

Importante

Brinde aos srs. assignantes. Vidê pagina 261

SUMMARIO

	Paginas
O JOGO NAS PRAIAS	258
CARTAS DO ESTRANGEIRO — Inglaterra — por W. N. Cornett	259
PARTE OFFICIAL — Portarias do 12, 19, 27 de Junho, 12 e 19 de Julho e 9 de agosto e decretos de 19 de Junho e 2 de agosto do Ministerio das Obras Publicas	260
O NOSSO BRINDE	261
AS EXTRA-VELOCIDADES (Illustrado) por R. da Trindade	261
NOTAS DE VIAGEM — XXII — A Italia na Austria-Trieste — Despedida de excursão e do campario de Venezia	263
APREDEJADORES DE COMBOIOS	263
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	264 e 265
TRACÇÃO ELECTRICA — Em Lisboa — Na Allemanha	266
LINHAS PORTUGUEZAS — Macau a Cantão — Queilimane a Maquival — Alga've — Espinho e Granja — Mormugão — Vendas Novas — Alto Minho — Expresso — Porto — Apadeiro de Vallega — Cascaes — Sil e Saez	266
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Italia — Estados Unidos — Brazil — Persia — Africa Austral	267
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração	267
AVISOS DE SERVIÇO	268
ARRUMATAÇÕES	269
AGENDA DO VIAJANTE	270
HORARIO EM 1 DE SETEMBRO DE 1902	271
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	272

O jogo nas praias

Vae grande discussão nalgumas das nossas estações balneares, porque o sr. ministro do reino, com certa energia desusada em ministros do reino... de Portugal, prohibiu — de vez — o jogo d'azar.

Dizemos — de vez — porque no anno passado já essa prohibição existia, mas na Figueira a politica fez, tambem por sua parte, *jogo franco*, e com certa franqueza se jogou toda a epocha.

Mas este anno o rigor tem sido geral e d'ahi os clamores dos que só neste estúpido e perigoso prazer encontram diversão em tempo de praias, e chegam a aconselhal-o como importante recurso de que o thesouro devia lançar mão para se encher de ricos proventos que se traduziriam na prosperidade das nossas finanças (!)

Não falta quem, de envolta com os lucros do thesouro, agite a bandeira da revolta a favor do jogo, mostrando lucros aos caminhos de ferro, pelo movimento de jogadores que concorreriam ás nossas praias se elle se permitisse.

Isto parecerá, a muitos, que devia levar-nos, a nós, jornal dedicado aos interesses da industria ferroviaria, a votar com os defensores da ideia; mas como, acima dos interesses das linhas ferreas, nós collocamos os do paiz e a nossa dignidade propria e a de toda a patria que nos foi berço; e porque não cremos que só por meios degradantes se pôde fazer fortuna — eis porque não acompanhamos na campanha os defensores da grande causa.

E depois não nos convencem de que o definhamento, a falta de animação das nossas estações balneares seja unicamente causada pela falta da jogatina, senão quando, adoptadas nessas estações todas as medidas tendentes a chamar o publico, a distrahir-o, a dar-lhe commodidades, conforto, vida facil e animada, economica mesmo, para os que assim o desejem, se verifique que, apesar d'isso, o publico não concorre a ellas.

Fazer constituir o jogo o unico attractivo d'uma estação de verão, é tão potente, que podia, elle só por si,

dispensar todas as outras condições de attracção que são hoje consideradas indispensaveis nestes centros em todos os paizes, é por certo, doutrina que só pôdem abraçar, no seu exclusivismo vicioso, os que unicamente collocam esse condemnavel vicio acima de todas as suas predilecções.

Querem Cascaes, o Mont'Estoril, a Figueira com animação, com gente nas ruas e nos passeios, com vida, com movimento e com interesses para os hoteis, para o commercio, para os trens e outros ramos d'animacão?

Pois comecem os que dirigem o municipio, as commissões locais, os habitantes mesmos, todos os que interessam com a concorrência de forasteiros, a tornar a estada d'estes agradável, commoda, divertida.

Melhorem as ruas, para que por ellas se possa passear; embellezem e forneçam bem os estabelecimentos, para que os visitantes se tentem com os artigos expostos; deem conforto nos hoteis, para que o hospede se sinta bem instalado, com toda a commodidade; guarneçam as janellas de flores e as praças d'arvoredo que as ensombre; illuminem as avenidas profusamente, para que constitua um prazer passear por ellas; fundem um grande casino, não como se usa por cá onde a entrada só é permitida aos socios que pagam, mas onde, a troco de uma pequena quantia, 200 réis por exemplo, o visitante d'um dia possa gosar algumas horas d'um bom concerto de musica e canto; abram cafés onde, mesmo sem se exigir pagamento de entrada, toque uma rasoavel musica, que se ouve até passeando ou tomando um simples café, commodamente sentado em cadeira de braços.

Promovam festas, não os *pic nics* exclusivos das familias que nelles tomam parte, mas as grandes attracções ao ar livre que todos pôdem vêr e gosar.

Querem muita gente, muitos forasteiros, muitos visitantes em Cascaes, e como unica distracção offerecem-lhes um concerto no Club ou no Casino, obrigando a pagar quota por tres mezes, e quem não fôr socio que se sente melancolicamente no passeio Maria Pia, olhando o mar e os pequenos botes que os barqueiros arrastam pela praia. E' poetico demais, e os veraneadores não são todos sonhadores para contemplanções estaticas.

Agora nos chega ás mãos o programma de um dia de festa em Aix-les-Bains.

Ao meio dia concerto no Casino; á 1 hora orchestra no Circulo; ás 2 e meia theatro para creanças; ás 3 concerto no parque; ás 4 musica na grande sala; ás 4 e meia outro concerto no Circulo; ás 8 ainda outro no kiosque do Casino; ás 8 e um quarto festa nocturna e musica, ao mesmo tempo que no Casino se executam trabalhos de equilibristas, *jongleurs*, dansas phantasticas e phisica recreativa; ás 9 fogo d'artificio; ás 9 e meia baile no salão do theatro.

Isto foram as festas de um dia de semana, quarta feira 20 de agosto. No domingo anterior havia-se realizado uma batalha de flores em que appareceram nada menos de 78 carros lindamente enfeitados.

Por isso a concorrência é enorme e o jornal de que extractamos este ultimo detalhe diz que os estrangeiros entrados em Aix naquelles dias foram 22 506.

E nas outras noites ha opera lyrica e outros theatros sem deixar de haver continuas diversões durante todo o dia.

Faz-se alguma coisa d'estas por cá?

Bem pelo contrario.

Na Figueira acaba de fechar o mais elegante dos casinos por não se poder sustentar tendo que pagar 1:250 000 réis só de contribuição á camara.

O natural seria que, sendo estes estabelecimentos uma principal atracção de forasteiros, fosse a camara que os subsidiasse. Pois não é assim; segundo dizem as folhas, não só lhes impoz o pesado encargo de 2:500,000 réis, como ainda quer que o casino que fechou pague a sua parte. ou o que ficou aberto pague as duas.

E' a insensatez elevada ao cumulo!

Dir-nos-hão que em Aix se joga. E' certo, mas limitem os attractivos ao panno verde da roleta ou ás cartas do *baccarat* e verão se estes dois unicos elementos attrahem vinte mil estrangeiros em alguns dias.

E se por um caso inesperado, com jogo ou sem elle, Cascaes recebesse a decima parte d'esses forasteiros, onde lhes daria alojamento condigno, comida consinhada por notaveis cosinheiros, diversões para os entreter? Onde está o hotel de centenaes de quartos e salões, onde existe o sumptuoso casino, o ensombrado parque, onde se fazem as grandiosas festas?

Como pequenissimo paliativo para tantas faltas vae-se pôr uma musica á noite no passeio, com uma entrada paga por uma verba mesquinha.

Mas quem quizer passear livremente terá que andar continuamente a pagar entradas, e quem lá dentro quizer tomar um refresco terá apenas agua que é bebida innocente... quando não está inquinada pelo mi crobio.

Somos um paiz em que continuamente se imita o es trangeiro.

Pois imitemol-o tambem nos meios de dar animação e chamar concorrência ás nossas estações de verão.

Que extraordinaria teimosia! Havendo tantos e tão bons exemplos a seguir, só o Monte Carlo merece as sympathias!

CARTAS DO ESTRANGEIRO

Liverpool, 18 de agosto de 1902.

A maior parte dos caminhos de ferro inglezes tem publicado os seus relatorios do primeiro semestre do anno corrente e os resultados para a maioria d'elles são animadores, mostrando um augmento de receitas com uma diminuição assaz consideravel nas despesas devida principalmente aos preços reduzidos do carvão. Em muitos casos, porém, foi preciso prover interesses ou dividendos sobre augmentos consideraveis de obrigações e acções privilegiadas, reduzindo assim a somma para a distribuição entre os possuidores das acções ordinarias; sem embargo varias das companhias poderam augmentar o dividendo sobre o capital ordinario.

Algumas das companhias dão informações interessantes sobre as causas das variações nas suas receitas. Por exemplo, a Midland attribue o seu augmento ao custo reduzido do combustivel e melhoramentos no seu methodo d'exploração, e a Great Northern a diminuição nas suas receitas do trafego de passageiros ao grande desenvolvimento dos tremvias electricos. As receitas da Great Central do trafego de passageiros diminuiram por motivo do ruim tempo d'uma parte consideravel do semestre alludido, e o mesmo trafego da North London soffreu pela competencia, o tempo e a depressão commercial no East-End de Londres.

A recente accellerção do serviço da linha North Western entre Londres e Liverpool não contribue

muito para recobrar para este paiz a sua boa reputação d'outrora no que diz respeito ás velocidades.

A maior velocidade média dos comboios inglezes é ainda sómente umas cincoenta e cinco milhas ou pouco mais por hora, ao passo que em França é de cincoenta e sete até sessenta e uma. Não é a habilidade mas o emprehendimento que falta, pois já tem passado mais de trinta annos, desde que o Great Western Railway transportou o Sultão da Turquia desde Londres até Windsor á velocidade de setenta e tres milhas por hora. E' possivel pois obter maiores velocidades e não fazel-o diz muito pouco em favor das direcções dos nossos caminhos de ferro.

Ha algum tempo a companhia Midland, devido a a circumstancias especiaes teve de comprar nos Estados Unidos umas quarenta locomotivas, e encomendou ao mesmo tempo varias outras neste paiz d'igual typo. As americanas custaram menos, £ 400 por machina do que as inglezas. mas a julgar pelos resultados das provas a que ambas foram submettidas isto não parece ser uma vantagem. Fizeram-se as provas com o maior cuidado durante um periodo de seis mezes, empregando as respectivas locomotivas na mesma classe de trabalho precisamente dando em resultado as americanas originarem cada uma as despesas seguintes mais do que as inglezas: combustivel 20 até 25 por cento, oleo 50 por cento, e reparações 60 por cento. As americanas funcionaram satisfactoriamente, mas a sua inferioridade nos tres pontos importantes indicados foi indiscutivel e as £ 400 por machina ganhas no seu custo original foram gastas muito em breve no custo adicional em funcional-as.

Diz-se que eguaes resultados foram obtidos no Japão, Burmah, Sul d'Africa, etc., e que dez locomotivas americanas fazendo o mesmo ou menos trabalho do que dez inglezas; só em carvão gastam mais umas £ 4.000 por anno do que estas ultimas: uma somma quasi sufficiente para comprar cada anno duas machinas novas.

As possibilidades da tracção electrica para a comunicação interurbana tem-se demonstrado ultimamente neste districto onde recentemente se abriu uma linha de tremvias electricos entre Liverpool e as villas vizinhas de Prescol e Saint Helens. Só ha umas seis semanas que se abriu a linha alludida e as receitas médias por semana chegam a tres shillings por milha; um resultado muito satisfactorio se se considerar que uns dez pence por milha é bastante para deixar ganho.

W. N. CORNETT.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publ cas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor. — O successivo e auspicioso augmento do trafego nas linhas do Estado torna urgentes modificações dos quadros, que pôdem e devem ser aproveitadas tambem para o cumprimento de um dever de justiça para com funcionarios prestimosos, cujo penoso serviço é mais que modestamente remunerado.

Importa ir melhorando gradualmente a situação do pessoal ferro-viario, no cumprimento das promessas feitas em varios diplomas officiaes.