

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 574

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Engenheiro-consultor
ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietário-diretor
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

COMPOSIÇÃO
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Novembro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 4.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 4, g. v.
13.ª ampliação á tarifa especial P. n.º 11, p. v.

Caminhos de Ferro Portugueses. — Tarifas internacionaes n.º 301, 302, 307, 314, 315, 316 e 317 g. v.; tarifa especial n.º 102; p. v.; tarifa especial E. P. n.º 2 p. v.

Beira Alta. — 2.ª ampliação á tarifa especial n.º 2, p. v.

SUMMARIO

	Páginas
Estado e companhias, por J. Fernando de Souza	337
A alimentação das classes pobres, por Mello de Mattos	339
Parte oficial — Decretos de 4 e 7 de novembro de 1911, do Ministério do Fomento	342
A nova hora	343
O cinematographo nos tunnels	343
Viagens e transportes	344
Notas de viagem. — VIII — A conquista do turismo. — Meios do combate dos visinhos. — A concorrência das montanhas. — O Mottarone. — A linha eléctrica e o hotel. — Rapidez de construção. — O Lago Maior.	345
O transparaguiano	346
O Sud-express, por G. M.	346
O transequatorial africano	347
Os comboios «tramways», por J. A.	347
Aviação e aerostação — França — Áustria — Califórnia	348
O telephone na China	348
As linhas ferreas americanas	348
Parte financeira	348
Boletim Commercial e Financeiro	349
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	349
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	349
Tracção eléctrica — Espanha — Bélgica	350
Um navio curioso	350
Os caminhos de ferro ingleses	350
Linhas portuguesas. — Moçambique ao Chirna — Mornugão — Inhabamne a Inharrime — Loanda e Mossamedes — Agências internacionaes	350
Linhas estrangeiras. — Espanha — Alemanha — Estados Unidos — Honduras — Polónia	350
Arrematações	351
Agenda do Viajante	352
Horário dos comboios	352

ESTADO E COMPANHIAS

As questões administrativas não se resolvem, como os problemas matemáticos, pela aplicação de rígidas fórmulas deduzidas *a priori*.

A complexidade dos factos económicos demanda processos mais delicados e mal comporta a cega aplicação de princípios teóricos, a que hajam de adaptar-se as soluções práticas, tal como Proculo ao mythológico leito.

Não se confunda porém o senso prático, attento às lições da experiência e propenso a prudente ecletismo e a habeis transições, com o empirismo de vistos curtos, à mercê dos impulsos de ocasião, sem nortear a conduta por critérios fundamentaes, de antemão fixados. O navegador tem que attender às caprichosas variações do vento, às vicissitudes das correntes, aos accidentes da costa visinha, mas não deixa por isso de relancear a cada momento a vista para a bussola, que se mantém inflexível no seu propósito de lhe apontar o Norte.

Surgem a cada momento, em matéria de caminhos de ferro, problemas graves que a esphinge administrativa submette à sagacidade dos Oedipos do governo e de cuja prompta resolução depende o progresso económico do paiz.

Não os podem, nem devem resolver á tóia. Carecem de ter orientação definida, algo diversa da filosofia livreseca, da risível confiança de Narcisos teóricos enamorados da propria sabedoria, em divorcio com as lições do grande mestre da vida, a experiência criteriosa e sagaz.

É commodo, é facil, embora seja pedantesco e perigoso, pôr um princípio absoluto e deduzir delle um pouco á tóia todas as soluções necessarias. «O Estado deve chamar a si a construção e a exploração de todas as linhas ferreas».

Eis a these favorita dos adeptos inscientes de um socialismo de vistos curtos, que está bastante em voga. Portanto, nada de concessões novas e trate-se de resgatar as existentes. «Resgate for ever!».

Vem outros e proclaimam, como axioma irrecusável, a incapacidade industrial e comercial do Estado, que deve, portanto, renunciar por completo á função d'explorador de linhas ferreas e entregar sem delongas a empresas as linhas que explora.

Discorramos um pouco.

Tem o Estado recursos financeiros abundantes, para prescindir da iniciativa particular e dispensar cooperadores na solução do problema de viação acelerada, posta no seu desenvolvimento em equação com as conveniências da economia nacional? Confia bastante em si para a boa selecção de funcionários, para a manutenção da rigorosa disciplina, para a intransigência tenaz com a mendicidade das clientelas políticas?

Está livre de pressões estranhas, que em nome de interesses afectados ou ameaçados oponham o *veto* ás vanguardas reformadoras?

Estudou o modo como se constituiu a nossa rede, os direitos e obrigações reciprocas, quer de ordem legal, quer no simples campo da equidade, resultantes, tanto para o Estado, como para as companhias, das situações criadas?

Por outro lado, quer o Estado entregar a empresas as linhas que explora, renunciando á influencia directa que exerce sobre tão poderoso factor do desenvolvimento das regiões extremas do paiz?

Concentra nas mãos de uma só entidade exploradora as principaes linhas ferreas, ou pelo contrario as fraciona e multiplica essas entidades?

E indispensável a quem governa assentar no criterio que deve seguir. Quando vem esta ou aquella região pedir uma linha ferrea, quando uma ou outra empresa allega dificuldades de execução do seu contrato e solicita as modificações necessarias, carece o Governo de ter deante de si caminho de antemão traçado, fugindo d'expedientes dilatórios, de promessas vagas e fallazes, que eternizam indecorosamente as questões, com prejuízo grave para todos, de providencias contraditorias e empíricas.

Ora, esse criterio só pode surgir do estudo reflectido da situação administrativa das nossas linhas ferreas, criada pelo passado e que se impõe como resultante seu.

Começamos a viação acelerada pelo regime das concessões, que domina exclusivamente na região central do paiz. Subvenção kilometrica; garantia de juro; concessão

sem subsidio: a tudo se recorreu, com maior ou menor propriedade de formulas.

Nenhuma das emprezas exploradoras está prospera e rica.

Todas ou quasi todas vivem sob o regime do convenio com os credores, não recebendo os accionistas remuneração do seu capital.

Todos se esforçam por melhorar as suas linhas. Na principal dellas, em que a intensidade do trafego dá maiores ensanches, o serviço pode dizer-se modelar e causa excellente impressão no seu confronto com o das emprezas similares da vizinha Espanha.

Depois de atravessada uma crise grave, aproxima-se o momento, mais ou menos proximo, de compensarem sacrificios dos accionistas, em seguida a terem regularisada inteiramente a situação para com os obrigacionistas.

Pois é nesse momento que o Estado, como o leão da fabula repartindo a presa com os companheiros da caça, ha de intervir com o resgate, para reivindicar para si proveitos que até agora tem sido só seductora miragem para as emprezas?

Dir-se-ha, porém, que o Estado concorreu com capital importante sob a forma, quer de garantia de juro, quer de subvenção e por isso acertadamente procederá chamando a si os futuros lucros.

A isso responderei que o Estado tem recebido enorme juro do seu capital, pelo aumento da materia tributaria, pelas economias nos transportes de serviço publico, pelo desenvolvimento da riqueza nacional. E' o unico accionista dos caminhos de ferro que tem usufruido enorme dividendo; convem não o esquecer. A partilha de lucros pode e deve tel-a por outra forma, usando da sua influencia sobre as companhias para as levar a construir novas linhas, necessarias, embora menos productivas, encontrando, no todo ou em parte, com os possiveis encargos o aumento de proveitos que ás linhas actuaes advirá de novos affluentes. E' o conhecido alvitre do *déversement*, realizado por varias formulas.

O Estado deve ver nas companhias uteis cooperadoras, com jus á equidade e á benevolencia, cujo credito e serviços elle aproveitará em beneficio publico, em vez de crear attrictos e difficultades nos mercados financeiros, com aventuras de resgate, que podem ser uma espoliação ou uma operação desastrada.

Tantas facilidades encontra o Estado no recurso ao credito, que haja de dispensar o auxilio de emprezas? Acaso é acanhado o campo de actividade que para si reservou nos dominios da viação accelerada?

Explora o Estado 681 kilometros de via larga no Sul e Sueste e 343 kilometros de via larga e 121 kilometros de via estreita no Minho e Douro; total 1.145 kilometros. Para tornar perfeita a sua exploração carece de dotar as linhas com boas estações terminaes; estabelecer segunda via entre Campanhã e Ermezinde e dentro em pouco entre Barreiro e Pinhal Novo; ampliar varias estações; adquirir e melhorar material circulante. Para as valorisar cabalmente deve construir cerca de 300 kilometros de linhas em cada zona. No Norte, além da conclusão do troço de Valença a Monsão, a linha de circumvallação ou Ermezinde a Leixões, Amarante a Cabeceiras de Basto, Vidago a Chaves, Regoa a Villa Franca, Carviçaes ao extremo do planalto de Miranda e, em futuro que se aproxima, a linha marginal do Douro, a juzante de Mosteirô. No Sul, conclusão de Barreiro a Cacilhas, Seixal a Cezimbra, linha do Sado, Evora a Reguengos, Móra a Ponte de Sôr, Villa Viçosa a Elvas, Portimão a Lagos, sem falar ainda nas linhas de Serpa ou Pias ao Pomarão e do Baixo Alemtejo.

Não seria demais gastar 10:000 ou 12:000 contos nessa valorisação. Os resultados directos e indirectos compensariam sobejamente o sacrificio. Não será, porém, somenos empreendimento tal recurso ao credito, ainda

mesmo que se distribua por periodo mais ou menos largo.

Pois não será imprudencia grave a renuncia de animo leve á cooperação financeira de emprezas, meras concessionarias de linhas ainda não construidas nas zonas extremas, como são as das linhas do Alto Minho e de Portalegre, outras exploradoras de linhas que carecem de naturaes complementos?

Pode o Estado assegurar, além disso, que sob a sua auctoridade directa os laços da disciplina, tão necessaria em caminhos de ferro, se estreitarão em vez de afrouxarem; que as garantias de ordem, segurança e bom serviço crescerão no dia em que do Norte ao Sul seja elle a unica entidade exploradora? Conseguirá acaso embargar o passo, ás clientellas, ao que Léon Poinsard chama *politica alimentar*?

Formulo apenas a pergunta, deixando ao juizo de cada um as presumpções sobre a resposta provavel do Estado, em momento de franqueza e sinceridade.

Se não pode, mais vale abandonar a tarefa.

A chamada rête do Estado compõe-se de dois grupos: um, que desde a origem tem estado sujeito á sua accão directa; o outro, que começou pela accão de companhias concessionarias e que, pela força das circunstancias, se transmudou em dominio directo do Estado.

Pode o Estado continuar a explorar esses grupos, contanto que providencie para os valorisar e que assegure um serviço satisfatorio. Não lhe falta que fazer; largo campo de accão tem já. Na zona central deixe em campo a iniciativa privada, amparando-a prudentemente, para o que pode muito, mesmo sem sacrificio do Thesouro.

Para isso, é preciso que se acabe de vez com os inertos escrupulos, filhos quasi sempre do medo cobarde que inspiram gritarias de jacobinos ignaros.

Sempre que o interesse publico o aconselhar, revejam-se, com honesto desassombro, os contractos de concessão, de acordo com as emprezas, para tornar mais larga e efficaz a sua accão. Aproveitem-se ao mesmo tempo as iniciativas sérias, que surjam de novo no proposito de crear a viação accelerada e secundaria. Temos um exemplo na linha do Valle do Vouga, na de Thomar á Nazareth e outras. São mais valiosos do que parecem, os recursos disponiveis. O essencial é aproveitá-los.

Haja vista o que ha pouco sucede com os dois ramaes de Aldeia Gallega e Montemór, construidos sem sacrificio e o que teria sucedido, infallivelmente, pela applicação da mesma formula ás linhas de Cezimbra e Reguengos, se tem ido por deante as diligencias começadas e que a politica fez malograr.

Tomar por base o existente; attender á resultante dos factos politicos, administrativos e financeiros ocorridos durante 60 annos, que imprimiram ao nosso regime ferroviario a sua actual feição, essencialmente eclectica; evoluciona e melhorar prudentemente, aproveitando todos os elementos de accão do Estado e das Companhias para o necessário progresso; fugir de aventuras perigosas para o credito do paiz: eis a norma de proceder que a meu ver se impõe ao homem de Estado, que pretenda ter jus a esse nome.

Aos principios que recordei obedeceu a proposta de lei, de tão grande alcance, que, sobre viação accelerada, apresentou ás camaras em 1910 o Conselheiro Moreira Junior. Constituia ella um plano vasto e exequivel de accão harmonica do Estado e da iniciativa particular.

Poderá ser outra a formula; o criterio deve ser o mesmo.

Demais, lá temos na França exemplo frizante dos fructos do resgate no das linhas de Oeste. Não é lisonjeiro o precedente, apesar da grande superioridade financeira de aquelle paiz. A propria Suissa começa a duvidar da benevolencia da sua obra de resgate das linhas ferreas. Se assim sucede onde ha mais algum juizo, ilustração, se-

riedade e patriotismo, que não poderia resultar d'entre nós da investidura do Estado no patronato-mór e universal da viação acelerada?

*

«Seja, me dirão. Deixe o Estado a região do centro por campo de acção ás companhias, mas áquem Douro e além do Tejo, reine a unidade da exploração. Resgatem-se as linhas da Povoa, Guimarães e Bragança. Chame o Estado a si a concessão das do alto Minho e de Portalegre e construa-as por sua conta».

Quem sabe se este criterio systematico e pouco reflectido, não determinou delongas e más vontades na resolução de assumptos pendentes, relativos áquellas concessões?

As linhas da Povoa e Guimarães foram construidas sem subsidio do Estado e começam a remunerar o seu capital. A de Bragança é economicamente administrada e não tardará a prescindir de garantia, no troço de Foz-Tua a Mirandella.

E' justo e equitativo resgatar as primeiras, mormente não estando tal direito afirmado nos diplomas de concessão? Que vantagens advém ao Estado do resgate da ultima?

Quanto ás linhas do Alto Minho, pertencem a uma empreza nacional, de incontestavel seriedade, que preparou um plano excellente de unificação das suas linhas com as da Povoa e Guimarães, com grande vantagem para o Estado e para o publico. Dos 158 kilometros do Alto Minho tem garantia de 600\$000 réis por kilometro para 150 kilometros.

Acaso o Estado levanta com esse encargo apenas, o capital preciso para as construir? Pois não está a garantia de juro concedida em termos que incitam ao desenvolvimento do tráfego, e portanto á productosidade propria das linhas e á sua benefica influencia nas do Minho e Douro?

O mesmo se pode dizer da de Portalegre. Será o Estado quem a explore, mediante uma renda minima de 800\$000 réis, que a linha dará, seguramente, por si e pelo affluxo ás do Sul e Sueste.

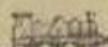
Ter por essa annuidade um empreiteiro geral da construção é excellente negocio.

Tão pouco capital precisa o Estado para as linhas de construção directa, que vá loucamente prescindir da cooperação de concessionarios serios, que ha annos anda entretendo em negociações e fazendo-os engrossar o dispendio realizado, para ir pedir ao credito mais 4:500 contos, álem dos 12:000 de que carece para a sua tarefa imprescindivel?

Para pôr ambas as emprezas a trabalhar desafogadamente bastam providencias simples, rasoaveis, claras e plenamente justificadas.

E, todavia, passam os mezes e os annos, sucedem-se os ministros, substituem-se os regimes e fica sempre por fazer o que demandava horas apenas de acção esclarecida e patriotica!

J. Fernando de Sousa.



A alimentação das classes pobres

O engenheiro sr. Trigueiros de Martel acaba de publicar no Boletim de Trabalho Industrial um estudo cujos primeiros dados apresentou no Congresso Internacional de Medicina, em 1906.

Bom foi que aparecesse agora aquelle trabalho, de que não ficou sequer vestigio nas actas publicadas da decima quarta secção d'aquelle congresso, mas corre o risco de lhe serem applicaveis *mutatis mutandis* apenas no que se refere a ~~datas~~ as palavras que em sessão de 20 de abril daquelle anno proferiu o sr. dr. Ricardo Jorge e que vale a pena não perder de vista, ainda quando se gravem na memoria na lingua em que foram proferidas.

Alludindo ao dr. Ribeiro Sanches e ao desconhecimento que teem dos trabalhos delle os que se occupam de hygiene, disse o sr. dr. Ricardo Jorge que era por ter escripto em portuguez e para portuguezes de 1756 que a sua patria o não comprehendeu, nem então, nem mais tarde.

Ora, se o amor da leitura era diminuto ha seculo e meio, não parece que se tenha desenvolvido de então para cá, excepto quando se discutem personalidades mais ou menos em vista.

E pena é que assim succeda, porque não poucos são os escriptos importantes que teem apparecido no Boletim do Trabalho Industrial que mal se repercutem em noticia de periodicos diarios.

Não pode ser todavia assacado à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o labeu do silencio com respeito a assumptos versados naquella publicação oficial.

O sr. engenheiro Oliveira Simões, em tempos, largamente se referiu aqui a um proficiente estudo sobre as industrias da ilha da Madeira, mas nem por isso os artigos de fundo da imprensa diaria fizeram sequer referencia ao trabalho a que elle alludiu e muito menos ao perigo que se estava correndo de ver passar para mãos de estrangeiros a exploração de uma industria characteristicamente nossa: a dos bordados.

Não nos desviemos comtudo do problema que proficamente versou o engenheiro sr. Trigueiros de Martel.

Nos tempos, já tão longiquos, da mocidade de quem isto escreve, glozou elle sobre aquella asserção de Schiller de que a fome e o amor eram os dois factores do progresso humano. Não se lembra sequer de todos os substantivos em *ismo* e de todos os adjectivos em *ogico* que então enegreceram uma escassa columna de periodico academico, que bem mereceu o nome de *Folha*, porque durou tanto como as que o vento outoniço arranca das arvores.

Ihr naht euch wieder, schwankende Gestalten,
Die fröhlich sich einst dem trübem Blick gezeigt

escrevia Goethe logo no começo do Fausto e que o nosso Garrett confessava que traduziu e por signal que em fidelidade quasi que litteral.

Mal imaginava, ao glozar sobre a phrase de Schiller, a penna que agora traça estas linhas, que as palavras em que diluia o pensamento poderiam, em referencia á fome traduzir-se em algarismos.

E comtudo assim é. Mais positivos, menos verbosos, porém melhor orientados, os que ainda não dobraram o cabo temeroso do meio seculo acharam preferivel comparar o homem com uma machina thermica e o sr. engenheiro Martel assim inicia o seu estudo, chegando aos resultados deploraveis de que o homem se não approxima sequer da machina de vapor e mui longe se encontra do motor de gaz pobre.

Como rendimento thermico, o homem apenas figura com a percentagem de 9,4 ao passo que a machina de vapor chega a 10,5 e o motor de gaz pobre a 20 por cento.

Mas, infelizmente, não é só debaixo do ponto de vista thermico que é de inferior qualidade a machina humana.

Eça de Queiroz disse-a de *argila mal* e, se considerarmos o material de que somos feitos, assim deve ser. Cinematicamente o movimento das valvulas do coração é perfeitissimo, mas quão ponco basta para que tão rigorosos movimentos se descoordenem. Uma comoção violenta, um desejo não correspondido desmangkanam inteiramente, talvez para sempre, o rithmo do orgão que primeiro vive e que é o ultimo a morrer.

Se deixasse correr a penna no pendor que ella toma, arriscar-me-hia a vir reproduzir em proza vilmente descolorida aquelle *Allas poor Yorrick* que profere o Hamlet, enquanto o coveiro vae cantando e removendo ossadas,

que são como que os andaimes do edifício em equilíbrio instável que se chama o homem.

Proseguindo no exame do estudo agora publicado pelo engenheiro sr. Trigueiros de Martel, é digna de registo a relacionação que faz entre o trabalho e a alimentação e que infelizmente confirma, para o nosso trabalhador, a tabella que apresentou no Congresso Internacional acima referido.

Deduziu então o sr. Martel que o habitante de Lisboa consome diariamente menos 2,4213 de albumina; 8,47 de gorduras e 1,41 de hydrato de carbonio do que o parisiense e algumas das parcelas dos géneros consumidos teem diferenças extraordinárias.

Assim, por exemplo: a carne de aço que em Paris dá uma captação de 175,43, em Lisboa chega apenas a 118 grammas em peso bruto, isto é, 33 por cento a menos.

Em peso líquido, a percentagem para menos no consumo diário em carne atinge quasi 40 por cento. Em ovos, o consumo diário em Lisboa é menos 7 grammas do que em Paris, em queijo anda por 43 por cento a menos, em legumes herbaceos menos 20 por cento, em leite 39 por cento e até em vinho o peso líquido consumido em Lisboa é menos 141 grammas do que em Paris.

Nesta tabella tão desoladora de diminuição de consumo de géneros alimentícios, felizmente Lisboa destaca-se com um algarismo que bom é que se mantenha e até que diminua.

De facto, em aguardente e licores Paris consome 9,5 centímetros cúbicos de álcool puro, ao passo que Lisboa figura com 1,45.

Ora, se ha uma verdade incontrovertida, é a daquelle implacável Dr. Ferroz dos *Mortos que falam* do visconde de Vogüé, quando sustenta que uma nação retrograda por causa do consumo exagerado do álcool.

Na Inglaterra, já se fala a sério no perigo alcoólico e se reconhece que as ligas não bastam para lhe pôr um travão. O chefe da polícia de Birmingham verificou o costume que seguem as mulheres de frequentarem os cafés. As que teem filhos obrigam-nos a beberem no mesmo copo que elles. Mandou vigiar duas tabernas durante duas semanas contando 2.950 crianças que ali entraram pela mão das próprias mães. Em Liverpool contaram 1.145 mulheres e 50 crianças em 33 horas e em Londres durante quatro semanas só um estabelecimento recebeu 4.175 homens, 4.215 mulheres e 1.450 crianças.

Attribue-se o abuso do álcool nos climas frios à necessidade de procurar assim reagir contra o meio ambiente, mais depauperante pela maior baixa da temperatura. Provado está contudo que o uso do álcool não é um processo reparador das perdas de calorico.

Também se sustenta no estrangeiro que a carestia dos produtos de alimentação é uma causa do maior consumo de álcool.

Num estudo publicado na Revista dos Dois Mundos de 15 de outubro último, sustenta o sr. Daniel Zolla que a alta dos géneros agrícolas é um fenômeno geral. «Desde o meado do século XVIII até ao começo do século XX, escreve aquelle agrônomo e professor, contam-se três períodos de alta a que sucederam outros de baixa ou de estagnação no preço dos géneros agrícolas».

Num passado relativamente próximo, entre 1875 e 1880, o nível médio das cotações era superior ao actual.

Depois de resumir pareceres de economistas que procuraram as causas da alta actual na variabilidade das estações, nas alterações nos meios de transporte e nas transformações sociais, o sr. Zolla procura demonstrar a inconsistência de tais assertões e busca uma causa geral, cuja influência predomina nos factos económicos que aponta.

Acha-a na depressão dos metais monetários. «Verificamos, escreve, e isto é uma certeza, que a abundância

relativa dos metais preciosos sempre coincidiu, há cento e cinquenta anos para cá, com a alta dos preços dos géneros agrícolas. Observa-se pelo contrário e é isso uma espécie de contra prova que as baixas prolongadas das cotações desde 1815 até 1850 e de 1875 a 1900 coincidiram com uma diminuição da produção dos metais preciosos, diminuição que teria como que produzido uma consequente raridade relativa».

E' pois um fenômeno natural e por isso difficilmente se reagirá contra elle.

Segundo sr. Zolla as cooperativas podem algum tanto dominar a carestia dos géneros e quasi que a igual conclusão chega o sr. engenheiro Trigueiros de Martel.

De facto, no seu estudo escreve:

«O movimento associativo e cooperativista vae-se, é certo, accentuando, sobretudo nos últimos tempos, na área da 1.ª circunscrição industrial (nos distritos ao Norte do Douro existem já e em relativa prosperidade 20 cooperativas), em Lisboa são numerosas e a excellente e bem administrada cooperativa «A Voz do Operário» tem progredido muitíssimo. O funcionamento de todas elas porem, em geral, é deficiente e acanhado.

Assim a Cooperativa Militar, cujo funcionamento conhecemos melhor porque dela fazemos parte, e que é evidentemente uma das melhores, compra a maior parte des artigo aos negociantes por grosso, *em vez de os adquirir directamente das mãos dos productores nacionaes ou estrangeiros.*»

Um dos estudos mais interessantes a fazer seria a investigação das condições em que se estabelece a maioria do comércio de retalho, nas suas relações com o de grosso trato. Bem possível é que ahi se encontrasse o fracasso relativo das cooperativas entre nós e o significado das palavras que, na transcrição que acaba de se ler, foram griffadas por quem isto escreve.

Em logar porem de desenvolver o espirito de cooperativismo, a imprensa de grande informação, entre nós, parte em grita contra o imposto de consumo, que é mau, sem dúvida, mas cuja supressão não vae baratear os géneros de alimentação.

Bem claramente o demonstra o engenheiro sr. Trigueiros de Martel no estudo que vamos examinando.

Certo é todavia que se não podem tomar como rigorosos os resultados a que elle chega, porque as autoridades administrativas não se importaram com os esclarecimentos que lhes foram solicitados ou não souberam avaliar quanto se poderia aproveitar do auxilio que prestassem, conscientemente, à repartição que lhes enviou uns mapas para preencherem.

Triste é que se publiquem observações como aquella que o sr. engenheiro Martel teve que inserir como correctivo à latitude que se fosse tentado a dar aos resultados por elle obtidos.

Os valores a que chega em dois quadros escriptos e no ultimo gráfico do seu trabalho, não podem ser proficuamente interpretados, sem que se tenham em vista as observações que não resistimos a transcrever para aqui, e que demais corrigem o que de absoluto possa haver nas conclusões que se inserem no estudo que se está examinando.

Alludindo a uma investigação sobre preços dos géneros alimentícios, escreve o sr. engenheiro Martel:

«Como ha em Portugal 289 concelhos e 6 bairros ou sejam 295 circunscrições administrativas e sendo os géneros alimentícios que fazem parte do inquérito, em número de 21, é claro que, se houvesse uma regularidade perfeita no funcionamento de tudo isto, teríamos na repartição que esmeuçar mensalmente nada menos de $21 \times 289 = 6.067$ verbas. Evidentemente um trabalho tão ingrato e tão fastidioso é duro para ser feito por um individuo só, como nós fizemos durante algum tempo; sobretudo se notarmos que elle não pode ser inteiramente profícuo.

Desde agosto de 1904 que se fornecem com toda a regularidade as listas às circunscrições industriais e que estas as fornecem aos concelhos; porém, quando se trata de as recolher preenchidas, as dificuldades são enormes; debalde as circunscrições industriais aos administradores do concelho pedindo a remessa das listas e, quando se conseguem, veem algumas vezes tão incompletas que quasi se não podem aproveitar para um trabalho desta natureza.

Os dados obtidos por esta forma, as mais das vezes não merecem confiança, e alguns aparecem tão disparatados que, ou os administradores dos concelhos interpretaram por formas diversas o que seja um determinado género alimentício ou então os preços são forjados *ad hoc* sobre a sua secretaria, em vez de representarem a verdade, que dá seguramente mais trabalho a colher.»

Conforme pôde lá conseguiu organizar uma tabella muito interessante, em que consigna para cada género de consumo o preço em Lisboa dentro de barreiras, e tambem o minimo e maximo preço em varios concelhos do paiz, que especificadamente designa.

Com os valores de este quadro, organizou um graphico que causaria verdadeiras surpresas se se perdesse de vista a longa transcrição que acabamos de fazer do trabalho do sr. engenheiro Martel.

Ampliando porém o seu estudo, para o que recorre a elementos tirados de varios trabalhos de observadores nacionais e estrangeiros, ministra-nos o sr. Martel um mappa do custo das rações médias, diárias, por adulto.

A média de todas as observações dá 185,5 réis e observa-se que inferior a ella para o nosso paiz é a ração do empregado publico vivendo mal, do pequeno cultivador da Beira Alta que passa desafogadamente, do mineiro gallego emigrante, e do trabalhador da Beira Alta que sofre necessidades. Na serie das observações que compulsou, abaixo de este só se encontra o camponez de Ning-Po-Fon, na China, quando vive em comunidade.

Ha observações efectuadas na 4.ª Circunscrição Industrial que dão resultados muito singulares; variando do simples ao quadruplo.

Certo é que o sr. engenheiro Martel parece ter duvidas num de esses valores, por isso que inseriu junto de elle um signal interrogativo, que parece muito justificado.

Por grande que seja a sobriedade do camponio português, o valor minimo de 100 réis encontrado em Silves é digno de registo.

Certo é que, na serie de monographias que constituem *Le Portugal inconnu*, o sr. Léon Poinsard verifica sempre que o nosso trabalhador urbano ou rural mal come carne e põe bem em relevo a ausencia completa do consumo de bebidas alcoolicas. O proprio vinho tem, segundo aquelle illustre sociologo, gasto diminuto entre as famílias rurais.

Com algarismos comprova esta asserção o sr. engenheiro Trigueiros de Martel, apoz considerações de que deduz a comparação da ração diaria média, em centímetros cúbicos, de bebidas alcoolicas para Paris (19,2); Lisboa (3) e Cintra 2,2. No entanto, escreve muito justificadamente «este quadro tão honroso para nós, pois comprova a nossa morigeração e sobriedade, não apaga contudo a desastrosa miseria de consumo das carnes».

Em seguida, prova num graphico que em 100 rações diárias por habitante cabem em consumo de carne de talho a Paris 51,3; a Lisboa 34,3 e a Cintra 14,4.

Continuando porém o seu estudo, o engenheiro sr. Martel applicou o methodo monographico a famílias de pequenos empregados em Lisboa e de cultivadores de poucas posses em Vizeu.

Sobre tres famílias de empregados publicos de Lisboa recaiu a sua observação. A primeira vive em desafogo relativo, a segunda bastante acanhadamente e quasi que miseravelmente a terceira.

De quadros muito minuciosamente organizados deduz finalmente o sr. engenheiro Martel o quadro seguinte:

Observações	Albuminoides	Gorduras	Hydratos de carbonio
	Grammas	Grammas	Grammas
1.ª familia	100,51	57,83	385,82
2.ª familia.....	84,05	40,832	400,31
3.ª familia.....	74,85	37,73	456,43
Médias geraes por pessoa e dia	88,43	45,46	414,18

Em observações directas no distrito de Vizeu e recaindo sobre duas famílias de lavradores, uma que vive em desafogo relativo e a outra apenas sem passar fome, segundo declaração dos interessados, vê-se que a primeira consome 83,87 de albuminoides; 46,87 de gorduras e 401,80 de hydrato de carbonio e a segunda 72,46 de albuminoides, 32,67 de gorduras e 368,30 de hydrato de carbonio.

Comparando os resultados das suas cinco observações pessoais com alguns encontrados pelo dr. A. Gautier, Hirschfeld, Playfair e Awatér, formula um quadro das rações diárias em albuminoides, gorduras e hydrato de carbonio, de que tira esta conclusão que bem merece que seja tida em consideração pelos nossos governantes.

«Não precisamos acumular mais numeros para provar que a alimentação das classes pobres é inteiramente insuficiente; apenas se encontra no quadro um grupo ingerindo menos albuminoides que o trabalhador rural português, é o referente a alguns negros no Alabama, que ingerem contudo mais gorduras e mais hydratos de carbonio.

Apesar da amenidade do clima ter um grande influencia na possível sobriedade do português, facilmente se conclue que o seu regimen alimentar é depauperante para a raça e que, em tais condições, não poderá nunca produzir o trabalho que uma raça melhor alimentada produz.

A consideração pura e simples do homem como máquina térmica, em que os hydratos de carbonio são os combustíveis, os albuminoides são os agentes reparadores e as gorduras as reservas de calor, facilmente prova a verdade desta nossa tristíssima conclusão».

Entra a seguir em considerações muito dignas de registo sobre a alimentação com pão de milho e de centeio e preconiza a transformação de terrenos de sequeiro em terrenos irriguos no nosso paiz.

Não conhece o sr. engenheiro Trigueiros de Martel os nossos distritos insulares, especialmente o mais occidental de todos elles.

Quem isto escreve teve ensejo de observar que se se não embarcassem 60 cabeças de gado vacum na ilha do Corvo, em 13 de julho passado, seria preciso abatê-las por falta de pastagens.

Comtudo, deve confessar que não conhece terrenos tão facilmente adaptaveis à cultura de prados artificiais como alguns das quatro ilhas do distrito da Horta.

No Corvo, a agua corre em abundancia quasi que até ás alturas da borda da cratera a que chamam Caldeirão e no Fayal viu gados a pastar nas encostas do Pico Gordo, que domina a magestosa cratera que se denomina a Caldeira.

Infelizmente, no Corvo e nas Flores, as aguas perdem-se inutilmente no mar, ravinando os terrenos e sem prestar benefícios á agricultura. E para que o fariam, se apenas quatro vezes por anno toca o vapor no Corvo e só nos dias 13 de cada mez vai ás Flores, nem sempre conseguindo comunicar com a terra.

Aquelles povos, abandonados e não ensinados, emigram para a America do Norte, porque demais não encontrariam

quem lhes levasse o excesso de produção de gados, por causa do pessimo sistema de comunicações que tem com o continente e com o resto do mundo.

Mas, volvendo ao exame do livro «a alimentação das classes pobres e suas relações com o trabalho» chamarrei ainda a attenção para um quadro relativo ás calorias desenvolvidas diariamente pela alimentação, segundo observações de Gautier, Hirchfeld, Playfair, Awater e Martel.

Em dez e seis typos diversos, vê-se que, na ordem decrescente, o empregado menor em Lisboa ocupa o nono logar (2.580 calorias), outro empregado, o decimo (2.574 calorias), o habitante de Lisboa, o decimo primeiro (2.557 calorias), o pequeno lavrador da Beira Alta, o duodecimo (2.480 calorias), outro empregado lisboeta, o decimo quinto (2.415 calorias) e ainda o derradeiro logar cabe ao trabalhador da Beira Alta com 2.155 calorias. Superiormente aos dois ultimos enumerados, temos unicamente o soldado no cerco de Paris em 1870 com 2.475 calorias e o operario sem trabalho ou o preso em França com 2.420 calorias, valores estes dados ambos por Gautier.

Não admira pois que o engenheiro sr. Trigueiros de Martel, apoz este quadro, escreva as considerações seguintes :

«O numero de calorias da alimentação dos trabalhadores da Beira Alta é desolador... Apenas o mais abastado ingere uma alimentação que em calor é ligeiramente superior ao soldado durante o cerco de Paris. No entanto julgamos, para nos cingirmos á estricta observação dos factos e para encararmos tudo com a mais completa probidade scientifica, que a refeição leve que elles ingerem a mais, quando andam em trabalhos mais pesados, como cavas, ceifas, etc., denominada piqueta, e com que nós não contamos, elevará seguramente aquelles numeros exiguos, não nos parecendo, porem, que essa refeição supplementar, que consta em geral de couves com unto e azeite ou de um bocado de chibato com batatas, possa representar mais de 500 calorias».

«Considerando por outro lado, ainda que no nosso clima, onde as temperaturas nunca baixam excessivamente, os phenomenos da vida não necessitam de tantas calorias para reagir sobre o meio, talvez possamos admitir que 2.000 calorias bastem para suprir a esses phenomenos, ficando-nos o restante livre para trabalho, captivo de resistencias é claro».

Este trabalho do sr. engenheiro Trigueiros de Martel sugerir-nos-ia ainda algumas observações, especialmente no que se refere á imprevidencia dos portuguezes, mas não é na altura em que vae esta nota que pode discutir-se o que affirma o auctor da «alimentação das classes pobres e suas relações com o trabalho».

Um estudo conscientioso sobre o imposto de consumo, conforme o que se acha na obra a que nos temos referido, deitou por terra a asserção geralmente aceita das vantagens da sua suppressão, substituindo-a logicamente pela affirmativa que faz o sr. Martel de que «para ser proficia ás classes pobres, devia actuar juntamente com medidas tendentes a fazer diminuir o preço intrinseco dos generos, já actuando sobre a parte do intermediario, já procurando que o productor, empregando melhores e mais intelligentes processos technicos, produza elle proprio mais barato ganhando, pois sem isso o pobre não sentirá mesmo que o imposto de consumo deixou de existir».

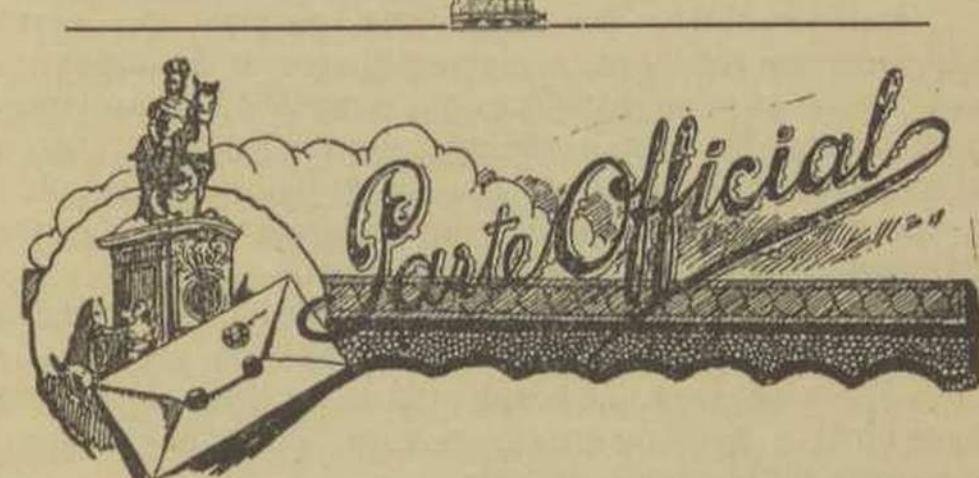
Analogamente, um inquerito bem feito poderia levar á conclusão de que a imprevidencia portugueza é uma das muitas affirmativas que carecem de exame para serem aceitas. Basta observar o portuguez na America do Norte, no Brasil, talvez um pouco no seu viver intimo em Portugal, para corrigir o que tem de excessivo esta asserção.

Não deve contudo esta ultima nota sobre um estudo conscientiosa e proficientemente elaborado, ser a predo-

minante e conviria que um trabalho tão brilhantemente iniciado se prosseguisse.

Ninguem melhor o levará a cabo do que aquelle que tão dedicada como cuidadosamente a elle se consagrhou, conseguindo talvez desta feita vencer a inercia das auctoridades administrativas, que registou neste seu trabalho e que bem nos custou a transcrever aqui.

Mello de Mattos.



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sob proposta do Ministro do Fomento e nos termos do n.º 2.º, § 2.º, da base 4.ª da lei de 14 de Julho de 1899 : hei por bem decretar que na ponte sobre o rio Douro no Pocinho se não cobre a portagem prevista na 43.ª das bases anexas ao decreto de 5 de Dezembro de 1901.

Paços do Governo da Republica, em 4 de Novembro de 1911.—Manuel de Arriaga — Sidónio Bernardino Cardoso da Silva Paes.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarelos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro desta linha, referente ao segundo semestre do ano económico de 1909-1910 (1 de Janeiro a 30 de Junho de 1910), e reconhecendo-se por essa conta que a receita liquida, em todo o referido ano económico, foi superior em 37.091\$647 réis ao juro garantido, sendo assim a mesma Companhia devedora ao Estado, nos termos do § 1.º do artigo 28.º do contracto de 23 Novembro de 1883, de metade daquele excesso, na importância de réis 18.545\$823: há por bem o Governo da Republica, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras públicas e Minas, datado de 21 de Setembro findo, aprovar a referida liquidação e reembolso para o Estado, na importância de 18.545\$823 réis, relativo ao ano económico de 1909-1910.

Paços do Governo da Repùblica, em 7 de Novembro de 1911.—O Ministro do Fomento, Sidónio Bernardino Cardoso da Silva Paes.

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarelos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro desta linha, referente ao 2.º semestre do ano económico de 1910-1911 (1 de Janeiro a 30 de Junho de 1911) e reconhecendo-se por essa conta que a receita liquida, em todo o referido ano, foi superior em 33.310\$763 réis e não em 41.372\$916 réis como erradamente a Companhia calculou, por isso que para o cálculo do rendimento liquido da linha, a mencionada Companhia não deduzira a importância dos impostos e reembolsos no referido semestre, e sendo a Companhia, nos termos do § 1.º do artigo 28.º do contracto de concessão de 23 de Novembro de 1883, devedora ao Estado, de metade daquele excesso, na importância de 16.655\$381 réis: há por bem o Governo da Repùblica, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas datado de 21 de Setembro findo, aprovar a liquidação e reembolsos para o Estado da garantia de juro rectificada na importância de 16.655\$381 réis, relativa ao ano económico de 1910-1911.

O que se comunica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da Repùblica, em 7 de Novembro de 1911.—O Ministro do Fomento, Sidónio Bernardino Cardoso da Silva Paes.

A nova hora

Vamos prevenindo o publico de que, pelo decreto de 29 de maio ultimo, em 1 de janeiro será mudada não só a hora actual em todos os relogios publicos, adoptando-se a hora do meridiano de Greenwich, segundo o principio fixado na convenção de Washington, em 1884, como tambem o sistema de contagem das horas, ou sua designação, passando a contar-se as de cada dia desde 0, equivalente ao instante em que elle principia (a actual meia noite) até 24, no instante em que o dia termina. Este ultimo numero, porém, não é usado senão para o calculo de tempo decorrido no dia anterior; isto é que, se começo, por exemplo, um determinado trabalho ás 5 e 30 da tarde (pela nova contagem 17,30) e terminou com o dia temos, para saber o tempo que dura, que subtrahir as 17,30 de 24.

Por outra, embora o decreto o não diga, a pratica terá que ser que a actual meia noite corresponde á hora 24 em relação ao dia que findou e á hora 0 em relação ao que começa.

A diferença, para o continente, na adopção da hora segundo o meridiano de Greenwich, chamada a *hora da Europa Occidental* é, pelo decreto, de 36 minutos, 44 segundos e 68 centessimos de segundo, tempo que será adeantado nos relogios á meia de 31 para 1 de janeiro, deixando de existir, desde esse momento (art.º 5.º alinea (a) do decreto) a diferença de 5 minutos que hoje existe entre a hora dos relogios interiores e exteriores das estações dos caminhos de ferro.

Quer dizer que, estando hoje adoptado, no nosso paiz, conservarem-se aquelles relogios sempre atrasados 5 minutos em relação á hora legal actual, terão que se adeantar nessa occasião 42 minutos.

Note isto bem o publico, para que, no futuro anno, não mais conte com a folga em que hoje confia, indo para a estação á hora justa da partida do comboio, certo de que em vista do atraso do relogio do interior, não deixa de o alcançar.

As diferentes administrações já estão trabalhando na reforma dos seus horarios, que será geral desde 1 de janeiro, especialmente por causa do serviço internacional, porque ha que attender ao tempo necessário para a visita aduaneira nas alfandegas da fronteira, para a qual, a manter-se a hora actual, sobraria tempo nos comboios em sentido ascendente e faltaria áquelles que entram no nosso paiz.

Um exemplo, para praticamente demonstrarmos os resultados desta mudança:

O rapido Lisboa-Madrid, partindo hoje ás 4^h,22' da tarde chega a Valencia de Alcantara ás 9^h,30' da noite, mas como o nosso relogio está atrasado 40 minutos em relação ao da linha espanhola, resulta que neste são já 10^h,10' havendo, para operações de alfandega, 22 minutos, o que é bastante.

Se se mantivesse a hora actual com o novo sistema, isto é, mudando só a forma de designação sem ter em atenção a diferença a fazer pelo novo meridiano, a partida passaria a ser ás 16,22, (actuaes 4,22 da tarde), mas como, na cidade, todos os relogios e todas as relações da vida adiantaram 42 minutos, o passageiro teria que partir á hora que corresponde á actual 3^h 40' o que era um sacrificio inutil, porque, chegando á fronteira ás 9^h,30' efectivas ahí estaria 1^h,2' só para a alfandega lhe ver as malas.

Em sentido descendente o caso é outro: o trem espanhol chega a Marvão ás 9^h30' da manhã e como os nossos relogios actuaes estão atrasados, partindo o comboio portuguez ás 9^h,42, tem, todavia, ali 52 minutos de paragem que se poderão talvez reduzir, mas nunca até os exigidos 12 minutos, se a hora ficasse a mesma.

Para que o leitor que não tem pensado nestas coisas se vá habituando, a fim de não ter dificuldades quando, no novo anno, tiver que ler horarios ou ver relogios, aqui lhe damos a nova numeração das horas comparada com a actual:

		Systema actual	Nova designação	
12	ou	XII da noite (meia noite) ..	0	
1	"	I " manhã ..	1 ou	I
2	"	II " "	2 "	II
3	"	III " "	3 "	III
4	"	IV " "	4 "	IV
5	"	V " "	5 "	V
6	"	VI " "	6 "	VI
7	"	VII " "	7 "	VII
8	"	VIII " "	8 "	VIII
9	"	IX " "	9 "	IX
10	"	X " "	10 "	X
11	"	XI " "	11 "	XI
12	"	XII ou meio dia ..	12 "	XII
1	"	I da tarde ..	13 "	XIII
2	"	II " "	14 "	XIV
3	"	III " "	15 "	XV
4	"	IV " "	16 "	XVI
5	"	V " "	17 "	XVII
6	"	VI " "	18 "	XVIII
7	"	VII " "	19 "	XIX
8	"	VIII " "	20 "	XX
9	"	IX " "	21 "	XXI
10	"	X " "	22 "	XXII
11	"	XI " "	23 "	XXIII
12	"	XII meia noite ..	0	

Resta notar que, em vista da diferença do meridiano, terão que ser alterados os horarios de funcionamento de muitos serviços. O decreto que manda adiantar os relogios 37 minutos não tem poder para fazer que a humanidade seja mais madrugadora.

Em officinas que abrem ás 7 horas, hoje, será, com efecto, difficil manter a mesma hora que corresponde á actual 6 e 23.

Terão que mudar para as 7 e meia e da mesma forma a saída será meia hora depois, no que o operario lucra porque sae 7 minutos mais cedo; os mesmos 7 minutos mais cedo com que principia o trabalho.

Por estas difficuldades já passaram a Italia a Belgica e por ultimo a Espanha e facilmente as remediam.

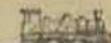
Não nos assustemos, pois, que não haverá duvidas e o decreto tem de bom entrarmos na lei geral da Europa Occidental de que andavamos injustificadamente afastados.

A hora da Europa Occidental é a adoptada em Inglaterra, Escocia e Irlanda, França, Espanha e Belgica.

A hora da Europa Central é adoptada pela Allemanha, Italia, Austria, Dinamarca, Suecia, Noruega, Suissa, Servia, Luxemburgo e linha da fronteira da Servia a Salonica, avançando 1 hora sobre a Occidental. A Hollanda mantem a sua hora de Amsterdam, que avança 20 minutos sobre a Occidental.

A Bulgaria a Romania, e a linha da fronteira bulgara a Constantinopla, teem a hora da Europa Oriental, avançando 2 horas sobre a hora Central. A Russia mantem a sua hora de S. Petersburgo que avança ainda mais 1 minuto sobre a Oriental e a Turquia regula os seus relogios pelo sol, começando o dia no occaso.

Vê-se bem que é um paiz que está no occaso. Tripoli que o diga.



O cinematographo nos tunneis

Até aos tunneis das linhas ferreas já chegou a invasão dos cinemas.

A companhia inglesa *Great Northern and City Railway* deliberou, para divertimento dos passageiros das suas linhas, estabelecer o cinematographo nos seus tunneis.

O sistema é que é curioso, por ser o inverso do adoptado nas casas d'spectaculos: as scenas não são moveis, mas fixas nas paredes dos tunneis. O movimento que as anima é o do comboio.

VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes de passageiros

Entre França e Portugal, America do Sul, Dakar, Colonias Portuguesas d'Africa e Cabo da Boa Esperança.

E' com satisfação que damos hoje aos nossos leitores a noticia da entrada em vigor, a partir de hontem, de sete tarifas internacionaes, ás quaes já por vezes nos temos referido, combinadas entre companhias portuguezas, francesas e espanholas e que são as seguintes: n.º 301 e 302 — bilhetes simples e de ida e volta entre França e Portugal; n.º 307 — bilhetes de Paris a Lisboa e Porto, e volta, entrando ou sahindo pelas fronteiras de Villar Formoso e Barca d'Alva; 314 e 315 — bilhetes simples e de ida e volta de França para os portos da America do Sul e Dakar; 316 e 317 — bilhetes simples e de ida e volta em 1.ª classe das Colonias portuguesas d'Africa, e Cabo da Boa Esperança para Paris ou vice versa.

As tarifas 301 e 302 veem substituir as actuaes P. H. F. n.º 1 e 2 em vigor desde janeiro de 1908, e differem destas em incluir mais os destinos ou procedencias de Entroncamento, Coimbra e Porto-Campanhã, e darem a faculdade de paragem em qualquer estação de transito.

Os preços, para as novas estações, são como os de Lisboa, Pampilhosa e Guarda que figuravam nas antigas tarifas, muito reduzidos, e, ao cambio da ultima quinzena, custam para Paris.

Bilhetes simples:

	Meios bilhetes	Bilhetes inteiros
Entroncamento a Paris ou vice versa....	1.ª cl. 195480 2.ª cl. 145020 3.ª cl. 95020	385890 275980 185010
Coimbra a Paris ou vice versa.....	1.ª cl. 185390 2.ª cl. 135180 3.ª cl. 75420	365720 265310 165810
Porto-Campanhã a Paris ou vice versa...	1.ª cl. 195280 2.ª cl. 135870 3.ª cl. 85910	385490 275690 175790

Bilhetes de ida e volta:

Entroncamento a Paris e volta ou v. versa	1.ª cl. 265950 2.ª cl. 205080 3.ª cl. 135960	555790 405070 275050
Coimbra a Paris e volta ou vice versa...	1.ª cl. 255310 2.ª cl. 185820 3.ª cl. 135060	525510 375530 255250
Porto Campanhã a Paris e volta ou v. versa	1.ª cl. 265650 2.ª cl. 195850 3.ª cl. 135790	555190 395620 265720

Os preços dos bilhetes para Lisboa, Pampilhosa e Guarda, que nas antigas tarifas tinham a reducção de 15 %, teem nas actuaes a de 20 %.

A tarifa 307 substitue a do mesmo numero em vigor desde agosto de 1909, e differe desta em serem mais reduzidos os bilhetes de 1.ª classe que custam, ao cambio da quinzena fina: bilhete inteiro 635350 réis, meio bilhete 315760 réis. Tambem o prazo, que era de 30 dias, foi elevado a 45 sem faculdade de ampliação.

Tarifas 314 e 315, veem substituir as actuaes P. H. F. e 8 para bilhetes simples e de ida e volta de Paris para os portos da America do Sul, via Lisboa, em combinação com o serviço dos paquetes das *Messageries Maritimes*. As novas tarifas incluem mais os destinos de Dakar, Bahia e Pernambuco e os preços do percurso marítimo são bastante reduzidos, tendo a *Compagnie des Messageries* estabelecido nos seus paquetes duas cathegorias. Nas antigas tarifas não estavam definidas as cathegorias, e as deduções nos bilhetes eram feitas conforme a que o passageiro quizesse ocupar. O actual regime, portanto, é melhor por mais claro e preciso.

Temos finalmente as tarifas 316 e 317, bilhetes simples e de ida e volta das Colonias portuguezas e Cidade do Cabo para Paris.

—Estas são as que maior novidade apresentam e o papel que estão destinadas a desempenhar é ainda mais importante do que as 314 e 315, pois devem concorrer extraordinariamente, pelo estreitamento das relações commerciaes entre a França e as nossas colonias, para o desenvolvimento destas.

Os bilhetes são só de 1.ª classe, tanto no caminho de ferro como nos paquetes da Empreza Nacional de Navegação, cujo serviço nada deixa a desejar. Os preços são estabelecidos em francos.

Os bilhetes dão tambem direito a viajar no Sud-Express, mediante o pagamento do respectivo supplemento.

Para a viagem marítima os passageiros podem mandar reservar para si um camarote, pagando todos os logares delle, com a reducção de 20 %.

Concedem tambem estas tarifas a faculdade dos passageiros se deterem em qualquer estação do percurso frances, assim como em Burgos, Salamanca, Luso, Alfarellos, Pombal, Payalvo e Lisboa, contanto que façam carimbar os seus bilhetes, à chegada e à partida, nas estações em que se detenham.

O prazo de validade dos bilhetes simples é de quatro meses, contados da data da venda, e dos de ida e volta de 12 meses com a faculdade de ampliação por mais 3, 6, 9 ou 12 meses, mediante o supplemento de 5 % por cada periodo de 3 meses.

Ainda outras importantes vantagens elles concedem, como os leitores poderão apreciar pelos exemplares que distribuimos com o presente numero.

O apparecimento destas tarifas e de outras já anteriormente publicadas, bem como mais algumas que nos consta estarem projectadas, mostra-nos bem evidentemente quanto a Companhia dos Caminhos ferro Portuguezes tem trabalhado no sentido de desenvolver o trafego entre Portugal e França, já hoje muitissimo importante, e, dever é dizer-o, a esse esforço teem correspondido, como se vê, as companhias estrangeiras em combinação, principalmente as francesas do Midi e de Orleans, que nisso teem manifestado o maior interesse.

Oxalá que os resultados de tanto trabalho e boa vontade correspondam por completo à expectativa.

Passageiros entre Aveiro e Porto, e Figueira da Foz e Coimbra

Segundo Aviso da Companhia dos Caminhos ferro Portuguezes, desde 8 deste mez e até aviso em contrario, os bilhetes de 2.ª e 3.ª classes das tarifas interna n.º 3 e combinadas com o Minho e Douro n.º 10, para passageiros nos comboios tramways do serviço Aveiro-Porto, são válidos no comboio omnibus n.º 18 do serviço Porto-Lisboa, continuando a não poderem ser utilizados no comboio n.º 3. Esses mesmos bilhetes continuam tambem a ser válidos no percurso Aveiro-Porto, para o comboio n.º 11.

Os bilhetes de 2.ª e 3.ª classe da tarifa n.º 11-bis, para o transporte de passageiros nos tramways do serviço Coimbra-Figueira, continuam a ser válidos para os comboios n.ºs 3, 11 e 18 no trajecto Alfarellos-Coimbra, e são tambem válidos para os comboios mixtos 241 e 245 do serviço Alfarellos-Figueira.

Transporte de carnes frescas e congeladas

Segundo um Aviso ao Publico, da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, desde hontem e até 31 de marzo de 1912, aos transportes de carnes frescas e congeladas em grande velocidade será aplicado o preço de 45 réis por tonelada e kilometro do § 2.º da tarifa especial interna n.º 1.

Transporte de azeite de Espanha para Portugal

Na noticia que publicámos no nosso ultimo numero sobre a ampliação, nos destinos de Gaia e Porto-Campanhã, da tarifa especial E. P. n.º 2 de pequena velocidade para o transporte de azeite procedente de varias estações espanholas, a revisão deixou passar uma *gralha* que é preciso rectificar: O preço do transporte é de 10,80 réis, ou 56 pesetas por tonelada e não 10,80 como veio indicado.

Transporte de leite nas linhas da Beira Alta

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta ampliou a partir de 10 deste mez a sua tarifa especial n.º 2 de grande velocidade ao transporte de leite, considerando-se incluido no § 2.º dessa tarifa.

Transporte de adubos e correctivos

Entrou hontem em vigor a nova tarifa especial n.º 102 de p. v. combinada entre os caminhos de ferro do Minho e Douro e a Companhia Portugueza para o transporte de adubos e correctivos, a que nos referimos no nosso ultimo numero e que distribuimos com o presente.

Como os leitores terão occasião de vér, os seus preços são extraordinariamente reduzidos e vae por certo prestar um grande auxilio ao desenvolvimento não só das industrias dos adubos, como da lavoura que tanto carece de protecção.

A Companhia Portugueza em combinação com a da Beira Alta, apresentou ha poucos dias ao Governo uma nova tarifa que virá a tomar o n.º 103, tambem para o transporte de adubos, com preços igualmente reduzidos e que atinge o mesmo sim da 102.

Estamos certos que a sua aprovação não se fará esperar muito tempo.

Como se vê, as diferentes administrações dos caminhos de ferro trabalham a valer para o desenvolvimento do paiz, pelo que nunca lhe regatearemos os nossos louvores.

Passageiros sem bilhete nas linhas da Companhia Nacional

A Companhia Nacional de Caminhos de ferro acaba de publicar um Aviso em aditamento ao primeiro periodo do artigo 3.º do Capítulo I da sua Tarifa Geral, pelo qual, a partir de hontem, os passageiros que forem encontrados nas carruagens, sem bilhete, pagaráo 25 % de aumento sobre o preço do bilhete correspondente à classe que ocuparem, desde o ponto em que tiverem tomado o comboio.

São isentos do pagamento daquella sobretaxa os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros onde não haja venda de bilhetes.

Foi dificil, na Suissa, meter a ordem entre as diversas cidades, os varios pontos de attracção, os diferentes centros de turismo, para evitar que, fazendo o reclamo proprio, desdenhassem do vizinho. Isso se conseguiu pela união das associações de desenvolvimento, que hoje vivem em santa paz, contentando-se cada qual em chamar o excursionista por todos os meios, mas sem lhe dizer que não vá a outros pontos, sem classificar estes de menos mercedores de visita.

Internacionalmente já isso não pode succeder; os países disputam, cada vez mais encarniçadamente, o estrangeiro viajante, e põem em confronto as suas bellesas, commodidades e attractivos com os dos seus concorrentes.

Assim, no anno corrente, a Italia queixava-se amargamente de que os hoteleiros da Suissa proclamavam por todas as tubas que a sua vizinha do sul tinha o cholera nas principaes cidades, e faziam-no, diga-se a verdade, por uma forma original, como quem diz as coisas sem querer dizer-as, mas insinuando a ideia por uma forma effectiva.

Foi assim que em alguns hoteis apareceram cofres de esmolas «para os pobres sobreviventes do cholera em Genova, Roma e Napoles»; noutros annuncava-se no menu do jantar «fructas não procedentes da Italia».

Eram meios, originaes, devemos concordar, de pôr sempre em evidencia deante dos olhos dos hospedes, que havia perigo em deixar a bella Suissa para ir visitar a patria de Tasso, e portanto, conselho para que se deixassem estar além do Monte Branco, do Simplão e do Gothardo.

Por outro lado, por toda a parte onde ha altas montanhas pittorescas se vae notando uma tendencia a comparal-as com a Suissa e preconizal-as como superiores.

E nós proprios, que tão bem conhecemos os montes helveticos e tantos outros, vamo-nos tambem inclinando a que muita coisa ha, por essa Europa, que, se não é superior, é, pelo menos, igual a muitos pontos da Suissa, tendo uma ou outra vantagem sobre estes — o estar mais perto, o clima ser menos ríspido, o panorama ser mais variado etc.

Estamo-nos lembrando do que será o Superbagnères, de que já fizemos aqui a descripção, que em nada desdenhará o Righi e será muito superior ao Pilatos em conforto; com o maior valor, para nós, de ficar junto duma estação de aguas de primeira ordem, e de estar apenas a 32 horas de distancia de Lisboa ou 30 horas do Porto.

Pela sua parte os italianos quizeram tambem ter o seu Righi, e para isso fizeram o seu caminho de ferro electrico e hotel de Mottarone, sobre o Lago Maior.

E o mais curioso é que um jornal que temos presente, a *Italia Bella*, insurge-se com que chamem ao Mottarone o Righi d'Italia para que se não faça reclamo ao da Suissa, afirmando que as bellezas deste são suplantadas pelas do seu novo competidor.

E' o exagero do exagero.

O panorama, lá do alto, é grandioso vendo-se em redor do monte, alem do Lago Maior, com as suas pequenas ilhas, mais seis pequenos lagos; ao leste o Monte Rosa, ao sul a vasta planicie lombarda, alcançando-se ao longe a agulha da cathedral de Milão. Mas a vista do Righi com a sua vizinha Jungfrau, e mesmo a de Superbagnères, com a admiravel cadeia dos Pyríneos pela frente, são incomparavelmente superiores.

A linha ferrea do Mottarone foi inaugurada em 11 de julho deste anno, e, já contando que a sua frequencia seria tão importante como o foi, o hotel, construido no alto do monte em 1884, foi agora augmentado e renovado, alargando-se a frontaria, de 23 para 48 metros, e o numero de quartos, de 33 para 50.

Vem a propósito notar aqui a rapidez extraordinaria com que, lá fóra, se executam estes trabalhos.

O primitivo hotel foi começado a construir em 23 de junho de 1883 e tendo os trabalhos continuado por todo



VIII

■ conquista do turismo. — Meios do combate entre vizinhos. — ■ concorrencia das montanhas. — O Mottarone. — ■ linha electrica e o hotel. — Rapidez de construcção. — O Lago Maior.

A phrase conhecida que diz que: «cada qual pucha a braza à sua sardinha», applicada universalmente à conquista do turista, tem rasão de ser virada do avesso, porque, com efeito, mais propriamente, é a sardinha que é puchada para a braza, para que pingue o suco da sua bolsa na braza, que é o hotel, o ascensor, o restaurante o vendedor de bilhetes postaes etc.

o inverno em que o cimo do monte se cobre de uma espessa camada de neve, nem por isso as obras deixaram de progredir, achando-se concluído em 1 de fevereiro seguinte. Isto é, em 7 meses concluiu-se uma construção de 23 metros de frente por 12,20 de fundo, e 15,20 de altura, três andares alem do plano terreo em que foi instalada a cosinha, despensa, rouparia e lavandaria.

No primeiro andar eram os salões de leitura, concerto, sala de jantar, copa, escriptorios etc.; nos dois andares, quartos para hóspedes, casas de banhos, refretes etc., sendo no segundo os alojamentos para o pessoal e quartos para criados dos hóspedes.

Ha dois annos, na previsão da abertura do ascensor, comprehendeu-se o engrandecimento do hotel, cujas obras começaram em 26 de agosto acabando em junho ultimo. No plano inferior foi installado um restaurante mais modesto.

Tambem a linha ferrea foi começada em 1908 e em dois annos e meio aberta á exploração.

Tem 9.859 metros de extensão, dos quaes só 2.900 são de tracção por adherencia e 6.959 metros de cremalheira.

Em perfil, a estação de partida, á beira do lago, está a 197 metros e a do alto do monte a 1.319 metros, subindo-se esta diferença de 1.122 metros em diversos traçados com a rampa maxima de 20 %.

O serviço é por uma carruagem automotora, e a construção foi feita pela forma mais económica e tendo em vista evitar as obras d'arte e as pendentes superiores a 20 %.

Alongámo-nos nas notas sobre o Mottarone e abandónamo as que se referem ao Lago e ás suas margens, e destas as que se referem á pequena Stresa, que é uma cidadesinha muito modesta rodeada de bellas habitações de gente rica — riquíssima.

A dos condes Palavicini, por exemplo, é um perfeito sumptuoso palacio dentro de um parque immenso.

A Isola Bella, pertencente á antiquissima familia Borromeu, constitue um lindissimo passeio pelo lago e uma interessante visita a fazer, ao palacio e aos primorosos jardins em que se encontram plantas de todas as regiões, desde as tropicais até as mais frigidas.

Nas margens do lago reina o aprazível em toda a sua plenitude. Qualquer daquellas pequenas ou grandes povoações, onde o excursionista desembarque, lhe oferece uma encantadora estancia de algumas horas ou alguns dias.

Em todas elles faustosos hoteis, commodos, com os seus parques, os seus bellos salões; casinos, kuraes ou clubs com os seus concertos e luxuosas instalações de recreio.

E para passeios, em terra, varias linhas electricas põem em comunicação muitos desses pontos; no lago, os vaporsinhos, brancos como cisnes, navegam em todas as direcções.

Stresa, como um dos principaes centros de excursão, vae prosperando todos os annos auxiliada nesse resurgir continuo pela sua sociedade protectora *Pro Stresa*, especie da nossa *Propaganda* mas mais feliz do que ella porque... a Italia é um paiz... com juizo.

O TRANSPARAGUAYANO

Entre as linhas ferreas em construção ou projecto na America do Sul, merece especial referencia o Transparaguayano destinado a, atravessando o Brazil, ligar Ascension a S. Francisco.

Afirmar que elle virá a monopolizar todo o tráfego do Uruguay, em prejuizo do Rio da Prata, será talvez arrojo, mas não resta duvida que ha-de chamar a si uma grande parte do movimento de importação e exportação do Paraguai. Todavia, como as tarifas devem certamente ser mais elevadas do que as applicaveis aos transportes fluviaes no

Paraguai e Parana, serão precisos muitos annos para que a linha em questão absorva todo o tráfego do Paraguai.

Este paiz está cercado de regiões quasi inhabitaveis, cobertas de florestas em uma extensão de centenas de milhas ao Oeste, ao Norte, e ao Leste e de pantanos ao Sul.

Até hoje o Parana tem sido a sua unica arteria de comunicação, mas o Parana e o Paraguai são difficilmente navegaveis e é, em grande parte, devido a esta circunstancia que se deve atribuir o estado de pouco desenvolvimento em que elle actualmente se encontra.

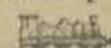
O seu isolamento, tornando pequena a emigração, tem retardado o desenvolvimento das ideias modernas.

O Brazil e a Argentina teem consagrado bastantes esforços e capital ao prolongamento da sua rede de linhas ferreas até á fronteira do Paraguai.

Porém, este apenas possue uma unica linha, o Caminho de ferro Central, que parte de Ascension em direcção ao Sudeste e que ha muito se projecta prolongar até Encarnation, em frente de Posadas, terminus de um ramal do Caminho de ferro Argentino de Nordeste.

Melhoradas as suas linhas e o seu material circulante e feita a juncção com o Caminho de ferro Argentino, ficará Ascension a 51 horas de Buenos-Ayres.

O Transparaguayano divide-se em tres secções, sendo: a primeira, de S. Francisco (Estado de Santa Catharina) na costa do Atlântico, a União de Victoria nas margens do Iguassu; a segunda, de União até as quedas do Iguassu, sempre ao longo do rio; a terceira, desde as quedas até Ascension, constituindo o troço propriamente paraguayano. A nova linha, que será para o Parana e Santa Catharina o que são para S. Paulo (Brazil) os caminhos de ferro de Sorocabana, Mogiana, Paulista e S. Paulo, ao mesmo tempo que desenvolverá uma grande parte do territorio do Paraguai, provocará uma forte corrente do tráfego para o mar, creando concorrência ao monopólio argentino.



O «Sud-express»

Sr. Redactor.

Correspondendo ao seu amavel convite, de completar a exposição do meu estudo do horario do *Sud-express* no sentido descendente, venho hoje satisfazer o seu desejo; e, para melhor comprehensão, darei conjuntamente o horario ascendente já publicado, e as ligações com Madrid e com o Porto, em comparação com o horario actual.

Horario actual	Horario segundo o meu estudo	Ascendente	ESTAÇÕES	Descendente	Horario actual	Horario segundo o meu estudo
9,33	10,50	▲	C. Paris P. |||	T. 12,16	M. 9	
2,46	4,10	P.	.... Bordeus ... C.	7,09	T. 3,40	
T. 2,41	4,06	G.	.... Bordeus ... P.	7,49	3,45	
11,08 ²	12,48 ²	P.	.... Hendaya ... C.	10,55	7,15	
10,33	12,23	C.	.... Hendaya ... P.	10,59	7,17	
10,30	12,20	P.	.... Irun C.	11,04	7,18	
10,24	T. 12,18	C.	.... Irun P.	11,26 ¹	7,38 ¹	
M. 1,06	3,44	P.	.... Medina ... C.	M. 9,46	M. 4,18	
T. 8	10,25	P.	.... Madrid ... C.	T. 2,23	9,24	
M. 12,49	3,34	C.	.... Medina ... P.	9,24	4,23	
10,54	1,48	P.	.... Salamanca ... C.	11,20	6,05	
10,50	M. 1,44	C.	.... Salamanca ... P.	11,25	6,09	
T. 12	T. 2,35	P.	.... Porto C.		T. 4	
8,08 ¹	11,14 ¹	P.	.... Fuentes ... C.	T. 2,02	8,23	
7,40	10,22	C.	.... Fuentes ... P.	2,07	8,25	
7,07	10,20	P.	.... Villar Formoso C.	2,09	8,27	
7,02	10,19	C.	.... Villar Formoso P.	T. 1,47 ³	8 ³	
4,28	6,05	P.	.... Pampilhosa ... C.	6,36	11,55	
T. 4,23	6	C.	.... Pampilhosa ... P.	7	T. 12	
M. 9,45	T. 3	|||	P. Lisboa, R ... C. ▼	10,50	3	

(¹) hora espanhola.

(²) hora francesa.

(³) hora portugueza.

As ligações com o Porto são pela via Barca d'Alva, e, pela forma que já disse em anterior artigo, podem ser diárias.

Ha a notar acima, que no trajecto entre Villar Formoso e Hendaya não ha salão restaurante, em qualquer dos sentidos.

A chegada a Hendaya é, no sentido ascendente, um pouco tarde para o almoço e, sendo assim, o *Sud* podia partir meia hora mais cedo de Lisboa para chegar a melhor hora, aquella fronteira, para os passageiros almoçarem.

A linha da Beira Alta poderá fazer o serviço do *Sud-express* com uma só máquina, e outro tanto sucede ás linhas de Salamanca á fronteira e Salamanca a Medina.

O material a empregar pela companhia *wagons-lits* seria o mesmo que actualmente emprega, e o trajecto frances continuaria a ser feito com salões.

As comunicações Paris-Biarritz, ou mesmo a S. Sebastião, ficariam a melhores horas, bem como as entre Madrid e aquellas cidades.

A capital espanhola, como já disse em anteriores artigos, ficaria ligada em melhores condições com Paris, pois o passageiro podia partir de Paris no *Sud*, e, querendo ver Madrid rapidamente, chegaria ali ás 9,24 da manhã e á meia noite partiria para Lisboa pela via Marvão, tendo assim 14 horas e 35 minutos para visitar a cidade, quando actualmente tem apenas 8 horas e meia.

O Porto também, entre outras grandes vantagens, teria a de ser mais facilmente visitado pelos passageiros em transito pelo nosso paiz, que teriam nessa viagem o enredo de ver a laboriosa cidade do norte e admirar as soberbas e esquecidas paisagens da linha do Douro.

Actualmente, como é sabido, o *Sud-express* não dá ligação com o Douro, no sentido descendente, inhibindo assim os passageiros de admirar a nossa mais formosa linha ferrea.

G. M.

O TRANSEQUATORIAL AFRICANO

E' de prevêr que dentro em breve o continente negro, que durante tempo foi uma fonte de fantasias guardada pelo encanto do desconhecido, seja atravessado de Oeste a Leste por uma grande linha, cruzando com a do Cabo ao Cairo.

O desenvolvimento das linhas ferreas no Este Africano alemão a isso nos auctoriza.

Uma destas linhas parte do Usambara, ao norte de Zanzibar, e dirige-se para o Victoria Nyassa. Outra parte de Dar-es-Salam, dirigindo-se para o lago Tanganika, paralelamente ao equador.

Os trabalhos nesta ultima linha teem sido dirigidos com tal actividade que estão adeantados dois annos sobre o que fôra estabelecido no programma.

Em meados de 1904, aprovou o Reichstag o projecto de construção da linha de Dar-es-Salam a Morogoro, povoação que fica a 225 kilómetros da costa.

Tres annos depois essa linha estava construída, e era aprovado o projecto de prolongamento até Talora, que fica já a 900 kilómetros para o interior.

Os trabalhos foram imediatamente iniciados, tendo que se vencer grandes dificuldades na travessia das montanhas de Ussagara. De Kidetan para deante os trabalhos progrediram rapidamente.

Em fins de julho ultimo a linha chegava a Tura, e espera-se que na proxima primavera já Tabora possa comunicar com o mar.

Actualmente ha um serviço semanal entre Dar-es-Salam e Dodoma, que fica a 465 kilómetros para o interior. Logo que a linha esteja concluída o trajecto de Dar-es-Salam,

que ha pouco ainda levava um mez a fazer-se, effectuar-se-ha em quarenta horas.

Brevemente o Reichstag votará os creditos necessarios para prolongar a linha até Udjidji, sobre o Tanganika, o que corresponde a dizer até á fronteira do Congo belga.

Do outro lado do continente africano os trabalhos, embora menos adeantados, são dirigidos com igual actividade. Duas linhas estão actualmente em construção no Cameron. Uma parte de Buaberí, defronte de Duala, dirigindo-se para as montanhas de Manengumba.

Os 16 kilómetros que a compoem levaram seis annos a ser construídos, devido a vicissitudes de ordem varia. Uma outra linha, a do Cameron central, parte de Duala, dirigindo-se, por Edea, para a região do Njone, ao encontro da grande linha da Africa oriental. Para o prolongamento desta linha foram já votados creditos, incluidos no orçamento de 1912.

Ainda uma outra linha, que sem duvida virá ligar-se á anterior, está projectada no sul de Cameron, e deve terminar na embocadura do Cribi.

Agora as concessões que a Alemanha obteve da França, em Africa, darão talvez ensejo a que mais um elo da grande cadeia seja forjado e que o Cruzeiro do Sul que brilha no outro hemisferio veja, dos espaços infinitos onde gravita, o Cruzeiro de Ferro a estender-se sobre a Africa, já despida do veu mysterioso em que por tanto tempo se occultou.



OS COMBOIOS « TRAMWAYS »

Sr. Redactor.

Quando se estabeleceram estes comboios em Portugal, houve certa reluctancia da parte do publico em pronunciar-lhes o nome, que, a dizer a verdade, não sóa lá muito bem aos nossos ouvidos de portuguezes. Ainda hoje, e já lá vão tantos annos, muita gente embrarra com o *tramway*, e chama-lhe *tranvais*, ou *tranveis* e outros disparates que seria longo enumerar.

Ora, eu vinha, por intermedio da sua apreciavel *Gazeta*, lembrar ás companhias ferroviarias portuguezas e á Direcção dos Caminhos de ferro do Estado, um nome portuguez com que podiam chamar-se aquelles comboios.

Era chamar-lhes em vez de *tramways*, «Suburbanos», o que se justificava, por estes comboios fazerem serviço nos subúrbios das nossas mais importantes cidades: Lisboa, Porto, Coimbra, Vianna do Castello e Faro.

Assim já todos sabiam que os comboios «suburbanos» eram os que fazem serviço nos subúrbios das cidades, embora continuando a chamar-se expressos aos que só param em determinados pontos.

Perdoe-me a impertinencia e creia-me summamente grato.

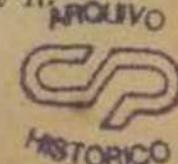
J. A.

A ideia não é má e poderia facilmente ser adoptada, sem o menor inconveniente para as direcções nem para o publico. E a occasião é azada, agora que se tem que reformar todos os horários, desde 1 de janeiro, e que anda no espírito publico vernacularizar quanto possível a nossa lingua.

E damos, neste parecer, prova de inteira isenção de fazermos prevalecer a nossa ideia, que foi sempre dar a esses comboios o nome de *tremvias*.

Foi isso o resultado de uma votação entre os mais competentes, consultados por esta *Gazeta* motivo porque temos adoptado este termo que até já mereceu as honras de figurar em dicionarios.

N. da R.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

França

No aerodromo de Issy-les-Molineaux caiu o aviador Guillemin, quando voava no seu monoplano. Embora não tivesse morrido, o seu estado é pouco lisonjeiro.

— Os aeronautas Mrs. Bienaimé e Rumpelmeyer acabam de fazer uma tentativa para bater o «record» do mundo, de distancia, em balão esferico.

Sahindo de Paris em 5 do corrente pelas 4 horas da tarde, desceram na província de Riga (Russia) ás 8 horas da noite de 6, percorrendo nestas 28 horas, no seu globo de 2.200 metros cubicos, perto de 1.700 kilómetros, dos quais 600 sobre o Baltic.

Continua pois este «record» pertencendo ao conde de La Vaulx — 1925 kilómetros em 35 horas e 45 minutos, mas Mrs. Bienaimé e Rumpelmeyer ficaram classificados em segundo lugar.

— Para disputa do premio de cidade de Paris, realizaram-se no dia 6 duas ascensões em balão esferico.

Mrs. André Schelcher e Henri Sievin, sahindo de Paris no «Excelsior» as 7 horas e 40 minutos da tarde, desceram em Szlabings (Moravia), no dia seguinte ao meio dia, com um percurso de 1.100 kilómetros.

Mrs. Francia e Destrelcher partem ás 3 horas da tarde no «La Mouche» e descem devendo ter feito uma viagem de mais de 1.000 kilómetros.

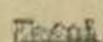
Austria

Em resultado de uma queda, morreu em Pilsen o aviador Schimnnetz, quando fazia um voo.

California

Mais um que se foi.

Em San José, o aviador John Montgomery, morreu em virtude de uma queda ao experimentar um aeroplano.



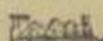
O telephone na China

O telephone desenvolve-se maravilhosamente até mesmo nos países mais refractários à civilização.

Em Pekin acabam de ser abertas ao público duas estações telefónicas centrais, installadas pela «Western Electric C.º».

As instalações são de bateria central e podem servir 6.400 subscriptores e povoações.

A rede urbana de Pekin, que é explorada pelo governo, pode servir 3.000 subscriptores.



As linhas ferreas americanas

A *Révue générale des chemins de fer* fornece, sobre as linhas americanas, os seguintes dados estatísticos.

O desenvolvimento total é de cerca de 370.000 quilómetros o que, em face da enorme extensão territorial, corresponde apenas a 40 metros por quilometro quadrado.

Comparando a extensão das linhas com a população temos 4,3 quilómetros por 1.000 habitantes.

No último ano o aumento foi de 8.000 quilómetros ou seja 2,5 por cento.

Não havendo o monopólio, é considerável o numero de companhias existentes, mas apesar disso as fallências são raras.

A média dos dividendos tem sido 6,23 por cento, tendo a receita bruta kilometrica atingido 37.000 francos ou sejam aproximadamente 7.000.500 réis.

A parte macabra desta estatística é, porém, pouco animadora.

Os feridos por desastres, em um anno, tem chegado ao espantoso numero de 111.000, dos quais 5.000 são de empregados das linhas, calculando-se os mortos em 12.000 o que dá a media de 1 morto por 1.400.000 viajantes, e 1 ferido por 151.000, ao passo que na Europa a proporção de feridos é de 1 para 500.000 e de mortos 1 para 10.000.000.

A percentagem de victimas, entre o pessoal das linhas, é aterradora, chegando os feridos a 1 por 8, e os mortos a 1 por 125, e parece que infelizmente estes numeros tendem a aumentar.

Assim, de 38.000 em 1896, passou a 111.000 em 1907!

Parece que as companhias americanas acham mais pratico supportar as consequencias pecuniarias, do que procurar os meios de evitar tão frequentes desastres.

Maneiras de ver, que folgamos não se aclimatarem bem entre nós.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de novembro de 1911.

Novo ministerio. Quer dizer, novos ministros que vão perder algumas semanas a receber os seus amigos e a pensar no meio de estudarem os problemas de administração publica em que nunca imaginaram ter que intervir, no exercício de cargo de tanta responsabilidade. E o paiz continuará a definhar neste marasmo administrativo que o vae conduzindo á ruina.

Os novos ministros serão muito intelligentes, muito dedicados, muito trabalhadores, muitíssimo patriotas, não o duvidamos; mas vão assentar-se nas suas poltronas sem um programma de governo, sem ideias definidas e concretas sobre o meio de acudir aos males de que o paiz enferma. Precisam de tempo para se orientarem, de estudo para se instruirem, e por muito rapido que tudo isso consigam, este tempo será outro largo compasso de espera para o paiz.

Da pasta das Finanças saiu um homem que, além de intelligença e competencia, tinha já trabalhos prontos a apresentar — o orçamento, sobretudo, que é o mais urgente e a base da administração financeira do paiz.

Pois foi substituido, e o novo titular, ou terá que adoptar, ás cegas, as ideias do seu antecessor, ou que levar longos meses a estudal-as e a buscar soluções que, por muito boas que sejam, já terão o defeito da demora com que serão apresentadas.

E' mais que triste, é desesperadora esta situação do paiz.

E pensarmos que ella se dá quando os perigos nos cercam por toda a parte; quando, assignado o accordo entre a França e a Alemanha, pouco tarda que esta, findas as faceis negociações que terá com a Belgica para a continuação da sua estrada de comunicação através do Congo, venha bater-nos á porta, a querer que das nossas margens do Kuango lhe demos... o que ella quizer, para completar a sua ligação do Cameron com a Sud-oeste.

E todos sabem as *attenções* com que estas coisas se fazem hoje por parte dos países poderosos, contra os países pobres ou decadentes. O exemplo do Tripoli é de poucos dias e falla bem alto pela bocca dos canhões italianos.

Isto é, temos ministros novos e inexperientes, quando precisavam ter nas cadeiras do poder homens longamente experimados, praticos de numerosos anos, conhecedores profundos do taboleiro, das figuras e dos lances desse xadrez da política internacional e da lucta de interesses coloniaes que neste momento preocupa as nações mais fortes e não podem ser indiferentes a um pequeno paiz fraco que tantos e tão valiosos territorios africanos apresenta á cubica mundial.

*
Pela estatística das alfandegas de Lisboa e Porto vê-se, tristemente, que a diminuição do rendimento naquella alfandega, nos 9 meses de janeiro a setembro foi de 1775 contos, 198 contos, em média, por mez, salvando-se só o mez de outubro com um aumento de 167 contos, sem duvida devido aos despachos que se fizeram para as festas este anno.

A do Porto manteve um razoável aumento de rendimento, até abril, mas desde então começou a decrescer accentuadamente até setembro, absorvendo e ultrapassando aquelles aumentos, e só

em outubro, com um saldo, nesse mês, de 43 contos, ficou em diminuição total desde 1 de janeiro apenas de 21 contos.

*

Felizmente que os mercados, tanto internos como estrangeiros, em nada se preocuparam com a mudança de ministério.

Os cambios ainda tiveram melhoria e os fundos continuaram a ter procura, com boa tendência para a alta, especialmente as inscrições e obrigações do Estado, acções da Companhia dos Caminhos de ferro e Fosforos.

Hoje ficaram à cotação anterior, fechando o preço da compra das libras em 45880 e o da venda em 45970 réis.

O Rio Londres cota 16 17/64 ou 145775 réis a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 7/8	48 3/4	49	48 7/8
" 90 d/v	49 3/8	—	49 1/2	—
Paris cheque	584	587	583	586
Berlim	239 1/2	240 1/2	238 1/2	239 1/2
Amsterdam cheque	405	408	403	406
Madrid cheque	895	905	890	900

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	NOVEMBRO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,10	—	38,50	38,70	39	39	—	38,80	37,60	—	—	38,90	38,95	—	—
Divida Interna 3% coupon	38,30	38,35	—	39	39,30	39,30	—	—	—	—	38,95	39	38,95	—	—
" 4% 1888, c/ premios	20.400	20.450	20.500	—	20.500	20.500	—	20.500	20.500	20.500	20.500	—	20.500	—	—
" 4% 1888/9	c53.000	c53.500	a53.000	—	a53.000	c48.000	—	a52.500	—	a52.000	c52.900	a53.000	a53.000	a52.000	—
" 4% 1890	8.800	—	8.800	—	8.850	—	8.850	8.900	—	8.850	8.900	—	c47.800	c47.800	c47.800
" 3% 1905 c/ premios	—	—	c80.500	—	—	80.500	—	—	—	—	—	—	c80.500	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	c79.500	—	—	c79.500	—	—	c79.500	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64.800	64.800	65.000	—	65.500	65.500	65.500	—	65.700	—	65.600	65.700	65.500	—	—
" 3% 2.ª série	66.800	—	67.000	—	—	67.500	—	67.500	—	67.900	67.700	67.700	64.300	64.300	—
" 3% 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.900	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	153.500	—	153.000	153.000	152.000	—	—	—	152.000	152.000	—	—	—	—
Acções Comercial de Lisboa	121.500	121.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Nacional Ultramarino	—	—	—	94.000	—	92.500	92.500	92.500	—	—	92.500	—	—	92.400	—
Acções Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	94.200	94.300	—	—	95.000	95.000	95.000	95.000	95.000	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	65.000	64.500	64.000	—	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	57.500	—	—	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	—
Companhia Tabacos, coupon	57.500	57.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58.500
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	58.600	59.000	a59.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Através d'Africa	—	87.000	—	87.000	—	66.000	—	—	87.500	87.500	—	—	87.500	87.500	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	51.200	—	—	—	—	51.000	50.700	50.700	50.700	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	49.700	51.450	51.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	16.150	16.300	—	16.300	—	16.400	—	—	16.200	16.250	16.300	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	68.500	68.500	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	80.800	—	—	—	81.000	81.500	—	—	81.500	82.000	—	—
prediaes 6%	—	77.800	—	74.500	—	78.000	—	75.000	—	75.000	75.000	—	78.000	78.000	—
4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	66,15	66,40	66	66,45	66,60	66,50	—	66,35	66,25	66,25	66,55	66,40	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	320	320	320	320	—	327	335	330	325	320	325	325	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	36	38	38	—	38	—	38	38,56	38,75	38	39,75	39,75	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	402,50	405,50	406	408	407	408	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	264	—	—	262,50	264	261	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	339	338,25	337,50	337,50	340	339	340	340	338	340	340	340	340	340	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	255	258	258	—	260,25	262	262	260	260	260	262	260	260	260	—
Companhia da Beira Alta	—	293,25	296,50	297	302	301,50	305	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	155,75	155,50	155	156	155	155,50	157,50	156	156	156	160	159	—	—	—
Londres: 3% português	65,50	65,50	—	66	66	66	66	66	66	66	66,25	66,25	66,25	66,25	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	86,37	—	—	—	—	87,75	88,62	88,62	88,62	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911			
Kil.	Totais	Kil.	Totais							

<tbl_r

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Vae construir-se um novo caminho de ferro electrico entre Daroca e Cariñena, aproveitando para o seu funcionamento umas importantes quedas de agua.

Belgica

Em virtude do aumento sempre crescente do numero de linhas electricas, tanto para tracção, como telegraphicas e telephonicas, acabam de tomar-se, em Bruxellas, medidas tendentes a evitar quanto possivel os desastres pessoaes.

Para isso installaram-se postos de bombeiros em todos os commissariados de policia, e em todos os locaes onde existem aparelhos telegraphicos ou telephonicos.

Além d'isso, cada fio está munido de um outro de platina, muito fino, que se funde logo que a corrente electrica ultrapassa uma certa intensidade, e portanto a corrente fica immediatamente interrompida.

UM NAVIO CURIOSO

Ha já algum tempo que no Wansee, perto de Berlim, navega um barco sem equipagem, sem capitão, nem, ao menos, piloto. A aparição deste navio, como era natural, despertou a attenção do povo, que o designou pelo *navio fantasma*.

Trata-se, porém, de estudo de aplicação da telegrafia sem fios.

E' um pequeno navio automovel, munido de aparelhos registadores e executores tão aperfeiçoados que obedecem á vontade do inventor e transmitem as ordens recebidas aos orgãos motores do barco. Basta que da margem se prima um ou outro botão para que o navio avance, recue, vire, descarregue os seus canhões etc.

O barco está armado em guerra e presta-se para o combate automaticamente. A' pressão de determinados botões expluem foguetes de signaes e os canhões detonam como se fossem servidos por adestrados artilheiros.

Estas experiencias teem despertado um natural interesse entre os officiaes da armada.

Resta saber-se se o *navio fantasma* poderá trabalhar a grande distancia do ponto em que estiver quem o dirige. Em theoria, a distancia maxima a que pode obedecer á acção dirigente é, durante o dia, 4:000 milhas, e de noite, 6:000.

O inventor conseguiu já vencer uma grande dificuldade de que é subtrair o seu navio á influencia de outras ondas que o inimigo podesse dirigir sobre elle e assim neutralizar, ou mesmo destruir, a acção das ondas enviadas pelo dirigente da manobra.

OS CAMINHOS DE FERRO INGLEZES

Segundo o *Board of Trade* o capital empregado, na Inglaterra, em caminhos de ferro monta 1.318 milhões e meio de libras.

O juro medio distribuido ás acções ordinarias, em 1909 foi 3,15 %, e em 1910 foi 3,48. As acções privilegiadas foi distribuido, respectivamente, o juro de 3,46 e 3,51.

O total das receitas provenientes do tráfego chegou, em 1910, á reserva de 114.200:000 libras, o que dá a media de 4:885 libras por milha.

Esta media em 1909 fôra de 4:754 libras.

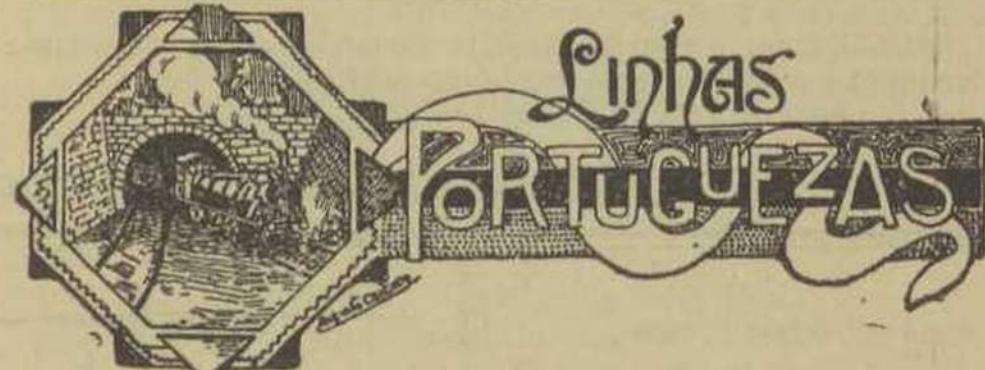
O aumento que houve nas receitas em 1910 foi, no transporte de passageiros, milhão e meio de libras, e no de mercadorias dois milhões.

A receita proveniente dos passageiros, em 1910, atingiu a cifra de 52.758:000 libras; e a de mercadorias 61.479:000.

As despesas aumentaram 2 %, e a receita liquida 5 %.

O coefficiente de exploração, que em 1908 foi 63,7 e em 1909 foi 62,4 passou em 1910 a 61,8.

Durante o anno de 1910 as companhias dos caminhos de ferro de Inglaterra dispenderam em hulha 5:544:000 libras, tendo dispendido em 1909 5.613:000, embora a rede ferroviaria da Grã-Bretanha tivesse aumentado naquelle anno 107 milhas, tendo ficado a sua extensão total no fim do anno de 1910, em 23.387 milhas.



Moçambique ao Chirna.—Foi pedida a concessão de um caminho de ferro, que ligue a costa do districto de Moçambique com Chirna, medindo aproximadamente seiscentos kilometros.

Mormugão.—Ultimamente tem augmentado extraordinariamente o rendimento desta linha, devido ao grande numero de passageiros que nella teem transitado.

Inhambane a Inharrime.—Teem tido grande desenvolvimento os trabalhos de construcção desta linha, devido á extraordinaria actividade empregada para a sua rapida conclusão. A testa de linha é na Matola.

Loanda e Mossamedes.—Vae soffrer reducções o pessoal que actualmente se encontra em serviço de estudo e de construcção destas duas linhas.

Agencias internacionaes.—A companhia dos Vagões-leitos, de acordo com as portuguezas, espanholas, meio dia de France e Orleans, vae estabelecer em Buenos Aires uma agencia para venda de bilhetes directos para França, Espanha, etc via Lisboa.

Não era só na capital argentina que essa agencia devia, desde muito, existir, mas tambem no Rio de Janeiro, Pernambuco, S. Paulo, Montevideo e talvez mesmo outros pontos do Sul-America; e não só para venda de bilhetes que interessam a Companhia dos Vagões-leitos, mas mesmo para bilhetes circulatorios e outros, do serviço internacional e tambem do interno do nosso paiz.

Estas agencias prestam o grande serviço de dar informações e bem se necessita por lá quem as dê verdadeiras a nosso respeito.



Espanha

Foi pedida auctorisação para principiar os estudos de uma linha ferrea entre Sangüesa e Jaca, devendo mais tarde ligar com Irún ou com Passajes.

Este projecto, de caracter accentuadamente estrategico, pois poria em comunicação todos os fortes daquella fronteira, é já antigo.

Em Saragoça, a *Sociedad Corsini, Retuerta y Bruned*, acaba de arrematar por 6,5 milhões de pesetas, 1.240:000\$000 réis, a construcção do tunnel de Tosas, na linha ferrea internacional de Ripoll a Puigcerdá.

Allemanha

Nas principaes linhas ferreas do imperio vão installar-se telephones, dispostos de forma a poderem ser utilizados mesmo com os comboios em andamento.

O fio telephonico installar-se-ha entre os carris e por uma disposição especial, poder-se-ha garantir a ligação constante entre aquele e o aparelho collocado no interior da carruagem. Inutil será encarecer o valor d'este melhoramento, que de resto não constitue uma inovação, pois já existem aparelhos similhantes n'algumas linhas da Inglaterra e dos Estados Unidos.

Estados Unidos

A «Pacific Electric Railway C.º», da California, vai instalar vigias automáticas em todas as suas linhas, tendo já procedido a experiências que deram ótimos resultados.

A distância de 4 ou 5 quilómetros do ponto onde se dá o cruzamento da linha com qualquer estrada, estão collocados junto aos carris da via dois pequenos carris de contacto, ligados electricamente com os postes situados no ponto do cruzamento, os quais estão munidos de sinais de alarme, acústicos e luminosos.

A passagem dos comboios sobre a linha de contacto fecha-se um circuito que, estando munido de um aparelho regulador de tempo, avverte quem passa no cruzamento da via, da proximidade dos comboios.

Honduras

É este um dos países onde as linhas ferreas deixam mais a desejar.

Apenas existem duas linhas, uma de Costar a San Pedro Sula e Pimenta, com a extensão de 92 quilómetros, e outra, a de Ceiba, medindo 20 quilómetros.

O serviço é mau, e o material não só mau mas insuficiente.

Polónia

O governo russo concedeu a uma nova empresa a construção e exploração durante 35 anos de uma linha ferrea entre Rawa e Skierniewicz, na Polónia.



ARREMATAÇÕES**Caminhos de Ferro do Estado****DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE****Fornecimento de 64 toneladas de ferro fundido em cepos para freios do material circulante**

No dia 20 de novembro de 1911, pela 1 hora do dia, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de sessenta e quatro toneladas de ferro fundido em cepos para freios do material circulante.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 80.000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo que ficará à ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depósitos. O reforço indicado deverá efectuarse na mesma thesouraria onde tiver sido realizado o depósito provisório. O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque) e na dos Armazéns Geraes (Barreiro) onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até às 4 da tarde.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO**Empilhamento até 27.600 toneladas de carvão de pedra e "briquettes", e crivagem até 900 toneladas de carvão de pedra**

No dia 29 do corrente, à uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o empilhamento até 27.600 toneladas de carvão de pedra e "briquettes", bem como para a crivagem até 900 toneladas de carvão de pedra.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o depósito provisório de 30.000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este depósito poderá ser efectuado sómente até à véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o depósito provisório. Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, e o caderno de encargos e as amostras, poderão ser examinadas no serviço dos Armazéns Geraes em Campanhã e na Secretaria da Direcção em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã às 3 da tarde.

Fornecimento de travessas

No dia 5 do proximo mês de dezembro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a Direcção destes Caminhos de Ferro, na estação de Campanhã, ao concurso público para o fornecimento de 65.000 travessas de pinho creosotadas e 10.000 travessas de carvalho, todas para via larga.

O depósito provisório, para ser admitido como licitante, que poderá ser feito em qualquer das thesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até às três horas da tarde da véspera do dia em que o concurso tiver lugar, será de:

1:170.000 réis para as 65.000 travessas de pinho creosotadas.

275.000 réis para as 10.000 travessas de carvalho.

O depósito definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de cinco por cento da importância da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada ou à Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, até às onze horas da manhã do dia fixado para o concurso ou ainda à do Sul e Sueste até às onze horas da manhã da véspera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois últimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições d'arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até às quatro da tarde, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro**Arrendamento do buffete da estação de Mirandela, desde 1 de janeiro de 1912 até 31 de dezembro de 1914**

A Direcção d'esta Companhia recebe propostas em carta fechada, até ao dia 30 de novembro de 1911, para o arrendamento do buffete da estação de Mirandela desde o dia 1 de janeiro de 1912 até 31 de dezembro de 1914. As condições para este arrendamento estão patentes na sede da Companhia, em Lisboa, rua de S. Nicolau, n.º 88, e nas estações da linha de Tua a Bragança, e serão enviadas a quem as requisitar.

As propostas serão endereçadas à Direcção da Companhia, em Lisboa, e redigidas segundo o theor seguinte: — «Eu abaixo assinado, residente em... obrigo-me, para com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, a tomar de arrendamento o buffete da estação de Mirandela desde 1 de janeiro de 1912 até 31 de dezembro de 1914, pela renda annual de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quais tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso». — A Companhia reserva-se o direito de não adjudicar o buffete se a renda oferecida não for compensadora, ou se o proponente não tiver a idoneidade necessaria.

ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES**SESSÕES TODAS AS NOITES**

Chiado-Terrasse. — Rua Antonio Maria Cardoso. O salão preferido pela sociedade elegante de Lisboa.

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectáculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas à illustre colónia brasileira. Domingos, matinées com programmas escolhidos para crianças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

TURBINAS

Deseja-se vender ou conceder licenças para a exploração, em Portugal, dos seguintes privilégios de invenção:

Patente n.º 5982, para «aperfeiçoamentos nas pás de turbinas, compressores e aparelhos análogos», concedida a Charles Algernon Parsons.

Patente n.º 5989, para «turbinas de vapor com orgão de impulsão e de reacção», e

Patente n.º 6063 e additamento de 24 de Dezembro de 1909, para «disposições para regulação de turbinas com secções multiplas», estas concedidas a Brown, Boveri & Cie. Aktiengesellschaft.

Para tratar e informar de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

AGENDA DO VIAGIANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e acoiçados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telefone n.º 15 — Preços rasonáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexpressíveis comodidades e acoio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexpressível. 3 Fachadas — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 56
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

Mais os de Pago d'Areos e Cascaes, excepto os a e b.

C. Sodré	P. Areos	C. Sodré
8 50	7 18	5 30
7 40	8 13	8 24
10 10	10 38	8 49
11 30	11 58	10 50
1	1 28	12 10
2 30	2 58	1 40
4 52	5 20	3 10
5 24	5 57	5 31
7	7 28	8 4
8 30	8 58	9 10
10	10 28	10 40
12 30	1 3	

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
5 30	6 34	6
6 15	6 55	7 4
8 10	9 5	7 56
a 9 10	9 46	8 35
9 45	10 41	9 15
a 10 40	11 16	a 9 56
10 45	11 49	10 32
12 15	a 11 26	12 2
a 14 0	2 16	12 15
1 45	2 19	1 19
a 3 10	3 16	2 54
3 15	4 19	3 2
a 4 40	5 16	3 15
b 4 47	5 37	4 19
b 5 20	5 26	5 14
a 6 10	6 46	7 19
6 15	6 15	7 32
a 7 40	7 19	a 6 56
8 15	8 49	7 29
7 45	8 49	8 15
9 15	10 19	9 20
a 10 40	11 16	a 9 56
10 45	10 28	10 32
b 12 20	1 10	a 11 26

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.
10 42	11 14	12 14
1 20	1 32	2 13
3 3	3 35	4 20
3 43	4 22	6 7
7 20	8	

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.
6 35	7 56	5 3
8	9 6	6 43
9 25	10 31	7 34
a 11 45	12 20	a 8 35
12 18	1 25	8 43
2 29	3 27	10 41
a 4 29	5 4	12 41
4 40	5 56	2 39
6 10	6 58	3 35
5 25	7 28	4 34
8 19	9 31	a 5 20
10	11 4	7 5
11	12 8	8 32
12 20	1 20	9 30

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 29	11 13
10 65	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 33	3 16
2 28	3 11	4 49	5 20
3 35	4 18	5 43	6 30
4 41	5 24	6 50	7 34
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 20	7 30	f 6 38	6 48
f 4 35	4 43	f 9	9 8
		f 5 10	5 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povo	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	12 52	1 50
		Mais os de Villa Franca.	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
a 4 35	5 28	8 2	9 20
5 57	7 19	2 39	4 6
12 33	1 56	7 59	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa	
6 34	8 30	7 23	9 20
4 35	5 38	3 27	5 15
		10 5	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.