



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — 6.º Additamento ao Aviso ao Púlico B. 2557 de 20 de Dezembro de 1915. — Aviso ao Púlico. — Sobre transporte de mercadorias.

SUMMARIO

Depois da guerra, o turismo.	339
A combustão económica nas locomotivas, por A. B.	340
Parte Oficial — Prévatoria do Ministério — Decreto n.º 3.511 — Ministério do Comércio — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portaria n.º 1.143.	341
Villa Franca das Naves ao Pocinho, por G. M.	341
Uma nova locomotiva	342

Viagens e transportes	344
O aumento das tarifas	345
Excursões no país — VII — No regresso — A pouca animação das nossas povoações — Clubs de maio — Como se ganha dinheiro — Falta de excursões e de festas — A ganancia por toda a parte	345
Uma escola de ferro-viários	346
O serviço dos correios	347
Publicações recebidas	347
Recuperação do azelte das máquinas	348
Caminhos de ferro coloniais	348
Parte financeira	348
Garteria	348
Sócio-comercial e financeiro	348
Cotarões nas bolsas portuguesas e estrangeiras	349
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	349
Acidentes em linhas ferreas	350
Uma conferência interessante	350
Linhas Portuguezas	350
Linhas estrangeiras	350
Arrematações	351
Horário dos comboios	351

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITÓRIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas — da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portáteis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de *Edouard & Cie*. — **Cimento Candlot**, depósito em Lisboa. — **Máquinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'áço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico — MAHONY — LISBOA

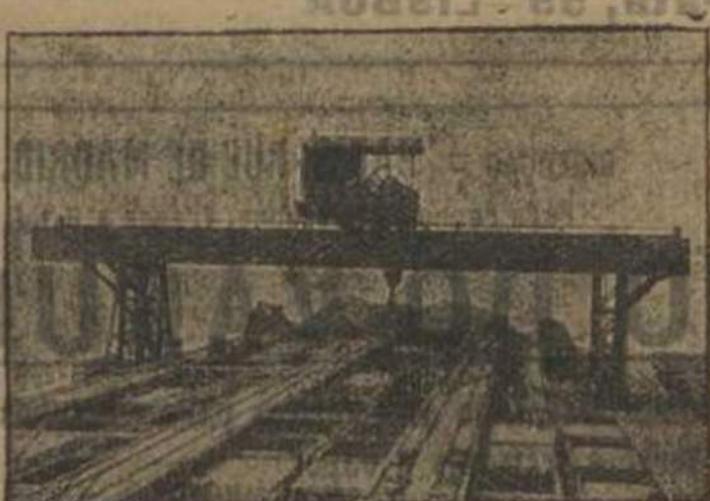
NUMERO TELEPHONICO 586

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos
e Fabricas

Tampões Hidráulicos de Parada



Guindastes a vapor de 12 toneladas, tipo Goliath

E OUTRAS



Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes
Hidráulicos, Cabrestantes e Cabreiras

Também únicos Fabricantes das Comportas Reajustadoras, Sistema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 já instalados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas
e CablegrammasRansomes & Rapier, London
St. Ives, LondonApparejos hidráulicos de parada, de curso de 7 pés,
fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orléans

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério 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)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da Redacção — RAUL ESTEVEZ, Capitão de Engenharia

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

22.º do 30.º anno LISBOA, 16 de Novembro de 1917 Número 718

Depois da guerra, o turismo

São muito louváveis todas as tentativas que se fazem para a melhoria material, para o aperfeiçoamento e apuramento dos serviços que respeitam à recepção de estrangeiros no nosso paiz, e não regateamos nenhuma o nosso aplauso aos que defendem o princípio já velhamente estabelecido no estrangeiro, e desde há onze annos reconhecido entre nós, de que o turismo é uma extraordinaria fonte de receita, que é mister tratar com todos os esmeros para que não se exaura.

E bem reconhecemos que, para conduzir a nossa gente a este caminho há que acená-lhe, uma vez e muitas, com a bandeira multicôr dos próprios interesses, fazer o reclamo do reclamo, a propaganda da propaganda; mostrar-lhe que tempos melhores nos esperam e melhores receitas se propõem entrar-lhes nos bolsos.

Mas também entendemos que "o excesso em tudo é um defeito," como se diz em música d'Offenbach, o que nem por ser de alemão (de nascimento e de appellido) e nem por ser de opera comica, é princípio contestável.

E assim que não podemos deixar de, segundo a phrase popular, "deitar agua na fervura" de certas ideias, que vemos espalhadas, e até temos deixado que na nossa *Gazeta* transpareçam, segundo as quais o nosso paiz trasbordará de prosperidade, e as nossas cidades e villas de turistas, acotevelando-se, vista "a avalanche enorme de gente das Americas, de todo o mundo novo, que, feita a paz, virá ao velho mundo ver os estragos da guerra."

E velho costume portuguez bebermos as ideias que brotam em fontes estrangeiras, sem cuidarmos de estudar, se temos o estomago preparado, para digerir a droga. D'ahi as perturbações do apparelho digestivo.

Não se attende ao princípio, assente em medicina, de que se as doenças são umas, nos organismos humanos não ha dois eguaes, e quando vemos os outros dizer que 4 e 4 são 8 apressamo-nos a confirmar que são 8, sem pensar que um dos mais lucidos e espirituosos parlamentares portuguezes demonstrou que são 44.

Ora, quanto a nós, o que devemos esperar do turismo, passada a horrorosa guerra e quando a aza branca da paz se estender por sobre todo o mundo, será alguma coisa, mas nada em comparação com o que espíritos muito patrióticos, não ha dúvida, mas muito sonhadores, evidentemente phantasiam.

Vejamos:

Quando em 1906 se começou a tratar de Turismo, em Portugal, estava a Europa, cremos que o mundo inteiro, gosando a doce paz.

Nós estávamos n'uma situação privilegiada; em finanças, em importancia europeia; todos nos reconheciais, lá fóra, como um paiz pequeno mas de grandes

recursos futuros, graças ao nosso património d'álém mar; todos admiravam a bondade do nosso povo, a affabilidade do seu trato, a sobriedade do nosso viver pacato e pacífico. Mais fácil era lançar a propaganda de um paiz assim bem visto por todos, que em parte alguma tinha inimigos.

E não obstante, já então se reconhecia que muito havia que fazer para chamar aqui turistas, atraídos pelo grande reclamo que á Suissa faziam as suas montanhas, á Italia as suas bellas ruinas, e á França as suas cadeias alpinas e pyrenaicas e as suas pittorescas costas bretas e normandas, e, sobretudo, a sua explendida capital, com os seus encantos.

Esse centros de atracção, já tão conhecidos do turismo mundial, offuscavam todas as bellezas que do nosso recommendassem.

Aspiravamos então — e já não era pouco — a usufruir uma parte, uns restos, d'essa corrente turística; que os fatigados de ver as bellezas da Europa Central viessem completar os seus conhecimentos com a visita das nossas terras; aos que tanto se haviam encantado com a amienidade do clima da Côte d'Asur, offereciamos virem apreciar estes nossos dias de céu puríssimo e de ar vivificador, que, mesmo no inverno o *gulf-stream* tempéra docemente.

Tinhamos, portanto, que contrapôr aos grandes motivos de atracção d'esses centros de turismo consagrado, mas já muito visto, o que por cá lhes podia ainda offerecer interesse que os chamasse.

Mas passada a guerra, a situação é bem outra.

Os turistas que hão de vir, essa, não ha dúvida, enorme avalanche de curiosos, podemos ter a certeza que virão, na sua quasi absoluta totalidade, em busca das emoções fortes que lhes darão a visita, as pesquisas, os estudos, de scientificos ou de simples curiosos, aos campos devastados, aos monumentos derruidos, aos grandes estabelecimentos fabris pulverizados pelas granadas; ás bellas povoações desapparecidas, aos rios mudados de curso e ás populações mudadas de lar.

Essa enoríssima atracção fará — não tenham a menor dúvida — com que a propria Suissa se resinta da falta de permanencia dos seus antigos frequentadores, porque se muitos por lá forem, fal-o-hão de passagem, rapidamente, para irem á Alsacia ver os locaes da ocupação francesa.

Na Italia, Bolonha com os seus bellos palacios; Veneza, com os seus lindos canaes; Florença, com as suas extraordinarias gallerias; Roma, com as suas veneraveis e veneradas ruinas; Napoles, com o pennachio fumegante do seu Vezuvio e os estonteadores meandros da velha Pompeia, hão de ter menos, muito menos, turistas de que antigamente, porque raros serão os que entretenham o espírito com essas velharias, tendo outro motivo mais recente, mais fortemente emocionante, que os chama a outro lado. Mesmo na Italia, serão Udine e Cividale, as modestas cidades fronteiriças, que nunca ninguem visitou por turismo, e serão, infelizmente, outras collegas na desgraça, as visitadas pelo turista ancioso de reconstruir na memoria e *sur place* as scenas do heroísmo e de desespero que os telegrammas lhe noticiaram.

Verdun, Antuerpia, Louvain, Reims, toda essa linha enorme de trincheiras onde ha quatro annos a bravura disputa primazias, todos esses vandalismos que teem horrorizado a humanidade e todos esses heroismos que teem espantado o mundo, esses sim é que chamarão estrangeiros. O que já estava, o que não teve alteração, fica para depois, muito para depois.

Além d'isso o campo é vastíssimo e variado para todos os gostos.

Uns virão ao centro europeu; outros preferirão a Grecia, os Balkans, a Servia, onde também não pou-

cos irão, detendo-se em Sarajewo a dizer: — foi aqui que se lançou a primeira pedra d'esse monumento de atrocidade que ensanguentou o mundo!

Os que do Oriente vierem, tomarão o Transiberiano para visitar a infeliz Russia.

Alguns levarão a sua curiosidade até aquella fatal e inexpugnável peninsula de Gallipoli.

E tudo isto se fará, á ida, com a anciedade de chegar, com a preocupação de ir lá antes que os outros, o mais rapidamente possível, antes que o pé de um conhecido vá primeiro pisar aquelle solo.

A volta, o esgotamento de forças de tanto percorrer aquelles logares, o cansasso de espírito depois de tantas commoventes impressões, o não menor desfalque de bolsos, porque a visita d'essas paragens onde vão installar-se hoteis *ad-hoc* para os turistas estrangeiros, haverá resultar caríssima, tudo concorrerá para que o visitante recolha apressado á sua terra, aneioso por contar o que viu e... o que imaginou ver.

A França, occupa-se de turismo para *après la guerre*, porque por aquelle paiz se fará transito obrigado para as regiões da lucta. Paris não terá onde alojar a enorme multidão que allí irá parar á ida e á volta. Madrid poderá aspirar como Lisboa, e como o Porto, a uns milhares que cortarão a viagem com um breve repouso de uns dias.

Mas é sonho imaginar que, acabada a guerra, os que estão aneiosos por visitar os logares devastados virão... passear pelo nosso Minho, pelo Cantabro, ou pela Andaluzia.

Não nos illudamos, pois, que por alguns pares de annos depois da guerra, o turismo em Portugal, como em Hespanha e outros paizes não provados pela grande lucta, será puro sonho de visionários bemquerentes.

Teremos, não ha dúvida, se boa propaganda fizermos nas Americas, especialmente na do Sul, muitos *passantes*, um enorme numero de sul-americanos que desembarcará em Lisboa para seguir logo, logo, para essa Europa ensanguentada ainda. Raros por cá descançarão uns dias, mas por descanso, não para empregar excursões longe da capital.

A volta, se o *bureau* que se teve a louvável resolução de fundar em Paris — levando-se assim á realisação uma ideia desde muito lançada mas que circunstâncias varias impediram de pôr em prática — souber trabalhar bem a propaganda da via Lisboa, como verdadeiro cais da Europa para o Sul-America, também teremos muita gente, da qual talvez uma pequena parte, muito pequena, se deterá na capital "uns diasinhos", como elles dizem na sua linguagem suave a que Ramalho Ortigão chamou "portuguez com assucar".

Mas para ida e para volta, o que é indubitable, é que temos que fazer muita propaganda do nosso serviço de comunicações; teremos que ter não um *Sud-express* diario, mas a preparação necessaria para o desdobrarmos; que melhorar a capital, nas suas condições de conforto e distração de estrangeiros.

E pelo Porto tambem alguns virão, se por Leixões se fizerem carreiras directas e comboios rápidos pelo Douro.

Depois, acostumado o viajante d'álém mar a vir por aqui para a Europa, facilitadas as condições de construção e melhoramento de hoteis pelo barateamento dos materiais, teremos que tratar de renovar tudo que de velho e de incommodo ha por esse paiz fóra, certos de que o que á primeira vez passou a correr, voltará com mais vagar, a verificar que se não temos por cá catedraes demolidas pelas granadas inimigas têmo-las erguidas, bellas, sumptuosas, sobre os campos de batalha onde os nossos avós inscreveram com sangue o testemunho da sua bravura.

A combustão económica nas locomotivas

Tal é o título de um opusculo, que vem de ser publicado pelo engenheiro brasileiro Sr. Paranhos Fuentelle, no qual se reproduz a memoria, que recentemente apresentara na reunião competente, aplicando as formulas classicas aos dados fornecidos pelas experiências feitas e indicando o caminho a seguir para a racional-utilização do carvão nacional.

Porque o assumpto é momento e inteiramente de molde a poder interessar os leitores habituados da *Gazeta*, não hesitamos em dar-lhes um extracto do opusculo em referência, certos de que nos será reconhecida a intenção de utilidade com que nos deimos a esse trabalho.

Entra o autor formulando o problema da correlação do instrumento de queima e vaporização e seus dejectos, e do quanto ao engenheiro e ao industrial importam a criação, adaptação e afeiçãoamento racionais e económicos dos meios e elementos d'aquelle órgão de transformar o potencial do combustível em força elástica efectiva a recolher no cylindro: fornalha, grélha, revestimentos, curso dos gazes quentes, tiragem com ventilação artificial e condução do fogo, emfin a *combustão applicada*.

Pela critica de experiências realizadas e dados recolhidos, quer elle guiar-se e que d'elles se aprendam, á luz das relações analíticas, as consequencias que possam orientar as correções a fazer e as modificações a introduzir.

Segundo esse método racional, o autor estuda, sobre documentação de valor, as sucessivas e diferentes phases dos factos da cessão á agua das calorias do carvão, durante a combustão e percursos dos gazes da fornalha á chaminé; analysa a *ventilação no fogo*, passando em revista as tiragens natural, activada e forçada, a *respiração curta* das locomotivas, causas ás vezes de perda de calor e, portanto, de desperdício de combustível. Das experiências de Henry, por exemplo, em que variaram fornalhas, caldeiras e tiragem, cita as conclusões, de que a 6.^a vem assim formulada — que os maiores rendimentos térmicos totais se deriam com a abobada de longa tiragem mínima e dispositivo de Tenbrinck.

Das experiências de St. Louis, com locomotivas francesas, alemãs e americanas de Baldwin, dá conclusões sobre o excesso de ar á fornalha e da tiragem forçada.

Passando da *ventilação imperfeita* á *tiragem irregular* e analysando os períodos da transformação química do combustível, vae na demonstração de que ao primeiro cabe a quantidade máxima de ar, e do segundo ao terceiro o decrescimento é para o mínimo relativamente nulo. E extranhando por isso o desacordo entre teoria e prática, sobretudo americana, com angústio de consumo do carvão, expõe os motivos, quer do bocal de secção e altura constantes, quer da variação d'esses factores na prática mais geral europea.

Se tornarmos para a queima do carvão um apparelo que não seja apropriado á qualidade do combustível e compararmos o seu rendimento com o de outro para o qual o apparelo esteja accommodado e construído, as conclusões a que chegamos teem vicio de origem. A consequência é reversível e é evidente o direito igual a concluir-se que o apparelo *não presta* se o rendimento não corresponde, semelhantemente, ao que a analyse do combustível afirmou que elle pode dar.

Isto é evidente e tem para o confirmar a propria história da máquina de vapor e a comparação dos consumos primordiais de combustível, com os que se foram sucessivamente obtendo, à medida que iam sendo introduzidos melhoramentos no apparelo de queima e colecta do calor produzido pelas reacções da combustão.

O autor mostra, pela analyse do quadro de Nadal, suministra numérica das experiências de St. Louis, que a vaporização não depende da efficiencia isolada do combus-

livel escolhido senão por via das dimensões da caldeira. E diz ainda: «Dada uma fornalha, é preciso escolher o seu apropriado combustível e, inversamente, regular aquela fornalha segundo a qualidade do ultimo.»

Nesta altura diz que ás fornalhas francesas, alema e americana deveria ter-se dado combustível accorde com as dimensões respectivas, ou variar tais dimensões quando se variou de combustível, passando do carvão francês ou do alemão, para o carvão americano, sendo por consequência destituído de significação propria esse característico isolado do combustível, que se chama *poder de vaporização*.

Tratando dos auxiliares da combustão cita o arco de tijolo, carregadores mechanicos, escapamento regulado e camaras de combustão. Quanto ao arco, em consideração a ser George Henderson o consultor da fabrica de locomotivas Baldwin, cita-lhe a opinião e chega à conclusão de que o arco constitue um dos dispositivos mais vulgares das fornalhas de locomotivas modernas e deve ser aceite como auxiliar directo da combustão, indirecto do rendimento technico da caldeira e effectivo da propria machina.

O carregador mechanico é considerado por varias fórmulas, mas principalmente pela conservação do calor que resulta da desnecessidade de abertura da porta da fornalha e aumento dos volumes de carga para effeitos mais possantes de tracção.

Com referencia à camara de combustão, citando a doutrina aceita no Instituto de Engenheiros da Locomoção, de Londres, de que as vantagens do fogo dependem do braço do foguista, d'onde o principio da caldeira curta, lembra o conhecido facto de que entra por muito n'isso a natureza do combustível e que, pois, por elle, segundo a potencia exigida, deve pautar-se, além de outros elementos, o comprimento dos tubos.

Tem, porém, por predominante o volume da combustão, que dá ás superfícies de grélha e aquecimento a sabida importâcia. Mas, ao mesmo tempo, querendo a boa combustão mistura completa da matéria volátil com o oxigénio, e em alto calor, e baixando esse á entrada dos tubos e correndo a matéria com a tiragem, no maior volume da fornalha, o arco de tijolo produzirá a demora e mistura desejadas.

Essa vantagem, claro é que aproveita mais aos combustíveis que se pronunciam em mais accentuada porção de matéria volátil; pois, o pouco carbono fixo, para queimar-se em grélhas pouco profundas, precisará mais de volume que de superficie, requer antes grélhas de vasios de 55 a 60 % e coaduna-se a caldeiras curtas e de pouca tiragem.

E apresenta o tipo «Mikado» e «Pekin-Kalgan» da Exposição Panamá-Pacífico, de superficie reduzida de 8,7^{m²} com arco de tijolo e relação superficie de grélha e total de 1:47 assim de aproveitar em grande fornalha a matéria volátil, formando assim um conjunto que ao mesmo passo remove os obices ao equilíbrio dos pesos sobre os eixos.

Passa depois ao confronto dos combustíveis, que se tem proposto para substituir a hulha estrangeira — o petróleo e o carvão pulverizado. Citando de Charles Dudley a afirmação da vantagem do óleo porque «enquanto uma máquina consome 2 kilos de óleo, a despesa em carvão é dupla», mas tendo citado do Relatório da Central do Brasil, anno de 1914, que a locomotiva-kilometro custou 640 réis, queimando carvão, e 1.022, queimando óleo, verifica por proporção entre os valores thermicos, 10.500 calorias do óleo e 8.000 do carvão, que a relação potencial entre 4 kilos de um e 2 kilos do outro é 1,5238.

E visto que a relação dos poderes thermicos da unidade de cada um é 1,3125, os rendimentos praticos (em que a pulverização parecerá dever avançar), que dão ao carvão 0,70, dão para o óleo apenas 0,78 em vez dos 0,919 que prometia aquella relação.

Passando depois a tratar do carvão pulverizado, da-nos notícia das discussões e estudos a seu respeito, sem resultado decisivo. E entrando por sua vez a estudar a questão com o seu estabelecido methodo, acha a perda de 6,81 %, onde ella se disséria nulla.

Procedendo ao estudo da afirmativa de Robinson, de ter o carvão pulverizado ganho 25 % sobre o não pulverizado, vem a concluir que o valor aproveitado é 70 % do calor disponivel, percentagem obtida por quasi todas as locomotivas nos estudos de Henry, quadro de Nidal e experiências da Traveling Engineers Convention.

Não é, portanto, dizer nenhuma conquista a do carvão pulverizado. E comparando com os seus próprios cálculos as vantagens de Robinson, chega a 13 %, como economia a verificar.

Passa para tal fim ás provas práticas; toma as experiências do próprio Mahfeld realizadas com carvão bruto e com carvão pulverizado, e faz-lhes o computo thermico. Obtidos os dois respectivos rendimentos e postos em confronto os preços, deduz — não a vantagem de 25 %, mas o gravame de 26, encontrando no arco de tijolo a explicação de algumas economias parciais que se dão, e apontando o estrago maior do material que a temperatura, muito mais alta e continua, exerce.

Passa á critica do óleo combustível, cujo acondicionamento e modo especial de transporte é sobremodo gravativo do preço, em virtude do retorno em vão.

Apresenta um quadro de seis resultados de experiências realizadas pela Mexican Fuel, sendo três feitos com carvão e três com óleo.

Nesse quadro o carvão com 6.380 calorias e o óleo com 10.280, na relação portanto de 1 : 1, 611; os consumos são de 2 : 1 e os rendimentos thermicos de 64,7 % : 76,3 % ou com a vantagem de 11,6 % no rendimento thermico para a da capacidade thermica de 10.280 : 6.380, ou 61,1 %.

Obtido pelo seu cálculo que o carvão de 6.380 calorias extravia 2.284 e o óleo de 10.280 extravia 2.414, previne a objecção e mostra o reflexo sobre o custo da conservação e reparação, que, mesmo que não seja de 15 para 5, com o carvão, como quer Henderson, em todo o caso indica a reação do petróleo contra a aplicação que lhe dão, no estrago do material.

Por isso a Baldwin criou o novo methodo e o chefe do material de tracção das linhas francesas afirma que «o combustível líquido permite aumentar a vaporização sem beneficiar o rendimento».

De tudo conclui o autor que o óleo ainda precisa de criar o combustor que lhe quadre economicamente. E que a questão geral é: em vez de procurar-se o melhor combustível, de que se trata é de achar a melhor fornalha, o melhor processo de aproveitamento da energia latente do combustível, dizendo que «à Natureza cabe mostrar a energia disponível, ao homem cumprir saber valer-se d'ella intelligentemente».

Em conclusão final do seu trabalho, o Sr. Paranhos Fontenelle entende, pois, que a solução do problema não deve procurar-se na substituição do combustível mas na criação da fornalha apropriada.

A. B.

PARTE OFICIAL

Presidência do Ministério

Decreto n.º 3.511

Sendo urgente reorganizar alguns dos serviços dos Ministérios do Fomento e do Trabalho e Previdência Social, mas sendo indispensável fazê-lo em condições que correspondam, tanto quanto os recursos do país o permitam, às graves necessidades consequentes da guerra;

Considerando que a actual distribuição dos serviços pelos dois

referidos Ministérios carece, como a experiência tem demonstrado, de ser remodelada para que a sua ação melhor se faça sentir em proveito da economia pública.

Considerando a conveniência de concentrar num Ministério todos os organismos do Estado que pelo seu funcionamento harmônico possam, numa coordenação eficaz de esforços, concorrer para o desenvolvimento e intensificação da produção nacional;

Considerando a oportunidade de aproximar os serviços públicos relativos ao comércio e às comunicações daquelas, que se relacionam com os das obras de fomento, no sentido de valorizar, por todas as formas, as riquezas naturais e promover a expansão económica do país;

Hei por bem, sob proposta do Presidente do Ministério e dos Ministros do Fomento e do Trabalho e Previdência Social, tendo ouvido o Conselho de Ministros, e usando da faculdade que me é concedida pelo n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa e as leis n.º 373, de 2 de Setembro de 1915, e 491, de 12 de Março de 1916, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os Ministérios do Fomento e do Trabalho e Previdência Social passam a constituir, respectivamente, o Ministério do Comércio, Comunicações e Obras Públicas, que se denominará Ministério do Comércio, e o Ministério da Agricultura, Indústria, Trabalho e Previdência Social, que se denominará Ministério do Trabalho.

Art. 2.º Passam para o Ministério do Comércio os seguintes serviços dependentes do Ministério do Trabalho e Previdência Social:

- a) Caminhos de Ferro do Estado;
- b) Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro;
- c) Repartição de Caminhos de Ferro;
- d) Conselho de Tarifas;
- e) Administração do Porto de Lisboa;
- f) Administração Geral dos Correios e Telégrafos;
- g) Serviços relativos a associações comerciais e associações comerciais e industriais;

§ único. Transitóriamente continua funcionando junto do Ministério da Guerra a Administração Geral dos Correios e Telégrafos, nos termos dos decretos n.º 3:327 e 3:347, respectivamente de 4 e 7 de Setembro do corrente ano.

Art. 3.º Do Ministério do Fomento transitam para o do Trabalho os serviços seguintes:

- a) A Direcção Geral da Agricultura, com todos os serviços que lhe estão subordinados, e sujeitos às leis e regulamentos por que actualmente se regem;
- b) Junta do Crédito Agrícola;
- c) Repartição e serviços externos de minas, compreendendo-se nestes a Comissão de Serviço Geológico;
- d) Conselho Superior de Minas.

Art. 4.º Os serviços dos Armações Gerais Industriais ficam a cargo do Ministério do Comércio e os da Administração dos Abastecimentos a cargo do Ministério do Trabalho.

§ único. Transitóriamente continua a cargo deste último Ministério o serviço de transportes marítimos.

Art. 5.º As Direcções Gerais de Obras Públicas e Minas e de Comércio e Indústria passam a denominar-se, respectivamente, Direcção Geral das Obras Públicas e Direcção Geral do Comércio.

Art. 6.º Os funcionários técnicos e administrativos que transitam no Ministério do Fomento para o do Trabalho e Previdência Social ou d'este para aquele irão ocupar nos quadros respetivos as alturas correspondentes às suas antiguidades.

Art. 7.º No Ministério do Trabalho continuará servindo, na situação de destacado, um pagador do quadro privativo do Ministério do Comércio, que terá a seu cargo os pagamentos dos Serviços Florestais e Aquáticos.

§ único. Os vencimentos de categoria e de exercício deste funcionário serão satisfeitos pelos fundos privativos dos referidos serviços, sendo-lhe em tudo o mais aplicável a legislação em vigor para o pagador que no Ministério do Fomento desempenhava essas funções.

Art. 8.º Transitam para o chefe da 11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública as atribuições conferidas pelo artigo 268 da lei n.º 26 de 9 de Julho de 1913, ao chefe da 8.ª Repartição da mesma Direcção Geral.

§ único. Na corrente gerência, os serviços dependentes da Direcção Geral da Agricultura, que gozam de autonomia administrativa em virtude do decreto-lei de 16 de Maio de 1911 organizarão duas contas: uma relativa ao período de 1 de Julho a 15 de Novembro do presente ano, cujo encerramento será verificado pelos funcionários mencionados na portaria de 13 de Setembro de 1916; outra de 16 de Novembro de 1917 a 30 de Junho de 1918, cuja abertura será verificada pelo chefe da 11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública.

Art. 9.º As transferências dos serviços indicados nos artigos 2.º e 3.º determinam a inscrição nos orçamentos dos Ministérios do Comércio e do Trabalho, por meio de créditos especiais, das importâncias dos saldos, relativos ao corrente ano económico, existentes nas verbas respeitantes aos serviços transferidos em 15 de Novembro próximo.

§ único. As despesas liquidadas respeitantes aos serviços que transitam do Ministério do Trabalho e Previdência Social para

o Ministério do Fomento, relativas aos anos económicos de 1915-1916 e de 1916-1917, continuam a ser ordenadas pela 14.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública. Serão ordenados pela 8.ª Repartição da mesma Direcção Geral os encargos, igualmente liquidados, dos serviços que passam do Ministério do Fomento para o do Trabalho e Previdência Social, cujas importâncias respeitam a 1916-1917 e aos anos económicos anteriores.

Art. 10.º O pessoal que presentemente pertence ao Ministério do Trabalho e Previdência Social, e da respectiva Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública e o que em virtude do presente diploma, transita para o Ministério do Trabalho, enquanto estiver em serviço neste Ministério e na referida Repartição, continuará com direito aos passos anuais ou diárias e bónus concedidos pelos Caminhos de Ferro do Estado e pelas companhias ferro-viárias que têm contratos com o Estado, a que se refere o n.º 5.º da condição 12.º do alvará de 9 de Abril de 1887.

Art. 11.º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 5 de Novembro de 1917. — Bernardo Machado. — Afonso Costa. — Artur R. de Almeida Ribeiro. — Alexandre Braga. — José Mendes Ribeiro Norton de Mattos. — José António Arantes Pedroso. — Augusto Luís Vieira Soares. — Herculano Jorge Galhardo. — Ernesto Jardim de Vilhena. — José Maria Barbosa de Magalhães. — Eduardo Alberto Lima Basto.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 1:143

Atendendo ao pedido feito pela Companhia Concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga para liquidação da garantia de juro referente ao ano económico de 1916-1917, na importância de 68.026\$60, da qual foi paga a quantia de 48.233\$55, por portaria de 3 de Outubro do passado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas e da Procuradoria Geral da República, que à Companhia petionária seja pago o saldo da referida garantia, na importância de 19.793\$05.

Paços do Governo da República, 13 de Novembro de 1917. — O Ministro do Comércio, Herculano Jorge Galhardo.

Villa Franca das Naves ao Pocinho

O problema ferro-viário da Beira Alta está, sem dúvida, muito incompleto. Bastará olhar para um mapa da província da Beira Alta e do ponto extremo norte da Beira Baixa, para se ver que uma grande área populosa e rica em produções agrícolas está ao abandono da viação acelerada. O distrito de Viseu, à parte o pequeno ramal de Santa Comba e o extremo leste da linha do Vouga, está apenas servido pelas linhas do Douro e da Beira Alta, que passam na orla norte e sul do seu território administrativo.

E para mais, estas duas grandes linhas de via larga, estão ligadas apenas pela linha do Norte no extremo oeste, havendo apenas a estabelecer-lhe o contacto longas estradas de macadam, galgando em extensas rampas o plano accidentado da Beira Alta.

Vários projectos estão pendentes de execução, sem que até agora se lhes tenha dado seguimento.

São ellos, o prolongamento da linha de Santa Comba a Tua, transformando numa só rede as duas linhas da Companhia Nacional; e o de Villa Franca das Naves à Regoa, formando com aquella um grande X no centro da província.

Há ainda, um projecto, alias bem antigo, de Villa Franca das Naves ao Pocinho, pelo vale do Massoemy, e outro recente, de S. Pedro do Sul à Regoa, por Castro Daire e Lamego. E ao primeiro a que me vou referir, por me parecer de fácil execução, e por elle resolver o grande problema de ligação das linhas da Beira Alta e do Douro, e também por fornecer com a da Beira Baixa, uma linha estratégica, que um dia se nos pôde tornar precisa.

Construída a linha de Villa Franca ao Pocinho, de via larga, ficaria estabelecida uma grande facilidade de com-

municções entre as duas rôdes, obtemperando ao caso de uma interrupção do troço do Norte entre Porto e Pampilhosa.

O trajecto, da nova linha é por um terreno sem accidentes, o que dispensa obras de arte importantes, como sejam tunneis, pontes, grandes aterros ou extensas trincheiras.

De Villa Franca a Foscoa é, pode dizer-se, um perfeito palamar; e d'ali ao Pocinho, ha uma pequena diferença de nível, que é facilmente vencida com os 9 kilometros que separam Villa Nova de Foscoa e a estação de Pocinho.

O primitivo projecto, era, como já dissemos, pelo vale do Massoemy, uma pequena ribeira, que vai desaguar no Côr, entre o Azevo e Cidadelhe, mas, dada a grande importancia commercial que tem Trancoso, a linha ao sahir de Villa Franca approximar se-hia d'aquella villa, até onde o nível do terreno o permittisse, e depois, cortaria o Massoemy nas alturas de Santa Eufémia, para servir Pinhel, por meio de uma estação proxima do Azevo, e, d'aqui, o concelho de Figueira de Castello Rodrigo, que na parte oeste está muito afastado da viação accelerada, e tem grande produção de azeites e vinhos licorosos.

Do Azevo, seguindo em direitura a Foscoa, pode servir em optimas condições a Meda, Sernancelhe e Penedono, trez concelhos muito afastados da viação accelerada, e por isso com a sua agricultura impossibilitada de concorrer aos mercados centraes.

Ninguem ignora que Trancoso dispõe actualmente da primeira feira de gado das duas províncias da Beira Alta e Beira Baixa, cuja importancia se elevaria desde que o caminho de ferro lhe facilitasse as comunicações.

Pela importancia da região atravessada, e pelo curto trajecto que a linha terá, menos de 60 kilometros, pode dizer-se que só o tráfego local daria o rendimento preciso para a sua exploração, mas pelas comunicações que ella virá trazer ás linhas da Beira Alta e do Douro, não é erro supor-se que a nova linha ou ramal, como lhe quizerem chamar, terá um rendimento muito remunerador.

Depois, o Pocinho é já a testa de um ramal, que hade, dentro de alguns annos, estender-se até Miranda do Douro, servindo uma região riquissima em minérios e pecuária, e por isso a linha de Villa Franca será o prolongamento d'essa linha, como também o é da da Beira Baixa.

E claro que a construção d'este ramal, irá prejudicar a linha de Villa Franca das Naves à Regoa, mas essa, todos o sabem, está prejudicada por outras razões que me dispenso de relatar, sendo uma d'ellas, a mais importante, entrar na zona de protecção da linha da Beira Alta.

Porém a região servida pela linha Villa Franca-Regoa, será compensada com as futuras linhas de Vizeu ao Tua e de S. Pedro do Sul à Regoa.

Inutil será dizer que a linha em questão só trará benefícios à Beira Alta e ao Douro pois o tributo de tráfego que ella lhes dará compensa-las-ha, e bem, do pequeno movimento, que o encurtamento das distâncias kilometricas lhes tirará de alguns pontos hoje servidos por elles.

Há um facto recente, que demonstra que as linhas novas nem sempre prejudicam as existentes. A linha do Valle do Vouga fez certas apreensões á Companhia Nacional, por causa da sua linha de Vizeu, por lhe tirar os passageiros e as mercadorias para o Porto.

Ora deu-se o que era natural. Tendo o ramal de Santa Comba uma saída pelo Valle do Vouga, maior numero de pessoas teem ido, de então para cá, visitar Vizeu, as quais, na volta, seguem a linha do Valle do Vouga para admirar a belleza sedutora das suas paisagens.

E quando a guerra acabar, com o affluxo de passageiros que a linha do Valle do Vouga ha de dar á Nacional, esta companhia bem dirá a sua vizinha concorrente.

Também me parece que os encargos a tomar com a construção e exploração da linha a que me refiro, jun-

tos aos da linha S. Pedro do Sul-Regoa, não serão tão pesados ao Estado como o da linha Villa Franca-Regoa, se fosse possível construí-la, pois o seu longo trajecto pelo terreno accidentado da Beira Alta dificultará bastante a construção.

A linha do Douro, já com um considerável movimento de mercadorias e de passageiros, na parte Regoa-Porto, precisa tambem, intensificar o seu tráfego na outra parte de Regoa-Barca d'Alva, onde hoje é reduzida, devido, certamente, ás nulas ligações ferro-viarias com a margem esquerda do Douro.

Por seu lado tambem a linha da Beira Alta, com o tributo de tráfego apenas das linhas de S. F. P., B. B. e C. N. muito irá ganhar com a construção da linha Villa Franca-Pocinho, que se lhe tornará poderoso auxiliar.

G. M.

Uma nova locomotiva

O Estado prussiano mandou recentemente construir, para os seus caminhos de ferro, um novo modelo de locomotiva, que será utilizada tanto nas secções abruptas como nas planas, para o arraste dos comboios expressos e dos mais pesados de mercadorias.

A nova machine é do tipo das Husinger, achando-se dotada de um distribuidor cylindrico e de um reaquecedor Kuorr, o qual para estar menos exposto ao resfriamento e ainda com o fim de reduzir a visibilidade, foi installado sob a caldeira.

Do sistema Kuorr são tambem o freio pneumático de accão rápida, que acciona por um lado todos os eixos motores, e o expulsor de areia, utilizado para a marcha de avanço ou de retrocesso, o tacometro e a instalação para a iluminação por meio de gaz comprimido.

A nova locomotiva tem, entre outras vantagens, a de ser muito facil no arranque e a de dar um bom rendimento.

Os seus cylindros tem um diâmetro de 600 milímetros, sendo de 660 o percurso do êmbolo e de 12 atmospheres a pressão sobre a caldeira, a qual tem um diâmetro de 1,5 metros, sendo de 2,9 a altura do seu eixo sobre o carril.

Os tubos de fumo, em numero de 114 e 24, teem um diâmetro exterior de 50 e 133 milímetros e uma longitude de 4,7 metros.

A superficie de calefação da caixa de fumo é de 13.61 metros quadrados; a dos tubos de 119,75; a de reaquecimento é de 51,47; a de calefação total de 184,83; e a da rôde de 2,5 metros.

As rodas motrizes teem um diâmetro de 1.350 metros, sendo de 1 ó das rodas portadoras e de 63,35 toneladas o peso adherente. O da locomotiva em ordem de marcha é de 93,33 e, quando em disponibilidade, de 74,82 toneladas.

O abastecimento de agua é de 11 metros cubicos e o do combustivel de 4 toneladas.

O seu esforço de tracção representa-se assim:

$$Z = 0,75 p \frac{(d \text{ cm.})^2 h}{L} = 15,840 \text{ toneladas.}$$

Relações:

$$\frac{H}{R} = 73,9; \frac{H}{G_1} = 2,92; \frac{H}{G} = 1,98;$$

$$\frac{Z}{H} = 837 \text{ kg/m}; \frac{Z}{G} = 250 \text{ kg/ton}.$$

Tal é a descrição que da nova machine encontramos no *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens*, d'onde a reproduzimos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Subsidio extraordinario ao pessoal da Companhia Portugueza

A Companhia Portugueza na ultima reunião do seu Conselho de Administração resolveu conceder um novo subsidio de seis escudos, pagos de dois em dois meses, ao pessoal masculino, cujos vencimentos não vão além de 100\$00 mensaes.

Este subsidio cessará logo que a Companhia deixe de cobrar a sobretaxa de 40 %, autorizada por portaria de 26 de março do corrente anno, ou se a Companhia conseguir abastecer convenientemente os seus armazens de víveres por modo que possa adquirir a certeza de que os terá em quantidade suficiente para os fornecer regularmente ao pessoal, porque n'este caso, em lugar do novo subsidio, passará a Companhia a fornecer os principaes generos ao pessoal pelos preços por que os forneceu em abril do corrente anno.

Serviço na estação de Lisboa-Rocio

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, a estação de Lisboa-Rocio deixou, a partir de hontem, e até aviso em contrario, de expedir e receber remessas de *Azeitona, Batata, Castanha, Coiros, Mobilias, Palha e Ferragens*.

As remessas d'estas mercadorias devem ser encaminhadas pelas estações de Lisboa-Caes dos Soldados, tendo-se em conta que, enquanto vigorarem as disposições d'este aviso, serão applicadas excepcionalmente as remessas de *Azeitona, Batata e Castanha*, destinadas a entrega nos mercados ou seus domicílios, embora transitando por Lisboa-Caes dos Soldados, os preços correspondentes a Lisboa-Rocio, isto é, os da tabela A da tarifa especial n.º 24 de grande velocidade.

Tarifa de camionagem de Collares-Central

A sobretaxa de 50 %, sobre os preços da tarifa de camionagem entre a estação de Cintra e a de Collares-Central, que não atinja um outro numero de generos de primeira necessidade, vai ser tornada extensiva a todas as mercadorias, sem excepção alguma.

Tarifa de camionagem da Central do Porto

A partir de 12 de Dezembro, os preços da tarifa de camionagem entre a estação de Campanhã e a Central do Porto, da Companhia Portugueza, são aumentadas da sobretaxa de 40 % que já ha tempos vigora para as outras tarifas da Companhia.

Alteração de tarifa da linha do Sul e Sueste

Desde hontem foram anulados o preço especial da 2.ª serie da alinea B bem como o da alinea D da tarifa especial interna n.º 0, de pequena velocidade, em vigor na linha do Sul e Sueste.

Foram, tambem desde hontem, incluidas na classificação da referida tarifa as rubricas *azeitona verde (fresca) e couros por curtir*, correspondendo-lhes os preços da 2.ª e 1.ª series, respectivamente.

As encomendas classificadas na 2.ª serie da tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade a que se applica a tabella n.º 15 A, passam a ser taxadas pelos preços da tabella 10 A.

Consequencias do emprego da lenha nas locomotivas

A Companhia Portugueza fez publicar recentemente um aviso do seguinte theor:

«Sendo a Companhia, por motivos de notoria força maior, obrigada a substituir o carvão pela lenha, como

combustivel nas suas máquinas, e sendo impossivel evitá-lo por completo a fuga de failhas, apesar de empregados todos os meios para esse efecto, faz-se publico que a Companhia declina, por uma sôrma geral e imediata, toda a responsabilidade pelas consequencias de incendios sobre mercadorias entregues à sua guarda ou em transporte, quando a esse transporte seja applicada alguma das tarifas especiaes de grande ou pequena velocidade, intervas ou combinadas».

Tarifas anuladas

Segundo avisos publicados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes são anuladas, a partir do dia 1 do proximo mes de Dezembro, as seguintes tarifas combinadas com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid Zaragoza e a Alicante:

E. P. n.º 2 pequena velocidade.—para transporte de azeite de varias estações de Hespanha para Lisboa, Gaya e Campanhã.

E. P. n.º 3 pequena velocidade.—para transporte de mercadorias de todas as classes entre varias estações portuguezas das linhas da Companhia Portugueza e do Minho e Douro, e hespanholas das Companhias de Madrid Zaragoza e Alicante e de Almansa, Valencia e Tarragona.

E. P. n.º 5 pequena velocidade.—para o transporte de barras de chumbo de Hespanha para Portugal.

E. P. n.º 6 pequena velocidade.—para transporte de breu de Pedrouços para Peñaroya.

E. P. n.º 10.—transporte de sal de Portugal para Hespanha.

Internacional n.º 204 pequena velocidade.—madeiras para as linhas de Madrid-Caceres-Portugal.

Alein d'estas tarifas que são anuladas em virtude de resolução das Companhias hespanholas, vão também ser anuladas, a partir de 15 de Dezembro, as tarifas P. H. n.º 3 de pequena velocidade, combinadas com as Companhias de Madrid-Caceres Portugal Madrid Zaragoza e Alicante, e Norte de Hespanha, para o transporte de assucar por vagão completo de Zaragoza-Campo del Sepulcro para Lisboa e Alcantara; e a partir de 1 de Janeiro do proximo anno a tarifa E. P. n.º 8 de pequena velocidade, combinada com a Companhia de M. Z. A. para o transporte de madeiras de Portugal para Hespanha.

Também a tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade, que regula o transporte de varias mercadorias entre Portugal e França, vai ser anulada a partir de 1 de Janeiro proximo, para ser substituída por outra da mesma natureza, cujos preços serão um pouco mais elevados do que os da actual.

Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo os ultimos avisos publicados pela Companhia Portugueza, as restrições no serviço para as diferentes linhas hespanholas são as seguintes :

Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal.—O Comité Executivo d'estes caminhos de ferro, publicaram as instruções que seguem e que a Companhia Portugueza reproduziu em Aviso ao Publico:

«Em virtude da faculdade que nos confere o artigo 24 do vigente Regulamento de greves, e a fim de normalizar o tráfego da Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira de Portugal, leva-se ao conhecimento das estações da nossa rede e das linhas combinadas que, a partir do dia 5 do corrente, o tráfego desta Companhia

fica limitado a passageiros, bagagens, pequenos volumes e mercadorias em grande velocidade, a que se refere o citado artigo, tais como combustíveis, combustíveis e matérias primas, não se admitindo expedições de pequena velocidade, ainda que de vagões completos, à exceção das procedentes de França para Portugal ou vice-versa, em transito.

Portanto as nossas estações e as das linhas combinadas podem aceitar passageiros, bagagens, pequenos volumes e as mercadorias citadas em grande velocidade, com o destino ou procedência de mais além de Salamanca.»

Caminhos de Ferro de M. Z. A. — Em suspenso o despacho em pequena velocidade com destino a Reus, com exceção de gado, carvão e artigos de primeira necessidade.

Caminhos de Ferro do Norte. — Interrompidas a linha entre Huarte-Araquil e Echarri-Aranaz — Passagens e bagagens trasbordam — Mercadorias em grande velocidade e pequena velocidade são aceitas com reserva pelos prazos de transporte.

— Até novo aviso não se aceitam remessas de pequena velocidade com destino às linhas de Léon a Gijon, Soto de Rey a Ciano-Santa Ana, Oviedo a Trubia, Villabona a San Juan de Nieva.

Para Zaragoza-Arrabal e San Juan de Mozarrifar só se aceitam em grande velocidade remessas de peso até 500 kilos, e em pequena velocidade apenas as de gado, carvão, beterraba, cimento e generos de primeira necessidade.

Caminhos de ferro andaluzes. — Interrompidas as linhas de Murcia a Alicante e Torrevieja, entre Crevillente e Albatera-Catral. Não podem seguir passageiros pelo trajecto interceptado. Mercadorias de grande velocidade e pequena velocidade, só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Final.

O aumento das tarifas

Nos paizes belligerantes

Em consequencia da progressiva elevação dos gastos de exploração, pode dizer-se que em todos os paizes sofreram já aumento as tarifas ferro-viarias.

Eis alguns dados acerca de tais aumentos em diversos paizes:

Alemanha — Na Prussia, as tarifas do transporte de ferro e carvão sofreram um aumento de 20 % sobre as antigas taxas. Outras mercadorias experimentaram já, em todo o imperio, aumentos diversos, que oscilam entre 10 e 40 %. As tarifas de passageiros também foram aumentadas.

Austria-Hungria — O aumento actual sobre a taxa de transporte de passageiros é de 30 %. As tarifas para mercadorias foram sobre carregadas com 20 % sobre os preços de antes da guerra.

Ingluterra — Nas companhias inglesas, a elevação da taxa para o transporte de mercadorias oscila entre 0,30 e 6,25 por tonelada.

Estados Unidos — A média do aumento das tarifas nos caminhos de ferro da America do Norte é de 15 %.

França — O aumento maximo estabelecido até agora é de 15 %.

Italia — Por duas vezes foram já elevadas as tarifas. As de mercadorias sofreram pela segunda vez um aumento de 10 % e as de passageiros o de 15 %.

Noruega — As tarifas de mercadorias aumentaram pela primeira vez 20 % e pela segunda 50 %.

Russia — As tarifas de passageiros foram aumentadas em 50 % e as de mercadorias 200 %.

Excursões no paiz

VII

No regresso. — A pouca animação das nossas povoações. — Clubs de mal. — Como se ganha dinheiro. — Falta de excursões e de festas. — A ganância por toda a parte.

De regresso d'estas excursões pelo paiz, viemos fazendo o balanço do que vimos em 22 pontos em que nos detivemos, — cidades, villas, estações thermaes — excluindo Porto e Coimbra, e concluimos que, com raras excepções, no nosso paiz só nas localidades de agnus se pode estar com certo conforto.

Por toda a outra parte, nos hoteis, as más camas, a mal cosinhada comida, a falta de cuidados na direcção respectiva, são um martyrio para o excursionista, desanimando-o de viajar e augmentando-lhe o desejo de recolher á cidade, á sua casa, ás commodidades que fóra d'ella não encontra.

Fóra do hotel, na povoação, a falta de animação, de vida, de jardins, de diversões que o atraiam ou, ao menos, o entretenham; falta de viação que lhe facilite passeios agradáveis, falta de interessantes monumentos ou de que a estes seja facilitada a visita.

O visitante de qualquer d'estes pontos já sabe que à noite tem que ir para o hotel — dormir — porque não há um club, um café, ao menos, onde passar umas horas.

Cidades, villas, que tem tropas de gnaricão, e com banda regimental, esta não vem, nas noites de estio, para a praça, tocar umas horas para distracção dos habitantes e dos estranhos.

Só em Braga ha este bom costume, ás quintas e domingos. Valha-nos isso.

Nas estações balneares, então, ha ontra costumeira muito nossa, que se por um lado offerece certa distracção a alguns acquistas, a outros se torna incomoda.

Cada hotel dispõe de um salão-club, onde tocam e dançam até á meia noite os hóspedes e hospedas do mesmo hotel.

Resulta que, em cada um, a sociedade é reduzida aos hóspedes da casa em vez de se animar com a reunião dos de todos os hoteis.

Isto faz que, numa mesma estação, os habitantes do hotel A quasi não conhecem os do B ou do C e causa incomodo aos que, não estando dispostos a folguedos nocturnos, desejavam ir sozegar para os seus quartos.

Ora o espaço de que cada hotel dispõe para esses salões, transformado em quartos, daria rendimento mais que bastante para o capital a empregar em um club ou casino, comun, para todos os banhistas, construído e sustentado, com bom resultado, por sociedade de todos os hoteis.

Outra falta nos faz, muitas vezes, dizer que em Portugal nem se sabe ganhar dinheiro.

De todas as terras onde se reunem forasteiros em quantidade ha excursões a fazer aos arredores, mais próximos ou afastados.

Se entre esses forasteiros ha famílias ou conhecidos, ligados, que só por si dão a lotação de um trem ou de um automovel, ha também muitas pessoas isoladas que desejariam fazer esses passeios.

Mas os que não são abastados, para só para si alugarem um carro, se querem dar qualquer passeio, tem que andar angariando companheiros, sujeitando-se a desagradáveis recusas, a exigências, a faltas de compreensão ou arrependimentos á ultima hora. Por isso muitos deixam de ir a esses passeios por não terem disposição para se darem a essas combinações.

Quanto mais facil seria que os donos de trens ou de autos se dispusessem a fazer, como se faz lá por fóra, sendo elles os iniciadores d'esses passeios e reunindo passageiros para elles.

E' tão facil!

Nas Pedras Salgadas, por exemplo, ha uma garage de automoveis. Pois bem; uns dias por outros essa garage poria á porta, em grandes letras, o annuncio de que fazia uma excursão, por exemplo, a Vidago e Chaves; partida ás horas taes, paragem de uma hora em Vidago, de duas ou tres em Chaves, regresso ás Pedras á hora de se tomarem as aguas da tarde; preço, tanto.

Facilmente os bilhetes seriam todos tomados, formando-se um grupo de desconhecidos que a meio caminho já estariam todos relacionados, e muitas vezes no regresso se tornariam amigos.

Tambem, lá por fóra, ha o costume de durante a época thermal, se promoverem festas publicas, que não só divertem os que estão como atrahem concorrência dos arredores, dando um ou outro dia de animação ao local e fazendo girar dinheiro, com o que beneficiam os hoteis e restaurantes e o commercio em geral.

Veja-se o que é o 15 de agosto, dia de Nossa Senhora, em Cauterets, em que ha festas populares: — mastro de cocagne, corrida de saccos, subida á montanha, arquinhos, concertos, illuminações, fogos de artificio, embrasaement da matta, etc.

Estes festejos atrahem milhares de pessoas que estão em Lourdes e em toda a linha desde ahí, os que veraneiam em Luz-St. Sauveur, os camponezes dos arredores. E' um dia cheio.

Pois entre nós, passa-se toda a temporada n'uma sem-saboria pasmosa e quem quizer divertir-se tem que armá em promotor de festas ou que instigar outros a se-lo, o que nem sempre se consegue.

E mesmo assim nem sempre obtém algum resultado, porque, ao encetar os trabalhos pode contar com a má vontade de uns, a pouca disposição de outros, a mesquinaria d'este e o espirito ganancioso d'aquelle.

D'uma iniciativa d'estas soubemos, em que, tratando-se de subscricção, um milionario, sabendo que a festa tinha por fim fazer passar uns dias de distracção, na sua preparação e na realização, e que o seu producto seria para distribuir pelos pobres locaes, inscreveu-se com a importante somma de 2 escudos.

Em compensação, o armador, que tinha que fornecer umas 2.000 tijelinhas, para illuminar um jardim, pediu 700 escudos por elles.

Já se vê que com taes verbas, ao *deve* e ao *haver*, a festa não se fez.

Que em exageros de preços as nossas estações thermas são fartas, ao contrario do que sucede — pelo menos o que succedia antes da guerra — nas francesas e suissas.

Senhoras e homens elegantes aproveitavam a estada em Vichy para mandarem fazer *toilettes*, porque as fardenhas, vindas dos armazens de Paris, custavam alli mais baratas, porque a loja pagava menos renda e tinha menores encargos de contribuições, salarios, etc., e as modistas e alfayates trabalhavam mais barato.

Em toda a Suissa se vendiam chocolates das grandes fabricas, ao mesmo preço que nas sédes d'estas.

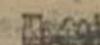
Pois nas nossas thermas do Norte vendiam-se, este anno, productos que tem preços conhecidos no Porto, simplesmente com o aumento de 50 por cento e mais. Um kilo de pão de ló de Margaride, que no Porto se vendia, então, a retalho, a 1\$20, custava 1\$80; e por igual peso dos afamados rebuçados da Padaria Faria, que os vende a 1\$00, ao publico, e por certo concede uma certa reducção de preço aos revendedores, não se exigia menos de 1\$60!

Ganhava, por certo, mais o comerciante do que o fabricante.

Aqui terminamos as notas da nossa excursão n'este anno, a qual, propriamente terminou no Porto.

Mas o que se refere a esta cidade melhor cabe na esphera de outra serie de artigos, que aqui temos em andamento: *O Porto progride*, e que vamos continuar no proximo numero, tendo deixado de o fazer porque a conclusão d'estes era mais de occasião.

E entretanto o Porto mais tem progredido, mais d'elle vimos, no regresso e mais assumptos temos, pois, a tratar.



Uma escola de ferro-viários

Durante a infancia da industria ferro-viaria, questão simplicissima era o regular e vigiar um caminho de ferro; poucos comboios circulavam durante o dia pela linha; as estações achavam-se reduzidas á minima expressão; discos, desvios e cruzamentos só se encontravam de longe a longe; emfim os empregados ferro-viários disfrutavam uma placida vida, cuja prévia aprendizagem apenas consistia em saber dar a volta ao contrapeso da agulha ou manobrar a alavanca do disco avisador.

Hoje as coisas são muito diversas: comboios com vertiginosas velocidades se sucedem rapidamente uns aos outros; grandes estações com infinitades de cruzamentos, desvios e vias mortas de larga longitude; inumeravel variedade de discos, semafóros e pedaes, tudo manejado a distancia, com toda a multidão de lampadas, de campainhas, de indicadores opticos, e diversos e distintos aparelhos que a experiência tem, dia a dia, tornado necessarios, fazem com que o empregado ferro-viário não possa ser o antigo mercenario que fazia girar o contrapeso de qualquer agulha, mas sim um homem de regular illustração, que saiba trabalhar com consciencia em toda a diversidade de serviços a que são chamadas as suas faculdades.

Não é de estranhar, pois, em vista do que fica dito, que os ingleses, como homens praticos que são, tenham criado, com subvenção das diversas companhias de caminhos de ferro, em Croydon, uma escola para os futuros empregados ferro-viários, com o fin de obterem pessoal instruido convenientemente e tambem para evitar os riscos que sempre ha quando se confia a um novato o manejo de instrumentos ou a responsabilidade de serviços que elle só muito superficialmente conheça.

Na referida escola ferro-viaria de Croydon, o ensino ministrado é sobremodo pratico, o que não quer dizer que não existam tambem classes theoricas antes de o alumno passar propriamente aos exercícios praticos.

As aulas destinadas á practica constam de um immenso salão, propositalmente construído, por sobre cujo pavimento estão lançadas ennumeraveis linhas ferreas em miniatura, por sobre as quaes deslizam pequenos comboios com movimento proprio e que, graças a varios aparelhos (estes de tamanho natural) os alumnos fazem passar de umas para outras linhas, movendo os signaes avisadores e praticando, emfim, tudo quanto depois terão de levar a effeito no serviço a valer.

Na mesma escola se ensinam as causas dos choques e descarrilamentos, e a maneira de evitar uns e outros, tudo praticamente, isto é fazendo os alumnos presencear um choque ou um descarrilamento entre os minusculos comboios que circulam pela rede escolar, levando-os assim a comprehendere facilmente as causas productoras dos diversos accidentes, maneira de os remediar, etc. etc.

Inutil será afirmar os excellentes resultados que tem dado a escola de Croydon, sobretudo pelo que respeita á diminuição do numero de accidentes nas linhas ferreas servidas por empregados que tenham sido previamente alumnos da mesma escola e possuam o respectivo diploma, o que não só representa beneficio para os passageiros como para as companhias, sob o duplo ponto de vista material e moral.

O serviço dos correios

Não é costume nosso vir aqui fazer queixas das deficiencias do serviço de correios, por preferirmos fazê-las directamente à entidade a que dizem respeito.

Mas há casos, em que nos não podemos limitar a simples reclamações, por envolverem de um modo geral o nosso serviço postal e o do público.

Ainda há bem pouco o serviço do correio era, em Lisboa, feito por uma forma que dispensava reclamações. Os comboios do Norte e do Sul, chegavam, respectivamente, às 6,34 e 7,10 da manhã, e antes das 10 horas, toda a cidade tinha recebido a correspondencia, por assim dizer, do paiz inteiro.

Para o Norte, havia o comboio das nove e meia da noite, e dos marcos postais da Baixa era a correspondencia retirada às sete horas, ou seja duas horas e meia antes do comboio partir.

D'esta forma havia nada menos de 9 horas para se responder à correspondencia e tratar de qualquer assunto a que ella dissesse respeito.

Veiu a mudança de horário, que faz chegar duas horas mais tarde o comboio do Norte, e que o faz sair hora e meia mais cedo; e que fez o correio? Deixou-nos em estado de n'alguns pontos da cidade ser impossível responder-se no mesmo dia.

Era natural que o correio tomasse providencias para que o mal resultante do menos tempo que os comboios davam, fosse de alguma maneira compensado com um ligeiro esforço em abreviar o serviço.

Pois fez o contrario, e agravou-o, como já dissemos, a ponto de impossibilitar, em alguns casos, uma resposta, na classica volta do correio.

Assim, as duas horas e meia que eram precisas para entregar a correspondencia nos pontos mais afastados, eleva-as, nos mais proximos do correio, a 5 horas! Apenas o dobro, pois nós raro logramos receber a correspondencia antes da 1 1/2 da tarde, e muitas vezes às 2 ainda não veio; e estamos afastados da estação central menos de um kilometro!

A correspondencia é retirada dos marcos da Baixa às 5 horas da tarde, ou seja tres horas e 5 minutos antes de partir o comboio correio para o Norte, enquanto que antigamente era às 7, menos portanto 2,30 horas; e nos pontos excentricos a ultima tiragem ainda é mais cedo. Interessante não é verdade?

Vir-nos-hão agora dizer, que há deficiencia de pessoal; mas se assim é, não sabemos como o Porto dispõe de um tão activo funcionalismo postal, que chegando alli o comboio de Lisboa às 8 horas, às 10 horas está em toda a cidade o correio distribuído, e partindo de lá às 7,55 da tarde, até às 7 horas ainda há marcos postais que recebem correspondencia para esse comboio.

Mas isto não basta às nossas reclamações, pois assignantes nossos se queixam de receber o nosso jornal com o atraso de tres e quatro dias, e a nós não é raro entregarem-nos cartas com datas bem atrasadas, o que nos fazer que o correio parece preferir acumular correspondencia a envial-a com regularidade.

Correspondencia do Porto com a data de 10 marcada pelo correio de lá, só a recebemos em 12; um bilhete postal de um nosso assignante de Silves, de 3 d'este mes, só em 6 aqui foi entregue. E' um serviço que peora a olhos vistos, em vez de melhorar?

prosperar e aumentar continuamente, graças aos cuidados do seu inteligente director.

Além dos numerosos esclarecimentos que nos dá este livro sobre a situação, e movimento, os resultados da exploração, o estado de construção das vias hispanholas, o *Anuario* estende ainda a sua utilidade a dar-nos interessantes detalhes sobre os caminhos de ferro mundiales e sobre finanças, commercio, correios, etc.

E' livro indispensável n'uma bibliotheca, e especialmente quando os seus consulentes se dedicarem a estudos da industria ferro-viaria.

Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. — Vol. I n.º 1 e 2. — Numa edição esmerada começou a publicar-se esta Revista, cujos primeiros numeros constituem um volume de 390 — XX paginas, contendo interessantes estudos dos Snrs. Anselmo d'Andrade, sobre as *Clearing-houses* existentes em varios países tendo por fim «economizar moeda», e outro sobre «Instrução Contradictoria»; do Sr. Dr. Vieira da Rocha, sobre «Seguros» do Snr. Dr. Fernando Emygdio da Silva sobre «Imposto sobre os lucros de Guerra» e diversos trabalhos de alumnos sobre Sciencias economicas, politicas e juridicas.

O distinto director da bibliotheca, Snr. Dr. Emygdio da Silva expõe o grau de desenvolvimento em que se encontra esta instituição, contendo hoje mais de 20.000 volumes, sendo numerosas as revistas de que ahi se encontram collecções completas, já hoje rarissimas.

Não deixaremos de notar que, entre estas, não vem, certamente por lapso, indicada a nossa *Gazeta*, de que aquella bibliotheca possue uma das raras collecções.

Termina a *Revista* pela reprodução em fac-simile de alguns documentos de um Codice do século XVIII, cartas de D. Filipe III ao mestre de campo Alvaro de Sousa, documentos valiosissimos para o estudo historico da epocha de 1640.

Agenda de Algibeira, edição Gonçalves. — Já no anno passado fallámos d'este livrinho e hoje vimos notar o apparecimento do que respeita ao anno futuro, com o louvor que merece o seu arrojado editor.

Porque é preciso certo arrojo, n'este tempo de carência de papel e de todos os materiais que são necessarios á feitura de um livro, para se manter uma publicação como esta, tão completa, por um preço tão economico, 25 centavos apenas, e de uma execução tão perfeita.

A *Agenda Gonçalves* não só contém os espaços para as notas dos dias do anno e uma pagina em cada mez para balancete de receitas e despesas, como uma infinitade de esclarecimentos praticos, que a todo o momento e em qualquer situação — em casa, na rua, em passeio ou em viagem, precisamos ter á mão, para facilmente consultar.

Este precioso repositorio de leis, estatisticas, tabellas, calculos, formularios, avisos, etc., foi agora accrescentado com o que se refere ás novas modificações da lei do inquilinato; imposto de sello nos contractos, licenças para estabelecimentos, caça, automoveis e cães, alterações á situação dos corpos do exercito; formula de medir terrenos; diligencias que partem das estações dos caminhos de ferro, etc.

E' um livrinho portatil e indispensável a todos. Pode-se-lhe applicar a phrase «vale quanto pesa».

Almanach Bertrand, por Fernandes Costa. — 19.º anno. — Annualmente admiramos a enormidade de pequenas coisas de que se compõe este livrinho, e o criterio da escolha que preside á sua coordenação. Em cerca de 400 paginas não são menos de dois mil os artigos, noticias, anedocas, conceitos, maximas e pensamentos que contém.

Escol.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Anuario de ferro-carriles. — Año XXV, por Enrique de la Torre. — De anno para anno melhora esta publicação, que conservamos desde o 1.º volume, vendendo-a

Recuperação do azeite das machinas

Em um trabalho apresentado à *Graduates Association of Mechanical Engineers*, por M. H. Ayses, foram preconizados os meios de recuperar o azeite que lica no algodão e nos trapos que servem para a limpeza das machinas, permitindo o seu novo emprego.

Para extrair o azeite dos trapos utiliza-se uma turbina centrífuga; collocam-se os trapos em uma especie de caixa de paredes esburacadas e fazem-se girar a uma velocidade de 1.800 a 2.000 revoluções por minuto, por meio de uma turbina de vapor que faz parte do apparelho.

O vapor d'esta turbina serve para aquecer os trapos e liquefícar o azeite, o qual assim extraído é filtrado por meio de filtros de tela, e, quando se trata de quantidades importantes de líquido, utiliza-se um filtro centrífugo analogo ao apparelho separador a que já alludimos.

Os trapos ou matérias analogas, cujo azeite foi já extraído, podem servir de novo se serviram apenas para a limpeza de machinas, mas se foram empregados em outros usos tem de ser lavados.

A Companhia do caminho de ferro de Lancashire Yorksire, que durante muitos annos inutilisara os desperdícios do algodão, emprega actualmente 6,5 milhões de trapos por anno para a limpeza das suas machinas, trapos que dão de 4,5 a 5,5 litros de azeite bruto por quintal.

A economia que procede do emprego d'este sistema pode apreciar-se pela obtida nas officinas Wolseley, onde, por meio das machinas centrífugas, se recuperam por semana, 5.000 litros de azeite que se emprega de novo com a adição de 10% de óleo novo para compensar as perdas.

Uma outra officina de bicicletas tratou em seis meses 40.000 kilogrammas de torneaduras metálicas, 400 kilogrammas de trapo e 134 grossas de esponjas de algodão, tendo obtido 4.000 litros de azeite.

Caminhos de ferro coloniais

Linha ferrea de Benguela

Segundo as informações recebidas pelo ultimo correio, a respectiva Companhia tem melhorado o traçado da linha entre Benguela e Lobito. Os comboios já passam no desvio aos kilometros 24/27, tendo acabado a grande volta à Damba Maria.

O sr. dr. Alberto de Lemos, proprietário dos terrenos ao kilometro 26, concedeu todas as facilidades para a linha os poder atravessar; o mesmo acontecerá com a Sociedade Agrícola do Casquel, onde a linha atravessará uma importante plantação de canna, na recta de Catumbella-Lobito, que a Companhia está construindo.

Durante a construção do trecho indicado e para não interromper o serviço entre Benguela e Lobito, a Companhia pensa montar um serviço regular de automóveis entre Catumbella e Lobito, em ligação com os comboios durante o tempo em que mudar os carris, visto não haver meio algum de obter agora fornecimento de «rails».

O serviço d'esses comboios n'esse periodo será feito com a mesma regularidade entre Catumbella e Benguela.

A Companhia espera, com estes trabalhos, encurtar e melhorar o traçado, evitando os prejuizos e interrupções causados pelas «calemas» e reduzir o trajecto Benguela-Lobito a 0,35 horas com carroagens automotoras, que adquirirá logo que seja permitida a sua aquisição.

Por estas informações se vê como o Caminho de Ferro de Benguela consegue, sem perturbar o seu importante movimento, realizar uma obra de grande valia para o público, cujas relações entre as tres terras são cada vez mais apertadas.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3% «Beira Baixa» e 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que durante o mês de novembro de 1917, serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de 1916 e 1.º de 1917 das obrigações de 3% «Beira Baixa» e 4 1/2%, privilegiadas do 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 42 da folha anexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª série «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3%, 1.597.

Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, 1.596.

Pela apresentação do coupon n.º 44 da dita folha, 1.590.

Pela apresentação do coupon n.º 41 da folha anexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo tipo, 2.595.

Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha, 2.594.

Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, 2.594.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 às 15 horas, estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Tesouro Portuguez em virtude do disposto no art. 5º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas do 2.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que durante o mês de novembro de 1917 serão pagos os coupons da folha anexa ás obrigações estampilhadas do 2.º grau de juro variável até 4 1/2% nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, 1.522.

Pela apresentação do coupon n.º 18 da dita folha, 1.524.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 às 15 horas, e com isenção do imposto de rendimento para o Tesouro Portuguez em virtude do disposto no art. 5º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Outubro de 1917.

Produção Aurífera. — Segundo *L'Engineering And Mining Journal*, a produção mundial aurífera aumentou consideravelmente não obstante a guerra.

Esta progressão teria sido muito mais considerável se o México tivesse contribuído com a sua quota parte n'essa produção, o que infelizmente não pôde fazer, devido às lutas intestinas que há tempo vem assolando esse paiz.

Eis a tabela da produção mundial nos últimos 10 annos:

1907.....	411.294.458
1908.....	443.434.527
1909.....	450.927.432
1910.....	454.213.649
1911.....	459.377.390
1912.....	474.333.268
1913.....	462.669.658
1914.....	460.097.428
1915.....	478.552.222
1916.....	470.442.068

Pelo que se vê, o aumento foi bastante sensível, embora no anno de 1916 fraguasse um pouco.

O mesmo jornal diz que a quantidade total de ouro em vista na região do Rand (África do Sul) se eleva a 102 milhões de toneladas (de 1.016 kg); sobre estes 102 milhões, 36.500.000 teriam um conteúdo igual ou inferior a 6 drot (1 drot = 1 gr. 555, pouco mais ou menos) e formariam a totalidade das reservas para vinte das cincuenta minas actualmente exploradas.

A região mais rica é a do extremo Este; encontram-se ali nove das dezenove companhias, explorando ouro, que contém mais de 6 1/2 drot cada tonelada e principalmente trez minas das mais ricas de toda a região.

Beira Railway Company. — A Assembléa d'esta companhia, reunida em 17 de Outubro, para examinar os resultados do exercício de 1915/16, fechado em 30 de Setembro de 1916, resolveu destinar £ 10.000 aos fundos de depreciação e renovações; e do excedente £ 8.293 o Conselho de Accionistas propôz repartir 1 1/4% aos portadores do «Income Debenture Stock 6%» o que absorverá £ 7.657, e £ 636 para seu credito.

Sabe-se que para o precedente exercício o lucro de £ 6.405 foi integralmente destinado ao fundo de reserva.

Banco Nacional Ultramarino. — Foi acolhida com grande entusiasmo pelo nosso meio financeiro a nova emissão de ações d'este banco, sendo o princípio pelo menos um dos primeiros da península.

A subscrição, que era de 20 mil ações, no valor de 1.800 contos, atingiu até ao dia do encerramento 6.000, ou seja mais do triplo do que o banco necessitava.

A maioria dos subscriptores são os antigos accionistas d'este banco, estando portanto sujeitas a rateio as ações.

Não só contribuiu para esta afluência de subscriptores o capital immobilizado, como também a prosperidade d'este banco, cujo futuro será o mais sanguíneo, devido à tenacidade e competência dos seus dirigentes.

A abertura d'agências no Brazil, como em outros países estrangeiros, para expandir a sua esfera de ação, também muito contribuiu para esta concorrência de capital.

Bolsa. — Nenhum acontecimento de importância veiu perturbar a marcha ascendencial dos valores cotados na nossa bolsa, a qual continua mantendo tendências muito firmes, devido à abundância de numerário; não obstante haver factores para o afastamento de uma parte d'esse numerário das operações bursátilas, como por exemplo as novas emissões de títulos do Banco Ultramarino, Cerveja Portugalia, Companhia União Fabril, e das duas

novas companhias de seguros ultimamente fundadas à Mindelo e à Afurada.

Houve bastante procura, tanto de valores de capitalização como especulativos, atingindo alguns preços a que nunca se esperava chegar, pois que até alguns fábulos de recursos tecem hoje uma cotação razoável.

Cambios. — Foi completamente escasso de operações de grande vulto o mercado cambial, permanecendo estacionário durante quasi toda a quinzena. Apesar nos últimos dias apareceram algumas compradores, mostrando-se o mercado por esse motivo um tanto firme, sendo assim essa a tendência do mesmo mercado.

O cambio do Brazil s/ Londres, tem-se mantido a 13¹/₂, porém a última cotação recebida é 13, ou seja a libra a 185161.

CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 9/16	30 7/16	30 9/16	30 7/16
90 d/c	30 15/16	—	30 15/16	—
Paris cheque	857	863	857	866
Amsterdam cheque	700	710	690	700
Madrid cheque	1.30	1.40	1.25	1.35
Libras	9510	9550	9530	9510

COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — NOVEMBRO

	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	41,68	41,89	41,80	41,90	42	42	42	42,05	—	42,30	42,30	42,35	—	—
Dívida interna 3% coupon	41,70	41,75	41,75	41,80	41,80	41,80	42	42,10	42,10	—	—	42	42	—
4%, 1888, c/premios	58530	—	59500	58580	—	59500	—	—	22585	22590	—	23500	—	—
4%, 1890 c...	—	51530	—	—	—	—	51550	—	—	59500	—	58580	—	—
3%, 1905 c/premios	10505	10505	—	10510	—	10515	10515	—	10520	10520	—	10525	10525	—
5%, 1905, ob. C.** de F. E. c	—	—	—	81500	—	—	81500	—	81500	—	—	81500	—	—
5%, 1909, ob. C.** de F. E. c	—	—	—	113500	113550	—	114500	114550	—	114580	—	114580	—	—
4%, 1912, ouro	91500	91520	—	91549	91560	92500	92520	92520	92520	92520	92520	92520	92520	—
externa 3%, coupon 1.ª série	—	—	—	89550	—	90500	—	—	—	90530	—	90550	—	—
3%, 2.ª série	—	—	—	93500	93520	—	94500	—	—	94510	—	94520	—	—
3%, 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130400
Obrigações dos Tabacos 4%,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	194580	—	195500	196540	198550	200500	—	—	200500	200500	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	155500	155500	155500	155500	155540	155540	155540	155540	155540	155540	155540	155540	155540	—
Lisboa & Araras	—	142500	—	143500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	37500	—	—	—	—	—	35570	35580	35590	35580	35580	35580
Companhia Nacional	—	—	4850	—	—	—	4850	—	4850	—	—	—	4860	4860
Companhia Tabacos, coupon	—	113530	—	113500	113550	113510	113500	—	112550	112550	113500	113500	113500	113500
Companhia dos Phosphoros, coupon	48520	48540	—	49500	50500	50540	50540	50540	50540	50540	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	115500	—	115550	—	115550	115550	115550	115550	115550	115550	115550	115550	115550
Companhia G. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	91550	—	91550	91550	—	93550	93550	—	93550	93550	—
Companhia Cam. F. Por 3%, 1.ª grau	90500	90500	90500	90500	90500	90500	90500	90500	92550	92550	92550	92550	92550	92550
Companhia Cam. F. Por 3%, 2.ª grau	—	37500	37500	37500	36580	36580	36580	36580	36580	37500	37500	37500	37500	37500
Companhia da Beira Alta 3%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	14500	—	—	15580	—	15590	—	14500	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	17530	17530	17530	17530	17530	17530
Companhia Nacional, coupon 1.ª serie	—	75400	—	66550	—	66550	—	66550	77530	77530	—	77530	—	—
Companhia Nacional, coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	81650	—	—	—	—	84540	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa predians 5%	93570	—	—	—	93570	—	93570	—	93570	93570	93570	93570	93570	93570
Pariz 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	61	61,10	61,20	—	62	—	62,50	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obr. g. Compi. Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	200	200	204,50	200	—	—	206,50	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	135	—	—	—	135	—	135	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	56,70	56,70	56,30	56,70	56,70	56,50	56,50	56,50	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES E HESPAÑOLES

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS		MEDIA KILOMETRICA	
		Kil.	Totais	kil.	Escudos
Portuguesas					
Companhia Cam. R. de Portugal	1.073	—	1.073	—	—
Obra de ferro Vendas Novas	70	—	70	—	—
Portuguesas Coimbra a Louzã	29	—	29	—	—
Sul e Sueste	722	2.683.734,54	722	2.132.081,43	+ 552.653,51
Minho e Douro	484	1.379.631,56	484	1.201.554,37	+ 118.477,51
Beira Alta	253	—	253	—	—
Companhia Nacional	185	455.536,44	185	136.636,	

Accidentes em linhas ferreas

Entendemos que os nossos leitores terão interesse em conhecer os termos em que o director da linha ferrea Central do Brazil, dr. Aguiar Moreira, ao ter conhecimento da frequencia de accidentes ferro-viarios que se estavam dando na rede a seu cargo, se dirigiu ao respectivo pessoal em ordem de serviço.

Nesse documento diz o alludido funcionario que tendo ocorrido recentemente elevado numero de accidentes, alguns de extrema gravidade, por isso que, além do avultado prejuizo resultante do estrago e inutilisacao do material fixo e rodante da linha, acarretaram o dano irreparavel da perda de algumas vidas, lhe cumpre recomendar a mais attenta e severa vigilancia sobre a execucao do servico, concitando todo o pessoal a cumprir rigorosamente o seu dever, meio unico que pôde conduzir ao resultado de ser feito, como é indispensavel, o servico de transportes com cuidado, segurança e presteza.

Todos aquelles que trabalham no servico de caminhos de ferro, desde o trabalhador da conservação da linha, a quem a Administração confiou a guarda e vigilancia de determinado tunnel, ponte ou viaducto, a manobra das agulhas e chaves, até ao engenheiro a quem incumbe verificar o estado e efficiencia das locomotivas chamadas a rebocar os trens de passageiros, assim como os carros e vagões que transportam viajantes e mercadorias, devem recordar-se incessantemente de que, do exacto cumprimento dos deveres do seu cargo, depende directamente a regularidade do servico e, o que é mais importante, a segurança do publico.

Nestas condições, fazendo insistentemente esta recomendação, declarava que a Direcção seria incansavel em averiguar a quem competir a responsabilidade por qualquer accidente que venha a ocorrer e, dentro das disposições regulamentares e das leis em vigor, será inflexivel em promover o afastamento do servico de qualquer funcionario, operario ou trabalhador, que, por incompetencia, por desidia ou por outro motivo, contribuir para qualquer irregularidade no servico de transporte.

Outra coisa não poderia fazer desde que se trata de um genero de servico publico da mais alta importancia em todos os tempos e muito mais agora, que as circunstancias são verdadeiramente apremiantes e anormaes, demandando a maior vigilancia e o maior escrupulo no funcionamento de tais serviços.

Uma conferencia interessante

Pelo ultimo correio recebido do Brazil, tivemos conhecimento de uma interessante conferencia realizada, no Club de Engenheiros do Rio de Janeiro, pelo dr. Sampaio Correia, que propondo-se tratar do importante problema das travessas recolheu e explanou dados estatisticos sobremaneira curiosos para quantos se dedicam aos assuntos ferro-viarios, como os leitores poderão avaliar pelo sumario dos assuntos tratados, que foram os seguintes:

1.º — Extensão em trafego da viação ferrea no Brazil, comparada com a de outros paizes; augmento progressivo annual; extensão referida à unidade de area, à populacão no Brazil e dos seus diversos Estados, tendo em vista os mesmos dados de outros paizes. — Linhas estaduaes e particulares.

2.º — Receitas arrecadadas pelas 63 empresas de viação no Brazil, comparadas com as obtidas nos outros paizes, fontes de receita; de passageiros; de bagagens e encomendas; de mercadorias — grupos de linhas. — Impossibilidade do estudo geral por Estados. — Receitas e

valores de importação e de produçao de cada Estado — Receitas e impostos estaduaes e federaes.

3.º — Despesas nas linhas ferreas. — Relação percentual sobre as receitas. — Necessidade de fazer grupos. — Comparação com outros paizes. — Classificação de despesas e relações percentuaes a adoptar. — Comparação com as vias ferreas americanas. — Despesas com pessoal e com material; estudo comparativo das 63 empresas de viação no Brazil; exageros e deficiencias de pessoal. — Despesas com a conservação da linha: lastro, travessas. Toros metallicos e de madeira. Despesas com combustivel, verificadas. — O problema do combustivel no Brazil.

4.º — Coefficients e economias. — Média alcançada no Brazil. — Resultados exagerados em algumas empresas.

No seu pormenorizado estudo da importante questão, o Dr. Sampaio Correia chegou a conclusões diferentes dos que o Dr. Osorio de Almeida formulara no seu parecer sobre a monographia do Sr. P. Bloch, acerca do mesmo assumpto, demonstrando a sua alta competencia e o aturado estudo feito sobre cada um dos assumptos de que teve de ocupar-se.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Portugueza. — Entraram já em serviço as novas machinas de grande velocidade, da serie 071 a 075, chegadas recentemente da Suissa e de ha muito encommendadas.

As novas locomotivas, que são um modelo de construção, são destinadas aos comboios rapidos e correios da linha do Norte.

LINHAS ESTRANGEIRAS

America

A cotação dos valores dos caminhos de ferro nos Estados Unidos está baixando sem cessar desde ha alguns mezes para cá.

Os resultados do trafego nos primeiros seis mezes do anno corrente, mostram que as companhias americanas estão passando pelo mesmo que passaram as Companhias canadienses. As receitas brutas aumentaram sensivelmente, mas as despesas de exploração elevaram-se n'uma proporção mais consideravel ainda. A abertura á exploração de 249.799 milhas de novas vias, durante o semestre, trouxe um augmento de receitas brutas na importancia de 1.946.395 687 dollars, isto é, um accrescimo de 11,78 % sobre 1916. Mas, pelo contrario, as receitas liquidas diminuiram 555.683.025 dollars, ou seja 1,20 %.

As despesas de exploração aumentaram 212.222.155 dollars, ou seja um augmento de 18,02 %. E' verdade que os resultados obtidos em 1916 tinham sido excepcionalmente favoraveis, sendo verdade tambem que a diminuição de lucros recahe sobre um capital mais consideravel, porque numerosas companhias aumentaram o seu capital no anno finto.

Como em toda a parte, as linhas ferreas dos Estados Unidos encontraram-se, no anno ultimo, com uma excessiva carencia de material, em face do enorme desenvolvimento do seu trafego, pois se o de passageiros não foi de considerável excesso, em compensação o de mercadorias elevou-se a 342 biliões de toneladas-milhas, ultrapassando de 41 biliões o de 1913, que havia sido o maior até então attingido.

A falta de vagões, que se cifrava em 130.082, em fins de Fevereiro ultimo, attingiu a 144.797 em fins de Março e a 148.627 em fins de Abril, data em que todos os caminhos de ferro da America passaram a ficar centralizados pelo Comité Especial da American Railway Association, que se incumbiu da sua exploração como se se tratasse de uma rede unica.

Os resultados d'esse novo regimen eram já notaveis em fins de Maio, não se elevando a carencia de vagões senão a 103.127, tendo trazido ao trafego de mercadorias em todo o paiz importantes melhoramentos.

O numero de vagões não fornecidos descera a 77.682 no dia 1 de Julho ultimo e a 33.776 no dia 1 do mez seguinte, sendo tão notavel resultado obtido no momento em que os caminhos de ferro necessitavam assegurar, com a mesma existencia de vagões, um trafego de mercadorias de 15 a 20 % mais elevado do que o de Julho de 1916, e quando só o transporte de provisões, para os diversos pontos do paiz, exigia o servico continuo de 30.000 vagões.

Australia

As tarifas dos caminhos de ferro do Estado de Victoria acabam de ser de novo aumentadas com a sobretaxa de mais 10%.

Como o deficit do exercicio de 1916-1917 foi, aproximadamente, de £ 457.000, caleculou-se que o do exercicio de 1917-1918 viria a ser de £ 750.000 se o pedido aumento das tarifas não fosse deferido e decretada aquella sobretaxa.

O governo australiano entendeu portanto, haver, toda a razão para aumentar as tarifas na medida suficiente para produzir um aumento de receita de 500.000 libras, sendo 252.000 obtidas do aumento nas tarifas de passageiros e 248.000 do aumento nas tarifas de mercadorias.

O Estado de Victoria havia já aumentado as suas tarifas em Outubro de 1915, de 5 a 12% para os passageiros e de 5 a 33,5% para as mercadorias.

A maior parte dos outros Estados da Australia tem procedido da mesma maneira desde que os efeitos da guerra mundial começaram a fazer-se sentir. Assim, as tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Nova Gales do Sul foram aumentadas, em 1914, de 5 a 50% para passageiros e de 10% para mercadorias.

As tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Australia Meridional foram igualmente aumentadas em 1916, e as da Companhia da Australia Occidental já o haviam sido no anno anterior.

Espanha

No dia 1 de Janeiro do corrente anno contavam os caminhos de ferro hespanhóes 2.695 locomotivas, da força aproximada de 1.635.430 cavalos, que se classificavam em 431 máquinas para comboios de passageiros, 1.090 mixtas e 1.174 para comboios de mercadorias.

Os vagões para passageiros eram, na mesma data, 6.361, com capacidade para o transporte de 277.100 pessoas; os vagões destinados a bagagens eram 2.156; os cobertos ou jaulas de todas as classes eram 25.113; sendo 32.078 de outras diversas espécies e serviços, ou seja um total de 59.317 veículos, capazes de transportar as mercadorias e o gado seguintes:

664.500 toneladas de mercadorias e bagagens.

198.840 cavalos, bois, mulas, etc.

619.240 bezerros ou vitellos.

1.994.430 ovelhas ou cabras.

Todo este material é por demais insuficiente, por causa da intensidade do trabalho que se exige de todas as linhas ferreas, dando-se em todas as estações uma extraordinaria aglomeração de mercadorias, que tanta prejuízo ocasiona e tantas reclamações causa às respectivas administrações.

A anunciada Assembleia Nacional de Caminhos de Ferro ficou adiada para Janeiro, devendo celebrar-se de 29 a 27 do citado mes do anno próximo.

A Comissão Organisadora conta com diversos importantes trabalhos para serem presentes a essa Assembleia, e aguarda outras cooperações que contribuam para se dar um passo decisivo em estudo tão fundamental para a economia do país, como seja o que se refere à política ferro-viaria que a Espanha deverá seguir.

A cerca da nacionalização das obrigações de Caminhos de Ferro, à qual já alludimos no passado numero da *Gazeta*, diremos hoje que as obrigações da Companhia do Norte, que se pretendem nacionalizar são as seguintes:

VALORES	Títulos em circulação	Nominal	TOTAL	
			Pesetas ou francos	Pesetas ou francos
Norte, 1.ª serie	512.416	500	256.208.000	
Idem, 2.ª id.	193.164	500	96.582.000	
Idem, 3.ª id.	39.059	500	19.529.500	
Idem, 4.ª id.	39.357	500	19.678.500	
Idem, 5.ª id.	79.711	500	39.855.500	
Segovia-Medina, esp.	18.411	500	9.205.500	
Prioridad Barcelona	169.802	500	84.901.000	
Especiales: Pamplona	166.824	500	83.412.000	
Asturias G.-León, 1.ª	203.317	500	101.658.500	
Idem id., 2.ª	82.050	500	41.025.000	
Idem id., 3.ª	48.413	500	24.206.500	
Valencia-Utiel	31.714	500	15.855.500	
Lérida-Reus	36.490	500	18.215.000	
	1.620.725	500	810.362.500	

A operação representa mobilizar mais de 1.620.000 títulos por um nominal de 840 milhões de pesetas; e isto basta para significar a sua importância.

Parte que dentro de breve prazo se iniciará a construção da linha ferrea de Santa Coloma de Farnés a Siles, com dez quilometros de extensão, orçamentados teoricamente em 70.000 pesetas cada um.

A linha em referencia faz parte da rede de 367 quilometros, de via de 1 metro, cuja concessão foi pedida ha alguns annos já,

rede que comprehende uma linha geral de 184 quilometros, de Barcelona a Port-Bou, por Blanes, Figueras e Junquera; outra de 69 quilometros, de San Achian a Igualada, Manresa e Berga; outra, de 39 quilometros, de Lloret a Anglés; e outra de 74 quilometros, de Vilamala a Rosas e a Olot.

Os ingressos são calculados em 18.715 pesetas por quilometro, e as despesas em 6.000 pesetas, idem.

Estão fazendo-se em Calahorra os estudos de uma linha ferrea de tracção electrica, destinada a unir aquella povoação com a de Arnedillo, passando por Antol, Quel, Arnedo, Herce e Santa Eulalia, na extensão de 37 quilometros, destinando-se ao tráfico de passageiros e de mercadorias, e, em particular, ao transporte do carvão da mina de Prejano, povo proximo de Herce, a cuja estação, e por meio de cabo aéreo e plano inclinado, será conduzido o combustível.

Foi recentemente assignado o contracto para a construção da linha ferrea de sistema americano de Tarragona a Reus, cuja concessão foi feita à Companhia de Tranvias Interurbanos da província de Tarragona, anunciando-se para muito breve a inauguração das obras e devendo a linha ficar prompta em meados do anno proximo.

Brazil

Dissemos no anterior numero da *Gazeta* que a convite do Secretario da Fazenda do Estado de São Paulo, se reuniram na respectiva Secretaria, os Srs. Arthur Abreu, representante da São Paulo Railway Co; Dr. Adolpho Pinto, da Paulista; Dr. Nogueira Penido, da Mogiana; Dr. Lysanias Leite, da Central do Brazil, e Dr. Luiz Tavares Alves Pereira, da Sorocabana, para accordar sobre a regularização das entradas de café em Santos. Hoje diremos que ficou deliberado limitar a 50.810 sacas, por dia útil, a quantidade de café despachado com aquele destino, cabendo a cada uma das linhas ferreas do Estado concorrer com a respectiva quota, nas seguintes proporções:

	Sacas
S. Paulo Railway Co. (Pary S. Paulo)	3.900
S. Paulo Railway Co. (Campo Limpo)	1.350
Central do Brazil (Braz)	2.400
Mogiana	16.000
Sorocabana (S. Paulo)	6.000
Sorocabana (Jundiahy)	1.000
Paulista	14.500
Itatibense	330
Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força	310
Linha Dourado	2.300
Linha Araraquara	2.200
Linha Jaboticabal	120
Linha Monte Alto	300
Linha S. Paulo Goyaz	500
Linha Noroeste do Brazil	300
Total	50.810

O transporte de café para outros destinos, que não Santos, não sofrerá limitação alguma.

Realisou-se recentemente em Londres a Assembleia General dos accionistas da The Bahia Southwestern Railway Company. O Presidente da empreza declarou que a renda líquida da Companhia no anno de 1916 fôra de £ 30.782, tendo havido um aumento de £ 2.919 sobre a do anno anterior, declarando mais que devido à molestia observada nos coqueiros pertencentes à Companhia, foi verificada uma redução de 20 por cento na colheita do côco, facto, aliás, que tinha sido previsto.

ARREMATAÇÕES**Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga****Leilão de papel inutilizado**

Dispõe esta Companhia de cerca de 4.000 kilos de papel inutilizado, proceder-se-há á sua venda em leilão no dia 20 do corrente mes, na estação de Espinho-Vouga, ás 15.30, sendo entregue a quem mais oferecer.

O pagamento será efectuado: 20% no acto da adjudicação e o restante no acto da retirada do papel, que deve ser feita dentro das primeiras 48 horas seguintes á compra.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

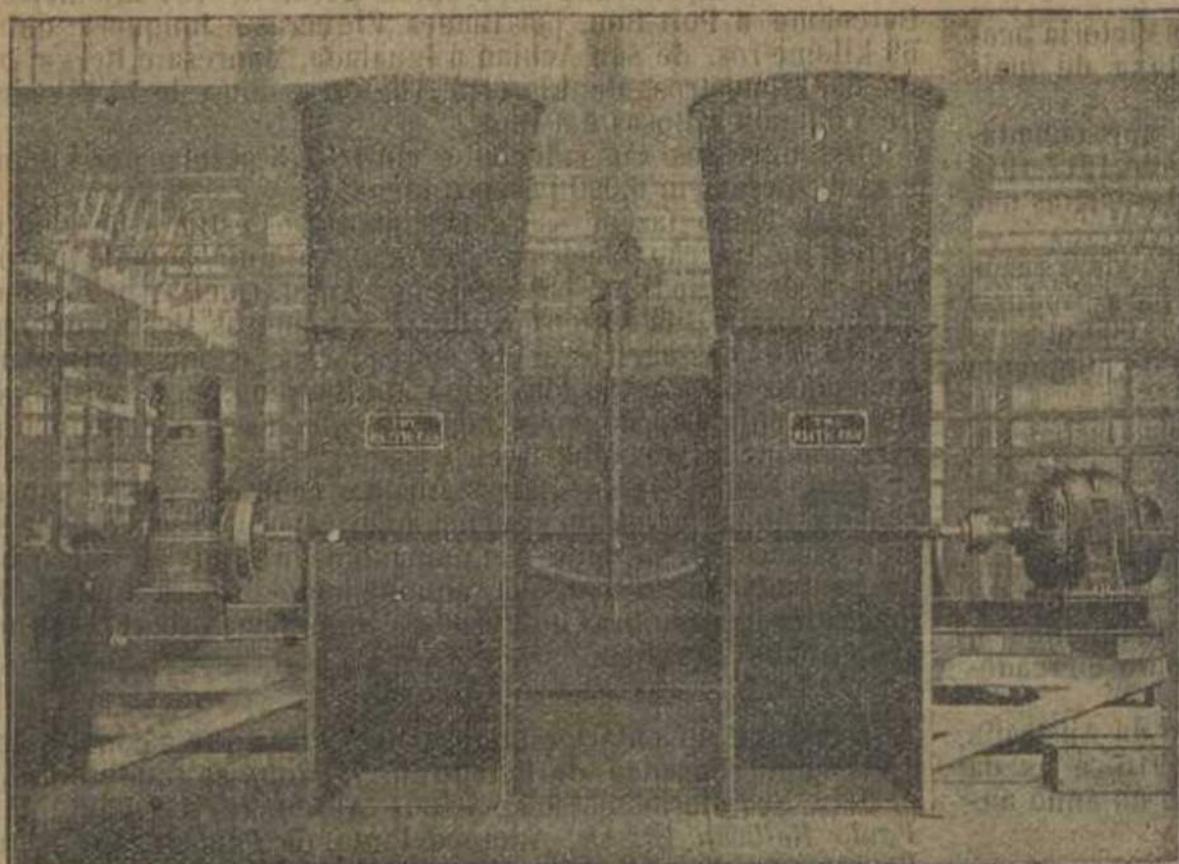
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Alma escrava, por Hesperia — 4 partes

Amor inimigo, por Leda Gys — 5 partes



Ventiladores «KEITH» para uma instalação de tiro induzido

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1917

Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Companhia da Mala Real
do Pacifico**

Continuam regularmente as car-
ras para a América do Sul.
Agentes, L. Pinto Basto & C.º C.
do Sulro. (1.)



New York (directo)

Um paquete francez.
Agents, Grey, Antunes & C^{ia} P.



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

Um paquete francês.
Agentes, Grey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 1.º



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

Um paquete portuguêz.
Agente, Germano S. Arnaud, C.
do Sodré, 84. 2.*

A sahir de Leixões

Bahia, Rio de Janeiro
e Santos



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Um paqueto francez.
Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfândega, 7.