

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 627

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exercito

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1914

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

SUMMARIO

Paginas

Estatística de 1912 das linhas do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa.	33
O comboio de luxo «Lloyd-Riviera-Express»	35
O novo Paris, — II — por Mello de Mattos	36
Arbitragem commercial	38
As modernas maravilhas do mundo, por A. F.	39
O contracto dos eléctricos	40
Viagens e transportes	40
Thomar a Payalvo	41
A Riqueza belga	41
Seguro contra acidentes em dirigíveis e aeroplanos	41
A greve na Companhia Portugueza	42
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	44
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	45
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	45
Linhos Portuguezas. — Valle do Vouga. — Ligação da linha do Minho com Leixões. — Extremoz e Portalegre a Castelo de Vide	46
Linhos estrangeiras. — Hespanha. — Inglaterra. — Brasil. — Estados Unidos. — China	46
Os novos serviços de automóveis na «Route des Pyrénées» e no «Pays basque»	47
O futuro canal da Escocia	47
Arrematações	47
Agenda do Viajante	48
Morário dos comboios	48

ESTATÍSTICA DE 1912 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

I

Conservo ainda viva reminiscencia da extraña impressão que na minha meninice me causava o mysterioso exercito de numeros, que em columnas cerradas encontrava guarneccendo, qual fortaleza inexpugnable, as taboas de logarithmos.

Excedia a minha comprehensão aquelle formidavel acervo de algarismos, a que não descortinava serventia, antes de lhe penetrar os arcanos.

Analoga impressão causarão talvez em muitos os compactos volumes de *resumos estatísticos*, que as principaes administrações de caminhos de ferro publicam á custa de consideravel dispêndio e que na maior parte das bibliothecas vão guardar inviolada a sua virgindade.

Todavia os rares estudiosos, que, enchendo-se de coragem, se aventuram na *selva obscura* dos seus algarismos, consideram-nos, com razão, valiosos instrumentos de elucidação das complexas questões de tráfego ferro-viario.

E' na criteriosa analyse das estatísticas que se baseia a racional elaboração das tarifas e a apreciação do influxo exercido pelas linhas ferreas na economia da região que servem.

Tem pois cabimento nas columnas da *Gazeta* a noticia pormenorizada das estatísticas que respeitam aos caminhos de ferro.

Temos presente o volume dos resumos estatísticos das linhas do Sul e Sueste relativo a 1912.

Começou esta publicação com a estatística de 1905, por iniciativa do distinto e zeloso chefe do serviço de fiscalização e estatística d'aquelle direcção, o Sr. Carlos Vasconcellos Porto.

Basta comparar os volumes que successivamente teem vindo a lume, para avaliar os aperfeiçoamentos que n'elles tem introduzido gradualmente aquelle distinto funcionario.

Os resumos de 1912 representam consideravel progresso, avançando-se muito aos anteriores. Abrem com uma introducção relativa á geographia económica da região servida pelas linhas. Linha por linha e estação por estação, encontramos referidas as suas características agrícolas e industriaes, a população dos centros servidos e outras indicações uteis do tráfego.

As estatísticas dos annos anteriores continham nos mappas do movimento, de estação a estação, das recovagens e das mercadorias de pequena velocidade, os numeros concorrentes, tanto ás quantidades, como ás importâncias.

As quantidades englobavam porém n'um só numero todas as expedições da estação para o mesmo destino, sem destrinça das especies de mercadorias, o que tornava impossivel a apreciação minuciosa da sua distribuição.

Essa lacuna não era sufficentemente suprida pelos mappas do movimento de estação de partida, em que figuram separadamente a expedições de cada especie de mercadoria sem designação do destino.

E' a estatística das quantidades a que mais interessa ao estudo dos problemas postos pelo tráfego. O custo dos transportes é facilmente deduzido das respectivas tarifas. Pode-se pois sacrificar a estatística minuciosa das importâncias, á imitação do que se faz na de passageiros, com economia consideravel de trabalho, que mais util applicação pôde ter na individuação das quantidades. Seria porém prolixidade inutil essa subdivisão nas estações de pequeno movimento (para as quais é indicação suficiente a classificação das expedições sem distincção de destino), ou em relação ás mercadorias de insignificante tonelagem. O senso pratico aconselha apenas essa distinção para as principaes estações, e como ha, em cada uma, certos ramos predominantes do tráfego, bastará mencionar separadamente esses, agrupando sob a rubrica de *diversos* as especies de mais que secundaria importancia.

Assim, a classificação da recovagem abrange 6 grupos: transportes fúnebres, gado, carruagens, metalico e valores, comestiveis e diversos. O grupo de gado subdividese em dois e o dos comestiveis em quatro: peixe, criação, fructas, hortaliças e diversos.

Na classificação da pequena velocidade figuram 24 grupos, elevados pela subdivisão de 9 de entre elles a 40.

Na estatística de 1912 encontramos, tanto para a grande velocidade como para a pequena, feita a sub-divisão das quantidades para as estações mais importantes.

Na grande velocidade, por exemplo, decomposseram-se

assim as expedições de Lisboa, Faro, Olhão, Luz, Tavira, Conceição, Villa Real, Setúbal e Portimão, em que mais avulta a recovagem.

Em cada uma d'ellas figuram mais ou menos grupos distintos, conforme a natureza especial do tráfego, reunindo-se o resto em *diversos*.

Assim, nas estações da Luz, Conceição e Tavira, caracterizadas pelo tráfego de frutas e hortaliças, separam-se apenas estas da restante recovagem, enquanto em Villa Real, além d'aquellas, mencionou-se em separado o peixe.

Na estação de Lisboa descreveram-se á parte metálico e valores, peixe e comestíveis diversos.

Quanto à pequena velocidade, apenas se deixaram indivisas as expedições de 15 estações ou apeadeiros; o número de grupos distintos, além de *diversos* variou porém muito com as especialidades do tráfego de cada uma. Bastou destacar duas, três ou quatro espécies na maior parte d'ellas para poder dar esclarecimentos interessantes sobre a distribuição do tráfego que d'ellas provem. O número de classes cresceu naturalmente com a importância da estação e a complexidade do seu movimento comercial.

Se se quizer pois estudar minuciosamente um problema do tráfego de certa região ou estação, como por exemplo o dos transportes de peixe, de cortiças, de cereais, de gados, etc., mostram-se na estatística os elementos necessários com suficiente destriña, o que não sucedia nas anteriores.

Figuremos um exemplo concreto: as expedições de peixe de Olhão em grande velocidade. Attingiram estas um total de 1.907 toneladas, cujas principaes parcelas tiveram os seguintes destinos: 368 toneladas para Lisboa, 494 para Villa Real, 209 para Moura, 114 para Vendas Novas-Transito.

Resalta desde logo a importância relativa dos transportes de peixe para Villa Real, pois a estação de Faro apenas expidiu para ali 38 toneladas das suas 856 e a de Portimão 54 das suas 996. Villa Real expidiu 81 toneladas de peixe. A sua avultada recepção de Olhão representa seguramente o abastecimento das fábricas em ocasiões em que mais convém desembarcar o peixe em Olhão e enviá-lo para Villa Real pelo caminho de ferro.

Vejamos agora as expedições de frutas e hortaliças do Algarve em grande velocidade. As principaes estações expedidoras são: Faro com 45 toneladas, Olhão com 330, Luz com 585, Villa Real com 191, Algôs com 235, Tavira com 130, Conceição com 119.

Foi o mercado de Lisboa o que consumiu a maior parte d'essas expedições, recebendo de Faro 315, de Olhão 317, da Luz 545, de Villa Real 133, de Tavira 126, da Conceição 119 toneladas.

A expedição de frutas e hortaliças do Algarve atingiu em 1912 cerca de 2.800 toneladas, destinadas na quasi totalidade a Lisboa. Para Vendas Novas-Transito, isto é, para o Norte e para Espanha foi nulla. E' portanto facil organizar os transportes d'esse ramo de recovagem, pois tem todos uma unica estação por destino e vê-se que estão absolutamente por explorar quaesquer outros mercados.

Afóra o litoral do Algarve, são as estações de Palmella, Setúbal, Extremoz, Evora com 210, 372, 182 e 140 toneladas, que avultam na expedição de frutas e hortaliças. Setúbal envia para Lisboa 162 toneladas e 198 para o Barreiro.

Para Lisboa envia Palmella quasi toda a sua recovagem. O mesmo sucede com as outras, sendo insignificantes as remessas para Vendas Novas-Transito.

O estudo do tráfego do peixe, sobremodo interessante, pode ser igualmente feito com a estatística de quantidades minudenciada. Não o farei agora, porque o meu único propósito é dar ideia do conjunto da estatística, sem me embrenhar em mais digressões, bastando a precedente para exemplo.

Pela mesma razão me absterei d'exemplificar o partido que para o estudo das questões de tráfego se pôde tirar da nova forma da estatística de pequena velocidade.

Referirei apenas que no fim de cada mappa figura uma synopse especial do tráfego de peixe para Espanha, tendo sido expedidas em grande velocidade 2:890 toneladas (400 de Faro, 108 de Olhão, 2:341 de Setúbal, 41 de Portimão) e em pequena velocidade 508 toneladas de Setúbal.

Na secção de pequena velocidade figura, a mais de 1911, um mappa do numero de expedições efectuadas, tanto em grande, como em pequena velocidade.

Em compensação foram eliminados os mappas do movimento entre estações consecutivas, dos annos de 1890 a 1896 e o de 1908 em deante.

A razão da suppressão foi talvez a impossibilidade de lhes acrescentar novas columnas, mas esse obice evitava-se suprimindo um certo numero de annos. Assim bastaria ter 1890, primeiro anno completo da exploração da linha do Algarve, 1895, 1910, 1911 e 1912. Bastariam esses marcos millários para se fazer ideia da evolução do tráfego no seu conjunto, que é sobremodo elucidativa.

Na parte graphica annexa à estatística encontram-se, além dos numerosos graficos que ilustravam os volumes anteriores, quatro das receitas totaes de passageiros, grande velocidade e pequena velocidade, e da totalidade das receitas por meses, dos annos de 1905 a 1912, pondo em relevo as variações do rendimento durante o anno.

*

Convém agora dar noticia tão succinta quanto possível dos resultados da exploração accusados pela estatística.

Passageiros—A receita bruta de passageiros, incluindo os impostos, foi a seguinte, comparada com 1911:

	1912	1911
Bilhetes inteiros e reduzidos.....	575:1278	506:4978
» de assignatura.....	7:6048	7:0588
» d'excursões especiaes.....	618	1:3298
» d'excursões	8448	9618
» de banhos.....	27:9168	25:1938
Livretes kilometricos.....	4:8968	3:6018
Comboios d'excursões.....	7588	1:5198
Aluguer de vapores.....	308	2048
Cobranças de revisores nos <i>tremvias</i>	11:9088	17:8448
» supplementares	13:3768	24:8568
» de ampliação de prazos.	1:2908	1:2048
	643:8108	590:2668

Houve considerável aumento na receita de bilhetes de cartão, cerca de 69 contos, sendo porém digna de nota a diminuição nas cobranças pelos revisores, que somaram 25 contos, contra 42 em 1911.

A serie das cobranças supplementares e vendas de bilhetes em transito, nos *tramways*, põe bem em relevo esta subita depressão em 1912.

	Supplementos	Tramways	Total
1908	12:9158	12:3118	35:2268
1909	15:3508	11:6098	26:9598
1910	19:5548	15:4888	35:0428
1911	24:8568	17:8448	42:7008
1912	13:3758	11:9088	25:2838

Tão brusca depressão deve corresponder a qualquer causa de ordem administrativa, que bem podem ser instruções mais severas, tendentes a reduzir o numero dos passageiros sem bilhete de cartão comprado nas estações. Contando unicamente estes, o numero de passageiros transportados foi de 1.499:181, com o percurso medio de 42,87 kilometros, transportados a um kilometro. Em 1911 houve 1.257:312 passageiros, percorrendo 57.102:370 kilometros e tendo o percurso medio de 45,41 kilometros.

A proporção das diferentes classes foi, em numero de

3,3 °I_o na 1.^a classe, 20,5 °I_o na 2.^a e 76,2 °I_o na 3.^a e em receita, de 11,1 °I_o, 28,2 °I_o e 60,7 °I_o.

A tarifa media, incluindo impostos, foi de 8,959 reis contra 8,869 em 1911.

A tarifa media dos ultimos 5 annos foi o seguinte:

1908	1909	1910	1911	1912
10,933	9,310	9,410	8,869	8,959

O augmento da circulação tem-se dado principalmente na 3.^a classe, o que explica a consideravel diminuição da tarifa media. Assim o demonstra a seguinte synopse:

	1908	1909	1910	1911	1912
1. ^a classe.....	49:762\$	46:254\$	46:489\$	48:609\$	48:874\$
2. ^a classe.....	241:530\$	239:678\$	248:122\$	266:308\$	307:831\$
3. ^a classe.....	902:093\$	875:086\$	908:226\$	942:395\$	1.142:476\$
Receita total..	477:889\$	455:197\$	477:777\$	506:497\$	575:127\$

Aos passageiros munidos de bilhetes de cartão haveria que juntar os dos *tramways*, cujo numero foi o seguinte:

1908	1909	1910	1911	1912
116:545	106:174	147:086	151:961	110:852

Na tarifa media ha que fazer a deducção do imposto, o que a reduz a 8,403 em 1912, tendo sido 10,25 em 1908.

E' digno de nota o aproveitamento que teem tido os bilhetes de banhos.

	1908	1909	1910	1911	1912
Rec. ^a em esc. 21:189\$ 22:096\$ 26:532\$ 25:192\$ 27:916\$					

Avultam as relações internas, representadas em 1912 por 25:549\$, ficando apenas 2:367\$ para o serviço combinado.

Os serviços extraordinarios são por essencia variaveis na receita, que tem porém crescido desde cifra, variando de 18 a 12 contos entre 1899 e 1902, até que nos ultimos dois annos se elevou a 46 e 43.

O uso dos livretes kilometricos, restricto ás linhas do Estado, continua sendo muito limitado, pois a respectiva receita, de 145 bilhetes, foi apenas de 4:896\$ em 1912.

Em 1909, primeiro anno em que a estatística accusa em separado esta parcella de receita, foi ella de 2:739\$, tendendo pois a crescer sensivelmente.

O mesmo se pôde dizer dos bilhetes de assignatura em numero de 315, com o rendimento de 7:604\$. Em 1907 venderam-se 202, com a receita de 5:333\$.

A analyse do movimento entre estações consecutivas mostra a distribuição do tráfego.

Limitar-me-hei a transcrever os numeros relativos aos extremos de cada linha, comparando-os com 1911.

	1911	1912
Via fluvial.....	578:538	676:809
Barreiro-Lavrado.....	262:562	420:927
Pinhal Novo-Valdera	157:475	168:120
Escoural-Casa Branca.....	143:038	155:913
Casa Branca-Alcaçovas.....	105:008	114:840
S. Mathias-Beja.....	99:221	108:309
Beja-Represas	73:176	78:392
Messines-Tunes.....	59:752	67:490
Tunes-Albufeira	61:837	75:278
Monte Gordo-Villa Real.....	50:442	78:691
Pinhal Novo-Palmella.....	199:012	237:715
Pinhal Novo-Aldegallega.....	48:005	70:037
Paião-Montemor	19:752	23:695
Monte das Flores-Evora.....	90:069	101:859
Evora-Machede.....	40:745	53:607
Borba-Vila Viçosa.....	17:578	21:781
Evora-Leões.....	19:956	21:362
Cabeção-Móra	6:286	6:520
Beja-Baleisão	32:650	36:975
Machados-Moura	14:855	16:575
Tunes-Algôs.....	39:972	51:021
Estombar-Portimão.....	40:260	49:627

Foi o tráfego suburbano que principalmente se desenvolveu, havendo um augmento de 98.271 passageiros na via fluvial. Nos ramaes de Aldegallega e Setubal houve os augmentos de 22.032 e 38.703.

As relações do Sul com a linha do Setil compensaram a diminuição successiva do tráfego, de modo que entre Pinhal Novo e Casa Branca o numero de passageiros pouco variou, tendo tido o accrescimo, em relação a 1911, de cerca de 12.000 passageiros. Accrescimo sensivelmente igual houve ao longo da linha do Sul até o Algarve. Ahi o movimento regional determinou augmento maior, que foi de 13.400 entre Tunes e Albufeira, 28.200 entre Monte Gordo e Villa Real.

Nas linhas de Ponte de Sôr, Evora e do Sueste o accrescimo foi relativamente pequeno.

As variações mensaes da receita obedecem a causas de ordem geral, que é ocioso pôr em relevo. A receita minima é quasi sempre a de fevereiro, tendo-se elevado de 29 contos em 1905 a 41 em 1913. A maxima foi em setembro, elevando-se n'aquelles annos a 52 e 75. A relação do minimo para o maximo foi, em ambos os annos, extremos do periodo, 1:1,8 proximamente.

Tendo sido a receita bruta total de passageiros, 645:809\$ em 1912, a media annual é de cerca de 54 contos contra 49 em 1911.

O exame do graphico geral do movimento de passageiros desde 1873, accusa tres periodos perfeitamente caracterizados.

O primeiro vae de 1873 a 1895, em que a razão do crescimento se mantem constante e diminuta, havendo apenas um salto brusco em 1889, determinado pela abertura da linha até Faro, para continuar a mesma lei de crescimento bruto.

De 1895 a 1901 o augmento do numero de passageiros accentua-se; de 1902 em deante o crescimento é incomparavelmente mais rapido.

Assim, temos que de 160.000 passageiros em 1873 passa-se a 270.000 em 1888, a 330.000 em 1889, a 370.000 em 1895, para atingir 503.000 em 1901 e 1.640.000 em 1912.

O crescimento annual foi de cerca de 7.000 passageiros até 1895 (salvo o salto de 1889), passou a 13.000 de 1895 a 1901 e a 104.000 de 1901 a 1912.

Bagagens e cães.—As quantidades e importancias foram as seguintes em 1911 e 1912.

Numero de guias.....	45:385	49:153
Bagagens—Peso.....	2:330 t	2:542 t
» —Importancia	9:581\$	10:853\$
Cães—Número	3:641	3:757
» —Importancia.....	1:070\$	1:173\$

Demasiado longo e fastidioso vae o presente artigo, convindo pois deixar para o nutrido seguente a analyse da estatística de mercadorias em grande e pequena velocidade.

J. Fernando de Souza.

O comboio de luxo «Lloyd-Riviera-Express»

O comboio de luxo «Lloyd-Riviera-Express» (L. 36/37 e L. 38/39), destinado ás viagens entre a Alemanha, a Holanda e a Côte d'Azur (via Belfort), circulou pela primeira vez em 1 de dezembro á partida de Berlim, e depois a 3 de dezembro á partida de Vintimille.

O Riviera-Express, que foi criado no inverno de 1900-1901, não circulava de começo senão tres vezes por semana, entre Berlim e Nice; depois passou a circular diariamente, durante os tres ultimos meses da temporada; e só a partir de 1911-1912 é que passou a circular todos os dias sem restrição.

O novo PARIS

(625.712)

II

Resta-nos fallar do segundo problema com que se defrontou o Sr. Delanney e que elle chamou dos espaços livres.

É singular como nas cidades se tem só procurado recobrir a maxima parte dos terrenos com propriedade edificada.

De principio isto explicava-se pelo circulo de muralhas que não deixava expandir as cidades e por isso se aproveitavam todos os espaços possiveis.

As ruas tortuosas e estreitas prestavam-se à defesa nos assaltos de tropas inimigas.

Após largos periodos de paz, porem resultava insuficiente o espaço ocupado pela cidade e esta expandia-se para além do amuralhado.

Assim é que Paris nos tempos de Philippe Augusto ocupava 253 hectares, que já passavam a 439 no reinado de Carlos V de França, a 1103 quando Luiz XIV engrandecia Versailles e actualmente mede 7.802 hectares.

Taes augmentos porém só se faziam à custa do recobrimento dos espaços destinados a quintaes, a praças publicas e a pateos.

Por isso, já em 1320, se representava contra o congesionamento das ruas parisienses, tamanho que nem os peões, nem os cavallos por elles podiam passar.

Em 1554, Henrique II dá ordem de se cohibirem os desmandos dos proprietarios que reconstruem as suas casas «sem respeitarem a ordem dos alinhamentos, nem a medida».

Em 1607 ordenava-se ao agente de viação que «providenciasse de modo que se embellezassem e alargassem» as ruas o melhor possivel.

Nos séculos XVII e XVIII, crearam-se novos bairros, o Marais e a praça dos Vosges no tempo de Henrique IV, sob os reinados de Luiz XIV e Luiz XV, o bairro de S. Roque e os arrabaldes de Santo Honorato, S. Germano, S. Philippe du Roule e as praças das Victorias, Vendôme e da Concordia.

Então enche-se Paris de passeios, as muralhas transformam-se em *boulevards* e traçam-se os jardins das Tuillherias e dos Campos Elyseos.

E' por esse tempo que Boileau escreve que para os ricos é Paris a terra das maravilhas, porque sem abandonar a cidade se encontram no campo.

No entanto, o conjunto da população vive em bairros sordidos, sem ar nem luz, incommodos, insalubres, com ruas onde não entra o sol.

E' nesse tempo que Voltaire escrevia «Immensos bairros exigem praças publicas, e, ao passo que o arco do triumpho da porta de S. Dionysio e a estatua equestre de Henrique «o Grande», estas duas pontes e estes dois soberbos caes, esse Louvre, essas Tuillherias, esses Campos Elyseos egualam e ultrapassam as bellezas da velha Roma, o centro da cidade, é obscuro, acanhado e repellente e representa o tempo da mais vergonhosa barbarie».

Ora o problema do arejamento de Paris, século e meio depois do que escreveu Voltaire, surgia com mais intensidade do que nos tempos do philosopho de Ferney.

Por isso, escreve o Sr. Delanney. «Entre as grandes capitais europeias, é Paris aquella em que mais se concentra a população. Segundo o ultimo censo, conta 370 habitantes em media por hectare, ao passo que Berlim só tem 265 e Londres 161.

N'un graphic que contem os vinte bairros de Paris e as 77 comunas do departamento, vê-se que a população se distribue diversissimamente. O de mais densa população é o terceiro, com 739 habitantes por hectare; se-

guem-se-lhe por ordem decrescente o undecimo, o quarto, o segundo, o nono, o decimo e o decimo oitavo, respectivamente com 663, 641, 611, 553, 535 e 520 habitantes por hectare; o decimo sexto é o bairro de Paris onde menos densa se encontra a população, que no entanto orça por 200 habitantes em cada 10.000 metros quadrados.

Das communas circumjacentes, é a de Levallois-Perret, com 288 habitantes por hectare, que o excede, bem como aos bairros numero sete, oito, doze, treze, quinze e dezanove, mas constitue uma excepção certamente por causa da sua intensa vida industrial e fabril.

De facto, Clichy, que immediatamente vem em densidade superficial apóis Levallois-Perret conta 162 habitantes por unidade de superficie, Le Pré Saint Gervais 110, assim como Vincennes, Kremlin-Bicêtre 105, Montrouge, 101.

Abaixo d'estes valores ficam os das outras setenta communas do departamento, descendo n'uma d'ellas a 7 habitantes por cada dez hectares (Rungis) a 13, 14 e 16 tambem em cada dez hectares respectivamente em Orly, Bonneuil sur Marne e Dugny.

Nas lindas communas de Asnières, Bois-Colombes e Les Lilas bem se desenha a preferencia dos Parisienses, com os seus 87 habitantes por hectare para as duas primeiras e 84 para a ultima.

N'esses termos, diz o Sr. Delanney que importa preparar a distribuição da enorme população que em cinquenta annos passou de 1.953:660 pessoas a 4.154:042 ou um accrescimo medio annual de 44.000 almas.

Em logar de deixar que se accumule ao acaso, é preciso preparar os arruamentos e os espaços livres para os seis milhões de habitantes que ha de haver em Paris d'aqui a meio século.

Mas o problema dos espaços livres ainda ha pouco mal se definira, n'uma formula que convém transcrever tal como a exprimiu o prefeito do Sena «O ideal não é portanto concentrar os espaços livres, mas difundi-los e importa que o interesse pelos grandes passeios não faça esquecer a utilidade dos squares, das ruas e dos pateos de que mais directamente depende a hygiene da habitação.

Ha porém duas correntes de opinião: a dos partidarios dos grandes espaços livres e a dos que se inclinam para os espaços pequenos; mas entre as duas opiniões radicais o Sr. Delanney eclecticamente adopta os grandes espaços arborizados nas cercanias da cidade, onde menos custoso é o terreno, e os jardins, caes, passeios, squares, parques e largas avenidas no centro da cidade.

Não seguiremos o illustre prefeito do Sena no estudo que faz dos espaços livres em Londres, Berlim e Vienna, comparando-os com os de Paris. Demais não convém apenas cotejar algarismos, mas ter em vista que a largura das ruas, o seu arejamento, a sua exposição sob o ponto de vista da illuminação solar e a altura dos predios, são outros tantos factores que devem ter-se em conta, no tocante à distribuição dos espaços livres.

Deve repartir-se a questão, escreve o Sr. Delanney, depois do indicado exame. Hão-de examinar-se os diversos problemas percorrendo em ordem inversa o caminho que acaba de seguir-se, estudando sucessivamente:

a) As ruas e pateos relativamente à altura das casas; os quarteirões insalubres; os jardins particulares;

b) os passeios internos;

c) os passeios das cercanias.

Quanto ás ruas e pateos a regulamentação seria a que no congresso de saneamento e salubridade de 1904 se exprimiu nos termos seguintes: «Nas aglomerações urbanas, a altura maxima das casas não poderá exceder a largura das ruas em que se construirem, e os pateos destinados a illuminar as partes habitaveis deverão ter uma largura minima igual à altura dos edifícios que servem».

Mas como em todos os casos essa regulamentação representa o optimo e por isso o ideal, o limite para que

deve tender-se, como diriam ou um poeta, ou um geômetra.

Como ha de todavia pôr-se em pratica em cidades antigas, onde o terreno está fortemente pulverizado na sua divisão cadastral?

Torna-se necessaria a tolerancia e portanto só nas ruas com 20 ou mais metros de largo é que se pôde impôr à altura das casas a indicada regra, aceita pelo congresso alludido.

De resto, já no decreto de 13 de agosto de 1902 a adoptara a França, a despeito de se observar na commissão que o redigira que, para se applicar a Paris, era necesario, como o propoz o notavel architecto Emilio Trélat, derrubar e reconstruir metade de Paris.

Procurando uma formula de transigencia, o Sr. Delaney distingue duas zonas: a do interior de Paris em que é necesario proceder com cuidado, e para isso propõe que se propocionem mais rigorosamente as alturas das casas com as larguras das ruas, reduzindo o privilegio excessivo de que gosam as pouco largas. Tanto mais justificavel seria quanto é certo que estas ruas estreitas são, na sua maioria, particulares e as tolerancias de que gosam sob o ponto de vista das alturas de construções não incitam os seus proprietarios a augmentar-lhes a largura.

Mas nas cercanias de Paris a reforma pôde ser mais radical, porque nem ha que attender á antiguidade de certos edifícios que é necessário conservar, nem ao parcellamento excessivo do solo, nem á altura desmedida das casas legadas pelos tempos passados.

Por isso, a prefeitura do Sena entende deverem applicar-se em todas as communas as disposições que tanta dificuldade ha para adoptar em Paris.

«E' inevitável, escreve o Sr. Delaney, estudar a refundição e a unificação dos regulamentos sobre a altura das construções e a dimensão dos pateos nas communas do departamento do Sena. Tambem devem examinar-se além d'isso com certa circumspecção, mas com a precisa energia, as modificações que pôdem dar-se no regimen dos predios parisienses».

No tocante aos quarteirões de casas insalubres não dá o relatorio do Sr. Delaney uma solução concreta, mas abordoa-se a pareceres da Comissão de Hygiene, em que se prova que a tuberculose é devida mais do que tudo ao mau arejamento e ao nenhum assoalhamento de muitos aposentos. «Todas as demais causas até aqui invocadas, a miseria, o alcoolismo, o vicio sob todas as suas formas refere, são apenas secundarias, quando se compara o effeito d'ellas com a privação de ar e principalmente da luz solar. A tuberculose é a doença da obscuridade.»

Transcreve passagens de estudos do escriptor Jules Huret, que não encontrou em Berlim os bairros infectos e insalubres que ainda se deparam ao viajante em Roma, em S. Petersburgo, em Londres e em Paris, e verifica que na capital da Inglaterra em vinte annos se expropriaram trinta e cinco bairros insalubres, saneando-se 40 hectares de terreno, deslocando-se 45.500 habitantes e dispendendo-se 50 milhões de francos approximadamente. Desde 1911 que estava decidida a demolições de tres novos bairros insalubres, que se expandiam sobre perto de 7 hectares de terreno.

Conclue, depois d'estes exemplos, não com uma resolução do problema, mas com um voto algum tanto sentimental, a modo de manifestação d'un desejo: «Paris deve resolutamente pôr mãos á obra, se quizer manter a sua reputação e o seu prestigio.»

Ainda na primeira parte do problema tem que tratar dos jardins particulares e só alvitres aponta, porque contiene a questão com o imposto.

Demais é melindroso, porque é difícil estabelecer a linha de demarcação entre os terrenos não edificados e que se destinam á especulação e os que se applicam ao saneamento dos predios de que são logradouro. Por isso, depois

de dizer que infelizmente os jardins particulares tendem a desapparecer, esboça propostas fiscaes, não as caracterizando porém.

Como complemento da destruição dos predios insalubres, falla no emprehendimento paralelo de os substituir por casas hygienicas e de renda modica.

A obra das habitações economicas destinou o Conselho Municipal de Paris 200 milhões de francos, ou, ao par, na nossa moeda, 3.600 contos, e assim se crearam novos typos de edificação urbana, cuja construcção é necessário incitar.

Mas não bastam as casas d'esta natureza em paiz verdadeiramente civilizado, e assim tambem o Sr. Delaney allude ás cidades jardins dos arrabaldes.

«A cidade jardim comporta, assim como a habitação economica, a comunidade de espaços livres. Divide-se em predios distintos, mas que não deixam de constituir um mesmo todo. As habitações que compõem a cidade são igualmente banhadas pela luz do sol e arejados sem que umas prejudiquem as outras. É uma combinação muito seductora que reune as vantagens da grande e da pequena propriedade, que espalha o luxo dos jardins e dos parques.»

Assim definidas as cidades jardins, entende o arrojado prefeito do Sena que devem crear-se ao longo das vias ferreas metropolitanas, em terrenos cultivados ou no local dos fortes que circumdam Paris.

Com facilidades de transporte, bom ar, boa luz, arvoredo, descongestionar-se-hiam as fortes aglomerações de Paris, com vantagens hygienicas que são obvias.

Este capitulo do relatorio do Sr. Delaney, pela maneira como está escrito, seria capaz de entusiasmar o mais phleumatico habitante d'aquella cidade da Hollanda em que Julio Verne fez a colossal experiença da influencia da oxygenação em organismos pouco activos. N'um temperamento de meridional que tenha bem arraigado o amor ao engrandecimento de Lisboa, quanto não poderia elle fazer? .. Mas passemos ao que se refere ao ajardinamento do interior de Paris.

Incontestavelmente Paris fica inferior a Vienna de Austria, Berlim e Londres, quando se não contarem os bosques de Bolonha e de Vincennes, os caes e explanadas dos boulevards que circumdam a capital da França.

No interior da cidade os espaços arborizados attingem 223 hectares, ao passo que em Berlim medem 552.

Ainda mais nitida é a divergencia se se observar que 3:300 metros quadrados de parques e squares cabem a mil Berlinezes e só 780 a cada milhar de Parisienses.

Expostos estes inconvenientes capitales, o Sr. Delaney considera cada bairro como uma cidade, e de facto não deixa de ter razão, porque, sem favor, cada um d'elles é uma grande cidade menos pela area, do que pela população.

O decimo quinto mede 721 hectares, o decimo oitavo conta 269:892 habitantes. São estes dois respectivamente o mais amplo e o mais populoso.

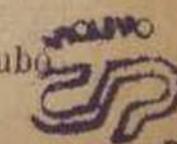
Para estudar methodicamente a questão organizaram-se dois quadros muito interessantes.

O primeiro compara a população de cada bairro com a superficie total d'elles, com a dos jardins publicos, com a dos espaços não edificados e edificados e com o cubo das construções particulares.

Por este quadro vê-se que a população total de Paris sobe a 2.847:229 almas, com 364 hectares de terreno em media, competindo por habitante:

78 decimetros quadrados de jardins publicos; 2^{m2},16 de jardins abertos ao publico e de ruas ou praças arborizadas; 17,^{m2}61 de area não edificada (jardins, vias publicas, pateos e saguões, terrenos etc); 9,^{m2}75 de superficie com construções e que tem 107 de edifícios particulares ou um volume cubico cujo lado mede 4,^{m2}75.

No oitavo bairro cabe a cada habitante o maximo-cubo



de construção particular (214 metros), no vigesimo, o mínimo (76 metros). O mais dotado de jardins publicos é o primeiro ($7,^{m^2}969$), o que menos tem é o decimo terceiro, (3 decimetros quadrados por habitante), seguindo-se-lhe o decimo com 4, o undecimo com 5, o segundo com 6 e o duodecimo com 8. D'ahi por deante todos os outros sobem quasi gradualmente até ao sexto com $2,^{m^2}45$ de superficie. Abstrahindo do primeiro bairro, o maximo fica no sexto.

No computo das superficies de jardins publicos, arruamentos e praças arborizadas, ainda é o primeiro que bate o record com $9,^{m^2}45$, a que se segue o oitavo com a superficie de $9,19$, o setimo com $9,05$, para chegar ao terceiro com 10 decimetros quadrados por habitante.

O bairro que tem maior area ocupada por jardins, vias publicas, pateos e terrenos sem construções é o decimo sexto com $37,^{m^2}15$, depois o decimo terceiro com 32,52 e o mais mal dotado é o terceiro com 5,25.

Aquelle em que se encontra a menor superficie de construção por habitante é o quarto com $6,^{m^2}67$; a que se segue o decimo oitavo com 7,11, o décimo setimo com 8,20, chegando o oitavo à area de 15,23.

Já de si são interessantissimos estes valores, mas não menos dignos de interesse os do quadro seguinte, em que se trata do cubo e altura das construções nos vinte bairros de Paris.

Aqui vê-se em milhares de metros cubicos o volume das construções publicas, o das construções particulares e o total dos dois; e por hectare e tambem em milhares de metros cubicos, a capacidade das construções publicas e particulares segundo o terreno total do bairro ou só no edificado.

Na totalidade, o cubo de construções para todo o Paris mede 334.617:000 metros, dos quaes se reservam para casas de habitação, officinas, fabricas, lojas e armazens 305.933:000 metros. O volume portanto dos edifícios publicos em Paris é de 28.684:000 metros.

Dos bairros, o mais bem dotado de edificações d'esta natureza é o decimo segundo, com 3.166:000 metros cubicos, depois o setimo com 2.732:000 metros, e o mais pobre em edifícios publicos é o segundo com trezentos mil metros cubicos.

Ainda n'este quadro se nota que a altura media das casas para toda a cidade é de 12 metros, embora no primeiro bairro attinjam $16,^{m^2}5$ e $16,^{m^2}20$ no segundo e nono, para descerem a $8,^{m^2}80$ no decimo nono.

D'estes elementos tira o Sr. Delaney as seguintes conclusões: «Abstrahindo das avenidas plantadas, as 142:071 pessoas domiciliadas no decimo segundo bairro teem apenas como passeio, o square da praça de Italia, cuja superficie não chega a meio hectare. O decimo tem o minusculo square de S. Lourenço e os jardinsitos das margens do canal de S. Martinho, ocupando ao todo 62 ares para uma população de 153:000 almas. O decimo segundo não está melhor partilhado: um unico square com pouco mais de um hectare para 239:335 habitantes. O decimo oitavo com 269:892 pessoas apenas lhes offerece menos de tres hectares de jardins publicos».

Isto representa, para cem habitantes, 3 metros quadrados de jardins publicos no decimo terceiro bairro, 4 no decimo, 5 no undecimo e 10 no decimo oitavo.

Procurando dotar os bairros centraes com jardins e largos arborizados, o Sr. Delaney, discute sucessivamente os meios propostos. A expropriação, por dispendiosa, é impraticavel na maioria dos casos para o centro de Paris, mas o afastamento de quarteis, hospitaes e outros estabelecimentos publicos para longe dos bairros centraes daria pela demolição de taes edifícios, meio facil de dotar a cidade com praças arborizadas. Traça assim um programma futuro e longinquo, mas para immediata execução decupliza quasi os jardins do decimo bairro, no undecimo passarão de 1 hectare e 26 ares a $12,^{m^2}52$, distribuidos por

cinco largos. No decimo terceiro álem da Praça de Italia contaria mais quatro com mais de 11 hectares.

Onde porém se traça um programma de obras e embellizamentos digno da grande cidade é na ampliação de Paris, no maior Paris, como deveriam intitular-se racionalmente os dois artigos consagrados pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ao projecto do Sr. Delaney.

Primeiramente haveria que desmantellar as fortificações, com o que se alcançariam 450 hectares approximadamente de passeios. Outros ficariam nos locaes dos fortes destacados, em sitios elevados, longe dos nevoeiros, do fumo das fabricas e com amplos e rasgados horizontes.

No programma indicado o Sr. Delaney propõe:

600 hectares de jardins publicos nos terrenos da zona militar.

Uma cintura continua de bosques e planicies enrelvadas a noroeste de Paris com 1:400 hectares.

Dois amplos passeios, um ao norte perto de Colombes e outro ao sul perto de Hay e Thiais com um total de 1:650 hectares.

Doze parques distribuidos, ao sul, a leste e a oeste com 670 hectares.

Ou ao todo 4:320 hectares de novos jardins e acrescentando os 223 já existentes, os 109 projectados para o interior da cidade e os 5:200 de bosques e florestas existentes, attinge-se o valor de 9:852 hectares de terrenos ajardinados para logradouro do publico.

Para uma população que se calcula em seis milhões de almas dentro de meio seculo cada habitante teria então $16,^{m^2},42$ só em jardins, ao passo que Londres offerece 5,5 por habitante.

A ultima questão que o Sr. Delaney procura resolver é a financeira, que se cifra em efectuar operações de venda de terrenos, adoptando a expropriação por zonas e traçando cidades — jardins nalguns terrenos, como por exemplo, no campo de Marte.

Fallando d'este projecto grandioso, o *Matin* não se farta de o applaudir em tres columnas de prosa vibrante e entusiasta.

Assim tivessemos iniciativas rasgadas por parte da edilidade lisbonense, e jornalismo com intelligencia bastante para incitar os que se dedicasse a tal obra.

Em Portugal, comtudo, é bem para recear que os que de tal se ocupem sejam tratados de maduros.

E' um criticismo commodo e que não obriga a esforços cerebraes.

Por isso, aos miolos dos que descobrem as *madurezas* alheias, lhes succede o mesmo que a certos fructos e a alguns tuberculos. Apodrecem, por estarem em quietação.

A bisbilhotice politica em que muitos se mexem, produz caspa no cerebro, e por isso não deve considerarse sequer como movimento digno de fixar outra attenção que não seja a dos apreciadores do «grande e horrivel crime».

E esses, que não são *maduros*, passam por este mundo como a ostra agarrada ao casco de um navio. Não atrazam a marcha da embarcação, mas tambem em nada auxiliam a conservação d'ella.

Mello de Mattos.



Arbitragem commercial

A Camara do Commercio de Nova-York poz em ordem do dia um projecto de criação e de organização, no commercio mundial, de um convenio, em virtude do qual todas as discussões entre comerciantes de diferentes nações seriam reguladas pela arbitragem, em vez de o serem pelos tribunaes communs. Todos os contractos conteriam um artigo especial, estabelecendo que as questões seriam sujeitas a esse tribunal arbitral.

As modernas maravilhas do mundo

Tinham os antigos as chamadas *maravilhas do mundo*, no numero prefixo de sete, as sete classicas *maravilhas do mundo*, que por o serem não deixavam de ser tambem verdadeiras monstruosidades: o *tumulo do Mausolo*, em Halicarnasso, a *pyramide de Cheops*, o *pharol de Alexandria*, o *colosso de Rhodes*, os *jardins de Semiramis*, em Babylonia, a *estatua de Jupiter*, em Olympia, o *templo de Diana*, em Epheso. Todos estes monumentos da estatuaria ou da architectura antiga primavam sobretudo pela grandiosidade da consecção. Não, que não fossem estatuas primorosamente cinzeladas, ou massas de granito sabiamente encastelladas segundo as leis da architectura, como as pyramides egypcias. Em todo o caso, nas que ficaram sendo chamadas as *maravilhas do mundo*, o que mais se nota principalmente é a grandeza, é o peso, é a mole, é a ideia adstricta da duração, da perpetuidade desejada para todos esses monumentos. E assim, a essas construções coube-lhes muito bem o nome de maravilhas (*mirabilia*), por isso que se destinavam a ser miradas, contempladas por successivas gerações, e por todos e de muito longe, attenta a sua grandeza colossal.

E' para notar porém o contraste flagrante entre as construções dos povos de paizes pla-nos e as construções dos povos de paizes montanhosos. O homem, mercê da sua pequenez e da consciencia que lhe assiste da sua ephemera passagem este mundo, nas regiões montanhosas, nos Alpes, no Himalaia, por exemplo, não ousa levantar qualquer grande monumento, porque por muito grande que fosse, sempre ficaria pequeno ao pé dos monumentos levantados pela propria Natureza. O habitante dos Alpes, ou do Himalaia, limita-se a erguer umas choupanas frageis, que durarão na terra tanto como os seus habitadores, quasi uns e outros vivendo como as rosas de Malherbe. Nos paizes planos, porém, e é onde affluem as populações, e se formam sobretudo as grandes civilizações, o homem sente-se mais senhor de si, não tem tanto a rival Natureza a fazer-lhe a maior das concorrencias, impa-lhe a vaidade, e ei-lo que se abalança a levantar grandes construções prodigios que sirvam de testemunho, as gerações futuras, da grandeza e do esplendor de uma antiga civilização. Esses prodigios, essas maravilhas, veem afinal a cahir e a perder-se por completo na perdurabilidade da existencia da terra, mas poderá o homem pensar diversamente?

Ora, assim como os antigos tiveram as suas *maravilhas* principalmente na Assyria, na Chaldeia, na Grecia, e no Egypto, os habitantes actuaes do planeta vão encontrar as suas em paizes, em regiões planas tambem, como sejam Londres, Paris e Nova-York. Londres é a cidade dos monumentos colossaes, grandiosissimos pelo menos; Paris, com o seu projectado alargamento, a que os Francezes chamam *le plus grand Paris*, vae em caminho de tomar as proporções de Londres; e Nova-York, com a sua estatua da Liberdade (especie de colosso de Rhodes) e os seus *skyscrapers*, é a que parece destinada a offuscar mais que nenhuma com a exhibição de verdadeiras monstruosidades architectonicas. E aos *skyscrapers* juntam-se as ideias, ainda em embrião de outras construções mirabolantes, como sejam as de vias de transito e de comunicações, amontoadas umas sobre outras, com varios andares, ou varias arterias, para peões, para carros, para lojas, para linhas ferreas, e, oh cumulo! com estações nos mais altos andares para o serviço da navegação aerea.

Os *skyscrapers* (*gratte-ciels*, como lhes chamam os Francezes) estão porém dispostos em Nova-York por forma a conservarem a sua característica de monstros, mas a pouco contribuirem para a esthetic da cidade. Estão amontoados uns com os outros; não se destacam entre si, mui-

tas vezes; outras vezes estão juntos a construções de grandeza regular, e muitas vezes intercalam-se com construções baixissimas, que ao pé das primeiras parecem verdadeiros pygmeus.

Mas são positivamente uns monstros. A *Pan-American Building* projecta erigir um edificio do custo de 12 milhões de dollars, e que será o mais alto do mundo. Este edificio virá a ser mais alto do que os seguintes: *Bankers Trust* (167 metros); *Singer Building* (180 metros); *Metropolitan Tower* (210 metros); *Woolworth Building* (225 metros). Virá a ter 270 metros.

Vejamos a opinião d'algum que já tenha visto de perto estes *skyscrapers*.

Diz Pierre Loti, o afamado litterado francez: «Oh! os *skyscrapers!* Precisaria de muito tempo para habituar a vista a contemplá-los. Se ao menos estivessem agrupados! Uma avenida formada por filas d'estes edificios poderia produzir um efecto de phantastica belleza. Mas não; erguem-se aqui e acolá, ao acaso, alternando com edificios normaes e ás vezes com edificios baixos, e antolham-se como construções atacadas do morbus do crescimento e lançando-se loucamente para o alto».

O Sr. Raimundo de Sanabria, collaborador da «America e Industrias Americanas», relata, a proposito do perigo que estas casas monstros podem trazer nos incendios:

«Sei-o por experientia. Sou forte e sô, mas não obstante pouco faltou para que a experientia feita se me tornasse fatal. Era na epocha em que as officinas da America estavam installadas no 33.^º andar da *Metropolitan Tower*. Fui n'um domingo tratar lá de um assumpto. Ao querer descer, havia-se deteriorado o unico ascensor que até então estivera trabalhando. Pouco me preoccupou o accidente, e comecei a descer a pé. Mal havia descido uns dez ou doze andares declarou-se-me um principio de vertigem, e julguei prudente sentar-me na escada a descansar. Vinha só, e portanto ninguem me apressava, nem me obstruia o passo; tomei as minhas precauções e levei cerca de meia hora a chegar á rua, mas n'um estado lastimoso.

Que me teria sucedido se em vez de vir só, com todo o meu vagar, viesse fugindo a um incendio, com uma multidão atraz de mim? Teria morrido com certeza».

A'lem da *maravilha* dos *skyserapers*, temos tambem, na mesma Nova-York, a *maravilha* da vida subterranea.

Tão grande é o desenvolvimento da vida subterranea em Nova-York, que cerca de 1.000:000 de habitantes lá passam encafuados varias horas do dia, e multidão de operarios só raras vezes sahem a respirar o ar livre e a ver a luz do dia. E tal o movimento subterraneo, que já originou o estudo da influencia que esse modo de vida possa vir a exercer nos caracteres physicos da população.

Por via subterranea pôde-se ir de todos os pontos de Nova-York até á estação do caminho de ferro da Pennsylvania; e por via subterranea, e a grande profundidade, se sae da cidade, partindo da estação do Grande-Central.

São tambem maravilhosas as construções dos grandes tuneis dos Alpes, o canal do Panamá, o de Suez, o projectado tunnel do canal da Mancha. O que distingue, porém, as modernas maravilhas do mundo, das antigas, é o caracter da utilidade practica a que todas ellas obedecem, sem maior attenção pelo lado esthetic d'estes emprehendimentos. São muito mais prosaicas. Fallam e servem mais ao conforto e ás commodidades da vida, do que as antigas, que conquanto fossem uns monstros, se dirigiam tambem ao espirito e ao sentimento, e que eram mais para a vida contemplativa e para o despertar da sensação do bello.

O contracto dos electricos

O Senado Municipal de Lisboa, como agora, cremos, se lhe chama, deu, na sua sessão de 27, uma prova de bom tacto administrativo approvando, *por unanimidade*, o parecer da sua comissão encarregada de examinar o projecto de contracto com a Companhia Carris de Ferro, parecer que conclue da seguinte forma:

«Tendo comparado a situação actual, perante a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, da Camara Municipal e dos habitantes da mesma cidade, situação derivada dos contractos existentes entre a Camara e a referida Companhia, com a situação em que uma e outra ficariam collocadas pelo contracto em projecto, de cujo exame foi incumbida, a comissão é de parecer que esse projecto, tal como está, não convém, nem à Camara nem aos municipios».

O projecto ficou pois, reprovado *in limine*, depois do

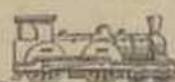
estudo feito por essa comissão, que, pelo que se vê, não se deixou influenciar pela companhia, como tantas vezes, e por tantas partes, tem sucedido.

Registemos os nomes dos cavalheiros que assim procederam, porque é já raro, entre nós, encontrar quem tão criteriosamente defende os interesses da cidade e resista às tendencias gananciosas da Companhia.

São elles os Srs.: Lima Bastos (relator), Ernesto Julio Navarro, Feliciano de Sousa, Fernando Brederode, Francisco Guerra, João Pires Correia, Levy Bensabat, Mathias Mira e Zacharias Gomes de Lima.

Fica assim confirmado, pela unanimidade de um tão numeroso corpo administrativo, o parecer que emittimos aqui, no artigo do nosso numero passado.

Isto nos basta.



VIAGENS E TRANSPORTES

Interrupções de serviço nas linhas hespanholas

Em virtude do grande frio que tem feito em Hespanha as neves teem obstruído grande numero de linhas ferreas, algumas das quaes ainda se encontram com o serviço interrompido.

Entre essas linhas contam-se a de Ventas de Baños a Santander, entre as estações de Alar e Barcenes, pelo que só são aceitas expedições que tenham de passar pelos pontos interceptados, com reserva pelos prazos de transporte; a linha de Robla a Valmaseda entre La Robla e Guardo e entre Mercadillos e Bilbau, não se aceitando para aquelles pontos senão remessas de pequena velocidade com reserva pelos prazos de transporte.

Sal da Figueira para Gaia, Porto-Campanhã e mais além

Já se acha aprovado pelo Governo, devendo entrar breve em vigor a ampliação da tarifa N. B. 6 de pequena velocidade, pela qual as remessas de sal procedentes da Figueira para Gaia, Porto-Campanhã e mais além, serão taxadas pela 15.^a serie ao preço de 1\$80 a tonelada.

Ampliação das tarifas 10 e 1 de pequena velocidade da Companhia Portugueza

Deve brevemente começar a vigorar a ampliação à Tarifa N.^o 10 de pequena velocidade, pela qual são incluidas no § 1.^o d'esta tarifa, as estações de Monte Real e Monte Redondo com preços especiais, e para o efecto da concessão especial do bonus por meio de reembolso aos expedidores de remessas de vidro em obra que no prazo de um anno effectuarem o minimo de 100 toneladas com destino a exportação pelas barras de Lisboa, Porto e porto de Leixões, concessão que igualmente é ampliada na tarifa n.^o 1 de pequena velocidade, para as estações de Monte Real e Monte Redondo.

Tarifa P n.^o 4 de grande velocidade Excursões

Vae ser ampliada dentro em breve aos percursos superiores aos 3:000 kilometros, a tabella de preços de bilhetes da tarifa de excursões em Portugal—P n.^o 4 de grande velocidade—que era limitada a 3.000 kilometros.

Por essa ampliação estabelecer-se-hão as taxas de 2\$00 em 1.^a classe, 1\$50 em 2.^a e 1\$00 em 3.^a por cada fracción indivisivel de 250 kilometros.

Estação de Valdera

Conforme Aviso publicado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o apeadeiro de Valdera situado ao kilometro 21,200 da linha do Sul, é elevado a partir de hoje a estação de 4.^a classe.

Ampliações de tarifas

Pela Companhia Portugueza foram presentes á sancção governamental os projectos de ampliação de tarifas a seguir indicadas, e que certamente merecerão a aprovação, attentas as vantagens que representam para o publico:

Tarifa especial n.^o 10 de pequena velocidade.—Incluindo as estações de Monte Real e Monte Redondo no § 1.^o d'esta tarifa, com os preços seguintes, por toneladas:

Procedencias ou destinos	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie
Gaia e Campanhã	5\$10	4\$64	4\$18	3\$62
Bemfica.....	5\$16	4\$55	3\$69	3\$08
Lisboa C. S. até Braço-de Praia e Aleantara-Terra	5\$23	4\$62	3\$70	3\$17
Caes do Sodré até Pedrouços.	5\$35	4\$72	3\$86	3\$27

E' tambem tomada extensiva a transportes procedentes de Monte Real e Monte Redondo a concessão especial do mesmo § para o transporte annual do minimo de 100 toneladas de vidro em obra com destino a exportação pelas barras de Lisboa, Porto e Leixões, correspondendo-lhes liquido de reembolso o preço de 2\$80 por tonelada, incluidas as despesas de evoluções e manobras e embarques nos caes das Companhias.

Transporte de leitões

Sendo por vezes difficult determinar á simples vista se se algum suino de pequena estatura apresentado a despacho deva ser considerado para o efecto da taxa como «leitão», ou como «porco», a Companhia Portugueza no intuito de aclarar a forma de applicar a taxa por cabeça, a que se referem os Capitulos IX e XIV da tarifa geral, estabeleceu que, a partir de 15 do corrente, a taxa *por cabeça* correspondente a «leitões» seja applicada sempre que os animaes d'essa especie, não pesem mais de 40 kilos cada um, e só para os que pesem mais de 40 kilos a taxa correspondente a «porco». Para o efecto ter-se-ha que recorrer á pesagem dos animaes, sempre que haja duvida.

Thomar a Payalvo

E' incontestavel que nos proverbios crystalliza a sabedoria das nações. Todavia a verdade que elles exprimem nem a todos os casos se applica, e por isso se invoca sempre o aphorismo de que não ha regra sem excepção.

Essa excepção reclama-la-hemos nós para o conhecido *quod abundat non nocet*, a propósito das linhas ferreas irradiando de Thomar.

Quando primeiro se delineou o traçado da Linha do Norte, pensou-se em ir do Entroncamento poi Thomar e Miranda do Corvo a Coimbra. Em Miranda destacar-se-hia d'essa linha a da Beira Alta, que seguiria por Certã, Arganil, Ceia e Gouveia.

Era para ambas a boa directriz. A linha do Norte ficava mais curta, servindo directamente Thomar. A de Beira Alta servia a zona da beira-serra, mais rica e povoada.

Apprehensões ácerca de dificuldades da construção determinaram a preferencia da directriz por Pombal, ficando Thomar longe do caminho de ferro.

Como consequencia d'esse erro de traçado surgiu mais tarde o alvitre da linha do Mondego, Coimbra a Arganil, assim como, posteriormente, a da linha do Entroncamento e Gouveia por Thomar.

Quando ha poucos annos se estudou o plano da rede complementar do centro, propoz-se, álem d'essa ultima linha passando em Thomar, a de Thomar á Nazareth, ultimamente concedida e a cujos estudos se está já procedendo.

Ficava aquella cidade ligada em dois pontos com a linha do Norte e tornava-se o centro de irradiação de tres troços de caminho de ferro, a que se juntaria mais tarde a linha da Certã. Eram mais que suficientes para assegurar as suas relações commerciaes.

Pois bem: procedeu-se ha pouco como se tal plano não estivesse decretado, e auctorizou-se a Camara de Thomar a construir e explorar um ramal de *via larga* de Payalvo à cidade.

Se esse ramal existisse já, não dispensava a linha de turismo Thomar-Nazareth, a cujo primeiro troço faria porém concorrência.

Concedê-lo porém, quando aquella já estava prevista e em via de conclusão, era dar lugar á excepção, pois em tal caso, *quod abundat nocet*.

E' uma duplicação de linhas que se não justifica, pois que basta uma; construir duas é desperdicio condemnavel.

O ramal tem a sua função restricta e não dispensa a linha, que pelo contrario o pôde suprir, álem de desempenhar a sua função mais larga.

O que succederá é que a previsão dos dois embarace a construção, fazendo fugir os capitaes, que já não é facil chamar a uma linha só. Se o ramal vingasse, faria retrahir as iniciativas pelo que respeita á linha, sendo afinal a cidade gravemente prejudicada.

O facto de haver um ramal de via larga não poupa a baldeação aos passageiros, nem ás bagagens e recovagens, nem mesmo a boa parte da mercadoria de pequena velocidade, a não ser transportada por vagão completo.

E desde que haja baldeação, que importa que o ramal seja de via larga?

Orá pois: bom será que todas as boas vontades se congreguem em Thomar para tornarem viavel o que é mais util para a cidade, em vez de suscitarem concorrencias nocivas e pouco razoaveis, esquecendo que o optimo é inimigo do bom.



A Riqueza belga

Segundo uma recente estatística official da Belgica, a producção agricola d'este paiz atinge actualmente cerca

de 1 billião de francos por anno. O valor medio das terras, que fôra avaliado em 5.100 milhões de francos em 1902, elevava-se, em 1912, a 5.600 milhões, ou seja n'um accrescimo de 500 milhões.

O valor do gado belga attingia, em 1912, 915.300.000 francos, contra 678.400.000 em 1902. O material agricola pôde ser calculado por 150 milhões de francos contra 133 milhões em 1902. O rendimento cadastral das propriedades era de 238.066.000 francos em 1911.

Segundo o ultimo relatorio do commissario da moeda, a cunhagem do numerario belga effectuou-re, a datar de 1832, em mais de um billião de peças, representativas de um valor de cerca de 1.240 milhões de francos.

Os moveis ou trastes caseiros são avaliados pelas estatísticas em 3 billhões de francos.

Em resumo, a riqueza publica na Belgica, decompõe-se assim:

	1902	1912
Propriedade rustica	5.955.400.000	6.665.000.000
Propriedade urbana	4.800.000.000	5.950.000.000
Bens moveis.....	8.580.000.000	13.752.000.000
Numerario.....	386.000.000	436.000.000
Trastes caseiros...	3.000.000.000	3.000.000.000
Total	22.721.400.000	29.803.000.000



Seguro contra accidentes em dirigiveis e aeroplanos

As companhias de seguros, preocupadas ha alguns annos com os accidentes em dirigiveis e aeroplanos, vão já encontrando algumas soluções para o problema, existindo já na Alemanha e n'outras nações, companhias de seguros que aceitam os riscos dos mencionados accidentes, podendo citar-se na Alemanha as companhias *Albingia*, *Nordstern*, *Colonia* e *Oberrheinische*, que estão n'esse caso.

A primeira, a *Albingia*, de Hamburgo, admite apolices individuaes, de 1.000 marcos, e de duas categorias: a primeira, para um unico aeronauta, e por cada ascensão, 1,80 marcos; e a segunda, por um anno, 7,20 marcos.

A companhia de seguros *Colonia* applicou a seguinte tarifa:

	Seguro annual	
	Dirigiveis	Não dirigiveis
Caso de morte.....	1,60 %	2,00 %
Incapacidade permanente....	1,60 %	2,00 %
Por um marco diario de indemnização	3,20 %	4,00 %

	Seguro por uma viagem	
	Dirigiveis	Não dirigiveis
Caso de morte.....	0,40 %	0,50 %
Incapacidade permanente....	0,40 %	0,50 %
Por um marco diario de indemnização	0,80 %	1,00 %

As maiores quantias seguradas são 100:000 m. em caso de morte, 150:000 no seguinte, e 0,50 de indemnização temporaria.

A *Oberrheinische* aceita estes mesmos riscos, accrescentando ás condições geraes as especiaes de que na proposta se indicará o nome do aerostato ou dirigivel que haja de servir na ascensão, e o dia, hora, e logar em que aquella haja de effectuar-se, sendo a quota para cada viagem e cada dia de ascensão a de 0,50 por 1.000 nos casos de morte ou de incapacidade permanente, e a de 1 por 1.000 por um marco de indemnização diaria.

A *Norstern*, de Berlim, não aceita este risco senão como accessorio de um seguro geral contra accidentes, mediante uma sobre-quota de 4,50 por 1.000, contractando tambem apolices aeronauticas a 1,70 por 1.000, por cada ascensão e aeronauta.



A greve na Companhia Portugueza

Registamos factos, para a historia:

Durou dez dias o estado de sublevação em que, na noite de 13 para 14 de janeiro findo, se declarou uma parte do pessoal da Companhia Portugueza.

Fomos exagerados, confessamo-lo, quando, no nosso numero passado, chamámos a este movimento «greve do pessoal», e menos corresponderam à verdade dos factos, os outros jornaes, que encimaram as suas notícias com o titulo: *Greve dos ferro-viarios*.

Porque não foram os ferro-viarios mas *alguns* ferro-viarios que se puzeram em greve; não foi a honrada e trabalhadora e digna classe, que recusando-se a trabalhar e, para isso, pretextando exigencias inconcebiveis em cerebros equilibrados, commetteu essa serie de desatinos que, durante tão largo periodo, causaram os maiores prejuízos, à companhia, e sobretudo ao paiz.

A classe ferro-viaria foi sempre, como tantas outras, entre nós, exemplar de ordem e de disciplina, como talvez nos resolvamos um dia a demonstrá-lo, por d'issó termos longo conhecimento pratico, enquanto n'ella não se intrometteu a maldita politica, a instituição nefasta que tem desgraçado o nosso paiz.

Foi este elemento dissolvente que mais contribuiu para a situação a que o pessoal chegou, e que, sentimos dizê-lo, se prejudicou todos, não exemptou dos seus maleficos efeitos o pessoal em geral.

A greve que se deu agora foi um acto fóra da lei, porque nem se cumpriram as disposições em que ella obriga a um aviso previo, nem sequer foi votada n'uma livre assembleia da classe, manifestando-se até antes de realizada a assembleia em que esse assumpto deveria ser discutido, e sendo resolvida, segundo declaração dos proprios grevistas n'nm seu manifesto, por um comité secreto, que não fôra eleito nem podia funcionar como representante do pessoal.

E que não o era, di-lo a grande maioria do pessoal que não aderiu e nobremente resistiu ás instâncias, ás instigações e até ás ameaças terroristas para seguir o movimento.

Debalde se tentou demover esse immenso pessoal do seu posto, e perdidas foram as tentativas para arrastar na onda o pessoal do Estado e até o dos carros electricos que nada tinham que ver com isso.

Vê-se, pois, que só fins politicos foram a origem d'essa insurreição, em que se compromettent um grupo, arrastando atraz de si uma corrente de incertos ou de suggestionados.

O motivo, dizia-se, era obter melhoria de condições de reforma.

Mas deve notar-se que sendo a maioria dos manifestantes composta de pessoal das officinas, e sendo este em numero não inferior a 700 operarios, não chega a 50 o numero d'estes que estão inscriptos na Caixa de Reformas.

E mais: para se imporem condições ha dois motivos que podem justificar a exigencia: o conhecimento de que quem tem que dar pôde alargar as suas concessões, e o exemplo de outras administrações similares em que se proceda por forma mais liberal.

Ora nenhum d'estes factos se dà na Companhia.

Ella está ainda em situação de nada dar de dividendo ás suas acções desde ha mais de 20 annos, e em tão lon-

go periodo uma só vez conseguiu pagar integralmente o juro das obrigações. Não é, pois, uma companhia prospera, nem sequer em regulares condições financeiras.

E apesar d'isso, nem os vencimentos do seu pessoal são inferiores ao que pagam as grandes e poderosas companhias estrangeiras, especialmente as inglezas, nem as concessões que ella lhe tem feito nos ultimos annos, e que, nos ultimos seis que representam um encargo annual de 600 contos, podem ser excedidas.

No corrente anno ainda os aumentos feitos ao pessoal orçam por um encargo de 90 contos, e as modificações que fez no regulamento das reformas representam-lhe annualmente mais de 100 contos.

Publicámos no numero passado os topicos d'este regulamento, e é curioso compará-lo com as concessões de que disfruta o pessoal, nas linhas francezas, isto é em paiz que em tantas coisas nos serve de figurino.

Em quanto que, entre nós, o pessoal concorre para a Caixa com 3 %, do vencimento, em França esta contribuição só é de igual percentagem nas redes do Este e do Midi; sendo de 4 % na do Oeste, 5 no Estado e no Norte e 6 no P. L. M.

A reforma, que é aqui concedida aos 60 annos de edade e 30 de serviço (55 e 25 respectivamente ao pessoal dos comboios reservas etc.) é nos mesmos limites de edade no Oeste francez, e nas demais redes aos 55 e 25 para todo o pessoal, excepto no Orleans onde é aos 50 com 25 de serviço; mas em geral, a reforma extraordinaria só se concede por doença, ferimentos ou invalidez *adquiridos em serviço*, enquanto que o regulamento portuguez a permite por impossibilidade de trabalhar, embora extranho ao serviço.

O quantum da reforma que aqui se propoz de 55 % do ordenado e outros proventos é em todas as linhas francezas de 50 % só do ordenado, o que é consideravelmente inferior.

Tambem a pensão de supervivencia concedida aqui ás viúvas, orphãos masculinos até 18 annos e filhas enquanto estiverem solteiras, é, no Orleans, só para as viúvas e nas outras redes para estas e orphãos só até aos 18 annos.

Por aqui se vê como o pessoal portuguez ficará beneficiado em relação ao que se concede nas grandes redes francezas que vivem n'uma situação desafogada, distribuindo dividendos avultados ás suas acções, que por isso são cotadas muito acima do par, e algumas por mais do triplo,—acções de 500 fr., do Este estão a 930, do P. L. M. a 1.280, do Midi a 1.100, do Norte a 1.699, do Orleans a 1.345. Estas duas ultimas distribuiram, no anno passado, o Norte 74 francos ou um dividendo de 14,8 % o Orleans 59 francos ou 11,8 %.

A Companhia Portugueza fazendo tão valiosas concessões ao seu pessoal, provou á evidencia o seu desejo de beneficiá-lo até ao extremo do possível apesar de já excedendo o que razoavelmente d'ella se poderia esperar.

Dispondo, pois, a Companhia, de pessoal sufficiente para assegurar o serviço, como o faria regularmente se não fossem os actos de «sabotage» praticados na linha, nas estações e nas locomotivas, competia ao Governo assegurar a liberdade do trabalho, e assim o levou a effeito, fazendo proteger os poucos trens que se effectuaram e as estações ameaçadas—como em toda a parte se tem feito, e por fim chamando a prestar contas á justiça os principaes promotores do movimento.

Pela sua parte a Companhia publicou a ordem da Direcção n.º 66, que transcrevemos:

Tendo o Governo garantido a liberdade de trabalho e interessando-se por uma solução tão conciliatoria quanto possível, o Conselho de Administração avisa que aceitará ao serviço o pessoal que se apresentar até terça-feira, 20 do corrente.

Os respectivos chefes deverão, portanto, mandar tomar nota dos nomes dos empregados que se não apresentem até aquelle dia e que para todos os efeitos deixarão de pertencer aos quadros da Companhia.

Os empregados responsáveis por actos de damnificação dos baveres da Companhia serão demitidos.

Serão encerradas definitivamente as officinas onde não comparem até o dia acima indicado operarios em numero suficiente para que o trabalho recomece.

Far-se-ha a inscrição dos nomes dos operarios que se apresentarem.

O Conselho de Administração reserva-se o direito de fixar em epocha proxima as condições em que o trabalho é de novo começado, visto que a forma por que elle foi interrompido causou á Companhia importantíssimos prejuizos.

Muito do pessoal ausente apresentou-se, mas havendo ainda uma grande parte que não o fez, a Companhia prolongou o prazo até ao dia 24, data em que todo o seu pessoal voltou ao serviço, ficando apenas suspensos aquelles sobre os quaes recahem suspeitas de terem praticado actos criminosos, o que se tem apurado com todo o escrupulo, para que não haja injustiças nem a menor represalia contra os que estejam exemptos d'essa imputação.

Ao pessoal que se conservou fiel fez-se a concessão constante da Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 68, que é como segue:

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que o Conselho de Administração, na sua sessão de hoje, resolveu por unanimidade, independentemente das gratificações e outras recompensas a conceder ao seu pessoal de qualquer categoria, mandar desde já abonar o dobro do vencimento normal durante os dias 14 a 20, inclusivé, d'este mez, ao pessoal que realmente tenha feito serviço nos referidos dias, e que esteja comprehendido nas seguintes categorias:

Serviços da Exploração—até Chefe de Estação, inclusivé;
Serviços de Tracção e Officinas—até Chefe de Machinistas, exclusivé;

Serviços de Via e Obras—até Chefe de Secção, exclusivé.

Ao restante pessoal, que esteve presente, sem entrar em serviço activo, abonar-se-ha o vencimento ordinario durante os dias de presença.

Assim se fez tambem em 1911 nos caminhos de ferro de Inglaterra, o «North Eastern» dando-se, a todos os empregados que ficaram leaes durante a greve, um bonus, que em muitos casos foi igual ao dobro do salario, por todo o tempo que trabalharam. A quantia total d'este bonus chegou a um pouco mais de £ 20.000.

Como medida disciplinar, geral, e forçada pelas circunstancias, a Companhia publicou mais a seguinte Ordem da Direcção, n.º 98.

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que o Conselho de Administração, na sua sessão de hoje, tendo em vista que a experiência demonstrou quanto é inconveniente, para a disciplina e boa regularidade do serviço, que o pessoal continue a viajar com passe permanente em toda a linha; mas não desejando cercear regalias que o pessoal possua e só evitar abusos, resolveu:

1.—que os bilhetes de identidade passem a ter validade unicamente para a reducção de 75 % no preço das viagens;

2.—que aos empregados e operarios que, devidamente autorizados, residam fóra da localidade onde trabalhem, seja concedido passe valido nos dias uteis de trabalho e nos comboios que devam utilizar para tomar o serviço e regressar a suas casas;

3.—que aos empregados e operarios, quando no goso de licença regulamentar, seja concedido passe em toda a rede durante o tempo de licença.

4.—conceder duas viagens gratuitas por anno ás famílias dos empregados e operarios, em logar de uma como actualmente, e na conformidade da Ordem da Direcção Geral n.º 96 de 22 de Outubro de 1913.

5.—autorizar a Direcção Geral e os chefes de Divisão a conceder passes de urgencia aos empregados e operarios, para uma só viagem, quando:

a) justifiquem convenientemente os seus pedidos.
b) sejam agentes especialmente recomendaveis pelo seu bom comportamento.

c) não haja inconveniente para a disciplina ou para o serviço.

Os Srs. chefes de Divisão darão conhecimento á Direcção Geral do uso que fizerem d'esta auctorização.

Por sim, devemos inscrever tambem n'este registo a circular da Direcção, de 27, que diz:

Tendo vindo ao conhecimento d'esta Direcção Geral que se propala, com o intuito evidente de desorientar o pessoal, que o Conselho de Administração da Companhia tem em mente o cercear quaesquer regalias que actualmente são concedidas ao mes-

mo pessoal, venho, com a auctorização do referido Conselho, declarar que não é sua intenção retirar qualquer regalia de que os agentes gosem, nem pelo que respeita a vencimentos, nem a quaesquer concessões anteriormente anctorizadas pelo mesmo Conselho, tendo-se limitado, a bem da disciplina e da boa execção do serviço, a tomar a deliberação constante da Ordem da Direcção Geral n.º 98 de 26 do corrente, regulamentando o uso dos bilhetes de identidade, devendo o producto da venda dos bilhetes com 75 % de abatimento, que fôr feita aos agentes, reverter, como receita, para a caixa de soccorros.

Temo-nos referido á pequena minoria que provocou, instigou e proseguiu este movimento e para justificar o nosso asserto basta que pensemos que a Companhia tem ao seu serviço não menos de 7.500 agentes; os do Estado são 6.194, fóra os supranumerarios; na Beira Alta ha uns 1.500; na Nacional mais de 300, e reputemos em igual numero os das tres linhas de Guimarães, Povoa e Valle do Vouga.

Pôde-se, pois calcular em uns 16.000 os membros d'esta grande familia.

Ora o pessoal em greve, se o reputarmos em 2.000 pessoas será exagerar ao maximo, e d'estes, quantos a ella adheriram por suggestão, e até pelo terror de consequencias com que os ameaçaram, e ás suas familias. Veja-se que, por causa d'este estado de espirito enlouqueceu o bilheteiro do Caes do Sodré, e os receios e lagrimas da pobre mulher de um machinista em Campolide, conforme os jornaes referiram.

Vê-se portanto que o numero dos grevistas representava apenas, no maximo 27 por cento do pessoal da Companhia e 12,5 por cento do pessoal ferro-viario do paiz.

Este movimento, para mais, caracterizou-se por actos de inconcebivel atrocidade, já damnificando o material fixo e circulante, já impedindo-se a circulação dos trens por meios violentos (como o da bomba em Caxias) destruindo a placa giratoria do Entroncamento (como se vê na gravação da «Illustração Portugueza») e sobretudo desaparecendo carris e collocando-os de novo cuidadosamente, para illudir os conductores de machinas, dando-lhes morte certa de que só por felicidade escaparam.

E depois de taes actos, ainda os promotores do movimento insurreccional extranharão que os corpos gerentes da Companhia os não recebessem para parlamentar.

Se qualquer dos mais exaltados tivesse um escriptorio seu, e os empregados declarando não quererem trabalhar nem deixarem trabalhar os outros, lhe partissem a mobília e lhe dirigissem ameaças, (como as recebeu todo o pessoal superior e até modestos agentes da estação) acceptaria elle, depois, que elles lhe entrassem em casa e lhe dissessem:—conversamos á boa paz?

*

Temos registado os principaes tristes factos que se deram durante a greve.

Ella está passada; os animos serenaram; o pessoal insubordinado reconheceu que a Companhia nada mais lhe poude conceder—porque não pôde.

Resta que os serviços se normalizem e que se esqueça, de todos os lados, esse mau sonho que tanto affectionou aquele organismo, espalhando os seus perniciosos effeiitos pelo paiz inteiro. E tudo esquecerá, assim o desejamos.

Uma nota, porém, deve ficar em memoria de todos:—a attitud sympathy d'aquelles que resistindo a sugestões de todo o genero, se conservaram firmes nos seus postos, arriscando por vezes a propria vida no cumprimento do seu dever.

Estes são os genuinos representantes d'essa numerosa classe em que ingressámos ha 40 annos, quando todos se estimavam e se disputavam apenas por prestar o melhor serviço que as suas forças lhes permittiam; satisfeitos por cumprirem o seu dever, contentes e reconhecidos quando o seu esforço lhes era galardoado por um leve ang



mento do seu então bem reduzido vencimento, uma gratificação, ou um simples elogio em modelo X 14.

A esse tempo se voltará?

Desejamo-lo do fundo da alma.

Infelizmente vemos que ainda a pacificação não está completa, sendo natural que os empregados e operários que estão em risco de perder os seus logares pretendam a todo o transe rehavê-los, influenciando os seus colegas a manterem-se em hostilidade com a Companhia, exagerando os factos e ameaçando-a com uma nova greve, como se vê dos seguintes períodos da «nota oficial» fornecida aos jornais diários:

O pessoal está agitadíssimo, não sendo para admirar que venham a praticar-se actos só proprios das violências que a Companhia tem posto em prática.

Esta atitude da Companhia é impropria da época presente e ninguém supoz que tal proceder se adoptasse, só proprio de criaturas destituídas de sentimentos humanitários.

A' ultima hora acabamos de receber o seguinte **Aviso ao público** que, por já não termos espaço noutra secção e se relacionar, até certo ponto, com esta, publicamos n'este lugar.

Restabelecimento do serviço normal

A partir de 1 de fevereiro de 1914 é restabelecido todo o serviço normal de transportes nas linhas d'esta Companhia.

Desde essa data entra de novo em pleno vigor o horário de comboios de passageiros constante do cartaz D. 128 em vigor desde 1 de novembro de 1913, e os transportes de mercadorias e gados, tanto de grande como de pequena velocidade, passam a aceitar-se nas condições das respectivas tarifas, sem reserva de prazos de transporte.

Fica pelo presente annullado o Aviso ao público B. 2;293 de 21 do corrente,

Fracas

Compram-se n'esta Administração exemplares do n.º 613 de 1 de Julho de 1913, desse jornal.

Fracas



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de Janeiro de 1914.

O orçamento para 1913-1914 apresentado nos últimos dias da semana finda, e de que demos aqui os tópicos, na revista anterior, foi pouco discutido na imprensa, e o seu valor na praça foi supplantado pelo facto, mais palpável, da greve ferroviária.

O saldo positivo é motivo de louvores ao ministro, por parte dos seus partidários e de reparos duvidosos, pela dos que lhe são adversos. Imparcialidade, em política, é planta rara na nossa vida pública, tão rara que não a conhecemos. E' por isso que os que

não se deixam influir por tendenciosas informações se encontram muitas vezes em dificuldade de encontrarem uma orientação justa e verdadeira, na apreciação dos factos que mais interessam o paiz.

Que as finanças estejam equilibradas, e mesmo com saldo, não o duvidamos, visto que, por todos os lados e por todas as formas, se procura fazer que os impostos, mesmo sem leis que os agravem, rendam o mais possível para o Thesouro.

Não ha dúvida de que em muitos casos se adoptou o princípio de que «os pequenos regatos formam os grandes ribeiros» e cada empregado, cada exactor de uma lei que representa receita pública, se esforça por aumentar essa receita, embora com gravame dos princípios de justiça, esperando mais ser louvado como empregado zeloso do que reprehendido por excesso de zelo.

No relatório que precede o orçamento consigna-se o princípio de que a dívida pública deve ir sendo amortizada, dizendo-se:

«Um paiz bem administrado deve diminuir todos os annos a sua dívida de uma importância, cujo mínimo é fixado por lei ou caução dos proprios contratos do empréstimo, a fim de justificar o seu crédito e poder realizar novas operações financeiras, quando surja a necessidade de emprehendimentos que não caibam nos recursos correntes, nem consintam uma lenta realização».

Assim em 1 de outubro do anno passado tinham amortizados 764 contas nominais da dívida interna consolidada, 640 da dívida fundada interna amortizável, 1:399 da dívida externa de conversão, 4:575 nos empréstimos dos Tabaco e da Câmara de Lisboa, e 2:354 em diversos empréstimos.

Em 1913, até ao mez de outubro, a dívida fluctuante teve uma redução de 3:034 contos, especialmente por ter baixado a externa de 9:392 contos para 2:559, a despeito de a interna haver passado de 83:422 contos para 87:224.

A parte externa d'esta dívida é a que mais motivos oferece para preocupações, tendo atingido, em 1911, 11:660 contos. O seu juro que regulava por 6 %, foi reduzido em 1912 a 5 3/4.

Mais foram pagos no dia 27, 1:500 contos ao Banco de Portugal, resto da dívida feito, por suprimentos, em 1912.

Os bancos estão, uns publicando, outros preparando os seus relatórios anuais, sabendo-se que o de Portugal distribuirá a mesma percentagem do anno anterior, e o mesmo se fará no Ultramarino.

O Lisboa & Açores distribue 7 % e o Commercial 8 %.

A segunda quinzena de janeiro foi fertil em acontecimentos, não só políticos como económicos do que resultou a completa paralisação de negócios, notando-se, no ramo cambial, completo abandono nas respectivas transacções.

As desavenças políticas no Parlamento e as greves de algumas classes afectaram o bem-estar do paiz, e consequentemente tornaram impossível ás diversas classes produtoras trabalharem sós segadamente.

Muito folgariam os que os Governos legislassem no atinente a evitar conflitos entre o trabalho e o capital servindo de seu intermediário, aplicando mesmo as diversas disposições dos Códigos de forma a evitar as constantes desavenças entre patrões e operários, como se tem conseguindo em vários Estados da Europa, por meio de uma vasta legislação nesse sentido.

Parece que o Presidente do Conselho, agora demissionário, se propunha apresentar ao Parlamento uma lei no sentido a que nos referimos, pela qual o Governo solucionaria os conflitos d'esta natureza; esperamos pois que o seu sucessor não descurará tão importante como inadiável assumpto.

Bolsa: Negócio quasi nulo.

Interno: Manteve a cotação de 38,95 e 39 %, havendo falta de papel.

3 % de 1905 — firmou-se, contando a 9 e 9,05.

4 % 1818 — com poucos vendedores, mantendo o preço de 20,80 e 20,90.

4 1/2 % 1912 — (Valle do Sado) com bastante procura.

Segundo consta, a troca de títulos definitivos começará no principio do proximo mez.

Exterior: manteve quasi sempre as mesmas cotações, havendo contudo bastantes compradores.

Acções bancárias: continuam a firmar-se como na quinzena anterior, devido certamente a approximar-se o pagamento dos respectivos dividendos complementares.

Caminhos de Ferro: — Sem oscilação, excepto Norte e Leste 2.º grau 3 %, que ao contrario do que se esperava em virtude da greve, firmou-se bastante, chegando a cotar-se hontem a 46,50.

Os possuidores de Panificação parecem manterem-se na expectativa pois que o papel tem estado abandonado, havendo-se vendido a 46.

Zambezia e Moçambique. — Por assim dizer sem oscilação digna de registo, mostrando estas, contudo, uma insignificante tenden-

cia de melhoria e no mercado firme mostraram tendência de reanimação, conservando-se as cotações sem oscilações, apesar da liquidação de fim de mês.

Cambios: Ao contrario do que se esperava, fraquejaram bastante, sendo a procura nulla.

Tendo-se cotado no principio da quinzena a divisa Londres a 45³/₈, fechou hoje a 45³/₈-45⁴/₁₄.

O Rio-Londres fechou a 16⁷/₆₁ ou réis 145898.

A propósito do cambio do Rio-Londres, ocorreu fallar na situação d'este Paiz, e que não fazemos hoje por falta de espaço mas que desenvolvidamente trataremos no proximo numero.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 ³ / ₈	45 ¹ / ₄	45	44 ⁷ / ₈
" 90 d/v.....	45 ¹¹ / ₁₆	—	45 ¹ / ₂	—
Paris cheque.....	629	632	632	635
Berlim	258	259	260	261
Amsterdam cheque	437	439	440	442
Madrid cheque	985	995	990	1000

JANEIRO

Bolsas e títulos

	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,95	38,95	33,95	—	38,90	—	39	39	34,10	39,25	39,50	33,30	39,20	—
Dívida interna 3% coupon.....	38,85	38,85	38,85	38,85	38,85	38,90	38,95	38,95	39,10	39,25	39,20	39,20	39,20	—
4% 1888, c/premios.....	21500	—	c56820	a56850	c56840	a56850	c56840	a56850	c56840	10580	—	20585	—	—
4% 1888/9.....	c56820	—	c56810	c56850	c56840	a56850	c56840	a56850	c56840	—	—	56800	—	—
4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 1905 c/premios.....	9500	9500	9500	—	—	—	9500	—	—	—	9500	—	—	—
4% 1905, (C.º de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5% 1909, ob. (C.º de F.º Est).....	—	—	—	—	c79850	—	—	—	—	—	—	80500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	66890	66890	66880	—	66870	—	66860	—	66860	66860	66860	66850	66850	—
3% 2.ª serie.....	—	—	68840	68840	68840	68850	68840	68840	68840	—	68860	68850	68850	—
3% 3.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	159500	—	159550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	101500	101500	—	101500	101500	—	—	—	—	100500	101520	100560	—	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	68800	—	67880	67880	—	—	—	—	—	68800	68800	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	58800	57880	—	57880	—	—	57880	—	57880	—	57890	—	58800	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	87850	87850	—	87850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	45850	45850	45830	45830	45830	45850	46800	46800	46870	46880	46870	46850	46850	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17800	17805	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74800	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	87850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%.....	—	—	77800	77800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguêz 1.ª serie.....	62,40	62,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal.....	—	—	24,25	24,50	25	—	—	—	—	—	25	—	25	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	437,50	437	437	435,50	438,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	367	307,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	297	296	295	296	295	294	295	298	299	301	299	301	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	216	212	—	210	217	215	—	220	220	218	218	—	—
Companhia da Beira Alta.....	270	270	—	—	—	—	—	—	—	—	267	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal.....	159	—	158,25	—	158,50	158	158,50	—	—	158,25	—	159	—	—
Londres: 3% portuguêz.....	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	81	81,43	—	—	81,43	81,43	—	—	—	81,42	81,43	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRIC /			
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguesas									
Companhia Cam. Rede geral	2 Dezembro	4.073	6:401.191\$00	4.073	6:299.873\$00	+101.318\$00	5.965\$69		



Valle do Vouga. — Acha-se concluída a construção do último troço d'esta linha entre as estações de Vouzella e Bodiosa, comprehendendo duas importantes pontes de alvenaria sobre o Vouga.

Foi já pedida pela Companhia a comparecência da Comissão de exame a fim de ser o troço aberto à exploração no dia 4 ou 5 de fevereiro.

Ligaçāo da linha do Minho com Leixōes. — Está sendo ultimado o novo projecto d'essa ligação.

A Junta autónoma dos portos do Douro-Leixões está tratando de realizar a operação financeira precisa para a realização das obras de Leixões e continuação do caminho de ferro.

A entrada do Sr. Xavier Esteves para aquella corporação é garantia segura de que todos os esforços serão feitos para que se torne emfim realidade aquelle grande melhoramento, pelo qual tão devotadamente tem pugnado o distinto engenheiro.

A construção imediata do caminho de ferro impõe-se pelos serviços que desde logo pôde prestar, devendo-se prever a sua ligação mesmo proveitosa com a actual barra de Leixões, para desde logo se poder utilizar a linha para o tráfego.

Extremoz e Portalegre a Castello de Vide. — Realizou-se o concurso para a construção d'esta linha, no dia 15. Foi feito apenas um depósito provisório, tendo declarado o depositante que a greve da Companhia Portuguesa, que na véspera rebentara, impediu a vinda de sócios da empresa formada, com os quais tinham que ser accordados os termos da proposta, pelo que pedia a prorrogação do concurso.

Foi aberto novo concurso que se deve realizar no dia 26 do corrente mês, com o mesmo caderno de encargos do anterior.

Contin.



Hespanha

A Sociedad española de ferrocarriles secundarios obteve, como é sabido, por Real Orden de 21 de agosto, a concessão da linha de Ayamonte a Huelva, de via larga.

Em virtude do concurso a que procedeu, adjudicou recentemente a construção da infra e superestrutura à Sociedad de las Cementos de Listao. Dada a importância da sociedade concessionária é de esperar que a empreitada de construção seja executada no prazo fixado.

Contin. A companhia do caminho de ferro de Soria é uma das que, em Hespanha, mais interesse tem demonstrado pelo fomento da agricultura nas regiões atravessadas pela linha.

O Sr. Raul Orlet, delegado d'esta companhia, há alguns anos que emprehendeu varias campanhas com o fito de levar a instrução e o amor pelo progresso á classe agrícola, organizando, em feiras e mercados, exposições de máquinas e de produtos, que

serviam de estudo e de auxilio aos numerosos agricultores que as visitam.

Para mais, n'estas interessantes exposições figurava tudo o que podia ser útil aos lavradores; davam-se consultas sobre aplicações de adubos, e distribuiam-se profusamente catálogos e folhetos de propaganda.

As estações da linha exhibem todas um pequeno museu agrícola, onde os lavradores encontram referências e toda a qualidade de dados úteis sobre o emprego e fórmulas dos adubos, conselhos para adquirir os mesmos por vagão completo, indicando-se o preço dos transportes desde os centros productores á estação mais próxima da localidade do comprador, marcas das casas que vendem máquinas, sementes, plantas, moinhos e que exploram a indústria de plantas e gado; modelos de estatutos para a formação de syndicatos agrícolas, trâmites para sollicitar subvenções e construção de estradas vicinais, estudos completos e detalhados de numerosas indústrias que possam estabelecer-se no distrito de Soria, e muitos outros trabalhos úteis.

Esta propaganda alargou-se a todos os concelhos, e faz-se em todos os pontos mais visitados pela população e pelos caminhos que affluem a todas as estações da linha terrea.

Contin. Verificou-se em 15 do passado a inauguração da primeira secção do caminho de ferro, de via reduzida, de Argamasilla a Tomelloso, comprehendida entre a estação de Cinco Casas e Argamasilla.

Inglaterra

O ministerio inglez acaba de nomear uma comissão encarregada de estudar as relações das companhias de caminhos de ferro com a indústria e o comércio. Esta nomeação deu resultados imediatos, como foi o de baixarem logo os valores ferro-viários. Nas atribuições da comissão inclue-se o estudo do problema do resgate.

Lord Loreburn, Lord Derby, o Sr. F. Huth Jackson, um dos administradores do Banco de Inglaterra, e o Sr. William Plender, fazem parte da comissão. Nota-se não ter o governo nomeado nem só uma personalidade importante dos caminhos de ferro.

E' possível que esta comissão seja destinada a servir de barreira contra as arremetidas dos partidários da nacionalização das linhas.

O act de 1844 previa o resgate para a ocasião em que o dividendo de 10% fosse corrente, e tinha por fim limitar n'esta altura o preço da compra pelo Estado, se este tivesse desejo de comprar, e dar ao mesmo tempo ao Parlamento o direito de rever as tarifas, se o dividendo ultrapassasse aquella cifra. Exploravam-se então cerca de 2.200 milhas de linhas ferreas, ou seja 10% da rede actual.

O resgate devia efectuar-se sobre a base da multiplicação por 25 (anos) da media dos rendimentos líquidos dos três últimos anos. Se o rendimento fosse inferior a 10% o preço do resgate ficaria a cargo de uma arbitragem, a qual determinaria o excesso que deveria ser pago à companhia (Act de 1844, clausula 2.).

O preço de resgate das companhias ferro-viárias elevar-se-hia actualmente a uma quantia tal que nenhum governo, que não fosse louco, poderia tentar esta operação. O valor no mercado do stock corrente de um só companhia, a London and North Western, é superior a 20 milhões de libras esterlinas, ou seja cerca de 100 milhões de escudos.

O Times, muito prudentemente, aconselha os administradores a não esbanjarem os lucros, administrando com a máxima economia.

O governo, guiado pelo Sr. Lloyd George, sujeita a riqueza britânica a uma rude provação.

Brasil

Acham-se em andamento nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, os trabalhos para as primeiras experiências do invento dos engenheiros André A. Despinay e Edwin E. Clayton, denominado «chave automática Despinay» e destinado a fazer com que os trens entrem nos desvios sem o auxílio de guardas-chaves e em qualquer velocidade.

A chave em questão compõem-se de duas barras de aço coladas na parte externa dos trilhos e funcionando pela própria pressão das rodas.

Contin. Proseguem com actividade os trabalhos de construção do ramal de Tremembé, um dos importantes empreendimentos da actual administração.

Contin. Realizou-se a inauguração da linha ao Tombadouro, no avançamento de Ouro Preto à Ponte Nova.

Os trabalhos para o assentamento dos trilhos até Marianna estão apenas dependendo da boca do túnel 3, que estará breve concluída.

Contin. Segundo notícias que nos chegam da cidade de Viçosa, vão adeantadas as obras da variante Leopoldina Railway para serem concluídas dentro do prazo do contrato.

O respectivo leito, já tem uma boa extensão aberta, faltando apenas a conclusão de duas pontes, dois aterros e quatro cortes.

Até fevereiro, parece que os trilhos chegarão áquella cidade, cuja estação já se começou a construir.

Foi prorrogado por 90 dias a contar de 30 de Novembro o prazo para a conclusão das obras de construção do ramal de Curralinho à cidade de Diamantina, da E. F. Victoria a Minas, que já se acha em trânsito até à estação de Barrauna.

A ponta dos trilhos já se acha no quilómetro 129, estando pronta a estação do ponto terminal (Diamantina).

A companhia arrendataria da Rete de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, obteve a aprovação para a tomada de contas referentes aos períodos de julho a dezembro do ano passado, referentes às linhas em trânsito, e de julho a novembro do mesmo ano, para as linhas em construção.

Estados Unidos

Segundo a American Railway Association, a construção de carros de madeira para passageiros cessou, na prática; a aquisição pelas companhias ferro-viárias, de carros inteiramente de aço ou com caixilhos de aço, faz rápidos progressos.

Das informações fornecidas por 247 linhas, representando uma extensão total de 227.000 milhas, resulta que, do 1.º de janeiro ao 1.º de julho de 1913, foram encomendadas 1.140 carros para passageiros (incluindo vagões-leitos, vagões-restaurantes, vagões-correios, carros de bagagens, etc.). Deste número, 1.064 carros, ou seja 93,3 %, deviam ser construídos inteiramente de aço, e o resto com caixilhos de aço.

Das 1.880 carros comprados em 1909 pelos caminhos de ferro, 26 % eram de aço, 22,6 % tinham caixilhos de aço, e 51,4 % eram de madeira. Em 1912, de 2.660 carros comprados, 10,4 % só eram de madeira.

Os números seguintes permitem avaliar do aumento do número de carros de aço em serviço nos Estados Unidos:

	Carros	
No 1.º de janeiro	De aço	De caixilhos de aço
1909.....	629	673
1910.....	1.117	1.098
1911.....	3.133	1.636
1912.....	5.347	2.399
1913.....	7.271	3.296
Augmento de 1909 a 1913.....	1.055 %	387 %
	6.642	2.623

China

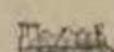
Está o governo da China disposto a mandar proceder à construção da linha Shasi-Siugyifu, que deve ligar Pekin às províncias meridionais. Para este fim, entrou-se em combinação com o Sr. French, representante dos empreiteiros ingleses Pauling.

A linha, de 1.200 km. aproximadamente, partirá de Shasi, a oeste de Hankow, para ir ter a Siugyifu, na fronteira do Yunnão, atravessando o Hunão.

Os novos serviços de automóveis na «Route de Pyrénées» e no «Pays basque»

Graças à iniciativa da Companhia do «Midi», da França, os turistas cada vez mais numerosos que affluem às estações pyrenaicas ou às da «Côte d'Argent» e da «Côte Vermeille», não terão já que esperar muito tempo para visitar em automóvel certos pontos do massivo ainda desconhecidos, ou para efectuarem ao longo da cadeia, uma dessas viagens de um lado a outro, que deixam aos amigos das montanhas recordações para sempre inolvidáveis.

Sabemos, com efeito, que a Companhia do «Midi», animada pelo sucesso que tiveram, no estio de 1912, os serviços de auto-omnibus por ella organizados nos dois troços da «Route des Pyrénées», decidiu a organização, a partir de 25 de junho de 1914, de um serviço de auto-omnibus, «Côte d'Argent-Côte Vermeille», percorrendo de um lado a outro a cadeia pyrenaica.



O futuro Canal da Escócia

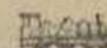
Quer também a Inglaterra ligar o seu nome a uma obra mundial. Seguindo o exemplo da Alemanha, da Sue-

cia e da Russia, e, recentemente, dos Estados Unidos, alimenta ella o projecto de estabelecer comunicação entre o mar do Norte e o Atlântico, alargando o canal já existente na Escócia, entre o golfo de Forth e o de Clyde.

A execução deste projecto parece muito fácil, graças ao entusiasmo despertado pela perspectiva d'uma proxima execução.

A comissão das Vias fluviais declara que a construção d'este canal é necessária «para approximar Glasgow de Hamburgo e dos grandes portos europeus».

O novo canal é, sob o ponto de vista technico, particularmente facil de abrir: ficaria ao nível do mar, nos 48 quilometros que separam o estuário do Forth, no mar do Norte, do do Clyde, no Atlântico. Para o percorrer, os barcos só teriam que transpor duas represas, uma em cada extremo. Avalia-se em quatro horas approximadamente o tempo necessário para a travessia de um a outro lado da Escócia.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

No dia 26 do proximo mês de Fevereiro, pelas 13 horas, na sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão novamente recebidas e abertas propostas para a construção da linha terrea de Portalegre, nos termos das condições constantes do programma do concurso e do caderno de encargos de 28 de Novembro ultimo, publicados no «Diario do Governo» de 29 d'aquelle mês e 4 de Dezembro findo.

O deposito provisório, para ser admittido a licitar, é de 50.000\$ feito, em dinheiro ou em títulos da dívida pública de valor equivalente, na Thesouraria d'uma das Direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro.

A base da licitação é a percentagem de 67 por cento do excesso da receita líquida da linha, calculada nos termos do caderno de encargos, a qual reverterá para a Administração, devendo as propostas fixar um numero superior aquelle.

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Critica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distinto cinema da capital. Sesões todas as noites. — Soirées da moda ás segundas-feiras. — Matinées Cinematographicas desde as 15 horas (3 da tarde), todas as segundas, quintas e sábados. — Com os mais escolhidos programmas de films, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicais pelo sextetto d'este Salão.

Todas as crianças acompanhadas de suas famílias tem entrada gratuita.

Trindade. — Salão de Concertos e Cinematographo. —

Terças e sextas, Soirées-concertos. — Quartas e sábados,

Soirées da Moda. Os melhores concertos de Lisboa.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & 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 eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de prim. eira ordem — Aposentos confortaveis e aseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — 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 inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo 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 Telephone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

VALÉNCIA D'ALCANTARA **Viuvade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-R.	7.27	6.20	7.5	Porto	Espinho	8.58	9.43	10.40	Lisboa	Villa Viçosa	9.10	4.15	6.40	1.50
7.16	8.45	5.30	6.37	8.50	9.33	7.37	8.23	12.41	1.23	10.40	11.41			1.30	12.40	11	6.40	
8.37	9.46	7.5	8.6	4.5	4.48	4.2	4.45	h 1.58	2.23	4.2	5.9							
10.5	11.11	7.55	8.58	0 5.8	5.40	5.8	5.54	g 5.21	6.53	9.30	10.50							
a 12.25	1.1	b 8.28	9.9	5.42	6.30	6.42	7.29	9.50	10.43	11.27								
12.58	2.5	5.9	10.26	7.8	7.45	7.57	8.37											
3.49	11.21	12.18	7.47	8.28	8.50	9.34												
b 5.16	5.58	1.18	2.22	9	9.40	9.41	10.24											
5.33	6.46	3.25	4.28	10.36	11.22	10.42	11.26											
6.35	7.14	b 4.14	4.53	11.35	12.16	a 11.56	12.25											
7.16	8.22	5.25	6.20	1.18	2.3	—	—											
9.8	10.19	b 6.27	7.7															
10.24	11.33	7.28	8.29															
11.53	12.55	9.12	10.10															
1	2.10	11.13	12.15															
Mais os de Cintra, excepto os a																		
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		Lisboa-P.	6.55	8.7	—	Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.								
11.5	11.38	12.53	1.23	g 7.35	7.45	g 6.40	6.50											
1.58	2.30	2.53	3.21	9.50	5.21	g 9.25	9.33											
3.43	4.15	4.55	5.27	g 5.10	5.21	g 9.25	9.33											
4.15	4.42	—	—															
7.55	8.34	—	—															
Mais os de Cintra, excepto os a																		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa R.	7.8	5.24	6.30	Lisboa R.	Pampilhosa	7.46	4.30	6.37	Setil	Vendas Novas	5.40	9.30	6.20	8.36
d 7.15	8.6	6.25	7.31	g 8.36	d 7.20	8.7		a 11.30	2.45	a 7.8	de Paris							
d 7.45	9.11	g 7.50	8.57	a 9.10	10.1	d 8.20	9.9	a 8.30	2.17	7.4	6.8							
d 8.20	9.50	10.58	9.25	10.21	8.50	g 9.37	9.9	9.25	9.3	a 8.35	2.31							
d 9.10	10.1	d 8.20	9.9	a 9.45	10.21	8.50	g 9.37	7.25	11.28	7.20	11.5							
a 9.45	10.21	8.50	9.9	10.58	a 9.25	10.1	g 9.37	8.5	11.38	4.55	8.17							
a 9.50	11.51	d 9.35	10.22	a 11.15	11.51	d 9.35	10.22	a 6.55	12.32	a 5.54	11.53							
a 11.20	12.28	d 10.13	11	h 12.5	1.8	a 10.30	11.6	c 6.56	1.15	7.57	6.25							
h 12.5	1.8	a 10.30	11.6	d 1.10	2.1	11.20	12.20	Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.								
h 1.30	2.33	a 12.	12.36	a 2.15	2.51	12.50	1.55	3.28	d 2.15	3.2	2.25							
a 2.20	3.28	d 2.15	3.2	3.25	4.16	h 3.14	4.15	h 3.50	3.50	3.52	3.25							
3.25	4.16	h 3.14	4.15	h 3.50	4.58	3.50	4.50	h 3.50	4.54	10.50	12.53							
h 3.50	4.58	3.50	4.50	h 4.15	5.6	6.36	5.6	g 5.6	3.50	7.22	9.4							
d 4.15	5.6	a 4.25	5.1	g 5.6	6.20	7.7	7.7	g 6.30	8.15	11.8	12.47							
d 5.15	6.21	a 5.20	6.7	g 5.6	6.55	8.1	8.1	g 6.30	9.12	3	5.12							
d 6.15	7.21	a 7.30	8.6	g 6.5	7.50	8.37	8.37	a 10.20	12.9	4.50	6.44							
d 7.15	8.25	a 7.30	9.26	g 7.51	8.20	9.26	9.26	11.25	1.3	7.30	9.41							
a 8.15	8.51	a 9	9.36	g 8.33	10.25	—	—	5.40	8.17	—	—							
8.30	9.38	9.55	11.1	a 8.33	10.25	—	—	10.50	12.20	—	—							
a 9.45	10.21	a 10.30	11.6	a 11.20	12.5	h 12.55	1.55	5.25	6.54	7.10	8.39							
d 10.5	10.56	h 10.43	11.45	h 12.45	—	—	—	8.33	9.40	10.10	10.50							
h 10.35	11.38	11.26	12.31	h 12.55	1.55	h 12.55	1.55	12.20	1.43	2.50	4.7							
a 11.20	11.56	a 12.5	12.41	5.51	6	6.30												