

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE  
NOS  
DIAS 1 E 16  
DE  
CADA MEZ

Redacção: RUA da HORTA SÊCA, 13, 1.º — Tel. Cent.-27 — End. teleg: CAMIFERRO

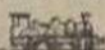
20.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Outubro de 1917

Numero 716

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao Publico: Tarifa especial P. n.º 8 (G. V.) — Aviso ao Publico: Additamento à tarifa especial n.º 1 (G. V.)  
Companhia Portuguesa — Aviso ao Publico: Bilhetes de serviço combinado entre a C. P., M. C. P. e Oeste de Hespanha.



## SUMMARIO

Estadística financeira do imposto de transito em 1915-1916, de J. Fernando de Sousa ..... 307  
Suspensão de comboios em Hespanha ..... 308  
Na infancia dos caminhos de ferro, de A. B. .... 309  
Parte Official, — Ministerio das Finanças: Secretar'ia Goral — Ministerio

da Guerra: 2.ª Direcção Geral — 2.ª Repartição — Portaria n.º 4.164 — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social: Caminhos de Ferro do E tado — Conselho de Administração — Decreto n.º 3.417 — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias n.ºs 1.109 e 1.112 ..... 310  
Viagens e transportes ..... 312  
Excursões no paiz — V — Ainda o Gerez — A transformação d'um gerente de hotel — Os seus projectos — O Bom Jesus e os hotéis — Falta de viação bracarense — Vanna — Faltas lamentaveis — O monte de Santa Luzia — Uma fortuna a perder-se por falta de iniciativa. ... 312  
A locomotiva factor de civilização e de progresso ..... 314  
O carvão americano ..... 315  
Passoal da Companhia Portuguesa ..... 316  
Parte financeira:  
Boletim commercial e financeiro ..... 316  
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras ..... 317  
Recostas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. .... 317  
A electricidade nos caminhos de ferro ..... 318  
Linhas Portuguezas ..... 318  
Linhas estrangeiras ..... 318  
Arrematações ..... 319  
Horario dos comboios ..... 320

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

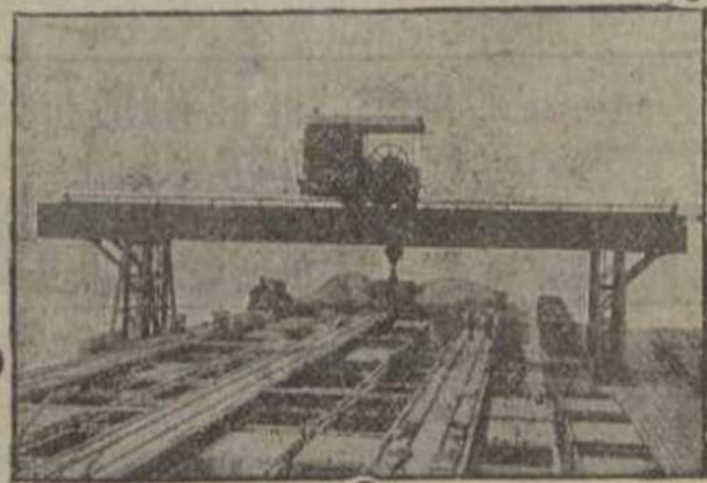
ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Maypent*. — Locomotivas, tenders, e todos os pertences. — Material electrico, installações com, pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — Vias ferreas portateis, vagonetes, etc., para todas as applicações. — Ascensores e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & Co*. — Cimento «Candlot», deposito em Lisboa. — Machinas-ferramentas. — Metaes em bruto e em obra. — Vigamento de ferro e aço em ITLU e todos os mais para construcções — Rails d'aço. — Espelhos, vidros polidos. — Artigos para incandescencia.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, typo Gollath

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

## Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreas

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema St ney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 ja installados.

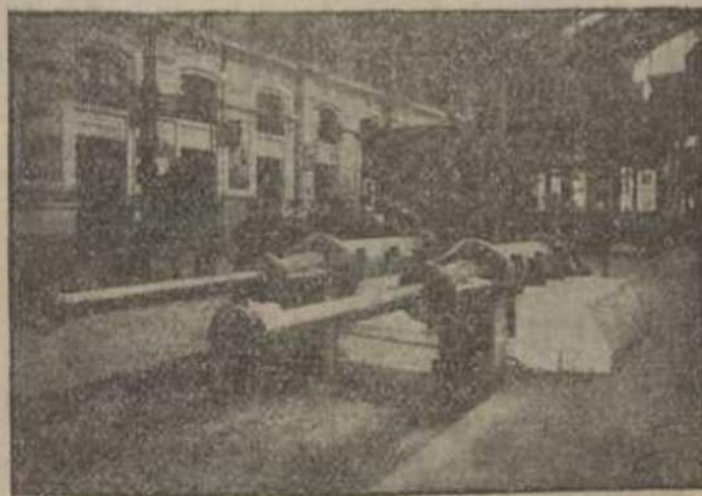
## RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: Ransomes & Rapier, London  
Cablegrammas: Stuce London



Apparelhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem marnicas accommodações para passageiros. Nas peças das passagens include-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, proprias a creacos e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

### ESTAMPARIA MECHANICA

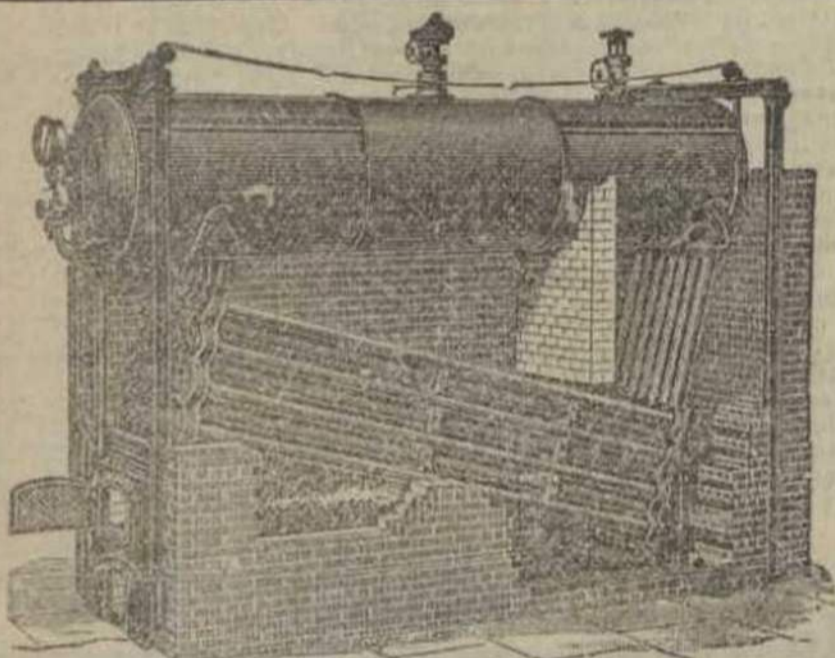
41, L. da Annunciada, 16 — 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aço. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

## SEGUROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.<sup>a</sup> — Rua da Prata, 59 — LISBOA

### PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

## COMPANHIA DO

DIREÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

## FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

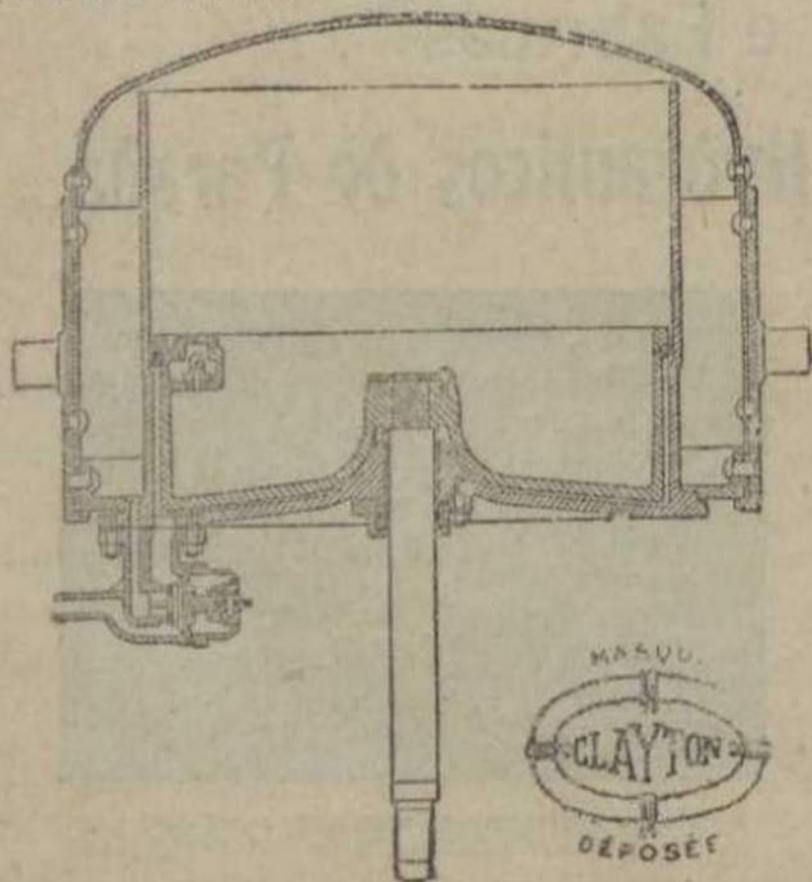
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Povoá e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Trabalho  
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos  
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração  
de 3 de julho de 1912)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVES, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro  
M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

20.º do 30.º anno LISBOA, 16 de Outubro de 1917 Numero 716

## Estatística financeira do imposto de transito em 1915-1916

Não ha como a obstinação da rotina official para a contumacia no erro.

Aponta-se um defeito; alvitra-se uma melhoria de serviço, facil e pouca dispendiosa; põem-se em relevo erros commettidos em publicações officiaes. Sua Magestade a rotina burocratica prosegue desdenhosa e impassivel na sua marcha solemne, não modificando hoje o que hontem fazia, conscia da sua infallivel omnisciencia, sobranceira a criticas reputadas impertinentes.

Iniciou a Direcção Geral de Estatística — entre outras publicações, nem sempre felizes e transformadas de instrumento de estudo sociologico em vehiculo de propagandas politicas — uma estatística do imposto de transito em caminhos de ferro, por annos economicos.

O primeiro fasciculo dado a lume referia-se aos annos de 1911-1912 e 1912-1913.

Na *Gazeta* de 16 de setembro de 1914 apontamos as imperfeições e erros capitaes d'esse trabalho.

Logo na advertencia previa se dividiam os nossos caminhos de ferro em dois grupos, a que se attribuiam denominações improprias e infelizes: *caminhos de ferro do Estado e de particulares*, como se todas as linhas não fizessem parte do dominio publico e uma empresa exploradora de um serviço publico, que lhe é confiado por concessão, fosse um simples particular. Ponderamos então que, entre nós, não havia linhas de particulares, a não ser alguma via interna d'estabelecimentos industriaes e que a classificação a adoptar-se era a de *linhas exploradas pelo Estado e linhas concedidas a empresas*.

Na mesma introdução marcavam-se certas linhas com asterisco, ao qual correspondia uma nota de redacção pouco rigorosa, declarando que as respectivas empresas só eram obrigadas ao pagamento do imposto sem adicional, nem complementar.

Como se fossem as empresas e não o publico quem paga o imposto! Tambem não houve o necessario rigor e propriedade na citação das leis que regulam os impostos de transito e sello nos Caminhos de ferro do Estado.

De nada serviu a critica formulada, tão justificada na essencia como cortez na fórma. Succederam-se as estatísticas annuaes, parecendo que tomaram por divisa um orgulhoso *ne varietur*.

Temos agora presente a de 1915-1916, ha pouco publicada e lá encontramos na introdução a errada e impropria chapa anterior. Pois custava tão pouco expurgal-a de inexactidões que saltam aos olhos!

O peor, porém, é que os mappas estatísticos continuam a enfermar de enorme erro.

Abre o opusculo com um mappa geral, em que ca-

da grupo de linhas figura n'uma linha, registando-se na primeira parte o rendimento total do trafego, liquido de impostos em 1915-1916 e 1914-1915, com as respectivas differenças, sendo depois esses rendimentos decompostos em duas parcellas, correspondendo respectivamente a passageiros e a mercadorias.

Registada assim a materia collectavel, a segunda parte do mappa regista a importancia do imposto applicado e dos respectivos addicionaes, com as differenças em relação ao exercicio anterior.

Seguem-se 11 mappas com a mesma contextura, consagrado cada um a uma linha ou grupo de linhas, sendo pois o mappa inicial a synthese de todos os outros.

O imposto que se regista em cada mappa deve pois ser o que incidiu sobre o rendimento do trafego no mesmo indicado. Assim succede no que respeita a linhas exploradas por companhias. Os mappas n.º 3 e 4, Minho e Douro, e Sul e Sueste, não correspondem á realidade, sendo consideravel o erro para menos commettido, que por seu turno falseia o mappa geral n.º 1.

Com effeito, nas linhas do Estado o rendimento dos impostos, tanto de transito como de sello, divide-se em duas partes: uma fixa, que é entregue ao Thesouro; a excedente, variavel, que reverte para o fundo especial dos mesmos caminhos de ferro. O destino dado por lei a parte de uma receita não affecta porém a cifra total cobrada e era essa a que a estatística financeira devia registrar.

Que faz, porém, a Direcção Geral d'Estatística, desde o primeiro anno das suas publicações? Attribute ao imposto de transito, como rendimento nas linhas do Estado, apenas a parte fixa entregue ao Thesouro, desaparecendo da Estatística o resto, que é a parte mais importante.

Assim, a receita do imposto de transito e seus addicionaes figura pelas seguintes verbas:

	1915-1916	1914-1915
Minho e Douro.....	42:656\$42	42:656\$42
Sul e Sueste.....	44:437\$60	44:437\$60
Total.....	87:094\$02	87:094\$02

Qual foi a receita real do imposto de transito e addicionaes n'aquelles annos?

	1915-1916	1914-1915
Minho e Douro.....	91:058\$40	72:583\$92
Sul e Sueste.....	89:804\$29	75:371\$07
Total.....	180:862\$69	147:954\$99
Erro por omissão.....	93:768\$67	60:860\$37

Assim, a verba omittida em 1914-1915 foi de perto de 61 contos e em 1915-1916 de quasi 94.

Apparece-nos o rendimento do imposto inalteravel, quando o do trafego vae subindo. A proporção, portanto, entre o imposto e o rendimento do trafego vae sendo cada vez mais diminuta, quando nas outras linhas é constante, pois corresponde a percentagens fixas, pouco superiores no total a 5 %.

Introduzindo no mappa geral n.º 1 as correções atraz deduzidas, vemos que o rendimento do imposto do transito em todas as linhas do paiz foi o seguinte:

	1915-1916	1914-1915
Rendimento indicado....	535:694\$90	458:552\$98
Rendimento real.....	629:463\$57	519:413\$95

Se errado está o total do imposto, igualmente errada está a differença para mais de um exercicio para o anterior. Em vez de 77.141\$92 houve em 1915-1916 o augmento de 110:049\$62.

Embora o folheto se refira especialmente ao imposto de transitio, regista tambem o rendimento do sello, assim como do especialmente destinado á Assistencia publica.

Ora, na estatistica do imposto de sello commette-se desde a origem erro analogo ao que afecta as cifras do de transitio. Aos caminhos de ferro do Estado attribue-se, como receita, apenas a parte fixa entregue ao Thesouro e omittte-se a outra parte variavel, que reverte para o fundo especial.

Procedamos a identica rectificação:

Receita attribuida	1915-1916	1914-1915
Minho e Douro .....	31:615\$93	31:615\$93
Sul e Sueste.....	25:312\$56	25:312\$56
Total.....	56:928\$49	56:928\$49

Receita real	1915-1916	1914-1915
Minho e Douro .....	67:490\$34	53:797\$51
Sul e Sueste.....	51:154\$32	42:932\$86
Total.....	118:644\$66	96:730\$37
Erro por ommissão.....	61:616\$17	39:801\$88

Egual erro ha no mappa geral n.º 1 para o imposto do sello:

Rendimento indicado.....	237:544\$05	224:400\$98
Rendimento real.....	299:160\$22	264:202\$86

Do mesmo modo importa rectificar a cifra do accrescimento em 1915-1916:

Accrescimento indicado.....	13:143\$07
" real .....	34:957\$36

Objectar-me-hão talvez os auctores da estatistica, em defesa da sua obra: "Os nossos mappas indicam o imposto cobrado para o Estado, e portanto não podiam figurar sob essa rubrica as quantias que a Administracão dos Caminhos de ferro do Estado incorpora no seu fundo especial".

Quando a razão colhesse, pediam o bom criterio e o senso pratico, que á parte se indicassem essas receitas provenientes dos impostos de transitio e sello, para se poder facilmente avaliar o seu rendimento total e torna-lo comparavel com o das linhas das companhias.

Mas essa mesma justificacão não colhe. E' o Estado quem tudo cobra, e para o Estado tudo é, por que a elle pertence o fundo especial dos caminhos de ferro, que explora.

Ao Thesouro e não ao Estado é apenas attribuida uma parcella fixa, mas o saldo, se não entra no Thesouro e se não incorpora nas receitas geraes do Estado, não deixa de ser receita cobrada para este.

Demais, linhas de companhias ha, cujo imposto é cobrado para o Estado, mas não para o Thesouro, achando-se nas mesmas condições a totalidade da sua receita que o saldo variavel nas do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Com effeito, a lei de 14 de Julho de 1899 attribuiu ao fundo especial dos Caminhos de ferro do Estado a totalidade do rendimento dos impostos nas linhas construidas posteriormente áquella lei.

As companhias cobram os impostos e entregam-nos ao Thesouro, mas a Administracão dos Caminhos de ferro do Estado debita este d'essa importancia na sua conta corrente.

Se fosse de receber o systema seguido para as linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, não se devia fazer figurar na estatistica rendimento algum de impostos nas linhas de Mirandella a Bragança, Vendas Novas ao Setil, Coimbra á Louzã, Valle do Vouga e Penafiel á Lixa.

Vejamos quaes foram esses rendimentos:

Imposto de transitio	1915-1916	1914-1915
Mirandella a Bragança.....	2:596\$47	2:377\$35
Vendas Novas a Setil.....	8:467\$49	7:086\$22
Coimbra á Louzã.....	1:785\$42	1:492\$50
Valle do Vouga.....	9:140\$18	8:185\$84
Penafiel á Lixa.....	157\$16	1:134\$51
Total.....	22:146\$72	20:286\$42

Imposto de sello	1915-1916	1914-1915
Mirandella a Bragança.....	1:494\$30	1:403\$87
Vendas Novas a Setil.....	—	—
Coimbra a Louzã.....	—	—
Valle do Vouga.....	5:709\$76	5:056\$30
Penafiel á Lixa.....	1:045\$18	453\$19

No mappa n.º 2, Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a estatistica do imposto de sello contém apenas a cifra global sem indicacão das parcellas por linhas; por isso não completamos a resenha supra, que vem, como a do imposto de transitio, mostrar que receitas importantes ha em linhas de companhias, que não pertencem ao Thesouro e sim ao fundo especial.

Se figuram, como deve ser, na estatistica, porque se eliminam d'ella systematicamente receitas avultadas, que lá deviam figurar, pois uma coisa é a cobrança do imposto, outro o destino que o Estado dá a parte da receita obtida?

Feita e justificada a nossa critica, importa pôr em relevo o consideravel augmento de receita do trafego em todos os nossos caminhos de ferro, como o mostram as seguintes cifras globaes:

1915-1916.....	13.367:678\$23
1914-1915.....	10.994:134\$75

O augmento foi de 2.373:543\$48 ou 21,6 %o, o que é devido em boa parte á cobrança de sobretaxas.

A cifra total (effectiva) do imposto de transitio, foi, como atraz indicamos:

1915-1916.....	629:463\$57
1914-1915.....	519:413\$95
Augmento.....	110:049\$62

ou 21,1 %o.

Notaremos ainda que o Estado recebeu, de impostos, as seguintes importancias, em 1915-1916:

Transito.....	629:453\$57
Sello.....	299:160\$22
Assistencia.....	67:717\$71
	996:341\$50

Juntem-se a estas quantias as economias realisadas em transportes postaes, militares e outros serviços publicos e o augmento dos diversos impostos devido á circulação facilitada pelos caminhos de ferro e concluir-se-ha que abençoado dinheiro é o que com elles gastou o Estado.

J. Fernando de Souza

## Suspensão de comboios em Hespanha

Em virtude da carencia de combustivel, as Companhias do Norte e Madrid-Zaragoza-Alicante, acabam de supprimir numerosos comboios, entre os quaes o Norte, os rapidos n.º 9 e 10 entre Madrid e Hendaya e M.-Z.-A. e os rapidos diurnos para Barcelona e para a Andaluzia.

Estes ultimos eram comboios compostos apenas de 1.ª e 3.ª classe, sendo esta muito frequentada.

## Na infancia dos caminhos de ferro

### As primeiras estatísticas

Um simples acaso proporcionou-nos, recentemente, o agradável ensejo de conhecer um interessantissimo artigo, apparecido a lume em 1867, versando o assumpto da segurança no caminho de ferro, a esse tempo, por assim dizer, *das faxas infantis sahido apenas*, tão recentes eram ainda a sua invenção e applicação pratica.

Firmava esse curioso artigo, que lêmos com toda a sofreguidão, o nome de Jacintho José Maria do Couto, que n'elle se mostra bem conhecedor do assumpto e apresenta judiciosas observações, que de certo os nossos leitores terão gosto em conhecer.

Começando por dizer que os longos veios metallicos, que caracterizam os caminhos de ferro, se achavam já espalhados quasi em toda a superficie do globo, sendo na Europa que o seu desenvolvimento havia sido mais consideravel e rápido, possuindo essa parte do mundo uma rede de linhas de 70.000 kilometros em exploração, além de um grande numero de kilometros em construcção e em projecto, havia ainda muito quem tivesse receio de viajar pelas novas e rapidas vias de communicacão, e escrevia isto:

«Tal receio, que não é particular das classes pouco instruidas, mas que tambem se manifesta em individuos, cuja cultura de espirito parecia dever d'elle isental-os, é felizmente destituido de fundamento, por isso que as linhas ferreas, se não são completamente livres de perigo, dão de certo o meio mais seguro de viajar, como vamos provar, recorrendo ás estatísticas publicadas em França, na Inglaterra e na Allemanha, sentindo não poder recorrer a dados officiaes sobre os factos occorridos no nosso paiz, pela falta de publicidade, que para elles tem, em todos os tempos, havido.»

Diz que varias eram as causas, que contribuiam para o receio, que as linhas ferreas inspiravam, tendo entre ellas o primeiro logar a grandeza, a magestade de todo o systema, e em especial dos motores n'elle empregados, as machinas locomotivas. De facto, aos olhos das pessoas, que não tem feito sobre ellas estudo, «apresentam as machinas locomotivas um aspecto tão magestoso, que deve tornal-as formidaveis, por não poderem taes pessoas comprehender como seja possível ao homem regular e dirigir os movimentos de tão extraordinario machinismo, quando é certo serem os seus movimentos regulados com a mesma facilidade com que um habil cavalleiro regula os movimentos de um bem adestrado cavallo, sentindo-se no resultado differenças apenas provenientes das diversidades das velocidades dadas, e das cargas puxadas pelos dois agentes de locomoção.»

Accrescentava contribuiem tambem de um modo notavel para o mesmo resultado, a grande importancia e a novidade do systema em relação a todos os outros. «Com effeito — dizia — por isso mesmo que é novo e extraordinariamente importante, attrahe a attenção geral, de modo que o mais insignificante desastre occorrido n'uma d'estas linhas é narrado, divulgado e commentado por todos, enquanto que se deixam passar despercebidos outros mais importantes, que acontecem nas outras vias de communicacão. Dão-se desastres nas estradas, nos rios e nos canaes; voltam-se diligencias, rolam por ingremes ribanceiras, viram-se e afundam-se barcos, ha mortos e ferimentos mais ou menos graves; os jornaes dão, é verdade, as correspondentes noticias, mas fazem-o com grande laconismo, e ninguem lhes liga importancia, por isso que estão todos habituados a ouvir narrar factos analogos. Se, porém, n'uma linha ferrea acontece o mais insignificante desastre, as noticias, que os periodicos sobre o caso publicam, vem sempre acompanhadas de commentarios, que brem a attenção dos leitores, que por isso as fazem

circular e espalhar-se com rapidez, contribuindo assim, involuntariamente, de certo, os jornaes, para a conservacão do receio de viajar pelas novas vias de communicacão.»

Trata em seguida de provar a proposição avançada, de darem os caminhos de ferro o meio mais seguro de viajar, dizendo que de todos os outros meios de communicacão, em que se comprehendem a navegacão maritima, fluvial e pelos canaes, e a circulaçãõ nas estradas ordinarias, nenhum de certo dá mais segurança que o ultimo, quando as estradas são vantajosamente traçadas, cuidadosamente construidas e conservadas, e percorridas por viaturas solidamente fabricadas; e por isso, se provasse a superioridade das vias ferreas sobre as estradas, n'estas circumstancias, teria dado a prova, que intentou dar.

Da memoria publicada em 1864 pelo dr. Pietra Santa, na *União Medica* e extractada no tomo IX do *Anuario Scientifico* de Louis Figuiar, extrahe depois os seguintes curiosos dados estatísticos, ácerca dos desastres occorridos nas vias ferreas e nas estradas de França, paiz em que estas foram traçadas e construidas segundo todos os preceitos da arte, e são conservadas com todo o cuidado, e portanto nas melhores circumstancias para poderem lutar em segurança, com as vias ferreas.

De 1835 a 1862 foram os caminhos de ferro francezes percorridos por 538.531.930 passageiros, e as victimas de todos os desastres occorridos foram em numero de 15.761, mas a maior parte d'ellas, 14.282, eram individuos do pessoal ao serviço das diversas linhas da grande rede, exercito de 120.000 homens, sendo portanto apenas 1.479 os passageiros que soffreram com os desastres.

D'estes 1.479 passageiros, victimas de desastres, foram mortos 183 e feridos 1.296.

Houve pois:

1 passageiro morto por . . . . .	2 942.797	} passageiros transportados.
1 passageiro ferido por . . . . .	415.533	
1 victima por . . . . .	364.118	

Recorre seguidamente aos dados fornecidos pelas estatísticas francezas ácerca dos desastres nas estradas ordinarias. De 1846 a 1860 transportaram as diligencias geraes e imperiaes de França 8.977.450 passageiros e o numero d'elles, victimas de desastres, foi de 324, sendo 24 mortos e 300 feridos.

D'estes dados conclue-se que houve:

1 passageiro morto por . . . . .	374.060	} passageiros transportados.
1 passageiro ferido por . . . . .	29.924	
1 victima por . . . . .	27.708	

Comparando os dois numeros que indicam as relações entre o numero de passageiros transportados e o das victimas nos caminhos de ferro e nas estradas, vê-se que elles estão proximamente na relação de 13 para 1; d'onde deve concluir-se que ha treze vezes mais probabilidade de se fazer uma boa viagem pelo caminho de ferro, do que pelas estradas ordinarias.

A relação apresentada estava muito longe de ser, como poderia suppor-se, favoravel aos caminhos de ferro, porquanto ambos os numeros comparados apresentavam notavel desfavor para o novo systema de locomoção.

Os numeros apresentados em relação ás estradas comprehendiam apenas os desastres occorridos nas diligencias geraes e imperiaes de França, que eram, de todas as que percorriam as estradas d'aquelle paiz, as que estavam em melhores circumstancias, não se tomando nota dos desastres occorridos nas outras diligencias menos perfectas e de peor serviço, em que elles se davam com mais frequencia e com resultados mais para lastimar.

Faz ponderar que os numeros das victimas dos desastres succedidos nas linhas ferreas eram tambem a estas desfavoraveis, por isso que comprehendiam os occorridos desde o seu estabelecimento em França, quando ellas estavam muito longe da perfeição de construcção e quan-

do a arte da exploração não tinha tido ainda os melhoramentos, que a grande pratica tem levado a admitir. Além d'isso, nos numeros das victimas comprehendiam-se as de dois grandes desastres de Versailles e de Fampoux, que contribuíram com 64 mortos e grande numero de feridos.

«Se nos servissemos — escreve — de dados estatísticos posteriores áquelles desastres, acharíamos numeros ainda maiores para as diversas relações apresentadas. Se, por exemplo, adoptassemos o periodo de 1856 a 1862, em que o numero de passageiros foi de 814.186.181 e o dos mortos de 72, teríamos: 1 passageiro morto em 4.366.696 passageiros transportados, resultado muito mais favoravel aos caminhos de ferro».

Não era mesmo a França, paiz escolhido para a comparação, aquelle em que os caminhos de ferro se apresentavam enlão em circumstancias mais favoraveis.

Em Inglaterra as estatísticas de quatro annos de exploração davam:

1 passageiro morto por .	5.256.290	} passageiros trans-
1 passageiro ferido por .	330.945	

Na Belgica mais favoraveis eram ainda aos caminhos de ferro os resultados das estatísticas. Em 14 annos de exploração indicavam elles:

1 passageiro morto por .	8.861.804	} passageiros trans-
1 passageiro ferido por .	2.000.000	

Porém, de todos os paizes o que mais satisfactorios resultados apresentava era a Prussia, em que tinha havido:

1 passageiro morto por	21.000.000	} passageiros trans-
1 passageiro ferido por	3.000.000	

Claro ficava, pois, que nos numeros apresentados havia grande desfavor para as linhas ferreas.

Como dissera, no começo do artigo; tornava-se-lhe impossível apresentar dados officiaes acerca dos desastres occorridos no nosso paiz; entretanto, servindo-se de esclarecimentos, que, dizia, lhe foram obsequiosamente fornecidos por individuos dignos de todo o credito, e «que, pelas posições que occupam, se acham em circumstancias de poderem conhecer, com toda a exactidão, dos factos passados nas nossas linhas ferreas» podia affiançar que no nosso paiz era grande a segurança d'estas linhas. Nos dois annos de 1865 e 1866, em que as nossas linhas de Leste e Norte foram percorridas por 1.455.510 passageiros, houve apenas tres ferimentos em passageiros; nas linhas do Sul e Sueste, percorridas, nos mesmos annos, por 217.862 passageiros, não houve desastre algum em passageiros, não considerando, como de certo não devia ser considerado, desastre de linha ferrea o occorrido a uma senhora, que quando se dirigia da estação do Barreiro para o vapor, foi na ponte, e por descuido dos conductores, pisada por um carro que conduzia as bagagens.

Então, como hoje — e o auctor do artigo que exhumamos do pó dos archivos não deixa de o accentuar — a maior parte dos desastres soffridos pelos passageiros das linhas ferreas provém das imprudencias dos mesmos, que não prestam attenção ás recommendações, que se encontram em todos os compartimentos das carruagens, e que indicam os cuidados, que é necessario ter, para se evitarem os principaes perigos a que podem expor-se.

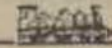
Se se subtrahir do numero total das victimas o d'aquellas que o são por imprudencias proprias, e a que as administrações das linhas ferreas não podem obstar senão pela publicação das instrucções já citadas, consideravelmente augmentarão os numeros, que mostram a relação entre o numero dos passageiros e o das victimas.

Concluia dizendo ser incessante o trabalho para aperfeiçoamento da via, do material e da exploração dos caminhos de ferro; de modo a ser licito esperar que os já pouco numerosos desastres, que n'ellas se davam, fossem

diminuindo; tornando-se por isso, quanto á segurança, unica vantagem que tentava pôr em relevo, cada vez mais decidida a superioridade dos caminhos de ferro sobre todos os outros systemas de locomoção, dando elles, portanto, o meio mais seguro de viajar.

Como artigo de propaganda e de defeza dos caminhos de ferro, que, a esse tempo longiquo, tão grande numero de detractores possuia, não ha duvida que o artigo, que deixamos extractado nas suas linhas geraes, foi sobre-modo notavel, sendo justo verificar-se, como por elle se verifica, que o seu auctor era não só um escriptor illustrado como verdadeiramente consciencioso e previsor.

A. B.



## PARTE OFFICIAL

### Ministério das Finanças Secretaria Geral

Tendo em attenção o disposto no artigo 48.º dos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, aprovados por alvará de 30 de Novembro de 1894, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 11.º do decreto de 24 de Junho de 1916:

Hei por bem, nos termos do artigo 28.º do decreto de 20 de Abril de 1916 e nos do n.º 4.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa, e sob proposta do Presidente do Ministério e Ministro das Finanças, nomear José Adolfo de Melo e Sousa para exercer um dos lugares de delegado do Governo junto da mencionada Companhia, a que se refere o citado artigo 11.º do decreto de 24 de Junho de 1916, com os direitos e regalias consignados no seu § único.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da Republica, 6 de Outubro de 1917.— *Bernardino Machado — Afonso Costa.*

### Ministério da Guerra

#### 2.ª Direcção Geral

##### 2.ª Repartição

PORTARIA N.º 1:104

Tendo a Junta Autónoma das Obras do Pôrto de Viana do Castelo e do Rio Lima pedido licença para construir, no Campo da Agonia, na posse do Estado e Administração do Ministério da Guerra, em Viana do Castelo, uma linha férrea para ligação daquelle pôrto com a rede ferro-viária do paiz, é autorizada a mesma Junta, pelo Governo da República Portuguesa, a mandar proceder á referida construção com as seguintes condições:

1.ª A concessão é por tempo illimitado, caducando, porém, desde que o Ministério da Guerra careça do terreno para edificações ou serviço militar incompatível com a passagem da linha férrea no Campo da Agonia, ou deixem de ser cumpridas as condições desta concessão por parte da Junta;

2.ª Serão collocados contra-carris no trôço da linha que atravessa o referido campo, devendo rasar o terreno de modo que, em qualquer ponto do campo, não constituam obstáculo á passagem de peões, cavalos ou vehiculos;

3.ª A linha férrea passará de nivel com a estrada que dá ingresso ao Castelo, devendo, nesta passagem, ser collocadas as devidas barreiras, havendo um guarda encarregado do serviço das cancelas por occasião da passagem dos combóios;

4.ª Os taludes, tanto nas trincheiras como nos aterros estabelecidos no Campo da Agonia, terão inclinação que suavize a concordância do leito da via com o terreno do Campo;

5.ª O traçado e perfil serão os constantes dos desenhos archivados no Ministério da Guerra e apresentados pela Junta concessionária, como foram superiormente aprovados pelo Ministério da Guerra;

6.ª A Junta poderá, desde a data da publicação desta portaria, começar os trabalhos da linha férrea de um e outro lado da actual praça de touros, cujo terreno se acha arrendado por este Ministério á respectiva empresa, até 31 de Dezembro de 1917;

7.ª Quando a concessão caducar, nos termos da 1.ª condição, a Junta não terá direito a qualquer indemnização e restabelecerá o terreno no seu estado primitivo;

8.ª A Junta obrigar-se há, quando lhe fór requisitado, a fornecer, á razão de \$50 por vagão, por cada dia de exercicio, ás autoridades militares, o material necessario para exercicios mili-

tares de embarque de pessoal, gado e material, tendo direito a ser indemnizada de qualquer prejuizo causado pelos referidos exercicios no material para elles fornecidos.

A fim de poder realizar-se esta condição a Junta obrigar-se há a construir um desvio de 60 metros pelo menos;

9.ª A empresa da praça de touros procederá à demolição da mesma praça depois de findo o actual arrendamento, mas na occasião em que a demolição lhe seja solicitada directamente pela Junta Autónoma das Obras do Porto de Viana do Castelo e do Rio Lima, devendo deixar o terreno desembaraçado para o assentamento da linha férrea.

Paços do Governo da Republica, 5 de Outubro de 1917.—O Ministro da Guerra, *José Mendes Ribeiro Norton de Matos*.

## Ministério do Trabalho e Previdéncia Social

### Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N.º 3:417

Atendendo ao que me representou o Ministro do Trabalho e Previdéncia Social, e ao que dispõe a lei n.º 800, de 31 de Agosto findo: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Fica eliminado do regulamento geral das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 16 de Novembro de 1899, o capitulo II do titulo II, que definiu as attribuições da contabilidade e tesouraria.

Art.º 2.º Os serviços de escrita e contabilidade e de tesouraria e processo de cada direcção são dirigidos respectivamente por um guarda livros e por um chefe de serviço, funcionários com a mesma graduação e directamente subordinados ao director.

Art.º 3.º Compete ao serviço de escrita e contabilidade:

a) Organizar a escrita da Direcção pelo sistema de partidas dobradas, adoptado nos Caminhos de Ferro do Estado, e escripturar em dia todos os livros auxiliares que sejam necessários á sua maior clareza;

b) Organizar os diários do movimento de contas da Direcção por partidas mensais, com a descripção de todas as operações realizadas, enviando-os por cópia á Contabilidade Geral do Conselho, acompanhados dos respectivos balancetes das contas correntes, no prazo máximo de setenta dias, contados do último dia do mês a que disserem respeito;

c) Escribir nas devidas contas os balancetes diários da tesouraria, depois de conferidos com os respectivos documentos, os quais devolverá ao serviço da tesouraria e processo;

d) Solicitar da Direcção a expedição de ordens para que os diversos serviços organizem com a maior simplicidade e possível uniformidade as suas contas;

e) Verificar os documentos dos serviços permutados, organizando por elles as respectivas contas, devidamente classificadas;

f) Dar conhecimento á Direcção, em mapas mensais, da situação das despesas orçamentais dos diversos serviços em relação ao orçamento do respectivo ano económico;

g) Preparar as contas e assistir ao balanço mensal da tesouraria, para conferir a exactidão dos saldos com a escrita;

h) Conferir os inventários anuais dos serviços;

i) Organizar o orçamento geral da Direcção por capitulos, artigos, secções e parágrafos referente a annos económicos, separando por secções as despesas de pessoal e material e tomando como base os orçamentos parciais dos serviços, depois de aprovados pela Direcção;

j) Dar á Direcção todos os esclarecimentos, que mostrem o estado financeiro do caminho de ferro da respectiva rede e todos os mapas referentes á contabilidade, que sejam necessários para o relatório da Direcção;

l) Enviar todos os meses ao serviço da tesouraria e processo um balancete das contas em dívida, de devedores ao tráfego e devedores gerais, para este proceder á sua cobrança;

m) Conferir os balancetes mensais do movimento de contas de materiais dos serviços que tenham depósitos;

n) Conferir com a escrita a conta da geréncia do tesoureiro e as dos pagadores, apresentadas pelos interessados;

o) Conferir logo que, pelo serviço de tesouraria e processo lhe seja entregue o processo de pagamento, acompanhado das respectivas contas, devolvendo-o, depois de organizar por elle os correspondentes lançamentos no Diário e Contas Correntes;

p) Escribir em conta corrente as importâncias recebidas e entregues á Caixa de Reformas e Pensões, devendo no fim de cada mês, dar conhecimento á mesma Caixa, por meio dum extracto de conta corrente, das operações realizadas;

q) Enviar ao serviço de tesouraria e processo, até o dia 25 de cada mês, uma nota da despesa total, realizada por serviços, referente ao mês anterior, que acompanhará as requisições de fundos para pagamento de processo;

r) Todos os demais serviços da sua competência não especificados.

Art. 4.º O serviço de tesouraria e processo é constituído por duas secções a saber:

1.ª Secção (receita e despesa);

2.ª Secção (tesouraria).

§ 1.º O chefe da 1.ª secção substitue o chefe do serviço nos seus impedimentos legais.

§ 2.º A 2.ª secção, exclusivamente encarregada da arrecadação das receitas e pagamento das despesas, é dirigida pelo tesoureiro, sob as ordens do chefe do serviço.

Art. 5.º Compete ao serviço da tesouraria e processo:

a) Regular as remessas das receitas diárias, cobradas nas estações, para a tesouraria proceder á sua contagem, com a assistência de um empregado do movimento, preencher os recibos e os boletins diários das receitas, mencionando nos mesmos as diferenças encontradas no acto da contagem e participando ao serviço da fiscalização essas diferenças para formar o débito ou crédito das respectivas estações. Das diferenças encontradas serão lavrados autos, assinados pelos assistentes, á contagem, e enviados ao interessado e ao serviço do movimento;

b) Fazer depositar diariamente na Caixa Económica Portuguesa em Lisboa, e na sua delegação no Porto, as receitas do tráfego, e dezenalmente na Caixa Geral de Depósitos as receitas diversas do fundo especial;

c) Passar ordens de cobrança por entradas de fundos na tesouraria, ordens de pagamento e guias para a saída, devendo as saídas ser conferidas no serviço de escrita e contabilidade, antes de pagas;

d) Enviar ao conselho os documentos originaes dos balancetes diários depois de escripturados no serviço de escrita e contabilidade;

e) Verificar as fólhas de vencimentos e documentos de despesa a pagar pela tesouraria, processados pelos diversos serviços da Direcção, organizar as fólhas de vencimentos do pessoal dos serviços internos e todos os documentos de despesa que não devem ser processados pelos mesmos serviços;

f) Preparar todo o expediente relativo ao processo de pagamento, elaborando requisições de fundos e recebendo as respectivas importâncias em harmonia com as ordens do Conselho de Administração, passar certificados provisórios e definitivos ao tesoureiro e entregar ao serviço de escrita e contabilidade, além das respectivas contas, acompanhadas dos documentos pagos, todos os elementos de que careça para a escrita; as contas de um mês devem ser enviadas até ao fim do mês seguinte áquelle em que se realizarem os pagamentos;

g) Liquidar, no fim de cada mês, todos os descontos feitos em fólhas e passar guias para lhes dar o seu destino;

h) Escribir as contas das fianças dos empregados;

i) Escribir os livros das autorizações e contratos;

j) Dar balanço ao cofre da tesouraria uma vez por mês ou seja sempre que o julgue necessário, ou superiormente for determinado, com a assistência do director ou sub-director e do guarda-livros;

l) Todos os serviços da sua competência não especificados.

O Ministro do Trabalho e Previdéncia Social assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da Republica, 1 de Outubro de 1917. — *Bernardino Machado* — *Eduardo Alberto Lima Basto*.

### Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 1:109

Atendendo ao pedido feito pela Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation de Chemins de Fer à l'Étranger para pagamento do saldo da garantia de juro de 1916-1917, na importância de 68 026\$60; manda o Governo da Republica Portuguesa seja paga provisoriamente á referida Companhia a quantia de 48 233\$55, que a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro confirma ser devida pelo Estado, ficando a diferença entre as verbas referidas dependente de resolução ulterior, que será definitivamente tomada sob consulta ás estações officinas competentes mandadas ouvir sobre a mencionada divergência.

Paços do Governo da Republica, 8 de Outubro de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdéncia Social, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

PORTARIA N.º 1:112

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfaias, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao ano económico de 1916-1917, está em condições de ser aprovada; manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a referida Companhia pague ao Estado, como liquidação definitiva da garantia de juro do ano económico de 1916-1917, e pelo segundo semestre, a quantia de 49.301\$99.

Paços do Governo da Republica, 10 de Outubro de 1917.—Pelo Ministro do Trabalho e Previdéncia Social, o Sub-Secretário de Estado, *Ernesto Júlio Navarro*.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Novo armazem de transito para mercadorias vindas do estrangeiro em pequena velocidade

Conforme já tivemos occasião de referir, a Companhia Portugueza obteve a cedencia de um armazem annexo á séde da Alfandega de Lisboa, para n'elle depositar as mercadorias vindas em transito, que não possam ser armazenadas em Lisboa-Caes dos Soldados.

O novo armazem já está funcionando, sendo o despacho das mercadorias effectuado na estação de Lisboa-Caes dos Soldados e n'esse acto avisados os consignatarios de qual o armazem em que lhes será feita a entrega das suas remessas.

Este importante melhoramento apresenta grandes vantagens, tanto para o caminho de ferro, que só assim pode descongestionar o armazem de transito do Caes dos Soldados e desembaraçar rapidamente o material que vem carregado com as remessas do estrangeiro, como para o publico, que mais rapidamente obtém a entrega das suas mercadorias.

## Prasos de transporte das remessas de grande velocidade

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e a Famalicão, até aviso em contrario, as remessas de grande velocidade, com excepção das de generos susceptiveis de facil deterioração como o peixe, hortaliça, caça, leite, etc., que são transportadas nas condições normalmente estipuladas na Tarifa Geral, serão transportadas dentro do praso maximo de 24 horas por cada fracção indivisivel de 30 kilometros de percurso, excluindo d'esse praso o dia da expedição e o da entrega.

Sobre o mesmo assumpto a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste tambem acaba de publicar um Aviso, segundo o qual o praso de transporte das remessas de grande velocidade não poderá ir além de 24 horas por cada fracção indivisivel de 125 kilometros de distancia a percorrer, não se contando n'este praso, o dia da expedição nem o da entrega.

São exceptuadas d'esta disposição os transportes funebres, as remessas de metalico e valores e as de mercadorias de facil deterioração, as quaes são transportadas nas condições prescriptas na Tarifa Geral.

## Annullação de tarifas

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes são annulladas a partir do dia 1 do proximo mez de Novembro as tarifas especiaes de grande velocidade combinadas com os Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e Portugal a seguir indicadas:

*M. L. n.º 2* para transporte de passageiros de 3.ª classe em grupos, de Madrid a Lisboa ou Campanhã.

*M. L. n.º 6* para viagens de excursão em grupos e em comboios especiaes entre Madrid e Lisboa, Coimbra, Figueira, Espinho, Granja e Campanhã.

*Internacional n.º 203* de bilhetes de ida e volta e circulatorios entre Madrid e Lisboa e Campanhã.

Este Aviso, que distribuimos com o presente numero, veio confirmar a noticia que sobre o assumpto demos no nosso ultimo numero.

## Transporte de batatas

Em virtude de determinações do Governó, as estações de caminhos de ferro situadas no districto da Guarda, ou sejam as de Nellas até Villar Formoso, e Sabugal até

Guarda, não podem acceitar, até aviso em contrario, remessas de batatas para expedir, sem que lhes sejam apresentadas guias de transito visadas pelo Sr. Governador Civil do districto.

## Horario de comboios na linha de Cintra

Foi prorogado até ao dia 31 do corrente, inclusivé, o horario de verão, actualmente em vigor, na linha de Cintra.

## Paragem de comboios nos apeadeiros de Avanca e Cacia

Desde hontem passou a ter a paragem de 30 segundos nos apeadeiros de Cacia e Avanca, na linha do Norte, para serviço de passageiros, o comboio n.º 3, que sae do Rocio ás 8 50.

A partida do comboio dos referidos apeadeiros é, respectivamente, ás 20-39 e 21-5.

## Estação de Madrid-Penuelas

Segundo comunicação das Companhias hespanholas, o serviço que presta actualmente a estação de Madrid-Penuelas, situada na linha de Contorno de Madrid, é o seguinte:

Recebe e expede em pequena velocidade, tanto em remessas de detalhe como por vagões completos:

Azeite, arroz, bacalhau, breu, cereaes, farinhas, legumes seccos, papel e aparas de papel, batatas, tabacos, trapo e taras (das mercadorias indicadas);

Recebe e expede, nas mesmas condições, quando as remessas sejam expedidas por D. C. de Simón Martinez ou ao mesmo consignadas:

Grão de bico, feijão, lentilhas, amido, assucar, café, chá, cacau, chocolate, chicoria, especiarias, bolachas, caramellos, bombons, conservas de peixe, escabeches, conservas de hortaliça e legumes, fructas em conserva, fructa secca, salchichão, queijo e azeitonas, cidra, vellas, sabão, moinhos para café, cafeteiras, bules, balanças e pesos.

Expede tambem nas condições supra, agglomerados e residuos de moagem de trigo e recebe asfalto e breu nas mesmas condições.

## Excursões no paiz

V

Ainda o Gerez. — A transformação d'um gerente de hotel. — Os seus projectos. — O Bom Jesus e os hotels. — Falta de viação bracarense. — Vianna. — Faltas lamentaveis. — O monte de Santa Luzia. — Uma fortuna a perder-se por falta de iniciativa.

Não está nos nossos habitos repizar muitas vezes o mesmo assumpto, mas, excepcionalmente, temos ainda que nos referir ao Gerez, para reparar um salto de memoria, primeiro que tudo; depois, porque, posteriormente á publicação do nosso ultimo artigo, adquirimos um documento emanado do grupo chamado dos «Amigos do Gerez», a que então nos referimos.

O salto de memoria foi tão grave, que não é bastante confessa-lo aos leitores: temos que contrictos bater no peito, pronunciar o *mea culpa*, deante de um sacerdote. Só elle pode absolver-nos do peccado do esquecimento, com tanta mais razão que para com elle proprio o praticámos!

Foi o caso que não fallámos do grande, do extraordinario melhoramento que fomos encontrar, este anno, no *Hotel do Parque*.



Ha justamente um anno, (no nosso numero 692, de 16 de outubro de 1916, pag. 313) classificamos o gerente d'esse hotel, de invisivel, bisonho e outras coisas assim, feias; e este anno fomos encontra-lo um cavalheiro amabilissimo, attencioso, affectuoso para com *todos* os hospedes, vindo até despedir-se d'elles, quando partiam.

A transformação foi completa. Elle que nunca apparecia, via-se este anno por toda a parte: cuidando de melhoramentos no lindo parque, recommendando ao cozinheiro que nos variasse a comida, dando-nos umas deliciosas empadinhas e uns saborosos sonhos.

Até o hotel parecia mais novo, e as luzes de acetilene brilhantes focos electricos.

E (vejam como somos impenitentes na senda pecaminosa) ao fazermos *amende honorable* d'um pecado, já commetemos outro — o da vaidade — por ser á nossa *Gazeta* e áquelle nosso artigo que se deveu tão miraculosa transformação. Assim no-lo declarou o proprio.

Com mais o attractivo da amabilidade do sr. padre José de Menezes, ninguem deixa de voltar ao Parque, onde, de anno para anno, o serviço refina em primores de asseio, como em raros hotéis do paiz.

Para o futuro anno teremos alli alguns melhoramentos: uns quartos novos, iluminação electrica e outras bemfeitorias.

Te-las-ha tambem a estancia?

E' esse o programma, que obtivemos, do tal grupo «Amigos do Gerez» documento que vamos extratar:

Esse grupo propõe-se amparar uma commissão local promotora de melhoramentos, a qual preparou um vasto programma de transformação total da estancia.

Parece-nos o processo assás complicado. Os francezes, mais praticos, crearam, para estes casos o «Syndicat d'Initiative» composto pela Camara Municipal, os donos de hotéis, os principaes proprietarios, os medicos das *thermas* e outros *interessados*, que, promovendo o desenvolvimento e os melhoramentos da terra, tratam dos seus proprios beneficios.

Amigos, benemeritos, auxiliares platonicos, serão muito bons como elemento decorativo, mas receiamos que não cheguem á realização pratica do necessario.

O programma começa por alvitres que respeitam á administração publica:

Que a administração florestal seja dirigida por um funcionario com cathogoria para resolver difficuldades na resolução de assumptos que contendam com a administração das mattas;

Que a uma Junta Administrativa autonoma seja confiada pelo Estado a administração das Caldas, compensando ao concelho de Terras do Bouro os seus direitos adquiridos;

Que no intervallo da epocha thermal se proceda á canalização de esgotos de todos os predios sem excepção;

Que o Governo mande fazer a limpeza das vias publicas;

E outros que pertencem á iniciativa particular:

Que um grupo de proprietarios faça construir um bairro operario; sendo demolidos todos os casebres insalubres;

Passar o mercado para um terreno mais adaptavel junto da estrada;

Construir um novo matadouro;

Estudar o meio de dar aos frequentadores do Gerez facilidades de transporte;

Promover a construcção de um ou mais novos hotéis, modernos e confortaveis, um amplo balneario, um casino vasto, bem como estradas e caminhos que facilitem a ida aos sitios mais frequentados dos arredores.

Melhoramento do serviço telegrapho-postal, do policiamento; afastamento da mendicidade; deslocação da estrada actual para outra á margem do rio, ficando aquella para passeio dos acqistas.

A Commissão lembra ainda:

A creação da «taxa de cura» de 10 centavos por hospede e por dia, para receita, que permitiria a garantia dos encargos provenientes dos melhoramentos supra.

Francamente, parece-nos pequena a base para tão grandioso monumento.

Foram este anno alli 2.000 acqistas. Suppondo que, com essas melhorias se consigam 5.000, que se demorem na média 15 a 20 dias, teria a commissão uma receita de 8.750\$00, que lhe garantiria o juro e amortisação de um emprestimo de não mais de 120 contos, insufficiente para tanta coisa.

E não se inclue no seu programma a erecção de um coreto e a manutenção d'uma musica que, na epocha, toque na avenida duas ou trez vezes por dia, como succede em Vichy, Gaucerets, Aix-les-bains, etc.

Esquece tambem a commissão um melhoramento simplissimo a realizar: tornar o parque franco a *todos* os acqistas mediante a apresentação do seu bilhete de aguas. Para isso bastaria majorar o preço d'este em 20 centavos que todos pagavam, e ahí tinhamos uma receita (mesmo com 2.500 banhistas) de 500 escudos, que temos a certeza o parque nunca teve, de tal proveniencia.

Por fim, bem faz a commissão em indicar como urgente:

A demarcação da area de protecção das nascentes e o isolamento d'estas;

A remoção do lavadouro sobranceiro á nascente da Copa.

Este ultimo trabalho parece-nos de tudo o mais indispensavel, o mais immediata e imperiosamente exigido. Não se comprehende como, havendo ali agua por toda a parte e não faltando espaço, se tenha consentido que, justamente sobre a montanha em que nasce a agua, que os doentes bebem, se faça o lavadouro da roupa. Um leve movimento *sysmico* pode produzir uma tenuissima abertura da rocha que protege a nascente, caso de que ninguem se aperceberia, e nem queremos pensar nos desastrosos effeitos que nos doentes produziria estarem bebendo agua inquinada pelas sujidades do lavadouro.

Este e outros melhoramentos teem que ser feitos, e desde já, pela empresa das aguas, sem esperar auxilios ou coadjuvação extranhas, que são faceis de prometter e sempre difficeis de conseguir.

Quem retira do Gerez, raro deixa de fazer um repouso de alguns dias no Bom Jesus, e é este, em geral, o ponto escolhido, porque melhor se presta a esse fim.

Ha ahí uma bella matta para passeios, parque, lago, cascatas (deploravelmente de beton, havendo tanta pedra) arvoredos á farta, panoramas extensos, admiraveis; e ha quatro hotéis, com bom serviço de mesa, posto que o conforto moderno ainda alli não tenha entrado.

E que bello resultado daria a reforma, por completo, do Grande Hotel do Elevador, indubitavelmente o melhor situado, reforma que se impõe, tanto mais que ha bons 40 annos elle se mantém sem melhoramentos!

Braga poderia, com as suas bellezas naturaes e os aperfeicoamentos materiaes que ultimamente alli se teem operado, ser um muito mais importante centro de irradição de turismo, se a infeliz companhia dos caminhos de ferro do Alto Minho a tivesse ligado para Guimarães, Ponte da Barca, Arcos e Monção.

Assim, limitada ao serviço de communicações por automoveis, caro, mau e irregularissimo, vaé progredindo bem lentamente, porque quem não tem carro seu (e estes poucos são) não pode confiar em serviços mal organizados e (como fomos forçados a fazer) em vez de realizar passeios nos arredores, indo por alli ás Taypas, a Guimarães, etc., retira em caminho de ferro para pontos mais distantes.

Assim, visto que o auto omnibus que nos devia levar aos Arcos de Val de Vez, como burro teimoso se obstinou a não andar, fomos até Nine e d'ahi a Vianna, pela linda

linha do Minho, immensamente pittoresca e de aspectos sempre interessantes e variados.

O Hotel Central é um bom hotel, quanto a serviço de mesa e bella casa de jantar, das melhores da provincia; mas notam-se nos quartos (a não ser um ou outro de preços extraordinarios) as faltas vulgares em todos os hotéis antigos do norte do paiz: — camas durissimas e ausencia completa de guarda-fatos e até de cabides.

E' uma lastima, e são defeitos que afugentam viajantes!

Ter que se dormir sobre um colchão duro é sacrificio a que poucos se sujeitam; ter que pôr o fato sobre cadeiras, sobre a cama, no chão até, é de desesperar.

Nos quartos do Central, para duas pessoas ha apenas um cabide de parede com 4 cabeças!

E o mesmo notámos em outros hotéis! Pelo que se vê, com effeito, ha, na região, muita falta de cabeças...

Tanta falta que sendo Vianna uma cidade importante e havendo allí riquissimas casas, ainda ninguem se associou para tomar o grandioso edificio construido pelo benemerito Domingos José de Moraes para um grandioso hotel, no alto de Santa Luzia, uma preciosidade que, só por si, produziria a prosperidade da região inteira.

E' pasmoso o abandono de tão bella iniciativa.

Estivemos lá. O panorama é admiravel, unico no paiz; o clima maravilhoso; o edificio, sumptuoso, vae-se arruinando, e os herdeiros do grande emprehendedor já o vendem por uma miseria, que nem paga as gradarias de ferro!

Pois não ha meia duzia de homens que mettam hombros ao negocio de salvar aquella bella construcção, de ajardinar os terrenos, de construir um elevador e dar de arrematação o hotel a um bom hoteleiro, que faria uma fortuna para si e para a empresa proprietaria, e daria á cidade um impulso extraordinario.

Na mão de estrangeiros, aquelle hotel, com as suas largas varandas e salões abertos a um panorama extraordinariamente vasto e bello, os seus jantares luxuosos, a sua brilhante iluminação electrica, os seus concertos no terraço, chamaria milhares de forasteiros, seria o centro de reunião ou de permanencia de toda a população abastada do norte do paiz e da Galliza, da qual está a 2 horas, por caminho de ferro.

Não sabemos quem são os herdeiros de Domingos de Moraes, sabemos apenas que é familia abastada e talvez por isso não se preocupa com o edificio, que, abandonado como está, vem a derruir por completo.

Lamentamos só que haja entre nós tanta falta de iniciativa que, n'estes casos, até á Camara Municipal cumpriria tomar, para defesa da sua bella cidade, bem digna de melhoramentos de que tanto carece.



## A locomotiva factor de civilização e de progresso

Todos os transportes se fizeram, a principio, ás costas, sendo o primeiro animal de carga o homem. O carregador lá ia penosamente atravez dos montes, dos barrancos, das florestas (como ainda hoje succede em algumas regiões da Africa, etc.) transportando n'uma successão de dias, de logar para logar, os fardos das mercadorias caras e raras.

Quando Fernão Cortez chegou ao Mexico, os transportes faziam-se por esta fórma e é o que ainda hoje succede em muitas partes, como acima ficou dito.

N'estas primitivas condições, poucas trocas eram possiveis e só os objectos de luxo podiam supportar as despesas e as difficuldades do menor deslocamento.

Logo que o homem ponde fazer os transportes a dorso de quadrupede, os progressos foram como 30 kilogr., car-

ga de um homem, para 200 kilogr., carga de um bom cavallo a passo. A adopção d'esta machina viva, melhor apropriada para a sua tarefa, alliviou, de uma vez, dez homens do seu penoso trabalho. Em toda a parte onde se abriram as mais primitivas estradas, essas machinas fixas, a mesma força motora, a mesma machina viva, ponde transportar, por meio da machina movel que se chama carro, o mais simples carro de duas rodas, um peso pelo menos cinco vezes maior. N'um canal e com um barco, o mesmo cavallo percorrendo a margem faz avançar oitenta ou cem vezes mais peso, isto é 80.000 a 100.000 kilogr.

Mas em caminho de ferro, por ser um plano mais unido e mais resistente do que uma estrada, o mesmo cavallo transporta um carro com dez vezes a carga que poderia transportar n'esta. Finalmente veio uma outra machina mais poderosa, e mais docil tambem, o *corcel de fogo* que se chama locomotiva, que pode pesar só por si 50.000 kilogr., mas a quem dez ou doze vezes o seu peso não pode fazer parar na rapida carreira. É de uma extremidade de um paiz ou mesmo de um continente á outra, com uma rapidez décupla das precedentes, carregações preciosas, enchendo centenas de metros de compridas e solidas viaturas, são quotidianamente transportadas a nossos olhos. N'estes caminhos, e por este systema de tracção, os viajantes e as mercadorias avançam ordinariamente muitas e muitas leguas por hora.

Populações inteiras, exercitos completos, mercadorias de toda a especie e em quantidades espantosas, são transportadas n'uma viagem, e isto mediante preços extraordinariamente reduzidos em epochas normaes.

Em algumas horas, fazem-se viagens que exigiam, ha alguns annos, muitos dias, semanas ou mesmo mezes. Em 1763, a diligencia publica levava quinze dias de Edimburgo a Londres; em 1835, já as diligencias percorriam o mesmo espaço em quarenta e oito horas; hoje a viagem pode fazer-se por caminho de ferro em um tempo assombrosamente minimo.

Madame de Sévigné, escrevendo em 1672, informanos de que, no seu tempo, era preciso gastar um mez para ir de Paris a Marselha, viagem que se faz agora em poucas horas pelo caminho de ferro. Accrescentemos que no tempo de madame de Sévigné, e ainda muito mais proximo de nós, semelhantes viagens eram acompanhadas de perigos sérios, a ponto de ser prudente fazer disposições testamentarias antes de enceta-las. Hoje, e apezar de tão prodigiosa rapidez, os perigos diminuíram extraordinariamente.

Na Inglaterra, as estatisticas dos desastres em caminhos de ferro dão uma victima para mais de dois milhões de viajantes. Um homem, n'estes comboios quotidianos da industria, superiores ás vezes aos de um corpo em campanha, pôde desempenhar as vezes de 6 a 7.000 dos antigos carregadores. É o conductor do comboio, cuja mão dá o impulso a esse aparelho gigante, que, com mais segurança do que o velho Éolo, larga ou retém a seu bel prazer, na prisão de ferro, os sôpros frementes; chefe de uma caravana como nunca a imaginaram as planicies da Asia e os areas da Africa, parece um d'esses heroes dos contos do Oriente, aos quaes um talisman irresistivel submettia os elementos e os genios.

Como, com toda a rigorosa verdade dos factos, lêmos ha tempo em uma publicação technica, todos estes progressos se resolvem em um verdadeiro accrescimento da vida; que dão logar na terra a um numero maior de creaturas razoaveis, e que dão a essas creaturas mais numerosas uma parte de existencia maior. O homem, no dizer de uma palavra celebre, não pôde accrescentar um dia á sua vida, nem uma polegada á sua estatura. Com certeza, se entendermos isto, como devemos entende-lo, vêmos que não está no poder do homem o subtrahir-se, mesmo um instante unico e pelo menor objecto, á soberana auctoridade das leis eternas que o regem, e que nada está n'elle que

não esteja na mão de Deus. Mas essas mesmas leis destinaram-o a engrandecer-se, a desenvolver-se, a dominar o mundo afeiçoando-o mais ao seu uso; e, segundo uma outra palavra que não deve separar-se da precedente, a crescer e a multiplicar-se.

Ora, de mil forças, primeiro neutras ou inimigas fazer gradualmente servidores e auxiliares seus, não é dar a si mesmo membros e até sentidos novos? Libertar os pés do limo impuro das posições rasteiras e humildes, e erguer-se pouco a pouco sobre o universo domado como sobre um pedestal, não é engrandecer a propria estatura e levantar mais alto a cabeça? Poupar a vida, emfim, subtrahi-la aos perigos e ás enfermidades dos primeiros dias, expulsar para longe os animaes que a ameaçam, dissipar a febre que a mina, conjurar a fome e a peste, garantir-se das intemperies, salvar a infancia e sustentar a velhice, alongar o tempo deixando de o perder, e recuar, pela observação das regras da hygiene e da moral, os limites da longevidade humana, não é accrescentar dias aos dias e annos aos annos?

Vejamos este simples calculo:

Em 1888, segundo as estatisticas, uma das linhas ferreas do centro da Europa (não nos lembra agora qual, mas isso pouco importa) transportou, em todo o anno, em numeros redondos, 8.000:000 de viajantes. Supponha-se, para cada um d'esses viajantes, uma hora de economia, por ter tomado esse meio de transporte; temos 8.000:000 de horas, isto é 800.000 dias de trabalho de dez horas; isto é, ainda, 2.500 a 3.000 annos de trabalho, a dez horas por dia, ou o equivalente de 2.500 a 3.000 existencias activas.

O *Metropolitan Railway* transporta, segundo dizia um trabalho especial de Esquiros, 111 milhões de viajantes por anno, ganhando cada um d'elles a média de uma hora em economia de tempo. Isto faz 38.000 annos de trabalho de um homem, ou o equivalente, 1 anno de trabalho de 38.000 homens a 10 horas por dia. E' como se a população trabalhadora de Londres fosse augmentada de 38.000 pessoas.

Imaginando que trez milhões de almas constituem a população d'essa cidade, é como se trabalhando todas igualmente, accrescentassemos 3 dias e 7 horas ao anno de trabalho, a vida de cada uma d'ellas.

Fallamos apenas de uma hora economizada; mas quem não sabe em que escala o aperfeiçoamento dos meios de locomoção veiu reduzir a duração dos deslocamentos?

A Inglaterra adeantou-se ao continente não só na construcção das estradas, como tambem, depois na das vias ferreas. Comtudo, em 1750, o carro publico que fazia o serviço entre Edimburgo e Glasgow gastava dia e meio para prefazer este trajecto de 60 e tantos kilometros. Já dissémos o que, pela mesma epocha proximamente, acontecia entre Edimburgo e Londres.

N'esse tempo lia-se nas paredes o seguinte aviso: «As pessoas que quizerem fazer a viagem de Londres a York e de York a Londres, são avisadas de que podem dirigir-se á estalagem do *Cysne Branco*, em Londres, ou á estalagem do mesmo nome em York. Ahi encontrarão uma diligencia, a qual fará a viagem em quatro dias, se Deus o permittir.» (L. Figuiet, *Historia das descobertas modernas*).

Era ainda peor entre Liverpool e Manchester, exactamente o ponto em que foi estabelecido, o primeiro caminho de ferro que transportou viajantes: «Não tenho termos, dizia Arthur Young, para descrever esta estrada infernal. Aconselho muito seriamente a todos os viajantes a quem a sua má estrella possa conduzir a este paiz, que façam tudo quanto possam para evitar essa maldita travessia; porque ha mil a apostar contra um em como se hão de fazer em bocados, ou pelos menos hão de partir um braço ou uma perna... Pela minha parte, tres vezes se me partiu a carruagem n'estas dezoito milhas de exe-

cranda memoria». O resultado de um tal estado de cousas, era a raridade e o preço elevado dos transportes, e por conseguinte a impossibilidade de explorar até mesmo as mais abundantes riquezas naturaes, taes como as minas de hulha de Worsley, a 12 kilometros de Manchester.

Creando, para as tornar finalmente accessiveis, o canal que tem o seu nome, e que foi o signal de uma verdadeira transformação na navegação interior da Inglaterra, o duque de Bridgewater não concorreu menos para a fortuna do seu paiz do que para a da sua familia. E quando posteriormente, a 6 de outubro de 1829, a celebre locomotiva d'esse operario de genio que veiu a ser o grande mechanico George Stephenson, excedendo, logo á primeira experiencia, as exigencias e até mesmo as esperanças dos creadores da nova via de communicacão, provou a possibilidade de fazer circular sobre carris, com uma velocidade consideravel e uma segurança satisfactoria, não sómente mercadorias, mas tambem viajantes, o numero d'estes triplicou desde o principio, e o mais activo movimento de negocios veiu ligar, para accrescentar uma por meio da outra, as duas fortunas visinhas, a do grande centro maritimo e a da poderosa cidade industrial.

Grande razão tinha, portanto, aquelle escriptor e economista que ao referir-se ás machinas em geral e á dos caminhos de ferro em especial, affirmava que o seu progresso era o accrescimento da existencia.

Salvar da destruição um bago de trigo ou fazel-o chegar á bocca que o reclama transformado em pão, é a mesma coisa que produzi-lo. Não é só a charrua que possui esse poder; conservar, distribuir, transformar e transportar é produzir; e todo o melhoramento real é uma verdadeira creação.

O progresso material é apenas um passo para o progresso intellectual e para o progresso moral, que não se conseguem sem aquelle outro.

Sob este ponto de vista, o caminho de ferro é, incontestavelmente, um importante factor de civilização e de progresso.

## O carvão americano

O augmento de preço que o carvão tem experimentado no decurso da guerra, que ainda, infelizmente, continua ensanguentando a historia do presente seculo, e o natural temor de que a importação do carvão inglez tenha de desaparecer em absoluto de certos mercados depois de feita a tão anciada paz, ou que apenas possa importar-se em quantidades tão escassas que não cheguem para as necessidades da industria, tem levado a pensar em novos mercados abastecedores, que possam vir a facilitá-lo em condições accitaveis.

A Inglaterra, ao abrir-se o periodo da paz, não é provavel que se encontre em disposições de exportar carvão tal como o fazia antes de 1914, tanto em quantidade como em preço.

Não poderá dispor da tonelagem de que n'essa data dispunha; os frétes serão mais elevados; as suas fabricas recomeçarão a trabalhar com actividade e talvez nem disponha de mão d'obra sufficiente para a extracção do carvão em grande escala.

A America do Norte possui os maiores jazigos carboniferos do mundo, e acredita-se que as suas entidades exportadoras tratarão de encontrar novos mercados em competencia com a Inglaterra.

Já durante a guerra tem sido importadas muitas toneladas de carvão americano, se bem que o seu preço tambem tenha progressivamente augmentado.

Em 1915 e 1916 cotou-se de 2.50 a 3.30 dollars a tonelada, franco bordo sobre porto americano. Algum, que veiu para Hespanha em Março e Junho ultimos pagou-se a 5 dollars a tonelada no porto da origem, subindo

logo até 7 dollars em ofertas feitas durante o mez de Julho.

A produção mundial passa de 1,400.000.000 toneladas, das quaes 500.000.000 se extrahem dos jazigos dos Estados Unidos; isto é mais da terça parte da produção total, correspondendo d'esta fórma:

A Inglaterra.....	1 4
A Allemanha.....	1 5
A França.....	1 30
A Belgica.....	1 40
A Hespanha.....	1 250

Os carvões de melhor qualidade são os das formações carboníferas de Appalaches, jazigos do Mississipi e Missouri.

No *Boletim Official* do Ministerio do Fomento, correspondente a Agosto, vem detalhada a descripção dos jazigos carboníferos e um exame da composição do mineral, cuja potencia calorifera, segundo o grupo a que pertence, é esta:

	Mínima	Normal	Maxima	
Pocahontas.....	8.060	8.179	8.335	calorias
New River.....	8.115	8.280	8.390	»
West Virginia Gaz Coal	7.640	7.700	7.945	»
Maryland e Pensilvania	7.780	7.785	8.140	»
Virginia, Kentucky e				
Tennessee.....	7.670	7.855	8.030	»
Alabama.....	—	7.805	—	»
Ohio e Pensilvania occi-				
dental.....	—	7.585	—	»
Illinois e Indiana.....	—	7.225	—	»
Pierel County.....	—	7.420	—	»
King County.....	7.095	6.800	—	»

## Pessoal da Companhia Portugueza

O Conselho de Administração da Companhia, com o fim de attender ás difficuldades da vida do pessoal, resolveu fazer-lhe novas concessões, que a Direcção Geral lhes annunciou em ordem n.º 117, de 11 do corrente, do teor seguinte:

Com muita satisfação levo ao conhecimento de todo o pessoal da Companhia que o Conselho de Administração em sua sessão de 10 do corrente resolveu approvar as regalias abaixo indicadas:

1.º — E' approvado o Regulamento Geral do Pessoal e o Regulamento especial da Divisão de Material e Tracção para o preenchimento de vagas do pessoal de machinas.

2.º — Que seja fornecido pela Companhia ás Guardas da Via o oleo necessario para alimentação de lanternas de signaes, em quantidade sufficiente para o serviço normal da passagem a seu cargo.

3.º — Que enquanto se mantiverem os abonos por carestia de vida, sejam augmentados de 25 % os abonos previstos na Instrucção n.º 1903 e Ordem do Dia n.º 2619, e que seja concedido a alguns Chefes de Secção da Via um abono especial para os compensar das despezas que a falta de comboios lhes impõe.

4.º — Que quando o serviço de comboios se normalise, seja concedido passe de livre circulação a todos os agentes da Companhia, com 15 ou mais annos de inscripção nos Quadros, e que nos ultimos 5 annos não tenham praticado falta grave de disciplina. Esta concessão poderá ser retirada por motivo disciplinar aos agentes que praticarem faltas ou ainda por conveniencia de serviço.

5.º — Que sejam concedidos pela «Caixa de Soccorros» e nas condições regulamentares os abonos por doença, qualquer que seja a natureza d'esta.

6.º — Que sejam nomeados pela Companhia, nas condições do respectivo Regulamento, os substitutos dos Guardas da Via, assumindo a Companhia as responsabilidades que legalmente lhe competirem pelas faltas d'este pessoal. A apresentação do substituto,

porém, continuará a ser feita pelo agente interessado em se substituído.

7.º — Que nas promoções do pessoal dos escriptorios nos Serviços Centraes, por antiguidade ou diuturnidade de serviço, possam ser propostos os agentes que, satisfazendo as demais condições requeridas, tenham tido durante o anno 60 faltas por doença, comtanto que no periodo dos ultimos 4 annos não tenham mais de 120, como total de ausencias não regulamentares.

8.º — Que seja modificada a redacção do artigo 4.º da Ordem da Direcção n.º 110 como segue:

Artigo 4.º — A avaliação do vencimento será feita tendo em conta a casa que esteja distribuída ao empregado com o valor de  $\frac{1}{10}$  do ordenado de categoria ou o subsidio que para esse fim lhe seja abonado, e todos os demais abonos que elle tenha, excluindo as deslocações, premios de percurso, percentagens e economias e os subsidios de carestia da vida.

§ unico — As disposições d'este artigo entrarão em vigor a partir de 1 de Outubro corrente.

9.º — Que aos continuos sejam abonadas tantas horas suplementares quantas as que a Repartição onde façam serviço, trabalhar além das horas normaes de expediente.

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Outubro de 1917.

**Estados Unidos.** — *A situação geral dos negocios.* — O factor dominante em quasi todos os grandes ramos de commercio continua sendo a incerteza, quanto á fixação de preços. Outro elemento de consideração para os meios industriaes é a duvida dos limites a que se cingirá o Governo ao assumir o controle sobre os negocios, especialmente nos paizes estrangeiros.

As liquidações de bancos de cidades que representam 93,6 % da totalidade do valor bancario do paiz demonstram:

Semana finda em 25 de Agosto:

1916.....	\$4.330.000.000
1917.....	\$5.155.631.000

**Commercio Estrangeiro.** — O commercio estrangeiro dos Estados Unidos para o anno fiscal findo em 30 de Junho ultimo, alcançou a totalidade de 8.953.000.000 dollars, com um augmento de exportações sobre as importações, de 3.635.000.000 de dollars.

A Europa levou 68 % das exportações e a America do Sul comprou mercadorias no valor de 257.613.500 de dollars.

Comquanto tenha havido um conjuncto sem precedentes, de exportações de guerra, tem havido tambem uma exportação muito consideravel de artigos para o consumo normal ou de paz. Pedese agora aos Estados-Unidos para fornecer mercados muito distantes com quasi todos os artigos que se possa imaginar, desde o artigo de necessidade mais commum até aos de maior luxo.

**Divida publica.** — Boletim mensal dos depositos á ordem em 30 de setembro de 1917, destinados ao pagamento dos encargos da divida publica, nos termos do decreto de 14 de agosto de 1893 e carta de lei de 14 de maio de 1902:

Lisboa, no Banco de Portugal, escudos, 3.673.747.557; Amsterdam, na casa Lippmann Rosenthal & C., florins, 292.03; Bâle, na Société de Banque Suisse, francos, 49.594.20; Berlim, no Bank für Handel & Industrie, marcos, 857.889.70; Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, francos, 12.518.07; Londres, no Baring Brothers & C., libras, 196.261.16-2; Paris, no Crédit Lyonnais, francos, 4.291.632.17.

As existencias nas agencias de Londres e Paris estão captivas dos pagamentos feitos durante o mez de setembro, a liquidar.

**Perspectiva financeira.** — Os banqueiros vão tendo boa procura de fundos, não só para o movimento das colheitas e para operações financeiras do Governo, como tambem para necessidades industriaes.

Empresas commerciaes que aceitaram contractos com o Governo estão alargando as suas capacidades fabris, afim de cum-



## A electricidade nos caminhos de ferro

As primeiras applicações da tracção electrica aos caminhos de ferro foi feita em condições de ignorancia quasi absoluta dos problemas e elementos praticos de applicação; basta evocar as discussões que tiveram logar nas assembleias das sociedades scientificas, que tratavam da tracção electrica e da tracção a vapor, quando esta principiava a soffrer os primeiros ataques da concorrência do novo systema, para recordar o character de pura theoria e a incerteza que deixava nos espiritos a fé proclamada por certos apostolos da electricidade, e as vantagens que desde logo attribuíam á tracção electrica em relação á de vapor.

Hoje, que já pode fazer-se a comparação baseando-se em considerações completamente diferentes das de pura theoria desde que numerosas explorações subministraram dados e elementos de apreciação sobremodo incontestaveis, deve pensar-se que os primeiros apostolos da tracção electrica ficavam muito distanciados da verdade, e que a electricidade nas suas applicações aos caminhos de ferro ultrapassou quanto era licito esperar.

A revista *Electric Railway Journal* cita n'um dos seus ultimos numeros a profecia enunciada ha alguns annos por M. W. S. Murray, acerca do consumo comparado da locomotora electrica e da machina de vapor, — em breve — dizia elle — o consumo estardá na relação de 2 (para a machina de vapor) para 1 (machina electrica).

Negavam esta possibilidade os partidarios do vapor, assegurando que jamais se daria uma tal proporção, e, além d'isso, que a electricidade nunca teria a flexibilidade necessaria para se adaptar ás condições de exploração das linhas ferreas e ainda menos aos pesados comboios de mercadorias.

Os resultados obtidos até agora em diversas explorações do systema, são já superiores á profecia de Murray, como se vê das informações colhidas da rêde americana de Chicago, Milwankee e S. Paulo, em que as duas fórmas de tracção originaram os seguintes consumos de carvão ou electricidade:

### Para comboios de passageiros:

Tracção a vapor, 85 kilos de carvão por comboio-milha.

Tracção electrica, 29,1 kilowats-hora.

### Para comboios de mercadorias:

Tracção a vapor, 125 de carvão por 1.000 toneladas-milha.

Tracção electrica, 59,4 kilowats-hora.

O carvão empregado para as locomotoras é de qualidade variavel, mas o seu poder calorifero medio equivale a 6.000 calorías por kilo.

Quanto á energia consumida nos comboios de tracção electrica, é, na sua maior parte, de origem hydro-electrica; todavia é facil calcular o consumo de carvão que representaria se em vez de centraes hydro-electricas se fizessem centraes de vapor, que trabalhassem nas mesmas condições das centraes existentes.

Uma central moderna alcança o seu rendimento, termo medio, para as 24 horas, que não é menos de 12 %; por consequencia, um kilowatt-hora corresponderia, com aquella qualidade de carvão, a um consumo de 1,18 kilos de combustivel.

Referindo este valor ás cifras de consumo apontadas, obtem-se elementos de comparação muito interessantes para a electricidade e para o vapor:

### Para comboio-milha de passageiros:

Para a electricidade, 35 kilos.

Para o vapor, 85 kilos.

### Para as 1.000 toneladas-milha de mercadorias:

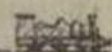
Para a electricidade, 46 kilos.

Para o vapor, 125 kilos.

Não é, portanto, a relação de 2 para 1 a que já hoje se alcança no consumo do carvão, para o vapor e a electricidade, respectivamente, mas a relação apresenta valores mais eloquentes todavia.

A relação obtida é de 2,5 a 1 para os comboios de passageiros; e de 2,7 a 1 para os de mercadorias.

Estes resultados demonstram, como já se disse, que hoje a electricidade, n'esta ordem de applicações, superou em muito o que d'ella esperavam os seus mais entusiasmados e fervorosos partidarios.



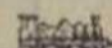
## LINHAS PORTUGUEZAS

**Sul e Sueste.**— Parece que é em frente da Alfandega de Lisboa que vae ser construida a nova estação do Sul e Sueste.

A futura estação, em virtude da amplitude do terrapleno em que vae ser construida, será sufficientemente vasta para o movimento sempre crescente das linhas transtaganas.

Teremos d'esta vez, ao que parece, realisado o grande sonho de uma estação em condições, e por fim acabado o enesthetico e improprio barracão onde ha dezenas de annos está provisoriamente installada a testa da linha do Sul.

Desde que a linha esteja construida até Cacilhas, a travessia do Tejo far-se-ha entre 10 e 15 minutos, e ao abrigo do nevoeiro, que só estando extremamente cerrado, poderá impedir a passagem do rio.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Argentina

O estado da rêde ferro-viaria no 1.º de Maio ultimo, era de 33.682 kilometros de extensão, para as linhas em exploração definitiva, alcançando a 36.400 kilometros se lhe fossem acrescentadas as linhas em exploração provisoria.

Os resultados financeiros obtidos permitem apreciar que os productos decrescem desde 1913, pois, em milhões de ouro, constata-se estes productos brutos:

Em 1913.....	140 milhões
Em 1914.....	124 "
Em 1915.....	121 "
Em 1916.....	120 "

Os gastos cresceram em proporções mais fortes, egualando ao anno de 1913; os lucros diminuíram, de 52 milhões de pesos ouro em 1913 a 42 milhões idem em 1916.

O interesse tem oscilado em volta de 4 % entre as diversas empresas, a saber:

Caminho de Ferro do Sul.....	3,76
Idem do Oeste.....	4,20
Idem Central Argentino.....	3,52
Idem Pacifico.....	3,84
Idem de Santa Fé.....	3,44

### Brazil

Em S. Paulo realisou-se uma reunião dos representantes das linhas ferreas paulistas, na Secretaria da Fazenda, por convocação do respectivo secretario Dr. Cardoso de Almeida.

Essa reunião prendeu-se á execução do plano governamental de valorizar o café, limitando a sua exportação. Assim é que o governo paulista, attendendo á grande baixa que torna desfavoravel qualquer venda ao estrangeiro, e á superprodução da safra expirante, resolveu limitar a exportação do principal producto brasileiro e com esse intento, o Dr. Cardoso de Almeida quiz combinar com os representantes da Sorocabana, Paulista, Mogyana, Ingleza e Central do Brazil, medidas que restringissem a entrada do café em Santos e, consequentemente, o seu embarque para Norte America e Europa.

Pelo sr. Ministro da Viação foi approvada a tomada de contas da linha ferrea de Victoria a Minas, referente ao 1.º semestre de 1916 com os seguintes resultados:

Receita.....	549:456,881
Despesa.....	726:446,254
Deficit.....	126:989,370

Verificou-se terem sido recolhidas á Recebedoria do Districto Federal as quantias de 12:506,880 e 3:569,670, liquido do imposto de transito arrecadado durante o semestre, e bem assim que foram recolhidas ao Thesouro Nacional, as quantias de 7:500,000 e 6:000,000, quotas de fiscalização correspondentes ao semestre para as linhas de Victoria a Sant'Anna dos Ferros e ramal de Itabira, e Curralinho a Dimantina, respectivamente.

**França**

A situação financeira dos caminhos de ferro francezes, é resumida pela forma seguinte, no relatório apresentado pela commissão parlamentar de Obras Publicas, para os ultimos 5 annos:

Annos d'exploração	Receitas		Despesas		Productos liquidos	Coeficientes d'exploração	Encargos (comprehendido o dividendo)	Excedentes	Insufficiencias	
	Milhões	Milhões	Milhões	Milhões					Por anno	Desde a guerra
<i>Rêde do Norte</i>										
1912...	324.5	198.8	125.7	61.2	118.2	7.5	—	—	} 272.5	
1913.....	336	206	130	61.3	122	8	—			
1914.....	223.5	176	57.5	75.2	127	—	69.5			
1915.....	164.5	141	23.5	86.6	130	—	106.5			
1916.....	242	201	41	82.4	137.5	—	96.5			
<i>Rêde do Este</i>										
1912.....	290.5	175	115.5	59.3	105.5	10	—	} 198.5		
1913.....	305	188	117	60.6	110	7	—			
1914.....	228.5	175.5	53	76.4	115	—	62			
1915.....	191	161.5	29.5	84.2	117	—	87.5			
1916.....	259	180	41	73.3	118	—	49			
<i>Rêde Paris-Lyon-Mediterraneo</i>										
1912.....	588	332	256	56.5	216	10	—	} 94		
1913.....	596.5	340	256.5	57	248	8.5	—			
1914.....	503	312.5	190.5	62.1	249.5	—	59			
1915.....	557.5	316	241.5	56.6	254	—	12.5			
1916.....	679	440	239	64.7	261.5	—	22.5			
<i>Rêde de Orleans</i>										
1912.....	301	168.5	132.5	55.5	141.5	—	9	} 95		
1913.....	308.5	182.5	126	58.6	143.5	—	17.5			
1914.....	281.5	183.5	92	65.7	149	—	51			
1915.....	332	202	130	60.5	150	—	20			
1916.....	377	250	127	66.6	151	—	24			
<i>Rêde do Meio Dia</i>										
1912.....	143	75.5	67.5	52.8	67	0.5	—	} 67.5		
1913.....	147	80	67	54.5	68	—	1			
1914.....	127	77	50	60.7	69.5	—	19.5			
1915.....	135	82	53	60.2	71	—	18			
1916.....	145	103.5	41.5	71.3	71.5	—	30			
<i>Rêde do Estado (Oeste e rêde antiga)</i>										
1912.....	313	279	34	89.2	121	—	87	} 372		
1913.....	324.5	277	47.5	85.3	132.5	—	85			
1914.....	297	256.5	40.5	86.3	246	—	95.5			
1915.....	317	298	19	04	145	—	126			
1916.....	374	376	2	100.5	148.5	—	150.5			
Total das insufficiencias desde a guerra.....									1.099,5	

**Hespanha**

Recentemente esteve em Gerona o engenheiro director da Companhia do Caminho de Ferro de Santa Coloma de Farnés a Sils, para tratar do começo das obras d'esta linha electrica, que mais adiante seguirá ramificando se até converter-se em uma rêde catalã de 245 kilometros, que cruzará as provincias de Barcelona e G-rona, desde Manresa, litoral de Levante, por Moyá, Vich, San Hilario, Santa Coloma, Sils e Llagostera, ao litoral d'esta provincia, com outros ramaes desde as mais importantes povoações d'essas comarcas, até enlaçar com tres vias geraes e duas secundarias.

Com esta linha se facilitará a exploração da riqueza florestal e

mineira que contém a comarca de Las Guillerias, além de dar vida e movimento a muitas povoações, algumas das quaes estão hoje quasi incommunicaveis.

**Italia**

As receitas e despesas do exercicio de 1915-1916, comparadas com as do exercicio precedente, dão uma differença de mais 229.351 milhares de liras na primeira rubrica e de mais 178.960 milhares de liras na segunda, tendo revertido para o Thesouro 50.391 milhares de liras, que é o excedente entre a despesa e a receita.

A receita total é assim detalhada:

Productos do trafego, liras	761.446.
Productos fóra do trafego, li-as	87.359.432,83.
Receitas eventuaes, liras	244.539,50.

Na rubrica productos do trafego figuram 757.576.947,86 de receita das linhas principaes; 463.562,06 da rêde siciliana; 717.300,68 das linhas de Messina; e 2.388.932,37 da navegação das ilhas.

O preço medio de carvão consumido, que era de 30,40 a tonelada em 1910-1911, elevou-se a 51,50 em 1914-1915 e a 91,44 em 1915-1916.

O coeficiente de exploração, passou de 81,26 % em 1914-1915 a 76,78 % em 1915-1916.

O percurso dos comboios augmentou de 5,9 %; o das locomotivas de 9,7 %; e a tonelagem kilometrica de 21,5 %.

As despesas de combustivel, que em 1913-1914 haviam sido de 76 milhões de liras, foram em 1914-1915 de 107,6 milhões e em 1915-1916 de 217,9 milhões, representando, respectivamente 12,80 %, 18,50 % e 28 % das receitas.

**Prussia**

O orçamento dos caminhos de ferro prusianos prevê para o exercicio de 1917-1918 uma receita de 678 milhões de marcos, para o trafego de passageiros e bagagens, ou sejam 52 milhões a menos do que o orçamento immediatamente anterior; e 1.968.960.000 marcos para o trafego de mercadorias, ou seja cerca de 225 milhões a mais.

O producto liquido da exploração é avaliado em 877.926.000 marcos, contra 827.199.000 de 1916, ou sejam 50.727.000 marcos a mais.

Para esse mesmo exercicio de 1917-1918, o governo prussiano conta com os credits seguintes:

	Marcos
1.º — Para o estabelecimento de novas linhas e para o material da exploração que ellas necessitem	15.276.000
2.º — Para o desdobramento das linhas.....	10.505.000
3.º — Para construcções e obras diversas.....	22.975.000
4.º — Para a aquisição de material circulante, para as linhas já existentes.....	258.900.600
5.º — Para activar a construcção das linhas secundarias (Kleinbahen).....	5.000.000
Ou seja um total de .....	312.656.000

**ARREMATACÕES**

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Fornecimento de papel, sobrescriptos e copiadores**

No dia 29 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de papel, sobrescriptos e copiadores.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes, (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

**OLYMPIA** MATINÉES ELEGANTES  
 todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Espionagem! — 3 partes

(auctorizada pela Censura Militar Portugueza)

BREVEMENTE — Extraordinarias estreias.

# BLACKMAN

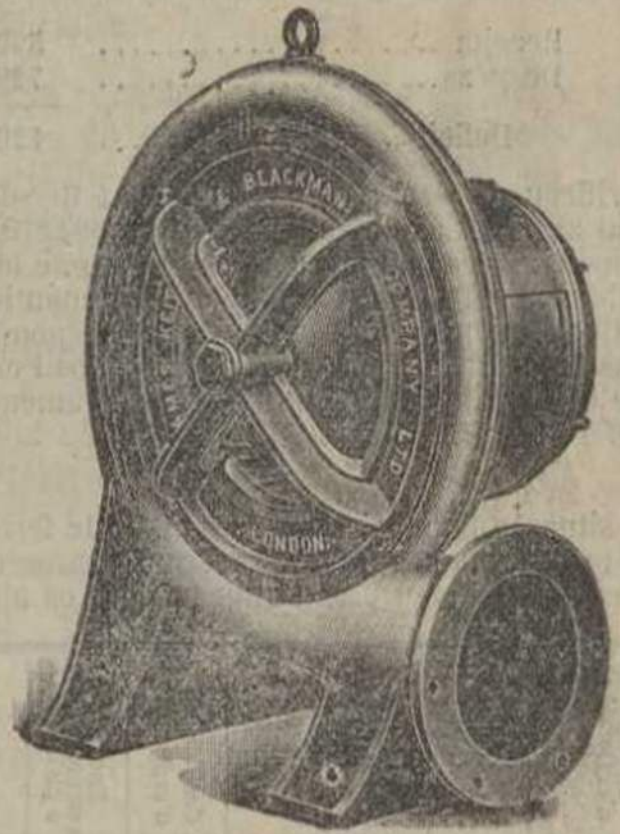
## VENTILADORES PARA FORJAS E FUNDIÇÕES

Para preços e catalogos endereçar a

**BLACKMAN EXPORT C.º L.º**

374, Euston Road

LONDON (N. W.)



### HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1917

COMPANHIA PORTUGUEZA	CHEG. PART. PART. CHEG.	PART. CHEG. PART. CHEG.	PART. CHEG. PART. CHEG.	VALLE DO VOUGA
Lisboa-R Cintra Lisboa-R 6 10 7 41 6 15 7 23 10 5 11 31 d 8 48 9 45 12 5 1 31 12 5 1 14 d 6 25 7 43 4 10 5 25 6 28 9 49 8 40 9 48 12 25 1 54 10 20 11 27	Lisboa-R Porto Lisboa-R n 8 30 a 4 25 7 9 8 36 8 50 11 3 0 1 33 a 10 20 8 5 7 57 7 55 8 44 8 40 d 12 40 d 9 25 2 33	Lisboa-R Porto Lisboa-R n 8 30 a 4 25 7 9 8 36 8 50 11 3 0 1 33 a 10 20 8 5 7 57 7 55 8 44 8 40 d 12 40 d 9 25 2 33	Lisboa-R Porto Lisboa-R n 8 30 a 4 25 7 9 8 36 8 50 11 3 0 1 33 a 10 20 8 5 7 57 7 55 8 44 8 40 d 12 40 d 9 25 2 33	Part. Cheg. Part. Cheg. Espinho Sarnada Espinho 5 45 9 6 4 7 31 Espinho Vizeu Espinho 8 35 3 45 12 20 7 40 Aveiro Sarnada Aveiro 10 11 38 7 8 45 7 15 8 52 4 30 6 5
<b>SUL E SUESTE</b>	<b>MINHO E DOURO</b>	<b>Povoia de Varzim</b>	<b>Guimarães</b>	
Lisboa Barreiro Lisboa d 6 30 7 5 6 30 7 10 8 15 8 50 7 40 8 15 10 10 10 35 9 30 10 5 11 30 12 5 11 25 12 2 45 3 20 1 25 2 4 25 5 4 4 55 5 30 6 40 7 10 5 55 6 30 8 10 8 50 9 54 10 34 12 30 1 10	Porto Braga Porto f 7 27 9 14 4 5 6 46 8 22 10 59 8 15 10 10 10 12 12 53 11 58 2 40 5 10 7 1 5 47 8 10 12 18 2 11 10 20 12 18 Porto Valença Porto 8 22 1 10 5 10 10 10 5 10 9 50 3 25 8 10 Porto Monsão Porto 8 22 1 53 4 26 10 10 5 10 10 34 2 47 8 10 Vianna Valença Vianna 8 8 10 1 5 10 7 20 5 31 8 15 7 27 10 1 7 50 9 50 4 5 6 46 Porto Penafiel Porto 7 7 8 54 4 53 6 46 Porto Marco Porto 4 52 12 44 3 5 50 Porto Tua Porto 4 54 9 34 5 51 10 30 Porto Bares d'Alva Porto 8 3 5 50 12 7 54 Regoa B. d'Alva Regoa 6 41 11 32 5 6 10 13 Porto Amarante Porto 8 11 5 7 55 10 30 4 54 7 27 4 52 8 19 Regoa V. Real Regoa 8 32 9 51 5 27 6 37 Regoa Vidago Regoa 12 45 4 20 3 20 6 37 n 8 32 12 11 45 3 10 Poelinho Carviães Poelinho 3 29 5 5 10 57 12 35 <b>NACIONAL</b> St. Comba Vizeu St. Comba i 5 10 7 31 q 6 50 8 55 9 35 12 7 11 15 1 21 n 3 57 6 10 4 25 6 39 Tua Bragança Tua m 5 10 12 5 8 15 1 55 3 9 5 m 3 29 9 25	Porto Povoia Porto 8 15 9 45 4 45 6 18 11 15 12 40 8 10 9 21 2 15 3 34 e 11 50 1 10 5 15 6 35 f 12 50 2 4 8 15 9 42 e 5 20 6 44 f 9 10 11 f 7 10 8 25 Porto Famalião Porto 2 15 5 35 Povoia Famalião Povoia 7 8 22 10 10 11 25 k 10 11 21 k 4 15 5 34 4 15 5 35 7 10 8 28	Trofa Guimarães Trofa 7 40 9 13 7 2 3 43 Trofa Fafe Trofa 9 36 12 12 6 38 9 7 6 5 8 34 4 10 6 48	
<b>BEIRA ALTA</b>		<b>Directos expressos ou rapidos.</b> <b>Semi-directo.</b> <b>Quilatas e sabbados</b> <b>Porto-campanhã.</b> <b>Dias-uteis.</b> <b>Domingos e feriados.</b> <b>Dia 23 de cada mez.</b> <b>Segundas-feiras</b> <b>Terças-feiras</b> <b>Segundas, terças, quintas e sab.</b> <b>Quartas-feiras.</b> <b>Sabbados.</b> <b>Dias 3, 14 e 21 de cada mez</b> <b>Terças, quintas e sabbados.</b> <b>Segundas, Quartas e sextas.</b> <b>Seg. q. quarta, sextas e dom.</b> <b>Terças e quintas-feiras.</b> <b>Segundas e sextas-feiras.</b> <b>Segundas e quintas-feiras.</b>		

### Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Companhia da Mala Real do Pacifico**

Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 64, 1.º

**Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**

Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4 1.º

**New York (directo)**

Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4 1.º

**S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo**

Um paquete portuguez.  
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º

**A sahir de Leixões****Bahia, Rio de Janeiro e Santos**

Um paquete francez.  
Agente, Diogo Joaquim de Mattos. Rua Nova da Alfandega, 7.

**Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos**

Um paquete francez.  
Agente, Diogo Joaquim de Mattos. Rua Nova da Alfandega, 7.