ir, em carros, ao Stalheim onde mais tarde passaremos, os vapores á saída illuminam a fogos de Bengalla, o que produz o mais fantastico effeito.

Na manhã que se segue estamos em Berguen, onde, para nós, termina a viagem maritima, dezenove dias depois de a termos começado em Trondième, e onde os passageiros que se destinam a Hamburgo ou a New Castle passam a outros vapores, e os que vão a Autuerpia seguem no mesmo vapor em que vieram.

Por coincidência chegamos, nesta descrição, a Berguen justamente no dia que prefaz um anno que ali desembarcámos.

A cidade tinha um aspecto sujo, desagradavel, porque chovia a cantaros, o que, diga-se em verdade, succede, todos os dias.

E' a cidade mais chuvosa do mundo; e não obstante raras são as que apresentam um aspecto tão pittoresco.

Por toda a volta montanhas cobertas de bosques, tão altas que as nuvens lhes occultam os cimos. E' a «cidade das sete colinas» como Roma, mas com a differença de que as alturas que a rodeiam são tão proximas que d'ellas se vê a povoação, o porto e os arredores como a vôo de passaro.

A vista do Flöien é surpreendente, podendo-se almoçar ali num restaurante como que debruçado a 250<sup>m</sup> sobre a cidade.

Dois dias são bem empregados a vêr a cidade, onde ha bellissimos museus com exemplares rarissimos do reino animal, entre os quaes um esqueleto de baleia de 25 me-

tros de comprimento, valiosissimos despojos dos Vichings e outras preciosidades.

Tambem não deve deixar de visitar-se o Museo Hansen, uma das antigas habitações e escritorios dos commerciantes allemães, que ali vieram estabelecer-se, no meiado do seculo XV, graças aos grandes privilegios que lhes concedeu o governo dinamarquez, entre os quaes figurava o monopólio do bacalhau, que os pescadores de toda a costa só a elles podiam vender.

Ainda hoje quem procurar bem nos livros de escrita d'esses commerciantes, encontrará, a pag. 249 de um dos que constituem o museo, o nome de um portuguez, Gonçalves, que era freguez da casa.

A vida entre essa colonia era regulada por fórma tão rigorosa, que os commerciantes não podiam casar-se, nem sequer vêr mulheres durante dez annos.

Para isso, nas casas, eram perfeitamente isoladas a parte em que os homens viviam, d'aquella em que as mulheres tinham entrada, e até as camas eram feitas na parede, como gavetões, só se abrindo do lado dos homens depois de bem fechadas pelo outro, por onde as creadas tratavam da roupa.

O receio do incendio tambem era tal que dentro da casa nunca se acendia fogo, nem mesmo nos rigores do inverno!

Abolidas estas singularidades Berguen teve outras, modernas.

Por exemplo:

Os carros electricos não teem conductor, tendo o passageiro que lançar o dinheiro da passagem num mealheiro, ao lado do guarda-freio.

A musica berguense é uma curiosidade tambem; o concerto no Grande Café apresenta-nos uma musica caracteristica, extraordinaria que deixa a perder de vista os concertos americanos.

E' uma orchestra em que o bumbo, o zabumba, os tambores e os timbales executam a parte principal, atordoando os ares e atordoando os ouvintes.

Deante d'isto os nossos *zéz pereiras* das romarias do norte fazem muito pouco ruido...

## Monumento dos Jeronimos

Tem o illustre actual ministro das obras publicas provado seus dedicados esforços em tornar o seu nome respeitado pela defeza do que interessa o bom nome do seu paiz no que respeita ao cargo de que está investido.

E' nesta justificada convicção que apelamos para os sentimentos patrioticos de s. ex.<sup>a</sup> esperando remedio para um facto que diariamente está constituindo uma verdadeira vergonha nacional.

O monumento dos Jeronimos é uma das visitas obrigatorias para os numerosos viajantes que a facilidade das empresas de transportes convidam a visitar Lisboa e seus arredores.

Naquelle sumptuoso e admiravel monumento historico não se encontra pessoa que explique os principaes elementos de gloria que o ligam não só ao nosso paiz mas á civilização europêa pela comemoração das descobertas maritimas que El-Rei D. Manuel ali quiz perpetuar, e tão grandiosamente o fez.

O ministerio d'obras publicas tem ali um guarda que até ha pouco vestia uniforme e que actualmente talvez vexado do papel official que representava se limita trajando civilmente a passeiar o dia todo á sombra do vasto templo completamente alheio aos visitantes.

A sumptuosa igreja separada dos famosos claustros, verdadeira maravilha de renda em pedra são a maior parte das vezes ignorados dos admiradores que para os gozarem tem de sair á rua e bater á porta da Casa Pia!

Facil seria comunicar o templo com o claustro pela

porta que no cruzeiro do lado do Evangelho escuro o que estabelece comunicação ou facil seria estabelecê-la.

Para guia ou cicerone bastaria substituir o actual guarda com equal provento por outro que falando francez tivesse por dever dar aos visitantes detalhada noticia do que na historia portugueza representa aquella joia de architectura e de glorias patrias.

As propinas dos visitantes seriam incentivo valioso para que sem agravamento da despesa se obtivesse o preenchimento de um cargo que em todos os logares historicos no estrangeiro se encontra exercido official e particularmente.

O benemerito provedor da Santa Casa da Misericordia de Lisboa tem na igreja de S. Roque, no museo, preenchida esta lacuna que por omissão nos Jeronimos importa geral censura que confiamos terá termo com a zelosa solicitude do actual ministro d'obras publicas.

## Daniel Dias

**Sub-chefe do serviço do movimento da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Póde sem duvida classificar-se *um benemerito da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes* o honrado funcionario que acaba de falecer e a cuja memoria dedicamos o sentimento da mais pungente saudade.

Filho de um modesto agente do serviço do movimento cruelmente victimado no exercicio do seu cargo, Daniel Dias ficaria desde a mais tenra infancia sofrendo as consequencias da sua orfandade prematura se no seu auxilio benefico que a Companhia Real nunca recusa aos seus zelosos agentes não encontrasse meios de obter um vantajoso futuro.

O saudoso engenheiro director da Empresa Salamanca D. Eusebio Page além do valioso donativo á viuva anuiu á proposta do então chefe do serviço do movimento para subsidiar o orfão de 10 annos fazendo-o admitir numa escola em que com o maior aproveitamento se habilitou para o serviço activo ferroviario.

Admitido como ordenança do telegrafo na estação de Lisboa, ali com uma dedicação manifesta e comportamento exemplar não tardou em se tornar um empregado distincto em todos os serviços da estação.

Estimado pelos superiores que apreciavam as suas qualidades desempenhou sempre com aplauso todos os cargos do serviço do movimento até o de sub-chefe d'esse serviço em que a morte o surpreendeu.

Respeitoso para com seus chefes, benevolo para com seus subordinados, de trato delicado para com o publico, Daniel Dias foi sempre o tipo do mais perfeito agente de um dos serviços mais difficeis de exercer na exploração ferroviaria.

Veterano no serviço da companhia conhecia pessoalmente o valor de todos os seus subordinados e se era afavel e benigno para os que eram credores da benivolencia nem por isso deixava de ser austero para os que não mereciam a sua confiança.

Pelo fallecimento de Daniel Dias perde a Companhia Real um dos seus mais dedicados e zelosos funcionarios; seus chefes deixam de ter um dos mais honrados agentes digno da maior confiança e estima; seus subordinados deixam de ter um dos mais dedicados defensores de seus direitos e interesses.

Ao que foi seu mais antigo companheiro de trabalho e verdadeiro apreciador de seu honrado character fere-lhe o coração a mais dolorosa e justa saudade.

Lisboa—Pedrouços, 22 Agosto 1908.

Miguel Queriol.

# ELECTRICIDADE

## Perturbações nos olhos devidas á acção da luz ultra-rôxa

Sob este titulo fizeram-se, este anno na reunião annual da Associação dos Electrotechnicos allemães em Erfurt, o medico dr. Fritz Schanz e o engenheiro dr. Carl Stockhausen uma conferencia em que expuzeram os resultados e conclusões a que tinham chegado depois de aturado e paciente estudo de acção dos raios ultra-rôxos sobre os orgãos visuaes.

Como é natural o assunto interessou immediatamente os especialistas dando lugar a discussões interessantissimas e discordantes sob o ponto de vista da conclusão a que cada qual chega em presença das observações e estudos a que se dedicou.

Por nosso lado propomo-nos dar apenas uma leve ideia do assunto que se está debatendo de fórma a que os nossos leitores possam acompanhar um pouco um assunto que tanto lhes deve interessar por isso que teem olhos e trabalham naturalmente muitas horas sob a acção da luz artificial.

Vejam os pois primeiramente qual foi em resumo, o objecto da conferencia. A primeira parte tratou das affecções pathologicas a que dão lugar os raios ultra-rôxos sobre o organismo em geral e em especial sobre os olhos. Como resultado das suas observações e estudos são os dois conferentes de parecer que os raios ultra-rôxos provocam:

- a) Irritações no olho externo, que pôdem transformar-se em fortes inflamações (ophtalmia electrica).
- b) A fluorescencia das lentilhas e a alteração visivel ao microscopico das mesmas, assim como, ao que parece, a acceleração da turvação das lentilhas nos velhos (cataracta).
- c) Irritação da retina em algumas circumstancias.

Não analizaremos as experiencias que os mesmos conferentes disseram ter feito para chegar ao resultado mencionado sob o ponto de vista clinico, por sair fóra da nossa competencia a sua apreciação, limitando-nos antes a apreciar as diferentes especies de luz quanto á sua maior ou menor emissão de raios ultra-rôxos, aceitando como provado que os mesmos são nocivos aos orgãos visuaes, segundo as experiencias dos conferentes.

Os mesmos conferentes mostraram em seguida que os diferentes emissores de luz artificial são tanto mais ricos em raios ultra-rôxos, quanto mais alta fôr a temperatura do corpo em ignição.

Assim é que a luz dos candieiros d'azeite e das velas d'estearina é muito pobre em raios ultra-rôxos. Segue-se-lhes por ordem crescente em riqueza de raios ultra-rôxos, os bicos de gaz com manga incandescente, as lampadas electricas de filamento metallico, lampadas Nernst, lampadas d'arco e por fim as lampadas com vapores de mercúrio, estas ultimas muito ricas em raios da especie que vimos tratando.

Estas conclusões como é natural assustaram o auditorio pela impressão que deixavam de que as lampadas modernas quanto mais aperfeiçoadas mais contribuiam para enfraquecimento e ruina dos orgãos visuaes.

No emtanto o caso não é tão grave como parece á primeira vista pois a acção nociva dos raios ultra-rôxos é muito attenuada pelo emprego de envolucros de vidro como os vulgarmente empregados.

Os conferentes mesmo, apresentaram uma especie de

vidro a que deram o nome de «vidro Euphos», ligeiramente colorido de verde amarellado e que tem a propriedade d'absorver os raios ultra-rôxos sem enfraquecer o poder illuminante em mais de 5%.

Quer dizer que se bem apontaram o mal, logo indicaram o remedio.

Seja como fôr a conferencia provocou immediatamente novos estudos da parte dos entendidos, entre os quaes se destaca o engenheiro Dr. Volge que procedeu a varias experiencias fotometricas de comparação entre os focos luminosos artificiaes e a luz difusa do dia, para o mesmo grau de claridade da superficie illuminada.

Para isso servia-se d'um aparelho fotometrico especial, que permittia influenciar placas fotograficas mais ou menos, conforme a quantidade de raios ultra-rôxos.

O resultado das suas experiencias foi em resumo que todos os focos artificiaes desprotegidos d'envolucros (caso mais desfavoravel) emittiam menos raios ultra-rôxos do que os que emanavam da luz difusa do dia, para uma mesma claridade de superficie, com excepção apenas das lampadas d'arco Regina e das lampadas de vapor de mercúrio. Porém mesmo estas ultimas desde que sejam protegidas por envolucros de vidro, a differença na quantidade de luz ultra-rôxa emittida comparada com a que emana da luz difusa d'um «ceu azul», é quasi imperceptivel. O ceu azul «é mais rico em raios ultra-rôxos» do que o ceu com nuvens brancas embora menos forte em intensidade de luz.

D'aqui o poder dizer-se na generalidade: que se as lampadas forem dispostas de fórma a escaparem á visão directa, porém produzindo sobre a mesa de trabalho uma claridade correspondente á da luz do dia, os olhos serão attingidos por menos raios ultra-rôxos no caso da luz artificial do que no caso da luz solar difusa.

Assim o dr. Voegel ao contrario do dr. Stockhausen atribue o cansaço da vista que nos attinge mais rapidamente no caso da luz artificial não tanto aos raios ultra-rôxos, mas sim e principalmente á irregularidade na claridade da superficie illuminada por um fóco que lhe está proximo.

Attendendo ainda a algumas outras considerações e experiencias comparando os effeitos da luz artificial com os da luz solar, a maior riqueza em raios ultra-rôxos pendeu sempre para a ultima, de onde o dr. Voegel tirou a conclusão de que não temos motivo para nos assustarmos com a emissão de raios ultra-rôxos dos focos luminosos artificiaes, visto que a luz solar em todas as epochas se tem supportado sem inconvenientes de maior.

Na sua opinião entende mesmo que não será necessario o emprego de envolucros de vidro «Euphos» preconizado pelo dr. Stockhausen.

Esta ultima parte é que nos parece um pouco precipitada pois que se os raios ultra-rôxos são nocivos como demonstram os drs. Schanz e Stockhausen, o facto de elles existirem tambem na luz solar difusa não obsta a que os evitemos onde e como pudermos tanto num caso como no outro.

Para a luz artificial foram indicados os envolucros de vidro «Euphos». Talvez para a luz solar se venha a preconizar oculos ou lunetas de vidro analogo?!

Seja como fôr aguardemos o resultado de novas experiencias e a continuação da discussão do caso, para sabermos o que nos convirá adoptar num e noutro caso.

Em paizes como o nosso em que os edificios teem as mais das vezes paredes claras e de grande capacidade reflectora quando ao sol, caso em que os raios ultra-rôxos



se tornam mais numerosos e patentes, convinha bem o emprego de vidros que os evitassem, sem grande enfraquecimento do poder visual.

Esperemos que breve tal succeda para bem de nós todos, que tanto apreciamos o bom estado dos nossos olhos.

Alfredo Kendall

## Tração electrica

### Porto

Foi já assignada a escritura de fusão da Companhia Viação Electrica com a Companhia Carris de ferro.

### Lamego

Foi pedida pela Companhia Hydroelectrica de Varosa a concessão para uma linha de tremvias para transportes de passageiros, entre Lamego e Regoa.

### Espanha

Foi pedida autorização para o assentamento e exploração de uma linha de tremvias na rua do Arenal, em Madrid.

Como cá succedeu com o pedido de assentamento da linha no Chiado, os moradores da rua do Arenal protestaram contra o pedido e a Camara Municipal de Madrid mostra-se disposta a indeferir o pedido, fundamentando a negativa em que a linha pedida iria aumentar a dificuldade de transito, já hoje bastante sensível.

### Italia

A projectada linha de Val Vigezzo ligará Locarno a Domossodolla.

Partirá da margem do Toce trezentos metros a montante

da ponte de Mizzocola, correndo para nordeste a Trontano, e atravessando duas correntes, dirigir-se-ha ao Graia, a 600 metros de altitude.

O traçado méde 15.150 metros de extensão. As estações serão Domossodolla, Trontano, Druagno, Santa Maria e Malesco.

Proximo de Santa Maria Maggiore será installada uma estação central hydroelectrica, que produzirá energia computada em 500 cavallos.



## Instalações electricas na Turquia

Está assumindo um grande desenvolvimento na Turquia o emprego da electricidade.

Desde que o sultão autorizou a installação da luz electrica e o serviço de tremvias electricos nas cidades mais importantes, a industria tem acolhido com geral agrado o emprego da electricidade.

Por seu lado as autoridades judiciais, a principio suspensas e mal dispostas contra o emprego do poderoso fluido, desde que viram os admiraveis resultados obtidos pelo tremvia electrico de Damasco—o primeiro que se construiu na Turquia—tem posto de lado os escrúpulos e acedem de bom agrado aos pedidos de concessões de todo o genero em que se utiliza a electricidade.

As principaes casas da especialidade na Europa estão mandando para Constantinopla não só agentes seus, mas tambem engenheiros para fazerem projectos de installações e os respectivos orçamentos.

A Turquia vae tornar-se um importante mercado para as fabricas de construcções electricas.



# AUTOMOBILISMO

## Apparelhos de inflamação

(Continuação)

Para que a fiação de ruptura tenha bastante energia convém que a ruptura seja tão brusca quanto possivel e por isso todos os bons sistemas de ruptor são fundados no mesmo principio.

O motor dá movimento de rotação em torno do seu eixo a uma peça cilíndrica que, em parte da sua superficie, tem uma especie de resalto. Uma haste metallica que encosta á superficie do cilindro, premida por uma molla, cáe de repente ao passar o resalto, e neste momento bate numa alavanca que está em contacto com o inflammador e afastando-a bruscamente d'elle origina a fiação de ruptura. (fig. 30)

A haste a que nos referimos póde actuar sobre a alavanca em movimento ascendente, descendente ou oscillante e assim o mecanismo de ruptura se classifica em: ruptura por haste ascendente (Dietrich, Delaunay-Belleville, Richard-Brazier, Hotchkiss etc.) por haste descendente (Mercedes etc.) e por haste oscillante (Martini etc.)

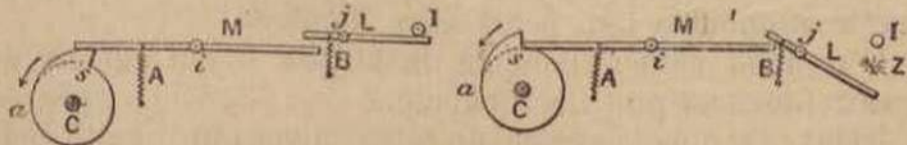


Fig. 30 — Eschema de ruptura de corrente

A alavanca que recebe a pancada da haste está em geral collocada juntamente com o inflammador numa peça a que se chama *tampon* (fig. 31) a qual está fixada no cilindro do motor no ponto determinado pelo constructor para ali se produzir a fiação. A haste batendo exteriormente na alavanca L faz com que a parte d'esta peça que

está collocada interiormente se afaste do inflammador I. Este é uma especie de *vella* mas com um só polo e não precisa ter um isolamento tão perfeito porque a tensão

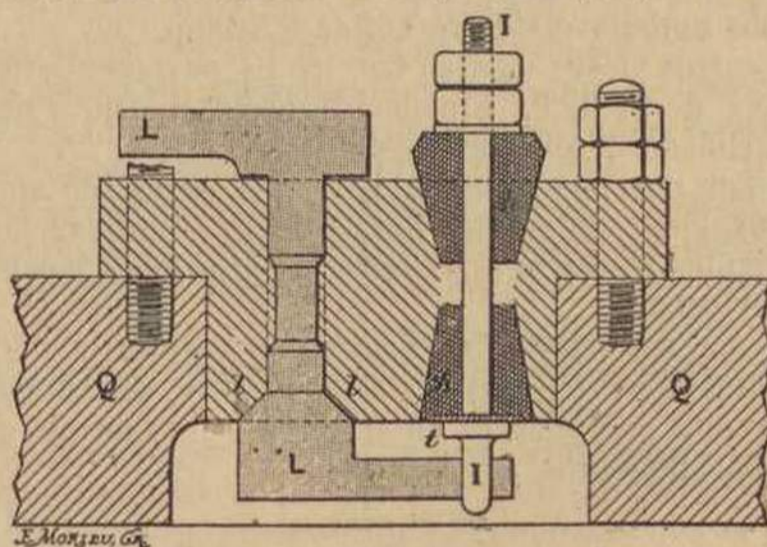


Fig. 31 — Eschema d'un tampon para ruptura de corrente

I, inflammador — L, alavanca de ruptura — Q, Q, paredes do cilindro do motor

de corrente é menor e não póde ser isolado a porcelana porque esta se quebraria com os choques que a alavanca dá contra a parte inferior do inflammador.

Este póde estar fixado sobre o *tampon* de fôrma a não se poder mudar sem tirar o *tampon* (Rochet-Schneider, Martini etc.) ou estar aparafusado sobre o *tampon* como uma *vella* (Dietrich etc.)

Algumas casas (Georges Richard, Peugeot etc.) não empregam *tampon* e neste caso a alavanca de ruptura e o inflammador estão aparafusados separadamente no motor.

Escusado será talvez lembrarmos que a corrente do magneto tendo maximos e minimos e passando esta corrente assim formada pelos inflammadores é preciso que as rupturas se deem na occasião dos maximos para que a fiação seja forte.

O sistema de inflamação por faísca de ruptura tem a vantagem de empregar uma tensão relativamente baixa (100 volts) e evitar portanto as *pannes* que possam resultar de curtos circuitos nas canalizações, os quaes são tanto mais difíceis d'evitar quanto mais elevada é a tensão da corrente mas, por outro lado, tem outros inconvenientes que são muito para considerar. A existencia d'uma peça, tal como a alavanca da ruptura que tem uma parte collocada fóra do cilindro e outra interiormente e que tem um movimento constante póde facilmente dar occasião a fugas de pressão que não são faceis de evitar.

A quantidade de molas que estão constantemente em acção no mecanismo da ruptura, (molas de chamada da haste, molas de chamada da alavanca da ruptura) é também causa d'innumeras *pannes*. Se uma d'essas molas se distende, se enfraquece, a ruptura deixa de ser brusca e a faísca perde força ou, uma vez feita a ruptura a corrente não se restabelece a tempo de ser novamente aproveitada na explosão seguinte, sobretudo quando o motor trabalha com velocidade.

E' preciso regular amiudadas vezes o mecanismo de ruptura afim de evitar estes inconvenientes que, a nosso vêr, excedem em muito as vantagens que o sistema possa oferecer.

#### Bragança

Uma commissão composta de influentes da antiga cidade transmontana trata de empregar todos os esforços para conseguir que se dê principio á construcção de um pequeno ramal que ligue a estrada real n.º 37, de Chaves a Miranda, com a ponte internacional de S. Martin del Pezo para o estabelecimento de carreiras automoveis.

Este ramal já foi mandado estudar ha quatro annos e meio.

#### Espanha

Foi recentemente inaugurado o serviço de omnibus automoveis entre Mahresa e Salsona. Os 54 kilometros do trajecto são percorridos em duas horas.

Começou do dia 10 no mez passado mais um serviço regular de automoveis, diario, entre S. Sebastião e Pamplona, passando pelo balneario de Betélu.

Em breve será inaugurado um serviço regular de omnibus automoveis entre Lerida e Tremp.

Os carros destinados ao serviço de passageiros tem a potencia de 24 H. P., e podem transportar com a maxima commodidade dezoito pessoas.

Em Corunha constituiu-se uma sociedade anonima para explorar um serviço inter-urbano de automoveis para viajantes e mercadorias entre as principaes localidades da provincia.

Está já em exercicio o serviço de Corunha a Carballo, 96 kilometros; de Corunha a Puentecezo, 62 kilometros; de Corunha a Sada, 19 kilometros; e de Corunha a Santiago 65 kilometros.

#### França

Foi concedida autorização para o estabelecimento e exploração de um serviço regular de omnibus automoveis destinados ao transporte de passageiros e mercadorias entre Laigle e Vimoutiere, Orne, podendo estender-se a Montiers-Haubert, Calvados.

#### Belgica

O ministro das obras publicas da Belgica recebeu uma petição formulada pelo Automobile Club de Bruxelles a proposito das estradas.

Trata-se de experimentar um novo sistema de construcção de estradas, que consiste em collocar no leito das mesmas, ao nivel do macadam duas fachas de beton, paralellas, á maneira de carris.

Estes carris medirão trinta centimetros de largura e com o afastamento de 1,45, e o seu custo maximo orça por quatro a cinco mil francos por kilometro assente.

#### Allemanha

Estão actualmente em experiencia em Berlim, uns carros automoveis para fazer a limpeza, rega e lavagem das ruas, com a maxima rapidez e hygiene, pois não levanta pó e recolhe a lama e os detricos que encontra.

O governo allemão attendendo á utilidade das galeiras automoveis em tempo de guerra, e para incitar os particulares a adquiri-las em tempo de paz, resolveu conceder subsidios aos que as comprem, e se obriguem a não as alienar, conservando-as em bom estado durante cinco annos, pondo as á disposição do governo em caso de guerra.

#### Austria

Foi inaugurado o serviço de automoveis electricos entre Klosternberg e Weidling.

### As rupturas dos pneumaticos

O numero verdadeiramente extraordinario de casos de ruptura que se deu nas corridas do Grand Prix de França, causou um certo espanto entre os que se dedicam ao sport do automobilismo.

No emtanto é facil a explicação do caso.

A borracha começa a vulcanizar-se a 117 graus perdendo por isso algumas das suas propriedades.

Ora, em experiencias feitas, verificou-se que com a velocidade de 100 kilometros á hora, no interior do pneumatico a temperatura sobe a 84°, e as camadas exteriores da borracha chegam á temperatura de 104°.

Com a velocidade de 150 kilometros obteve-se a temperatura interna de 105° e a externa de 145°.

Com a velocidade de 170 kilometros—alcançada em alguns troços do circuito—a temperatura interna sóbe a 117° e a externa a 160°.

Ora se a 117° a borracha começa a fundir-se, a 160° a fusão era completa.

E assim se explica o facto apontado de rebentarem tantos pneumaticos.

### O «Hilary»

Na quinzena ultima chegou ao Tejo um novo barco adquirido pela *Booth Steamship C.º*, e que fazia a sua primeira viagem tendo partido de Liverpool com destino ao Pará e Manaus.

E' um bello barco, com todos os requisitos exigidos pela comodidade e pela hygiene. Méde 434 pés inglezes de comprimento e 52 de largo, deslocando 6.400 toneladas. Tem dois helices movidos por machinas de triplice expansão que desenvolvem força superior a 5.000 cavallos, dando 16 milhas á hora em velocidade média.

Tem acomodações para 210 passageiros de 1.ª classe. Os camarotes são deliciosos de aceio e comodidade.

A casa de jantar de 1.ª classe é um vastissimo salão, com 26 mesas pequenas e logares para 198 pessoas.

Durante as refeições faz-se ouvir um sexteto.

Tem uma sala com piano, rodeada de sofás, uma sala de fumar, e largas galerias cobertas para passeio.

Uma camara escura facilita os trabalhos aos fotografos amadores; bellas casas de banho com todas as comodidades se offerecem aos passageiros.

Uma enfermaria annexa á farmacia mostra o cuidado que a companhia tem pelos seus clientes.

A cosinha esmeradamente installada é um modelo de aceio; funciona por electricidade.

Todas as dependencias do navio mostram o culto pelo aceio, mesmo as menos visitadas.

A camara de 3.ª classe se não é tão luxuosa como a de primeira, nem por isso é menos cuidada sob o ponto de vista da hygiene.

Tem amplas casas de jantar bem arejadas, quartos com banhos de tina e duche, emfim é um bello barco em que dá vontade de viajar.

## Facilidades commerciaes

Tendo a Companhia dos caminhos de ferro de Paris-Orleans solicitado, por intermédio do ministerio dos negocios estrangeiros, a necessaria permissão para o transporte, em vagonos sellados, de mercadorias francezas destinadas a Lisboa e Porto, procedendo se á respectiva verificação no local do destino, foi communicado ás alfandegas das duas cidades referidas, que o sr. ministro da fazenda deferiu a pretensão sob as seguintes condições:

1.<sup>a</sup>—Os vagonos procedentes de França deverão atravessar a Espanha sem ser abertos, conservando ainda intactos á entrada em Portugal os sellos que tiveram sido appostos no paiz de origem.

2.<sup>a</sup>—As mercadorias serão transportadas em vagonos separados, conforme se destinarem a Lisboa ou Porto, sendo prohibido no mesmo vagon a promiscuidade de volumes com um e outro destino.

3.<sup>a</sup>—Por occasião da entrada em Portugal serão appostos nos vagonos os precisos sellos, pela competente delegação aduaneira da fronteira, depois de se ter reconhecido que os sellos francezes se encontram intactos, nos termos da condição 1.<sup>a</sup>

4.<sup>a</sup>—A abertura de vagonos no local do destino será feita com as precisas cautelas e formalidades, lavrando-se auto de qualquer occorrença extraordinaria que nelles se note depois de minucioso exame.

5.<sup>a</sup>—Os vagonos sellados serão acompanhados de fiscalização desde a fronteira ao local do destino.

6.<sup>a</sup>—Quando na fronteira se encontrem quebrados os sellos francezes, deverão os vagonos ser ali tambem sellados, sem prejuizo do respectivo seguimento para o ponto de destino, lavrando-se, porém, d'essa circumstancia para os effeitos e com as formalidades legais o competente auto que terá de subir á Administração Geral das Alfandegas.



## COMMERCIO PORTUGUEZ

### Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a julho

#### Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	1.171.050	1.365.100
Materias primas para as artes e industrias	15.557.355	13.981.098
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	4.484.004	4.387.134
Substancias alimenticias.....	7.326.687	10.441.445
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	3.660.634	3.255.223
Manufacturas diversas.....	3.150.181	2.960.636
Taras.....	63.320	66.379
Total.....	35.413.231	36.457.015

#### Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	2.268.713	2.329.585
Materias primas para as artes e industrias	3.971.161	4.022.493
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	887.461	963.184
Substancias alimenticias.....	9.005.834	8.797.596
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	63.156	57.154
Manufacturas diversas.....	1.197.651	1.171.194
Total.....	17.393.976	17.341.206

## O bloyd Express

No primeiro de outubro proximo começará um novo serviço de comboios de luxo que vae pôr em commoda e rapida communicação Bremen e Hamburgo com Genova, o mais importante porto da Italia sobre o Mediterraneo.

Os vagonos leitos medirão 20<sup>m</sup>,32 de comprimento, tendo nove compartimentos, com duas camas cada um, e um gabinete; a illuminação é a gaz, sistema Auer; em cada compartimento o viajante pôde regular o calorifero a seu grado.

As carruagens restaurantes terão duas salas, uma com 22 logares, outra com 12.

Internamente, todas as carruagens são ricamente decoradas com madeira, em talha, e bronzes.

A ventilação é obtida por um sistema moderno, tornando este comboio rival dos melhores expressos do mundo.



## Entre o homem e a natureza

Na temerosa lucta entre o homem e a natureza, se esta fica por fim vencida, não deixa no entanto de fazer numerosas victimas, entre os que procuram arrancar-lhe os segredos ou rasgar-lhe os seios. Mais uma derrota inflingiu agora a natureza ao seu adversario.

O tunel do Loetschberg foi o theatro da catastrophe.

Já o inverno passado, doze operarios tinham sido esmagados por uma avalanche que viera despenhando-se até a entrada do tunel.

O homem imperturbavel na lucta encetada, não desanimou; os trabalhos continuaram. Agora novo combate deu a natureza ao seu terrivel adversario, fazendo-lhe vinte e cinco baixas.

O tunel do Loetschberg devia medir 13.775 metros de comprimento, e ficar terminado em 1911, tendo começado os trabalhos da abertura em outubro de 1906, como aqui noticiámos. As porções perfuradas, de ambos os extremos, mediam já 4 706 metros.

O tunel passa sob o valle de Gaesteren, valle de 600 metros de largo por onde corre o rio Kander entre as duas paredes, verticaes, do Frockschlut e do Balmhorn. A galeria passava a 185 metros abaixo do solo.

Em seguida á explosão d'um tiro, uma verdadeira torrente invadiu a galeria envolvendo nas suas aguas vinte e cinco operarios italianos.

Uma corrente de milhares de litros por segundo varria deante de si os vinte e cinco cadaveres, de envolta com os machinismos, ferramentas e material.

Por fim a corrente desceu a quatrocentos litros por segundo, mas a galeria ficou completamente obstruida pela areia.

O leito do Kander é de alluvião, sem solidez e absolutamente permeavel. As copiosas chuvas caidas no final da primavera engrossaram extraordinariamente as torrentes das montanhas de fórma que o peso das aguas avolumadas tornou-se superior á resistencia apresentada pelo leito do rio.

Imagina-se pois que a explosão do tiro tenha aberto uma brecha, a qual sob o peso excessivo da agua se alargou rapidamente e determinou um desabamento das camadas superiores á galeria, pois que no alto do tunel uma immensa cavidade de cem metros de diametro se escancarou despejando milhares de toneladas de areia, a qual serve, por assim dizer de rolha impedindo a queda de maiores massas d'agua.

Nestas condições a situação torna-se gravissima, porque deslocada aquella rolha colossal é de esperar que as aguas de novo se precipitem na galeria.

A sciencia dos engenheiros, porém, mais uma vez fará frente á força brutal da natureza.

Entretanto todos os trabalhos estão suspensos.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes.** — No dia 9 do corrente pelas duas horas da tarde, proceder-se-ha em sessão publica, na sede d'esta companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º andar, direito, ao sorteio das trinta e tres obrigações que teem de ser amortizadas neste anno.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de agosto de 1908.

Foi ainda a abundancia de disponibilidades que dominou em todos os principaes mercados monetarios durante a quinzena que hoje finda.

E essa abundancia é um facto tanto mais real e positivo quanto é certo que os seus effeitos já se estão praticamente reconhecendo.

Assim, era certo começaremto dos os annos por esta epoca as drenagens de ouro, de Inglaterra principalmente, para os Estados Unidos e Egypto. Os saques iam progressivamente aumentando e acabavam por produzir no outomno uma tensão monetaria que por vezes degenerava em crise. O facto baseava se sobretudo nas necessidades provocadas pelas colheitas de trigos e algodão, combinadas com o movimento geral dos negocios.

Succede que este anno não só não tem havido até o presente requisição alguma, como o mercado de Londres se encontra nas melhores disposições, não dando de fórma alguma mostras dos receios que nos annos anteriores por esta epoca o costumavam assoberbar.

A inacção da especulação ainda não restabelecida dos duros golpes que recebeu por occasião da crise de 1897 e o afrouxamento do commercio deixam por toda a parte numerosos capitais disponiveis.

Se o banco de Inglaterra não reforçou ainda as suas reservas tanto quanto seria para esperar, é comtudo certo que se sente tanto á vontade que não pensa em elevar a sua taxa de desconto acima do nivel actual de 2 1/2 p. c. No anno findo, em igual data, estava a 4 1/2 p. c. Por outro lado, a pleora é tal no mercado de Londres que a taxa do desconto livre é inferior a 1 1/2 p. c.

E' crença geral que esta abundancia não está perto do seu termo e que pouco se attenuará ainda mesmo nas, ultimas semanas do anno, ordinariamente assignaladas por uma certa rarefacção de disponibilidades. Segundo todas probabilidades entrar-se-ha em breve num d'estes periodos de abundancia monetaria aos quaes a calma de negocios assegura uma larga duração, dando ensejo a que os capitais desempregados, pouco propensos a collocarem-se em empresas aleatorias, deem preferencia aos titulos de rendimento fixo, fazendo-lhes subir as cotações e reduzindo-lhes por conseguinte a taxa de juro real.

E' facto que o desafio extraordinario que succedeu á tensão extrema de 1907 não produziu ainda um effeito muito sensível nos valores da referida categoria, o que aliás se explica pelas ondas de emissões de novos titulos que desde o começo do anno teem desviado da bolsa os capitais disponiveis.

Pelo que diz respeito aos Estados Unidos, embora tenham aumentado agora os pedidos de dinheiro, em virtude das colheitas, os bancos de Nova-York tinham, segundo as ultimas noticias que temos presentes, em reserva, uma importancia que excede o minimo legal em 60 milhões de dollars, limite ainda não attingido até hoje. Esta pleora monetaria deve ser atribuida a duas causas: o afrouxamento dos negocios e uma expansão excessiva e perniciosissima da moeda fiduciaria.

O volume dos negocios nos Estados Unidos deve ter decrescido 10 a 20 p. c. em relação ao anno findo. Em certos casos o afrouxamento de transacções tem sido muito mais pronunciado, chegando a attingir no mercado siderurgico 60 p. c. A baixa dos preços das mercadorias reduz tambem as necessidades de dinheiro. Felizmente todos estes elementos de depressão enfraquecem insensivelmente e o paiz refaz-se lentamente dos seus desastres de 1907.

Se por seu lado os mercados bolsistas não se apresentam desde já com grande animação é comtudo certo que o seu aspecto geral e as tendencias que está evidenciando permitem suppôr que logo que recommecem os negocios a situação melhorará consideravelmente.

Com effeito, de ha muito que a politica internacional se não apresenta com sintomas tão tranquillizadores.

Não ha duvida que a troca de visitas entre os diferentes chefes d'estado da Europa, acompanhados dos seus ministros e diplomatas, constitue um acontecimento da mais alta importancia, ao mesmo tempo que nos dá a presunção, e pôde mesmo dizer-se a garantia muito real, de um entendimento pacifico quasi universal.

Os factos recentes são pois de molde a inculir aos industriaes, aos commerciantes, aos capitalistas, a confiança de que elles tanto necessitam para viver e trabalhar e fazer viver e trabalhar aquelles que os cercam.

Os receios de que a revolução turca viesse prejudicar os effeitos de um estado de cousas tão satisfatorio teem-se dissipado. Até agora todos os actos do novo partido teem sido de prudencia, sagacidade e habil diplomacia, sendo de presumir que as relações da Turquia com os estrangeiros, a todos os respeitos e principalmente sob o ponto de vista financeiro, se manterão no mesmo pé em que se encontravam antes da revolução.

A resistencia dos homens que o antigo estado de cousas tinha enriquecido e da sua clientella é quasi nulla. O sultão parece, ao contrario do que ha pouco era licito suppôr, decidido a sacudir o jugo de todo esse pessoal politico que lhe explorava o medo. D'ahi o parecer afastada a eventualidade de uma contra-revolução.

O que, tambem faz presumir como pouco provavel uma tensão de relações com a Europa é a cohesão que se nota em todos os elementos turcos sob a égide dos novos partidos liberaes.

A formula liberal, mesmo levando em conta as diferenças de raças e de religiões, pôde até converter-se em motivo de uma aproximação principalmente no terreno economico. A nova Turquia não poderá tirar partido dos seus variados recursos senão fazendo novos appelos ao credito estrangeiro, fortificando e consolidando as suas actuaes relações com o capital europeu.

Referindo-se ao nosso paiz, a proposito da baixa dos fundos portuguezes, diz o importante jornal financeiro «Moniteur des Interêts Materiels» o seguinte:

«O fundo portuguez baixou, passando de 62.55 para 61.65. E' sabido que a camara dos deputados portugueza approvou um projecto de lei auctorizando uma sobre-taxa aduaneira de 100 p. c. sobre os productos dos paizes que teem uma tarifa alfandegaria mais desfavoravel para os productos portuguezes que para os dos outros paizes.

Um grande jornal de Berlim vê nesta medida uma pressão exercida sobre a Allemanha. Mas o fim do governo é fazer uma tentativa a favor da importação dos vinhos portuguezes em França e na Allemanha. Esta ultima exporta para Portugal 32 milhões de mercadorias e não importa do mesmo paiz senão 18 milhões.

A situação commercial — pretende-se fazer observar — é já especialmente desfavoravel para Portugal pela quantidade de productos allemães que importa, especialmente o assucar. O que acontecerá quando os direitos forem dobrados?

Segundo o relatorio do ministro da fazenda, o resultado da conversão da divida interna seria a reduccão de 199.667 contos na importancia nominal da divida com um pequeno augmento de juros para o thesouro, augmento que não excederia 320.745\$676 réis no primeiro anno.

Este augmento de encargos seria aliás amplamente compensado pelas vantagens que resultariam para o Estado e para os portadores, da propria conversão».

Segundo a nota ultimamente publicada no *Diario do Governo* era o seguinte o estado da divida fluctuante em 30 de junho findo:

<i>No paiz :</i>	
Bilhetes do Theouro .....	27.031:170\$391
Contas correntes :	
Banco de Portugal .....	26.587:728\$595
Caixa Geral de Depositos .....	6.455:626\$632
Diversos .....	5.706:429\$165
	65.780:954\$783
<i>No estrangeiro :</i>	
Supprimentos em Londres .....	9.211:500\$000
» » Bruxellas .....	900:000\$000
» » Paris .....	3.645:000\$000
Contas correntes .....	306:102\$880
	14.062:602\$880
<i>Resumo :</i>	
No paiz .....	65.780:954\$783
No estrangeiro .....	14.062:602\$880
	79.843:557\$663

Nesta verba está compreendida a quantia de 587:500\$000 réis de adeantamentos aos caminhos de ferro do Estado abonada em cinco prestações, entregues em setembro e outubro de 1907, janeiro, março e junho de 1908, e a de 962:148\$924 réis por conta da divida de 1905-1906.

Na nossa praça tem sido objecto dos mais desencontrados commentarios o facto de ter o accionista da Companhia dos Tabacos sr. Manuel Vicente Ribeiro intentado duas accões contra a mesma



### O movimento ferroviario em Espanha

Durante o anno de 1907 a Espanha construiu e abriu ao serviço 113 kilometros de novas vias ferreas, distribuidos da seguinte fórma:

54 kilometros na linha de Guadix a Baza, e parte que faltava na de Gor a Baza;

15 kilometros do ramal de Cierro del Hierro, na linha de Mérida a Sevilha;

40 kilometros de Pozo Blanco á Conquista, continuação da linha de Peñarroya a Pozo Blanco;

14 kilometros do ramal de Castillo de las Guardias ao entroncamento de Barquillo, na linha de S. Juan de Alfarache;

2 kilometros no ramal do entroncamento entre as estações de Granada-Sul e Granada-Andaluzes;

8 kilometros no ramal de entroncamento entre as linhas de Santander a Bilbao e a das Vascongadas.



### A linha Soleure-Montier

Foi esta linha inaugurada a 3 do mez findo, e liga o Jura ao Ementhals pondo em communicação duas populações que fallam diversa lingua e seguem diferente religião.

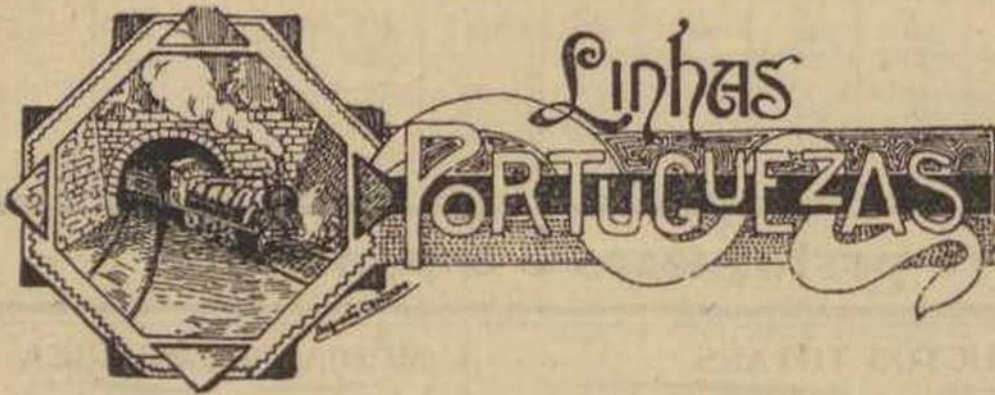
Os trabalhos começaram em 3 de novembro de 1903. A linha, de afastamento normal, méde 22.200 metros.

A differença de nivel entre as duas estações é tal que demanda inclinações entre 25 e 28 %.

As principaes obras de arte são o viaducto de Giessbach entre Sermosens e Langendorf, e o tunel sob o S. José, o mais estenso do Jura bernez.

No tunel o declive é de 18 %, portanto em melhores condições do que o de S. Gothardo e do Loetschberg cujas inclinações são de 27 %.

Esta nova linha póde transportar annualmente um milhão de passageiros e 600.000 toneladas de mercadorias.



**Companhia Real.**—Foi inaugurado na estação central do Rocio o novo serviço de entrega de bagagens e recovagens, devendo em breve começar tambem o das expedições, que provisoriamente tem sido feito no pavimento superior da estação, proximo da gare.

**Valle do Lima.**—Foi entregue ao parlamento uma representação da camara municipal de Ponte da Barca, pedindo para que seja mantida a primitiva directriz do caminho de ferro do Valle do Lima, ou caso seja alterada, para que a estação do entroncamento das linhas ferreas do Alto Minho e Valle do Lima fique no local onde actualmente se encontra projectada—na margem direita do rio Vade, junto da villa de Ponte da Barca.

**Lobito.**—Continuam com regular actividade os trabalhos nesta linha. A terraplenagem está pronta até o kilometro 202; e a balastragem está feita até o kilometro 146, no Cubal.

**Valle do Vouga.**—Do respectivo ministerio baixou ordem para que se empregue a maxima actividade na construção d'esta linha.

Brevemente será inaugurado o primeiro troço entre Espinho e Feira.

O troço entre Feira e Oliveira de Azemeis deve ser inaugurado em outubro.



### Espanha

Está-se procedendo com grande rapidez ao estudo do traçado da linha ferrea entre Malaga e Almeria, passando por Almuñecar. Constituiu-se em Granada uma companhia, dispondo do capital de cem mil pesetas para estudo de um novo projecto de linha ferrea entre aquella cidade e Motril.

### Turquia

Brevemente será inaugurado o caminho de ferro de Hedjaz.



## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do n.º 496)

### Prejuizos por differenças de cambio

Tendo-se aggravado o cambio em fins de 1907, os nossos prejuizos cambiaes nesse anno, comparados com os de 1906, foram superiores, a saber:

Em 1906, de réis.....	37:072\$083
Em 1907, de réis.....	42:030\$703
Differença a mais em 1907.....	4:958\$620

### Resultados da exploração em 1907

As receitas geraes da exploração, incluindo as garantias de juro das linhas subsidiadas pelo Governo Portuguez, como consta da «Conta geral da exploração» junta ao presente Relatório em documentos n.ºs 5 a 14, foram:

Receitas do trafego.....	5.753:846\$754	
Garantias de juro.....	310:999\$235	
Receitas fóra do trafego.....	46:108\$715	6.080:954\$704
As despesas ordinarias, foram de.....		2.386:152\$874
Receita liquida.....		3.694:801\$830
Adicionando:		
Juros de papeis de credito.....	333\$900	
Prescrições diversas.....	2:240\$190	
Saldo credor da Conta «Juros, Comissões, Despesas de Banco e outras».....	30:944\$661	33:518\$751
Somma—Réis.....		3.728:320\$581
Deduzindo:		
Impostos em Portugal.....	79:084\$632	
Despesas complementares do Esbectimento desde 1895.....	666:306\$392	
Menos: Retirado das contas de provisão.....	124:083\$919	542:222\$473
Perda por demolição de material circulante.....		14:448\$244
Estorno de juros das 2.100 obrigações do Mordago, levados a «Ganhos e Perdidas» em 1906, quando deviam ser considerado na Reserva Especial.....		1:417\$500
Insufficiencia na exploração da linha de Coimbra a Louzã.....		5:422\$679
Insufficiencia na exploração da linha de Vendas Novas.....		6:865\$676
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes.....		64:945\$971
Saldo devedor da Conta «Differenças de Cambio».....	13:558\$558	727:965\$733
Liquido—Réis.....		3.000:354\$848

Transporte — Réis.....	3.000:354\$848	
Aplicação:		
a) Juro das obrigações do 1.º grau	1.463:452\$228	
b) Amortização das obrigações de 1.º grau.....	174:034\$984	
c) Amortização das obrigações de 2.º grau.....	120:345\$198	1.757:832\$410
Ficam — Réis.....	1.242:522\$438	
Juntando o saldo dos exercicios anteriores, a saber:		
Saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1906 ..	1.184:611\$604	
Deduzindo:		
Juro distribuido aos obligatarios de 2.º grau—Exercicio de 1906	1.172:450\$353	12:161\$251
<b>Total — Réis.....</b>		<b>1.254:683\$689</b>

O vosso Conselho propõe que seja distribuido, captivo de impostos, por cada obrigação:

A's 350.906 obrigações de 3 1/2 % 2.º grau — frs. 12,50.....	4 386 225,00
A's 61.984 obrigações de 4 % 2.º grau — frs. 16 66.....	1.033.062,53
A's 30.048 obrigações de 4 1/2 % 2.º grau — frs. 18,75.....	563.400,00
A's 90.531 obrigações de 3 % B. Baixa 1.º grau — frs. 5,00.....	452.655,00
<b>Somma — Francos.....</b>	<b>6.435.442,53</b>

ao cambio de 574,7774 réis por 3 francos, equivalente a Réis..... 1.232:982\$379

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1908..... 21:701\$310

**Factos geraes**

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1907.

Em 1895 — 14 960, m <sup>2</sup> 00 a 3\$000 réis por m. quad.	44:880\$000
„ 1896 — 450, m <sup>2</sup> 00 „ 2\$222 „ „ „ „	1:000\$000
„ 1897 — 3 491, m <sup>2</sup> 25 „ 6\$000 „ „ „ „	20:947\$500
„ 1898 — 2 416, m <sup>2</sup> 57 „ 6\$000 „ „ „ „	14:499\$420
„ 1898 — 223, m <sup>2</sup> 18 „ por.....	300\$580
„ 1899 — 1 089, m <sup>2</sup> 91 „ 6\$000 réis por m. quad.	6:539\$460
„ 1899 — 2 250, m <sup>2</sup> 00 „ 7\$000 „ „ „ „	15:750\$000
„ 1901 — 2 290, m <sup>2</sup> 25 „ 7\$000 „ „ „ „	16:031\$750
„ 1902 — 3 300, m <sup>2</sup> 00 „ 7\$000 „ „ „ „	23:100\$000
„ 1907 — 3 763, m <sup>2</sup> 11 „ 6\$000 „ „ „ „	22:578\$660
<b>34.234, m<sup>2</sup>27</b>	<b>165:627\$370</b>

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (série unica) no valor de .....	1:000\$000
Compramos em 1897, para serem amortizadas, 200 obrigações de 4 % 1.º grau, por.....	18:918\$193
Compramos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (série unica) por .....	98\$660
Compramos em 1900 — 437 obrigações de 4 % 1.º grau, por .....	45:522\$297
Compramos em 1901 — 231 obrigações de 4 % 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por .....	38:360\$744
<b>Somma — Réis.....</b>	<b>103:899\$894</b>

Transporte — Réis.....	103:899\$894
Compramos em 1903 — 193 obrigações de 4 % 1.º grau e 388 obrigações de 2.º grau, por.....	39:143\$194
Compramos em 1907 — 103 obrigações de 4 % 1.º grau e 207 obrigações de 2.º grau, por .....	22:572\$026
Total das obrigações adquiridas (1.178 de 4 % 1.º grau) (1.084 de 4 % 2.º grau) por .....	165:615\$114
Resta applicar em 31 de dezembro de 1907 a verba de Réis.....	12\$256
<b>Como acima.....</b>	<b>165:627\$370</b>

O vosso conselho de administração propõe que se mantenham em 1908 a 1909, as disposições vigentes relativas à remuneração dos corpos gerentes da nossa companhia, commissario régio e seu adjunto, em harmonia com o disposto nos artigos 39.º, 42.º e seu § unico.

De harmonia com os artigos 13.º, 24.º e 49.º dos estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No conselho de administração — por parte dos accionistas, o sr. conde de Paçõ Vieira e por parte dos obrigacionistas, os srs. Aléxis Rostand, Paul Desvaux e Victorino Vaz Junior.

No conselho fiscal — os srs. Alfredo Mendes da Silva e dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

Em conformidade do que dispõem os citados artigos 13.º e 24.º, temos a honra de propôr aos srs. accionistas, pela parte que lhes compete, a reeleição dos vogaes dos conselhos de administração e fiscal.

Em virtude do que dispõe o artigo 35.º dos nossos estatutos, tem este anno a assembleia geral de eleger o seu presidente e vice-presidente, que tem de funcionar nos annos de 1909 a 1911 inclusivé.

O conselho de administração tem a maior satisfação em confirmar neste anno o que nos annos anteriores tem registado, relativamente à dedicação, zelo e interesse da nossa direcção geral, bem como de todos os chefes de serviço e demais empregados da nossa companhia, que são dignos d'este louvor pela sua cooperação honrada e leal.

(Con'inúa).

## Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

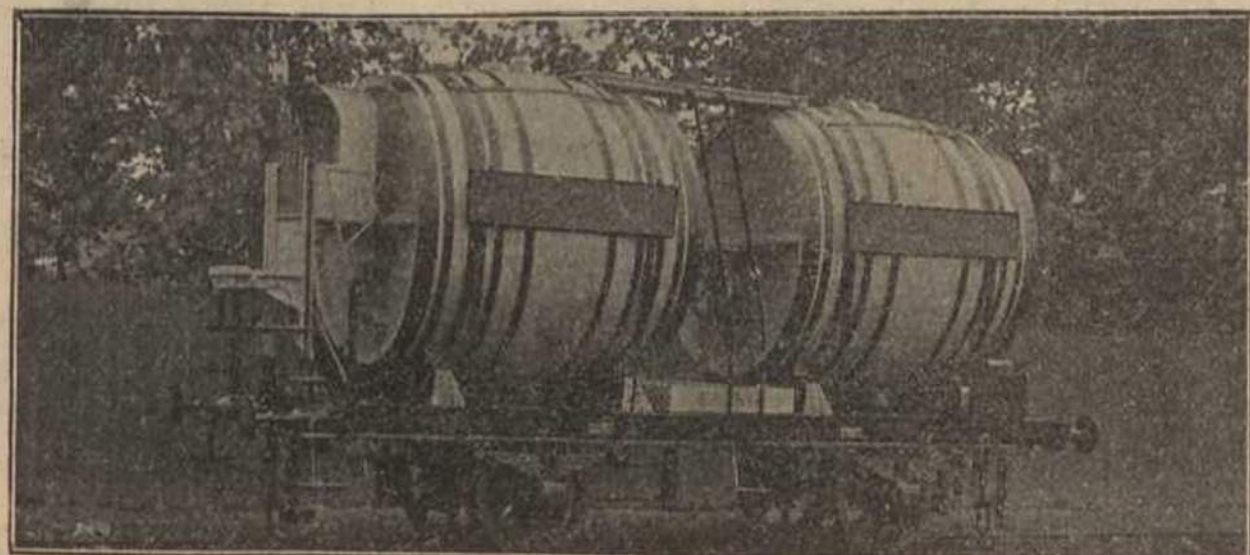
**Grandes festas á Exaltação da Santa Cruz em Estremoz nos dias 5 a 7 de setembro de 1908**

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das principaes estações para a de Estremoz, válidos para ida pelos comboios de 4 e para volta pelos comboios de 8.

Preços e condições vidé os cartazes affixados nos logares do costume.

**Rapido de Faro**

A partir de 30 de agosto findo os comboios n.º 701 e 702, rapidos entre Lisboa e Faro, passam a ter a paragem de 1/2 minuto na estação de Cuba, para serviço de passageiros e bagagens, de onde partem, respectivamente, ás 10 horas e 41 minutos da manhã e 12 horas e 14 minutos da tarde.



VAGONS-TONEIS E VAGONS-CISTERNAS

## Ateliers de construction

NORD DE LA FRANCE

Sociedade anonima

Capital 5.000.000 frs.

SÉDE SOCIAL

**BLANC MISERON (Norte)**  
(França)

Material rolante para caminhos de ferro — Tramways — Minas de carvão e todas as outras industrias

