



PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

20.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Outubro de 1917

Número 716

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao Público: Tarifa especial P. n.º 8 (G. V.) — Aviso ao Público: Additamento à tarifa especial n.º 1 (G. V.).

Companhia Portugueza — Aviso ao Público: Bilhetes de serviço combinado entre a C. P., M. C. P. e Oeste de Hespanha.

SUMMARIO

Estatística financeira do imposto de transito em 1915-1916, de J. Fernandes de Sousa	307
Suspensão de comboios em Hespanha	308
Na infância dos caminhos de ferro, de A. B.	309
Parte Oficial, — Ministério das Finanças: Secretaria Geral — Ministério	

da Guerra: 2.ª Direcção Geral — 2.ª Repartição — Portaria n.º 1.104 — Ministério do Trabalho e Previdencia Social: Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração — Decreto n.º 3.417 — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias n.ºs 1.109 e 1.112	310
Viagens e transportes	312
Excursões no paiz — V — Ainda o Gerez — A transformação d'um gerente de hotel — Os seus projectos — O Boim Jesus e os hoteis — Falta de viação bracarense — Viana — Faltas lamentaveis — O monte de Santa Luzia — Uma fortuna a perder-se por falta de iniciativa	312
A locomotiva factor de civilização e de progresso	314
O carvão americano	315
Pessoal da Companhia Portugueza	316
Parte financeira	
Boletim comercial e financeiro	316
Gotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	317
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	317
A electricidade nos caminhos de ferro	318
Linhos Portuguezas	318
Linhos estrangeiras	318
Arrematações	319
Horário dos comboios	320

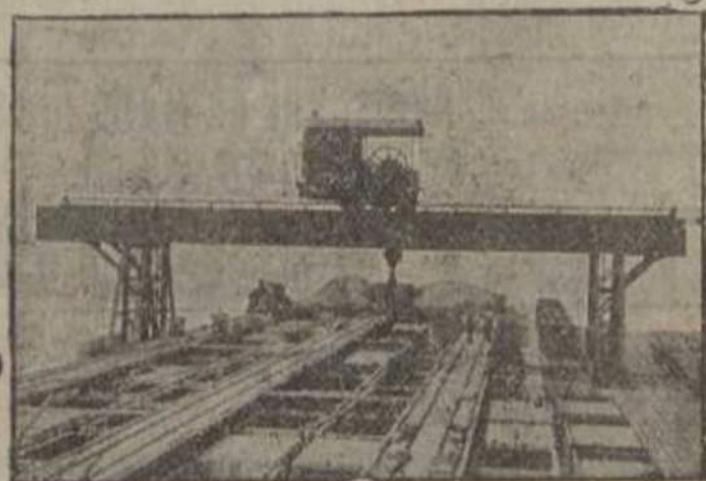
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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 *Edoux & C°*. — **Cimento «Candlot**, depósito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

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

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: Ransomes & Raper, London
• Cablegrammas: Stuice London



Appareil hydraulique de parada, de curso de 7 pes, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores leem magnificas accommodações para passageiros. Nas preces das passageiros inclue-se vinho de gosto, cemida & portuguesa, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

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

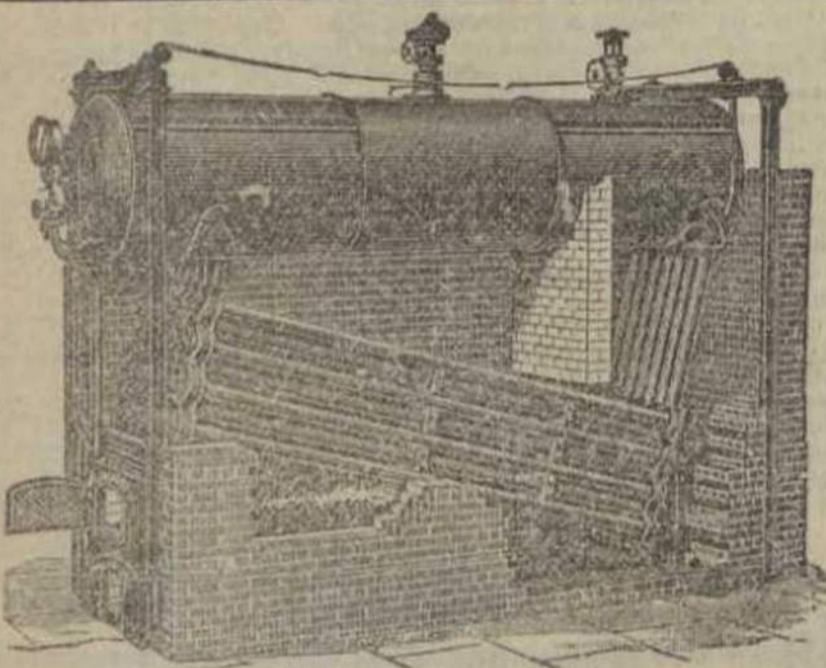
Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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



Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'água. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automáticas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purificadores d'água. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes eléctricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: BABCOCK — LISBOA

SEGUROS

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

LIMA MAYER & C.º — Rua da Prata, 59 — LISBOA

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES
MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO: Membro do Jury: International de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rápida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

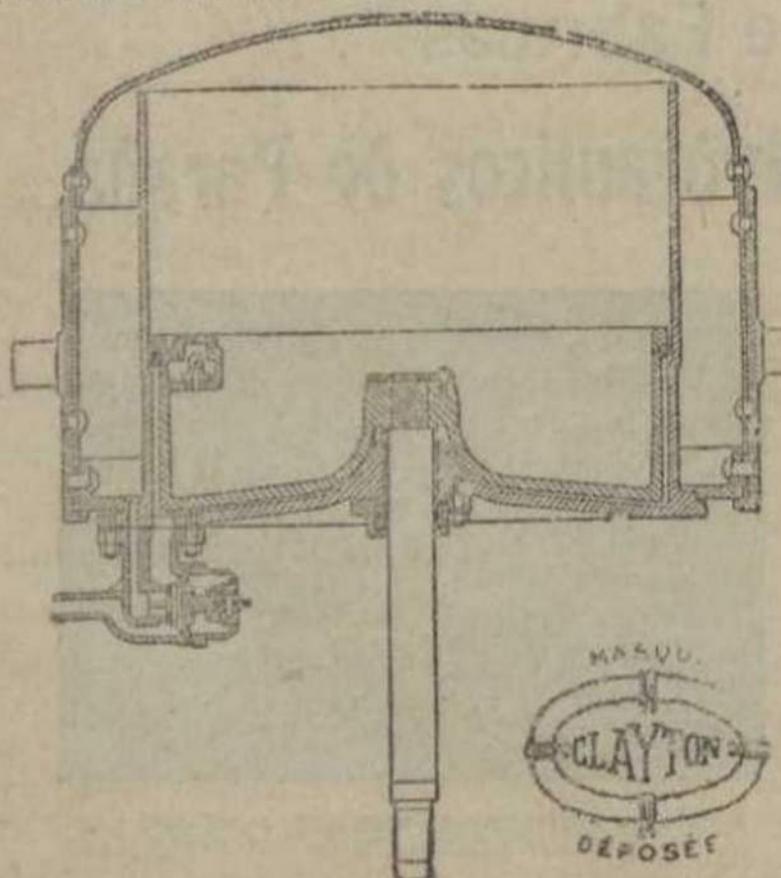
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminho de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Vale do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



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

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

Estatística financeira do imposto de transito em 1915-1916

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O peior, porém, é que os mappas estatisticos continuam a enfermar de enorme erro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se errado está o total do imposto, igualmente errada está a diferença para mais de um exercicio para o anterior. Em vez de 77.141\$92 houve em 1915-1916 o aumento de 110.049\$62.

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

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

Procedamos a identica rectificação:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vejamos quais foram esses rendimentos:

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

Imposto de sello

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

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

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

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

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

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

A cifra total (effectiva) do imposto de transito, foi, como atraç indicamos:

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

ou 21,1 %.

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

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

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

J. Fernando de Souza

Suspensão de comboios em Hespanha

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

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

Na infancia dos caminhos de ferro

As primeiras estatísticas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Houve pois:

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

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

D'estes dados conclue-se que houve:

1 passageiro morto por...	374.069	passageiros transportados.
1 passageiro ferido por...	29.924	
1 vítima por	27.708	

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

A relação apresentada estava muito longe de ser, como poderia supor-se, favorável aos caminhos de ferro, porquanto ambos os numeros comparados apresentavam notável desfavor para o novo sistema de locomoção.

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

Faz ponderar que os numeros das victimas dos desastres sucedidos nas linhas ferreas eram também a estas desfavoráveis, por isso que comprehendiam os ocorridos desde o seu estabelecimento em França, quando elles estavam muito longe da perfeição de construção e quan-

do a arte da exploração não tinha tido ainda os melhormentos, que a grande prática tem levado a admittir. Além disso, nos numeros das victimas comprehendiam-se as de dois grandes desastres de Versailles e de Fampoux, que contribuiram com 64 mortos e grande numero de feridos.

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

Não era mesmo a França, paiz escolhido para a comparação, aquelle em que os caminhos de ferro se apresentavam então em circunstâncias mais favoráveis.

Em Inglaterra as estatísticas de quatro annos de exploração davam:

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

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

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

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

1 passageiro morto por .	21.000.000	passageiros trans-
1 passageiro ferido por .	3.000.000	portados.

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

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

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

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

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

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

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

A. B.

PARTE OFICIAL

Ministério das Finanças Secretaria Geral

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

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

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

Ministério da Guerra

2.º Direcção Geral

2.º Repartição

PORTARIA N.º 1:104

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

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

2.º Serão colocados contra-carris no trôgo da linha que atravessa o referido campo, devendo rasar o terreno de modo que, em qualquer ponto do campo, não constituam obstáculo à passagem de peões, cavalos ou veículos;

3.º A linha ferrea passará de nível com a estrada que dá ingresso ao Castelo, devendo, nesta passagem, ser colocadas as devidas barreiras, havendo um guarda encarregado do serviço das cancelas por ocasião da passagem dos comboios;

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

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

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

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

8.º A Junta obrigar-se-á, quando lhe for requisitado, a fornecer, à razão de \$50 por vagão, por cada dia de exercício, às autoridades militares, o material necessário para exercícios mili-

tares de embarque de pessoal, gado e material, tendo direito a ser indemnizada de qualquer prejuízo causado pelos referidos exercícios no material para eles fornecidos.

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

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

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

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N.º 3:417

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

Artigo 1.º Fica eliminado do regulamento geral das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 16 de Novembro de 1899, o capítulo II do título II, que delinu as atribuições da contabilidade e tesouraria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Conferir os inventários anuais dos serviços;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.ª Secção (receita e despesa):

2.ª Secção (tesouraria).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Escrutar as contas das fianças dos empregados;

i) Escrutar os livros das autorizações e contratos;

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

k) Todos os serviços da sua competência não especificados.

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

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 1:109

Atendendo ao pedido feito pela Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation de Chemins de Fer à l'Étranger para pagamento do saldo da garantia de juro de 1916-1917, na importância de 68.026\$60; manda o Governo da República Portuguesa seja paga provisoriamente à referida Companhia a quantia de 48.233\$55, que a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro confirma ser devida pelo Estado, ficando a diferença entre as verbas referidas dependente de resolução ulterior, que será definitivamente tomada sob consulta às estações oficiais competentes mandadas ouvir sobre a mencionada divergência.

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

PORTARIA N.º 1:112

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

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

VIAGENS E TRANSPORTES

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

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

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

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

Prasos de transporte das remessas de grande velocidade

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

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

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

Annulação de tarifas

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

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

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

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

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

Transporte de batatas

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

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

Horario de comboios na linha de Cintra

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

Paragem de comboios nos apeadeiros de Avanca e Cacia

Desde hontem passou a ter a paragem de 30 segundos nos apeadeiros de Cacia e Avanca, na linha do Norte, para serviço de passageiros, o comboio n.º 3, que sae do Rocio ás 8.50.

A partida do comboio dos referidos apeadeiros é, respectivamente, ás 20.39 e 21.5.

Estação de Madrid-Penuelas

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

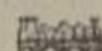
Recebe e expede em pequena velocidade, tanto em remessas de detalhe como por vagões completos :

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

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

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

Expede tambem nas condições supra, agglomerados e resíduos de moagem de trigo e recebe asphalto e breu nas mesmas condições.



Excursões no paiz

V

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Te-las-ha tambem a estancia?

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

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

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

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

O programma começa por alvitres que respeitam á administração publica:

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

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

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

Que o Governo mande fazer a limpeza das vias publicas;

E outros que pertencem á iniciativa particular:

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

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

Construir um novo matadouro;

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

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

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

A Comissão lembra ainda:

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

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

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

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

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

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

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

A remoção do lavadouro sobranceiro á nascente da Copa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E' pasmoso o abandono de tão bella iniciativa.

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

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

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

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

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

Encol.

A locomotiva factor de civilisação e de progresso

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vejamos este simples calculo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O carvão americano

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

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

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

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

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

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

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

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

A Inglaterra.....	114
A Alemanha.....	115
A França	1130
A Belgica.....	1140
A Hespanha.....	11250

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

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

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

Pessoal da Companhia Portugueza

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Outubro de 1917.

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

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

Semana finda em 25 de Agosto:

1916.....	\$4.330.001.000
1917.....	\$5.155.631.000

Commercio Estrangeiro. — O commercio estrangeiro dos Estados Unidos para o anno fiscal findo em 30 de Junho ultimo, alcançou a totalidade de 8 953.000.000 dollars, com um aumento de exportações sobre as importações, de 3.635.000.000 de dollars.

A Europa levou 68 % das exportações e a America do Sul comprou mercadorias no valor de 257 613 500 de dollars.

Com quanto tenha havido um conjunto sem precedentes, de exportações de guerra, tem havido também uma exportação muito considerável de artigos para o consumo normal ou de paz. Pede-se agora aos Estados Unidos para fornecer mercados muito distantes com quasi todos os artigos que se possa imaginar, desde o artigo de necessidade mais comum até aos de maior luxo.

Dívida Pública. — Boletim mensal dos depósitos á ordem em 30 de setembro de 1917, destinados ao pagamento dos encargos da dívida pública, nos termos do decreto de 14 de agosto de 1893 e carta de lei de 14 de maio de 1902:

Lisboa, no Banco de Portugal, escudos, 3 673:717:57; Amsterdam, na casa Lippmann Rosenthal & C.º, florins, 292.03; Bâle, na Société de Banque Suisse, francos, 49.594.20; Berlim, no Bank für Handel & Industrie, marcos, 857 889,70; Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, francos 12 518,07; Londres, no Baring Brothers & C.º, libras 196:261-16-2; Paris, no Crédit Lyonnais, francos, 4.291.632,17.

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

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

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

prir esses contratos e esperam o auxilio financeiro dos banqueiros.

As taxas para aceites tem sido as seguintes:

Acceites dos primeiros bancos 60 a 90 dias $3\frac{1}{2}$ a $4\frac{1}{2}$ %; aceites commerciaes endossados por bancos $4\frac{1}{4}$ a $4\frac{1}{2}$ %; aceites commerciaes não endossados por bancos $4\frac{1}{2}$ a $5\frac{1}{2}$ %.

Colheitas. — A producção total de trigo será maior do que a de 1916. As colheitas de cevada, centeio e batata são as maiores até aqui conhecidas; a aveia está proxima de uma colheita monumental; a producção de feno promete ser de 100.000.000 de toneladas; a beterraba terá 2.000.000 de toneladas a mais que a media dos ultimos cinco annos.

Mercado de fundos. — A boa disposição que ha tempo se vem manifestando na nossa bolsa continua, devida á abundancia de numerario para collocação, havendo por esse motivo intensa procura de valores tanto especulativos como de capitalização e sendo absorvido todo o papel que apparece no mercado.

Como já temos dito, é o afastamento de capital do commercio e da industria, que dá logar á abundancia de transacções de bolsa, e d'ahi a firmeza nos valores, e não a melhoria da nossa situação financeira, como muitos visionarios o julgam.

Como tambem já dissemos, a firmeza accentuou-se em quasi

todos os valores, notando-se bastante falta de titulos, tais como Benguela, Buzi, e mais alguns outros de largo futuro.

O nosso fundo interno continua também firme, o que não admira, pois está proximo o pagamento do respectivo juro.

Cambios. — Não obstante o pequeno numero de operações efectuadas no mercado de cambios, estes tem manifestado alta bastante sensivel, devido á abundante escassez de papel, motivado não só a movimento especulativo como tambem ás necessidades da praça. A tendencia continua firme.

A ultima cotação recebida do Rio s/ Londres é de $13\frac{1}{2}$ ou seja a libra a 18\$285 réis.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	EM 15 DE OUTUBRO		EM 29 DE SETEMBRO	
			Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 $\frac{11}{16}$	30 $\frac{9}{8}$	31 $\frac{1}{16}$	30 $\frac{13}{16}$	31 $\frac{1}{16}$	30 $\frac{13}{16}$
* 90 d/v.....	31 $\frac{1}{8}$	—	—	32 $\frac{3}{16}$	—	—
Paris cheque.....	845	855	835	845	835	845
Amsterdam cheque	685	695	670	680	670	680
Madrid cheque	1920	1930	1905	1925	1905	1925
Libras.....	9 $\frac{1}{2}$ 25	9 $\frac{1}{2}$ 25	9 $\frac{1}{2}$ 20	9 $\frac{1}{2}$ 30	9 $\frac{1}{2}$ 20	9 $\frac{1}{2}$ 30

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — OUTUBRO

Bolsas e títulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	
Lisboa: Odiva Interna 3%, assentamento	—	40,60	40,75	40,80	—	41,00	40,10	41,10	—	42,00	42,00	42,10	42	—	—
Odiva interna 3%, coupon.....	—	40,70	—	—	—	40,90	41,00	41,35	41,70	42,00	42,05	42,10	—	—	—
* 4%, 1888, c/premios.....	—	22,870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,870	—	—	—
* 4%, 1888/9 c.....	—	57,660	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 3%, 1903 c/premios.....	—	10,820	10,815	10,820	—	—	10,820	—	—	10,820	10,820	10,820	—	—	—
* 5%, 1905, (G.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 5%, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	90,870	—	—	90,850	—	—	107,000	107,000	107,000	107,850	107,850	107,850	—	—	—
3%, 2.ª serie.....	89,80	—	—	—	—	—	90,870	90,880	90,890	—	—	91,800	91,810	—	—
3%, 3.ª serie.....	92,850	—	92,820	92,810	—	—	92,850	92,850	92,850	—	—	92,850	92,870	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, 4%.....	194,800	—	—	194,850	—	194,850	194,850	194,850	194,850	194,850	194,850	194,850	194,850	194,850	194,850
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa.....	—	155,820	155,820	155,850	—	155,850	155,850	155,850	155,850	155,850	155,850	155,850	155,850	155,850	155,850
Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	130,800	140,800	140,800	140,800	140,800	140,800	140,800	140,800	140,800
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	108,850	108,850	109,800	109,800	—	—	109,850	109,850	109,850	109,850	109,850	109,850	109,850	109,850	109,850
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	47,640	48,800	48,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	110,800	110,800	—	—	110,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5	89,850	90,800	—	90,800	—	90,800	90,800	90,800	90,800	90,800	90,800	90,800	90,800	90,800	90,800
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	89,810	89,820	89,850	—	—	89,800	89,840	89,850	89,870	—	—	—	—	—	89,890
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional, coupon 1.ª serie.....	—	—	75,800	—	—	—	—	75,800	75,800	—	—	—	75,800	75,800	75,800
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%.....	—	94,800	93,890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 4%.....	91,810	92,800	92,800	92,815	—	92,815	—	—	—	—	—	92,830	92,830	92,830	93,890
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 2.ª.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	285	287,50	288	287	289	289	289	290	290	290	291	293	—	—	—

A electricidade nos caminhos de ferro

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

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

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

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

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

Para comboios de passageiros:

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

Tracção electrica, 29,1 kilowats-hora.

Para comboios de mercadorias:

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

Tracção electrica, 59,4 kilowats-hora.

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

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

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

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

Para comboio-milha de passageiros:

Para a electricidade, 35 kilos.

Para o vapor, 85 kilos.

Para as 1.000 toneladas-milha de mercadorias:

Para a electricidade, 46 kilos.

Para o vapor, 125 kilos.

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

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

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

LINHAS PORTUGUEZAS

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

A futura estação, em virtude da amplitude do terraço em que vae ser construída, será suficientemente vasta para o movimento sempre crescente das linhas transversais.

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

Argentina

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

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

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

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

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

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

Brazil

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

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

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

Receita.....	59.456.881
Despesa.....	726.446.254
Deficit.....	126.989.370

Verificou-se terem sido recolhidas à Recebedoria do Distrito Federal as quantias de 12.506.880 e 3.569.670, líquido do imposto de transito arrecadado durante o semestre, e bem assim que foram recolhidas ao Tesouro Nacional, as quantias de 7.500.000 e 6.0.000, quotas de fiscalização correspondentes ao semestre para as linhas de Victoria a Sant'Anna dos Ferros e ramal de Itabira, e Curralinho a Diamantina, respectivamente.

França

A situação financeira dos caminhos de ferro franceses, é resumida pela forma seguinte, no relatório apresentado pela comissão parlamentar de Obras Públicas, para os últimos 5 anos:

Anos d'exploração	Receitas	Despesas	Produtos líquidos	Coeficiente d'exploração	Encartos (compreendendo o dividendo)	Excedentes	Insuficiencias	
							Por anno	Desde a guerra
	Milhões	Milhões	Milhões		Milhões	Milhões	Milhões	Milhões

Réde do Norte

1912.....	324.5	198.8	125.7	61.2	118.2	7.5	—	
1913.....	336	206	130	61.3	122	8	—	
1914.....	223.5	176	57.5	75.2	127	—	69.5	
1915.....	164.5	141	23.5	86.6	130	—	106.5	272.5
1916.....	212	201	41	82.4	137.5	—	96.5	

Réde do Este

1912.....	290.5	175	115.5	59.3	105.5	40	—	
1913.....	305	188	117	60.6	110	7	—	
1914.....	228.5	175.5	53	76.4	115	—	62	
1915.....	191	161.5	29.5	84.2	117	—	87.5	198.5
1916.....	259	180	41	73.3	118	—	49	

Réde Paris-Lyon-Mediterraneo

1912.....	588	332	256	56.5	246	40	—	
1913.....	596.5	340	256.5	57	248	8.5	—	
1914.....	503	312.5	190.5	62.1	249.5	—	59	
1915.....	557.5	316	241.5	56.6	254	—	12.5	94
1916.....	679	440	239	64.7	261.5	—	22.5	

Réde de Orleans

1912.....	301	168.5	132.5	55.3	141.5	—	9	
1913.....	308.5	182.5	126	58.6	143.5	—	17.5	
1914.....	281.5	183.5	92	65.7	149	—	51	
1915.....	332	202	130	60.5	150	—	20	95
1916.....	377	250	127	66.6	151	—	24	

Réde do Meio Dia

1912.....	143	75.5	67.5	52.8	67	0.5	—	
1913.....	147	80	67	54.5	68	—	4	
1914.....	127	77	50	60.7	69.5	—	19.5	
1915.....	135	82	53	60.2	71	—	18	67.5
1916.....	145	103.5	41.5	71.3	71.5	—	30	

Réde do Estado (Oeste e réde antiga)

1912.....	313	279	34	89.2	121	—	87	
1913.....	324.5	277	47.5	85.3	132.5	—	85	
1914.....	297	256.5	40.5	86.3	236	—	95.5	
1915.....	317	298	19	04	145	—	126	372
1916.....	374	376	2	100.5	148.5	—	150.5	

Total das insuficiencias desde a guerra..... 1.099,5

Hespanha

Recentemente esteve em Gerona o engenheiro director da Companhia do Caminho de Ferro de Santa Coloma de Farnés a Sils, para tratar do começo das obras d'esta linha eléctrica, que mais adiante seguirá ramificando se até converter-se em uma réde catalã de 215 quilómetros, que cruzará as províncias de Barcelona e Girona, desde Manresa, litoral de Levante, por Moyá, Vich, San Hilario, Santa Coloma, Sils e Llagostera, ao litoral d'esta província, com outros ramaes desde as mais importantes povoações d'essas comarcas, até enlaçar com três vias geraes e duas secundárias.

Com esta linha se facilitará a exploração da riqueza florestal e

mineira que contém a comarca de Las Guilleras, além de dar vida e movimento a muitas povoações, algumas das quais estão hoje quasi incommunicáveis.

Italia

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

A receita total é assim detalhada:

Produtos do tráfego, liras 761.146.

Produtos fóra do tráfego, liras 87.359.432,83.

Receitas eventuais, liras 944.539,50.

Na rubrica produtos do tráfego figuram 757.576.947,86 de receita das linhas principais; 463.562,06 da rede siciliana; 717.300,68 das linhas de Messina; e 2.388.932,37 da navegação das ilhas.

O preço medio de carvão consumido, que era de 30,40 a tonelada em 1910-1911, elevou-se a 31,50 em 1914-1915 e a 31,44 em 1915-1916.

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

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

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

Prussia

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

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

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

	Marcos
1.º — Para o estabelecimento de novas linhas e para o material da exploração que elas necessitem	13.276.000
2.º — Para o desdobramento das linhas.....	10.505.000
3.º — Para construções e obras diversas.....	22.975.000
4.º — Para a aquisição de material circulante, para as linhas já existentes.....	258.900.000
5.º — Para activar a construção das linhas secundárias (Kleinbahnen).....	

BLACKMAN

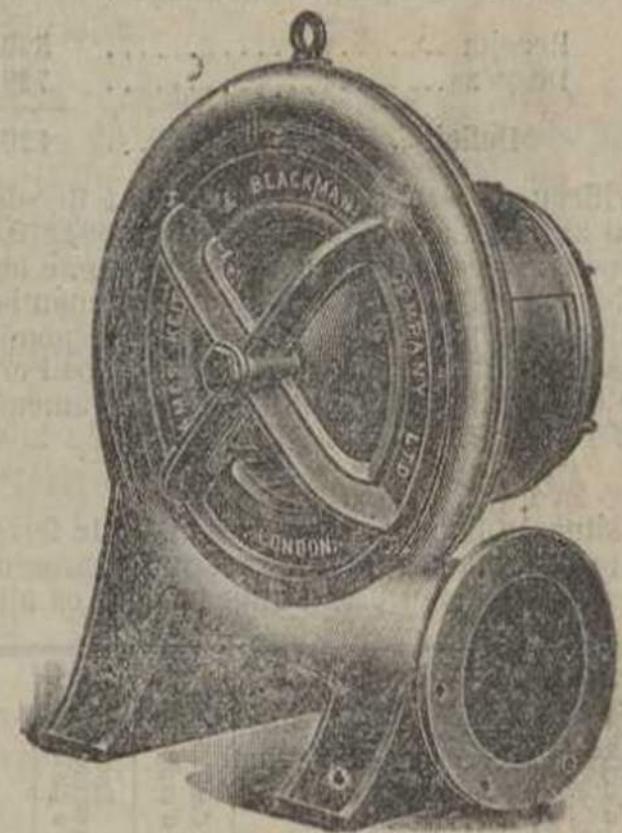
VENTILADORES PARA FORJAS
E FUNDIÇÕES

Para preços e catálogos endereçar a

BLACKMAN EXPORT C.º L.º

374, Euston Road

LONDON (N. W.)



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

COMPANHIA PORTUGUEZA

PART CHEG PART CHEG

Lisboa-R Cintra Lisboa-R

5 10 7 41 6 15 7 23

10 5 11 31 b 8 48 9 45

12 5 1 31 12 5 1 14

b 6 25 7 43 6 10 5 25

8 20 9 49 8 40 9 45

12 25 1 54 10 20 11 27

Lisboa-R Queluz Lisboa-R

7 39 8 4 8 51 9 25

5 50 6 34 7 15 7 47

Mais os de Cintra, excepto os b

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 20 7 40 5 55 7 11

8 10 9 30 6 40 7 58

10 10 11 30 b 8 38 9 36

b 1 10 2 17 a 9 9 53

b 5 25 6 29 10 30 11 46

6 5 7 25 b 12 12 58

a 6 50 7 43 3 44 5

b 7 10 8 25 7 20 8 36

9 25 10 45 10 11 16

12 25 1 45 11 20 12 36

C. Sodré P. d'Areos C. Sodré

7 15 7 57 8 50 9 20

11 40 12 22 12 45 1 24

5 35 6 13 9 15 9 54

Lisboa-R V. Frances Lisboa-R

6 7 37 6 10 7 49

a 5 20 6 50 8 9 36

6 2 7 39 8 30 10 6

10 20 11 54 — —

12 16 1 48 — —

Lisboa-R Sacavem Lisboa-R

6 6 56 6 55 7 49

9 5 9 57 8 44 9 36

a 5 20 6 8 10 40 11 30

6 2 6 58 9 14 10 6

10 20 11 13 a 11 1 11 35

12 16 1 7 — —

Lisboa-P E. Prata Lisboa-P

c 7 40 7 50 c 7 20 7 30

c 5 10 5 20 c 9 20 9 30

c 6 15 6 26 c 5 40 5 50

Lisboa-R Setil Lisboa-R

6 8 26 —

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

8 54 11 26

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R

5 20 9 38 11 26 5 5

Entronec. Alfarelos Entrone.

4 25 2 19 1 57 10

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisboa-R Porto Lisboa-R

n 8 30 a 4 25 2 9 8 26

8 50 11 3 0 1 33 a 10 20

8 5 7 57 7 55 8 44

8 40 d 12 40 d 9 25 2 33

Alfarelos Aveiro Alfarelos

10 55 6 49 12 10 7 27

Coimbra Figueira Coimbra

3 6 23 4 8 8 15

g 7 35 9 20 g 6 30 8 15

a 11 35 2 13 11 35 1 27

4 35 6 25 2 55 6 30

12 30 3 43 8 40 12 21

12 40 4 15

Coimbra Louzã Coimbra

5 35 7 55 7 10 8 39

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 4 45 2 55 11 50

Lisboa-R Caldas Lisboa-R

5 30 11 15 4 30 10 9

Caldas Alfarelos Caldas

1 49 10 55 11 40 8 23

Porto Aveiro Porto

7 9 9 36 4 40 7 40

2 5 4 55 6 25 9 32

5 21 8 12 —

Porto Espinho Porto

5 30 7 14 7 58 9 43

Porto Espinho Porto

8 10 9 9 10 4 11 8

4 26 5 26 6 7 6

7 23 8 22 11 30 12 34

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R V. Frances Lisboa-R

6 7 37 6 10 7 49

a 5 20 6 50 8 9 36

6 2 7 39 8 30 10 6

10 20 11 54 — —

12 16 1 48 — —

Lisboa-R Sacavem Lisboa-R

6 6 56 6 55 7 49

9 5 9 57 8 44 9 36

a 5 20 6 8 10 40 11 30

6 2 6 58 9 14 10 6

10 20 11 13 a 11 1 11 35

12 16 1 7 — —

Lisboa-P E. Prata Lisboa-P

c 7 40 7 50 c 7 20 7 30

c 5 10 5 20 c 9 20 9 30

c 6 15 6 26 c 5 40 5 50

Lisboa-R Setil Lisboa-R

6 8 26 —

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

8 54 11 26

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R

5 20 9 38 11 26 5 5

Entronec. Alfarelos Entrone.

4 25 2 19 1 57 10

PART. CHEG. PART. CHEG.

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

7 12 6 1 11 15 8 21

Pampilh. Guarda Pampilh.

n 2 30 8 33 o 9 5 3 6

Pampilh. Mangualde Pampilh.

o 7 45 10 40 n 7 31 10 53

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

d 6 30 7 5 6 30 7 10

8 15 8 50 7 40 8 15

10 10 10 35 9 30 10 5

11 30 12 5 11 25 12

2 45 3 20 1 25 2

6 40 7 10 5 55 6 30

8 10 8 50 / 9 54 10 34

Lisboa Setubal Lisboa

8 15 9 48 8 25 10 5

11 30 12 1 10 35 12

2 45 3 20 1 25 2

6 40 7 10 5 55 6 30

8 10 8 50 / 8 45 10 34

Lisboa Aldegallega Lisboa

8 15 10 10 8 10 10 5

11 30 11 10 12 5 2

2 45 3 20 4 40 6 30

8 10 10 5 / 8 40 11 34

Lisboa Evora Lisboa

8 15 12 50 2 20 7 10

8 10 12 15 9 28 2

Gadanha Montemor Gadanha

1 1 32 12 10 10 10 39

11 7 11 35 10 15 10 44

Lisboa Villa Viçosa Lisboa</h