

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O :

Página artística: Lisboa, Parte monumental do Mosteiro dos Jérónimos. — Crónica Internacional. — Um livro notável do Sr. Eng.^o Joaquim Abra- ches, *Os Caminhos de Ferro na «Grande Guerra»*, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Problemas de África: O prolongamento do Caminho de Ferro de Malange, pelo Eng.^o Civil LUIZ AZERÉDO DE SÁ FERNANDES. — Pelos Ares... As etapas da travessia aérea de Portugal á Índia e volta. — O prolongamento da Avenida Almirante Reis e supressão do Mercado da Praça da Fi- gueira, alguns alvitres formulados pelo sr. enge- nheiro FERNANDO DE SOUSA. — Concursos. — Questões Sociais, O Tabaco e a Civilização, pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VI- LHENA. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Ha quarenta anos. — Locomotivas e automotoras portuguesas. — Estante Ferroviária. — Os nossos :— :— :— :— :— mortos :— :— :— :—

1934

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES.

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
AFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros aíravados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

CRÓNICA

INTERNACIONAL

A industria japonesa, segundo os ultimos telegramas, invade os mercados americanos, africano se europeus, para já não falar nos asiáticos, seus vizinhos. É um perigo, alguns dizem já uma calamidade, que pode complicar ao mais alto ponto a vida económica dos continentes ameaçados. A esse respeito *L' Eve Nouvelle* publica um interessante artigo do sr. Pierre Mille, reproduzindo uma conversa, verdadeira ou suposta, do autor com um colono da Indochina, e da qual, com a devida vénia, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* traduz as passagens que mais podem interessar os seus leitores:

«... O colono da Indochina tirou do bolso uma pequena lâmpada eléctrica, que aliás alumia duma maneira suficiente.

— Sabe quanto isto me custa? Exactamente, 25 centimos franceses... Artigo japonês. Agora, olhe estes prospectos, para bicicletas.

... Eram muito lindas bicicletas, artisticamente esmaladas e niqueladas, pelo menos na apariência. E com um pneu suplementar. A lupa, pude ler nos quadros as marcas Saint-Etienne, Whitworth, Hudson, etc..

— Artigo japonês, continuou. Notaveis contrafações. Para a contrafação, o japonês não tem rival. Preço: 50 francos em Java; 70 francos em Saigão ou Hanoi... Ah! posso tambem arranjar-lhe relógios japoneses a 45 francos.

— O relógio?

— Não: o quilo. O quilo de relógios! E camisas de algodão, com dois colarinhos, a menos de 60 francos a duzia, 13 pares de piugas, 4 camisolas para homem, um pull-over e 12 cachenez em imitação de lã, tudo por 47 francos... Quere tambem um aparelho radiofónico de quatro lámpadas? Menos de 200 francos na Indochina; 150 em Java, na India, etc. E 5 francos um par de sapatos. Posso ainda oferecer-lhe whisky japonês, que já se exporta para Inglaterra. Quanto aos tecidos de algodão, 90 centimos o metro. As nossas manufacturas não podem vender por menos de 2 fr. 15... Ainda nós podemos aguentar-nos até certo ponto, pelo menos em algumas colónias, elevando os nossos direitos de alfândega. Mas os ingleses, os holandeses, os americanos, não podem fazê-lo... É por isso, por exemplo, que uma bicicleta japonesa fica por 50 francos em Batavia e 70 francos em Saigão.

E a interessante conversa prosegue:

— Mas como é que os japoneses conseguem produzir a tais preços?

— Não é difícil! O salário médio dum japonês é de cerca de 5 francos-papel; isto é: 1 franco-ouro... E ainda se chega, por assim dizer, a não lhes pagar nada.

— A não lhes pagar nada?

— Sim. Os manufactureiros japoneses conseguiram surtaylorizar o sistema Taylor. Descobriram que, na fiação particularmente, as mulheres trabalham melhor do que os homens. Descobriram em seguida que é entre 18 e 22 anos que essas mulheres davam o máximo... Então, contratam-nas entre 16 e 18, alojam-nas, nutrem-nas, vestem-nas, divertem-nas mesmo — e durante esse tempo não lhes dão um vintém!... Mas, aos 22 anos, poem-nas na rua com um peculiosinho suficiente para que elas encontrem um marido... Elas darão à luz outras pequenas japonésas que, por seu turno, entrarão na manufatura. Assim, a máquina continuará a funcionar, indefinidamente. Não se esqueça de que no Japão ha 970 habitantes por quilômetro quadrado; em França, ha dez. A população, num território que tem um terço de menos que o nosso, é de 64 milhões de habitantes e aumenta de 900.000 habitantes por ano. Isso faz alguma coisa como mão-de-obra, einh?... E agora têm a Mandechuria, donde podem tirar o carvão e o ferro... Os ingleses estão furiosos. Falam de convocar uma conferência internacional para lutar contra a concorrência japonesa. Não sei se isso servirá para grande coisa. É raro, não é verdade? que uma conferência dê resultado...»

Donde se conclue, perfeita e nitidamente, que a indústria japonesa já começou com a guerra... comercial. E não tardará uma outra a ferro e fogo.

Aguardemos a Primavera!...

CRAIOVIA
UM LIVRO NOTÁVEL

Do Sr. Eng.^o JOAQUIM ABRANCHES

OS
CAMINHOS DE FERRO
NA
“GRANDE GUERRA”

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

FOI abundante e de valor desigual a literatura que entre nós, como por toda a parte suscitou a guerra de 1914 a 1918. Livros técnicos de história e crítica das operações militares; história e análise da acção diplomática e governativa; registo de impressões pessoais, narrativas da vida das trincheiras, episódios dramáticos da luta, análises psicológicas dos dramas que tinham por teatro as almas dos combatentes; romances que pediam o tema a episódios da grande guerra; cenas de combates e expedições americanas, histórias trágico-marítimas: de tudo houve nesse acervo de livros suscitados pelo tremendo cataclismo que flagelou o mundo ha perto de 20 anos.

Livros houve, como o de Ferreira do Amaral *A Mentira da Flandres... e o medo*, o de Carlos Selvagem *Tropa d'Africa*, que se destacaram singularmente pelo desassombro das revelações, em que se desvendavam as criminosas misérias de reorganização das nossas tropas sacrificadas ao maquiavelismo da intervenção de Portugal na guerra.

Outros, como o de Vasco de Carvalho, foram verdadeiras monografias técnicas de história militar.

A essa categoria pertence um livro de alto valor, que ha meses tinha á mão para dêle dar notícia e em relação ao qual me encontro em falta deplorável, mercê dos *dias curtos para a lida*, a que se refere o poeta.

O sr. Joaquim Abranches, major de Engenharia e inspector geral da Companhia dos Caminhos de Ferro

da Beira Alta, é um dos nossos mais distintos técnicos ferroviários, e tem, como tal, afirmando o seu alto valor nos serviços que lhe têm sido confiados.

Tanto no meio ferroviário, como no militar, gosa de merecido prestígio pela inteligência, pelo saber, pela energia na acção, e por qualidades de mando, que várias vezes tem feito indicar o seu nome como um dos mais adequados para a árdua missão governativa.

O sr. Abranches tomou parte na guerra como oficial de Engenharia e da sua acção deu conta numa série de notáveis artigos da *Revista Militar*, logo depois de findas as operações.

O ilustre oficial serviu no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que tão brilhante papel desempenhou na nossa intervenção militar. Poude pois dar conta minuciosa e exacta do que foi a acção das nossas tropas de Engenharia.

Em 1931 foram reunidos em livro aquêles artigos, precedidos de extensa e honrosa introdução do sr. General Ferreira Martins, que frisa bem o valor do livro e do seu autor.

Recorda-se nela a inclusão do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro no corpo de tropas expediçãorias da Flandres, com 4 companhias, número elevado depois a 6.

Esse Batalhão cooperou com as tropas britânicas de abril de 1917 a fevereiro de 1919 sob o proficiente comando do ilustre oficial Major Raul Esteves.

O sr. Capitão Abranches comandava a companhia de torpedeiros.

Dêle diz com justiça o sr. General Ferreira Martins: “*sendo certo que em todas as unidades de artilharia e engenharia do C. E. L. se encontravam excelentes oficiais, justo é confessar que, entre os melhores dos capitães, ocupava um logar de honra o Comandante dos torpedeiros.*”

Quanto ao valor do livro, encarece o prefaciante o valor dos caminhos de ferro como instrumento de transportes de cobertura, mobilização, concentração e manobras durante a grande guerra.

O sr. Abranches fez no seu livro uma síntese doutrinal e genérica dessa acção e a propósito dos ensinamentos genéricos, mostra o que foi a obra do nosso B. S. C. F..

Para que se avalie o interesse didático do livro convém referir a sua divisão em capítulos:

Cap. I — Generalidades.

Cap. II — Organização do serviço militar de caminhos de ferro nos países que entraram na guerra.

Cap. III — Grau de preparação técnica de caminhos de ferro nos países que serviram de teatro de operações.

Cap. IV — Os caminhos de ferro e os transportes de cobertura, mobilização e concentração.

Cap. V — Os caminhos de ferro após a concentração.

Cap. VI — Os caminhos de ferro orgão do reabastecimento.

Cap. VII — Transportes de evacuação.

Cap. VIII — Os caminhos de ferro orgão de manobra :

I) Escolha da zona mais favorável para a ofensiva.

II) Os caminhos de ferro na organização de uma frente atacada.

III) Os caminhos de ferro nas operações de guerra.

A) Os caminhos de ferro na guerra de movimento :

a) Na manobra estratégica.

b) Na manobra táctica.

B) Os caminhos de ferro na guerra de posição.

Cap. IX — Trabalhos de construção, conservação e reparação de vias ferreas durante a guerra.

Cap. X — Destrução e reparação de vias ferreas.

Cap. XI — As linhas ferreas de via estreita :

I) Vias de bitola de metro.

II) Vias reduzidas.

III) Vias ferreas de trincheira.

Cap. XII — Os caminhos de ferro após o armistício.

Como se vê por esta seca resenha, o livro do sr. Abranches é um estudo completo e didático das funções militares dos caminhos de ferro conforme as lições deduzidas dessa colossal experiência da grande guerra.

Cada capítulo é uma lição proficiente, em que se revelam o saber de experiências feito e a penetração de espírito de um técnico sabedor.

Logo no I capítulo se observa de um modo geral que "é absolutamente indispensável que na política ferroviária se queira e saiba ter na devida conta, especialmente nas regiões fronteiriças, o factor militar, e não o pôr completamente de parte, como tantas vezes tem sucedido, para atender interesses locais ou conveniências eleitoraes".

O cap. II esboça a organização militar dos serviços ferroviários nos diversos países beligerantes, especialmente na França, Inglaterra, Belgica, Estados Unidos, Alemanha e Portugal.

O cap. III dá conta do grau de preparação técnica das linhas ferreas em cada país e especialmente na França e Alemanha.

Vem depois a organização, por países, de cada espécie de transportes, antes e depois da concentração, o estudo dos caminhos de ferro como orgão de reabastecimento ou evacuação.

Cada um destes aspectos de tão complexo assunto é caracterizado por abundantes dados numéricos, bem

próprios para dar ideia exacta da magnitude das operações efectuadas.

Basta citar o trecho seguinte, bem elucidativo da documentação utilizada :

Um exemplo de transportes talvez durante a batalha poderá dar melhor uma idéia da importância dos caminhos de ferro.

Na grande batalha do Vitória Veneto, em 1918, no front italo-austriaco, os caminhos de ferro transportaram mais de 300.000 homens, 40.000 solípedes e um milheiro de canhões. Circularam diariamente 400 vagões com munições e 2.250 com material de pontes.

Durante o desenvolvimento da batalha o movimento ferroviário atingiu uma intensidade extraordinária de 25 de Outubro a 4 de Novembro, foram transportados 140.000 homens, 8.000 solípedes, 600 vagões com munições por dia, número este que subiu por vezes a 950.

Durante a batalha de Verdun foram transportadas em caminhos de ferro 90 Divisões com mais de 1.500.000 homens em 6.768 combóios.

A batalha do Somme exigiu a circulação de 6.768 combóios.

Durante todo o período da batalha de 1918, na frente ocidental, os caminhos de ferro franceses fizeram circular 17.000 combóios com tropas, com o máximo diário de 108 combóios em 5 de Maio e 32.000 combóios com material.

Merece especial menção o cap. IX, em que se enumeram os principais trabalhos de construção e reconstrução de caminhos de ferro feitos pelas tropas de cada país.

Lá vem a resenha da obra considerável do nosso Batalhão. Destacarei o trecho seguinte a él relativo :

Na noite de 24/25 do mesmo mês (Março de 1918) foi a gare de St. Pol atingida por 120 bombas de aeroplanos e granadas alemãs, tendo a reparação das avarias exigido 6 dias e 6 noites de trabalho ininterrupto, tendo estado a linha principal interrompida apenas por algumas horas, pois que os portugueses, sob um bombardeamento violento, faziam a sua reparação. Muitas e muitas vezes o Batalhão Português de Sapadores de Caminhos de Ferro trabalhou nestas circunstâncias, merecendo especial referência o trabalho executado no dia 9 de Abril de 1918 data bem memorável, e nos dias que se lhe seguiram até ser quebrado o avanço alemão, e sempre em lutas sérias se houve com muita coragem e brilho, razão pela qual muito louvado foi pelo alto comando inglês.

Foi assim que muitos oficiais, sargentos e soldados ganharam as suas cruzes de guerra, que no próprio local dos seus feitos lhes foram impostas, e não, mais tarde em Portugal, por favor de qualquer ordem.

Não é dos menos interessantes o cap. XI, em que se dá conta da função que na guerra desempenharam as linhas de via estreita como orgão auxiliar de distribuição, com as bitolas de 1^m, 0,6^m e 0,4^m.

As linhas de 1^m foram empregadas especialmente

nos serviços de reabastecimento dos exércitos em operações.

As de 0,™6 representaram papel importante, com as suas curvas de 30™ do raio e com grande latitude nos limites de rampas. O rendimento dessas linhas chegava a ser de 400 toneladas diárias nas zonas avançadas.

Na ofensiva do *Somme* organizou-se uma rede de 450 quilómetros; na do *Aisne* de 420.

Havia ainda a via de 0,™40 nas trincheiras.

* * *

No XIII e último capítulo de tão valioso livro, formulam-se conclusões, que importa registar e que visam a importância dos caminhos de ferro nas operações da guerra.

A ofensiva tem sido e será sempre a forma de vencer na guerra, sem excluir a defensiva.

E' necessário um organismo de movimento e manobra e a via férrea é um dos mais importantes meios materiais de os realizar.

A última guerra mostrou a função capital dos ca-

minhos de ferro, como instrumento de acção de comando.

Antes da última guerra só por exceção se previa o seu emprêgo na manobra dos exércitos.

O que nela ocorreu mostra a necessidade de pôr o orgão directivo dos caminhos de ferro sob a directa dependência do Comando em Chefe.

A experiência mostrou a possibilidade de pôr longos trôcos de via férrea em plena eficiência e de se construirem rapidamente obras de arte importântissimas.

É necessário ter tropas de campanha numerosas, bem instruídas e adestradas.

A via larga foi o instrumento essencial de toda a grande operação numa guerra de material.

A preparação militar da rede ferroviária deve ser objecto dos maiores disvelos.

* * *

Dada esta imperfeita idéa do livro do sr. Abrahanes, resta-nos felicitar o distinto oficial pelo seu belo trabalho, tão elucidativo e que demonstra o saber do seu autor.

PROBLEMAS DE ÁFRICA

O prolongamento do Caminho de Ferro de Malange

Do sr. engenheiro civil das Obras Públicas e de Minas Azerêdo de Sá Fernandes recebemos uma amável carta, capeando um artigo, ao abrigo da Lei de Imprensa, em que refuta os Problemas de África — O Prolongamento dos Caminhos de Ferro de Malange.

Somos correctos em publicá-lo, se bem que o seu autor discorda da bondosa atitude da Gazeta...

Com esta epígrafe, e a propósito da publicação de um relatório, sob o título «Caminhos de Ferro Alem-Malange», trouxe no seu N.º 1105 de 1 Janeiro do corrente ano, esta revista, um artigo do Ex.^{mo} Sr. Coronel de Engenharia Lopes Galvão.

O modesto folheto a que o artigo se refere, transcreve os dois primeiros relatórios da Brigada, até 31 de Outubro de 1930, abrangendo os trabalhos executados durante os primeiros quatro meses, e que sua Ex.^a o Ministro das Colónias nos deu a honra de mandar publicar pela Agência Geral das Colónias.

Não vou fazer a análise detalhada do artigo, mas sim mostrar não se compreender uma tal atitude da parte de quem, por pertencer ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias,

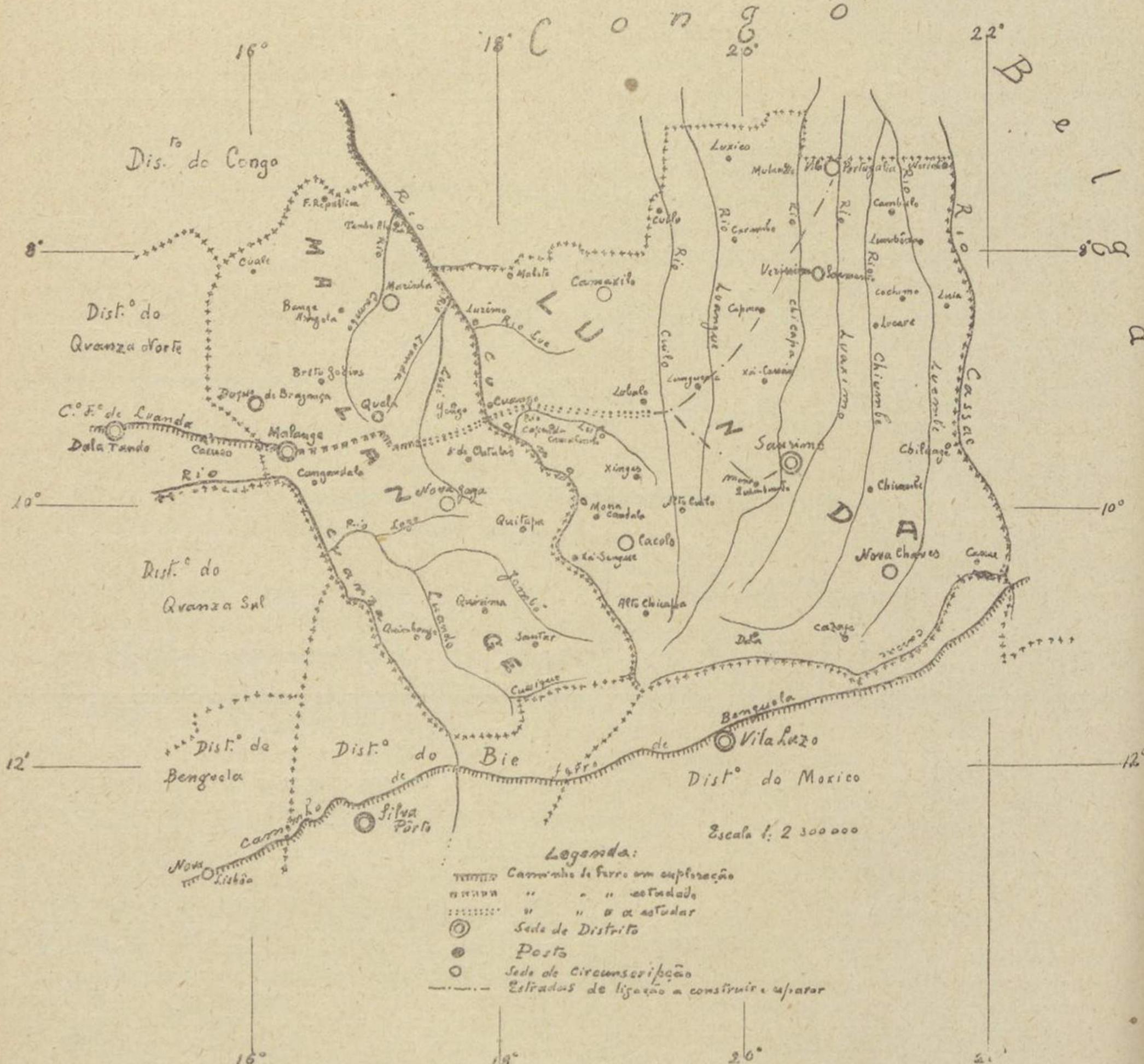
sabe ou deve saber que a Brigada se limitou a cumprir as instruções elaboradas por aquele Conselho, e as determinações superiores baseadas naturalmente nos seus pareceres.

Se conseguissemos trabalhar com a velocidade que o articulista atribui ao Engenheiro Sarrea Prado, que aliás foi um engenheiro distintíssimo, talvez nesses quatro meses tivéssemos reconhecido todo o interland do Caminho de Ferro Luanda-Malange, contado por muitas dezenas de milhares de quilómetros quadrados. Diz sua Ex.^a que aquele Engenheiro fez o estudo de Luanda a Ambáca, numa extensão de 365 Quilómetros, no prazo de um ano. Na época das chuvas é difícil fazer qualquer trabalho de campo, e não se pode aproveitar em geral senão parte do dia, quando muito metade. Fica portanto o ano reduzido a nove meses de trabalho útil e teremos então a média diária de 1400™, não descontando domingos. Desde o Km. 80 do antigo caminho de Ferro, entre Cabiri e Catéte, atravessou aquele traçado regiões arborisadíssimas e cheias de dificuldades-travessia do Luínha, Vale do Zombo, Canhóca, etc., — e se não fosse o articulista afirmá-lo, nós que alguma prática temos

de Estudos de Caminhos de Ferro, julgamos ter, não acreditariam em tal média, e como nós certamente, todos os que têm executado trabalhos desta natureza, embora o projecto só constasse de perfil longitudinal.

O autor do artigo diz que vários estudos se tinham feito, já sobre o prolongamento do Caminho de Ferro, e de facto assim é. Também o sabímos; mas, apesar de termos empregado todos os esforços para encontrar os projectos, para o que realizamos várias diligências, quer junto da Direcção do Ca-

minho de Ferro, quer sob o ponto de vista agrícola, quer mineiro, quer de colonisaçāo, — serviços êstes prescritos pelas instruções às Brigadas. (Instruções Gerais pag. 15 N.º 4, últimos períodos). E assim se reconheceram: a circunscrição Civil do Songo — por Quirima, Sautar, Quimbango, Cósso e Quitapa; a do Minungo — por Xá Sangue, Mona-Ganlala, Alto chicapa e Alto-Cuilo; e a de Saurimo — por Xá Cassau, Mona-Quimbundo e Dala; a do Cassae Sul — por Chiumbo, Cazáge, Cassae e Chiluage; a do Cas-



mino de Ferro, quer da Direcção de Obras Públicas de Angola, não os conseguimos obter, tendo comunicado êste resultado superiormente, como nos competia (Relatório n.º 1 de 10 de Setembro de 1930),

Logo que a Brigada chegou a Angola e para se não ter o pessoal inactivo começou-se a fazer estudos partindo de Caxita, terminus de um lanço que a Direcção do Caminho de Ferro de Luanda andava a construir e em vesperas de conclusão, enquanto se procedia a reconhecimentos gerais sobre

sae-Norte — por Capaia, Somba, Locau e Cachimo; a de Chitado — por Molundo, Cabulo, Lumbano e Nordeste; a de Camixilo — por Cuilo, Caluango, Lubalo, Lurêmo, Cuango e Capenda-Camulemba; a dos Bondos e Bangalas — por Yongo e 5 de Outubro; a do Cambo — por Brito Godins, Banga-Angola, Cuala e Marimba.

Com êstes reconhecimentos bastante adeantados e de modo que não tivessemos que interromper ou parar trabalhos, puzemos superiormente qual a directriz que entendíamos dever seguir o Caminho

de Ferro, sem nos preocuparmos com a valorização de terras de quem quer que fôsse, pretendendo apenas bem servir as regiões atravessadas, e sem o levarmos aos domicílios. como sempre temos feito em trabalhos desta natureza de que temos sido encarregados e que se contam por algumas centenas de quilómetros. (Relatório n.º 4 de Janeiro e Fevereiro de 1931).

Porém a 9 de Julho de 1931, recebeu a Brigada, do Ministério das Colónias, por intermédio do Governo Geral de Angola, o seguinte telegrama: *Becfam-Malange. Transmiso Ultramar: Directriz principal deve ser definitivamente Malange-Saurimo, sem prejuízo estudo económico região e pequenas variantes satisfazer exigências locais que possam ser atendidas.*

(a) GAB-GERAL

Este telegrama foi enviado por proposta do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias, com que S. Ex.^a o Ministro se dignou concordar, Conselho éste de que faz parte o articulista.

Nada tínhamos a fazer se não cumprir o determinado, e foi nesta conformidade que elaboramos os dois lanços estudados pela Brigada.

Termina o autor do artigo por uma série de preguntas a que em face do que acima fica expôsto, já está respondido, mas que apesar d'isso vamos esclarecer novamente.

Diz: Vê-se do relatório publicado que o primeiro cuidado do Chefe, foi pôr no campo brigadas de topógrafos para levantar a taqueómetro, as faixas de terreno que percorria. Para quê?

— Para não estar o pessoal parado, como já acima disse, e para cumprir o determinado a folhas 5 das instruções especiais que dizem: *deve ser devidamente nivelada a directriz e realizado a taqueómetro o levantamento topográfico do terreno, para um e outro lado da directriz, em fachas de largura variável, conforme a orografia do terreno, mas de largura não superior a 500 metros para cada lado da directris.* — Além disso, como a brigada, era cumulativamente com brigada de estudos, brigada de Fomento, êsses levantamentos servir-nos-hiam para projectar outros trabalhos, como valas de irrigação, etc.

— O médico estabeleceu postos de investigação científica das doenças esquesitas que encontrava, montava enfermarias e fazia clínica a todos os pretos e brancos da região. Para quê?

— Para cumprir o que lhe foi determinado pelas instruções especiais e que dizem — !!... Além da assistencia médica e enfermagem a todo o pessoal europeu e indígena das mesmas do que fará um relatório mensal acompanhado de mapas mosológicos, dirigirá a sua atenção para estudos afins, com elementos que irá recolhendo em marcha e em acampamento e subordinados às seguintes rúbricas:

I — Climatologia.

II — Higiene.

III — Patologia.

No Capítulo Climatologia, manda fazer observações sobre termalidade, humidade, pressão, etc., de forma a poder-se definir climatéricamente uma determinada região, e daí deduzir indicações sanitárias.

No capítulo Higiene trata de dados de colonização.

No capítulo Patologia, manda-o colher elementos sobre parasitologia, entomologia e mosografia. Foi o que o médico fez.

O agrónomo embrenhava-se nas causas da grande crise agrícola. Para quê?

— Tendo o agrónomo pelas instruções de fazer o estudo económico-agrícola do Interland, evidentemente que era sua missão estudar as causas da grande crise agrícola e vêr a maneira de a debelar. Foi o que fez.

— A Brigada montava observatórios metereológicos. Para quê?

— Para poder fornecer ao médico e ao agrónomo os elementos que necessitavam para os seus trabalhos e que lhes eram determinados pelas instruções.

— O Engenheiro de Minas estudava as formações geológicas. Para quê?

— Para ter uma base científica para proceder ao estudo mineiro. São os processos aconselhados pelos modernos tratadistas, que mandam primeiro fazer o estudo geológico e assim estão procedendo já, vários países.

Portanto a Brigada não falhou como se pretende concluir e a reforçar esta minha afirmação está um dos últimos pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias, que propunha para a Brigada se transformar em Brigada simultânea de estudos e construção, afim de se irem executando os lanços já estudados e concluir os estudos. (Parecer n.º 214 de 8 de Março de 1932).

Tudo quanto se fêz foi, pois, com determinação ou aquiescência de quem de direito, e o autor do artigo nem ignorância pode alegar, porquanto faz parte, como já acima dissémos, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias.

LUIZ AZERÊDO DE SÁ FERNANDES

Engenheiro Civil de Obras Públicas e Minas e Chefe da Brigada de Estudos do Caminho de Ferro Alem-Malange de 1930 a 1931.

PELOS ARES...

AS ÉTAPAS DA TRAVESSIA AÉREA DE PORTUGAL Á INDIA E VOLTA

O aviador civil português Carlos Eduardo Bleck vai tentar uma nova viagem aérea á India Portuguesa; cujas etapas são as seguintes: Lisboa (Sintra) a Melila, 760 quilómetros; a Oran, 260; a Argel, 370; a Tunis, 640; a Tripoli, 630; a Syrte, 405; a Bengazi, 540; a Tobruk, 438; a Alexandria, 620; a Gaza, 465; a Rutbah, 642; a Bagdá, 414; a Basra, 530; a Bushire, 400; a Lingen, 540; a Jack, 410; a Karachi, 890; a Diu, 670; a Bombaim, 435; à Pangim (Nova Gôa), 420. Total, 10:479 quilómetros.

Carlos Bleck vai tentar fazer num só percurso, quando as condições atmosféricas o permitam.

O regresso vai também feito pelo ar e com as mesmas escálas. A demora em Nova Gôa será, apenas, de três ou quatro dias, o tempo suficiente para repousar e vistoriar, convenientemente, o aparelho.

Ao distinto e intemperado desportista desejamos-lhe feliz viagem.

PROBLEMAS DE URBANIZAÇÃO

O PROLONGAMENTO DA AVENIDA ALMIRANTE REIS
 E SUPRESSÃO DO MERCADO DA
PRAÇA DA FIGUEIRA

Alguns alvitres formulados pelo sr. engenheiro FERNANDO DE SOUSA

TEM sido bem acolhido o plano do prolongamento da Avenida Almirante Reis e supressão do Mercado da Praça da Figueira—plano para a resolução de um dos mais instantes problemas da urbanização de Lisboa.

E' do parecer do nosso director sr. engenheiro Fernando de Sousa que urge, com efeito, efectuar esse prolongamento e libertar o intenso movimento daquela artéria do estôrvo que encontra no estreitíssimo corredor da rua da Palma.

Tambem o nosso presado colega *A Voz* no seu editorial de 24 de Janeiro, pela mesma autorizada pena, confrontava o desafogo da Avenida com a relativa estreitesa das suas futuras comunicações com o Rossio pelas bocas das ruas do Amparo e da Betesga.

Propoz por isso, o director daquele importante periódico, um pequeno corte ao extremo Sul dos quarteirões do Rossio.

Lembrou tambem a necessidade (não urgente) do corte complementar dos extremos Norte dos mesmos quarteirões para desafogar os largos de S. Domingos e D. João da Câmara. De um lado ficaria desafrontado um dos principais Templos de Lisboa e do outro a estação, alargando-se a perigosa passagem do Rossio para a Avenida da Liberdade.

São obras—segundo a abalisada opinião do sr. engenheiro Fernando de Sousa—para fazer em segunda etapa, mas de suma utilidade, para não dizer da incontestável necessidade.

* * *

Ha mais, porém,—afirma-o *A Voz*, em seu editorial de 27 de Janeiro.—Em vigor, não bastarão aquelas duas comunicações da nova Avenida com o Rossio para circulação desafogada.

Outro melhoramento complementar se impõe, que sem ser sobremodo dispendioso, pôde ser adiado para distribuir os gastos por mais largo período.

Antes de assente a directriz da avenida, havia-se pensado em trazê-la ao largo de S. Domingos, ladeando o templo.

Segundo observou o sr. Pastor de Macedo, essa directriz foi posta de parte, pelas seguintes razões:

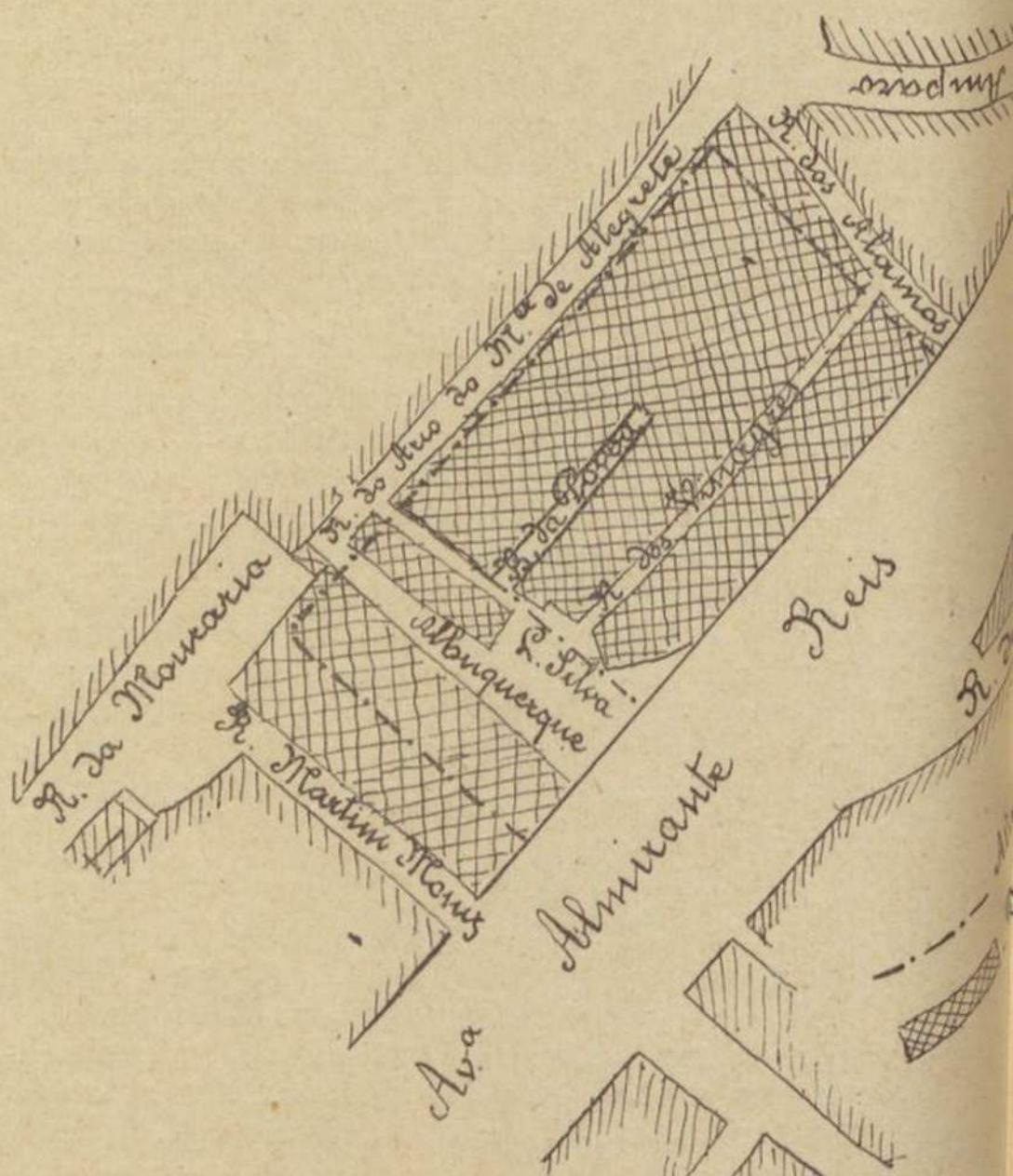
— Além da serventia apresentar uma curva bastante acentuada, para poder desembarcar no referido largo, o seu prolongamento só trazia um benefício à população: livrá-la do acanhamento das rmas da Palma e do Arco do Marquês do Alegrete. Embora esse benefício

fôsse importante parecia-me que o prolongamento da avenida Almirante Reis devia ter um objectivo ainda de maior utilidade, como fôsse o de descentralizar o trânsito da Baixa.

Porque se não ha-de aproveitar um pequeno trôço dêsse traçado para dar mais um saída ao movimento da avenida e deixar o tempo inteiramente desafogado?

Alargar-se-ia a rua Barros Queiroz, do lado do Norte, desde o começo na rua da Palma até ao ângulo do cruzeiro da igreja. Bastaria elevar a 12^m ou 13^m a sua largura, para tornar possível a circulação de carros nos dois sentidos e de alargar um pouco os passeios. Para isso, haveria que cortar uma estreita faixa, de cerca de 6^m de largo, com extensão de pouco mais de 40^m; total 240^m² de edificações.

Do lado Sul da mesma rua, demolir-se-ia o prédio encostado ao corpo da igreja, ao longo da qual fica-

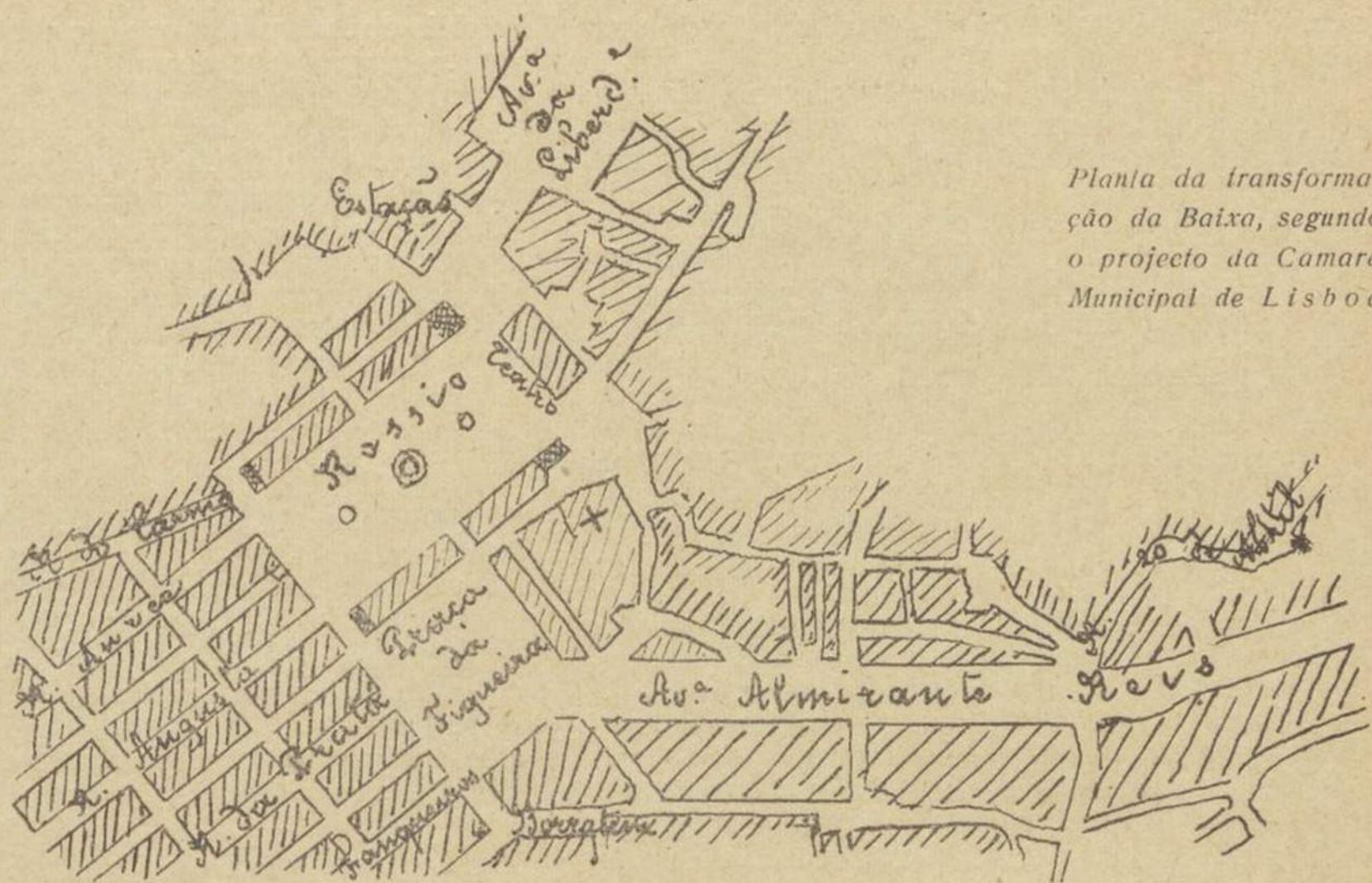


ria uma faixa ajardinada de 6^m de largo, encorporando-se o resto na rua e no largo. Seriam 650^{m²} de prédios a expropriar e demolir.

E para complementar essa obra de aforramento, bastaria demolir do lado Sul do corpo da igreja uma estreita faixa de 5^m a ela encostada, ao longo de um saguão e o prédio com 13^m de frente, a este correspondente na rua de S. Domingos.

O templo ficaria desafrontado nos três lados e dando para o largo liberto do prédio fronteiro, que o afronta. Seriam cerca de 500^{m²} a expropriar, dos quais só 170 com edificações de algum valor.

Os frutos dessas obras seriam 1.º a criação de fáceis comunicações, pelas ruas da Palma e dos Fanqueiros, entre o extremo da avenida Almirante Reis e o extremo Norte do Rossio, e portanto com a avenida da Liberdade e a rua Eugénio dos Santos, e, em torno do Rossio, com as ruas Aurea e do Carmo.



2.º—O relêvo dado à magnífica igreja de S. Domingos, liberta de construções dos dois lados. E tudo isso se obterá com a expropriação de 4.400 m.² de prédios, alguns de valor comercial, mas outros sem grande importancia, compreendendo mais de 400 m.² de saguão ou de construções sem valor ao longo dêle.

Todos êsses números são apenas aproximados e obtidos da planta na escala 1:1.000.

Os cortes nos extremos Norte dos prédios do Rossio medem 250 m.² do lado de S. Domingos e 350 do da estação: total 600 m.²

O conjunto de todos êstes melhoramentos importa, pois, a expropriação de cerca de 2.000 m.² o que é bastante, mas representa formidável melhoria e aformoseamento do coração da cidade, do nó vital da circulação na Baixa.

AS ALTERAÇÕES OCASIONADAS PELO PROLONGAMENTO DA AVENIDA NA ZONA ATRAVESSADA

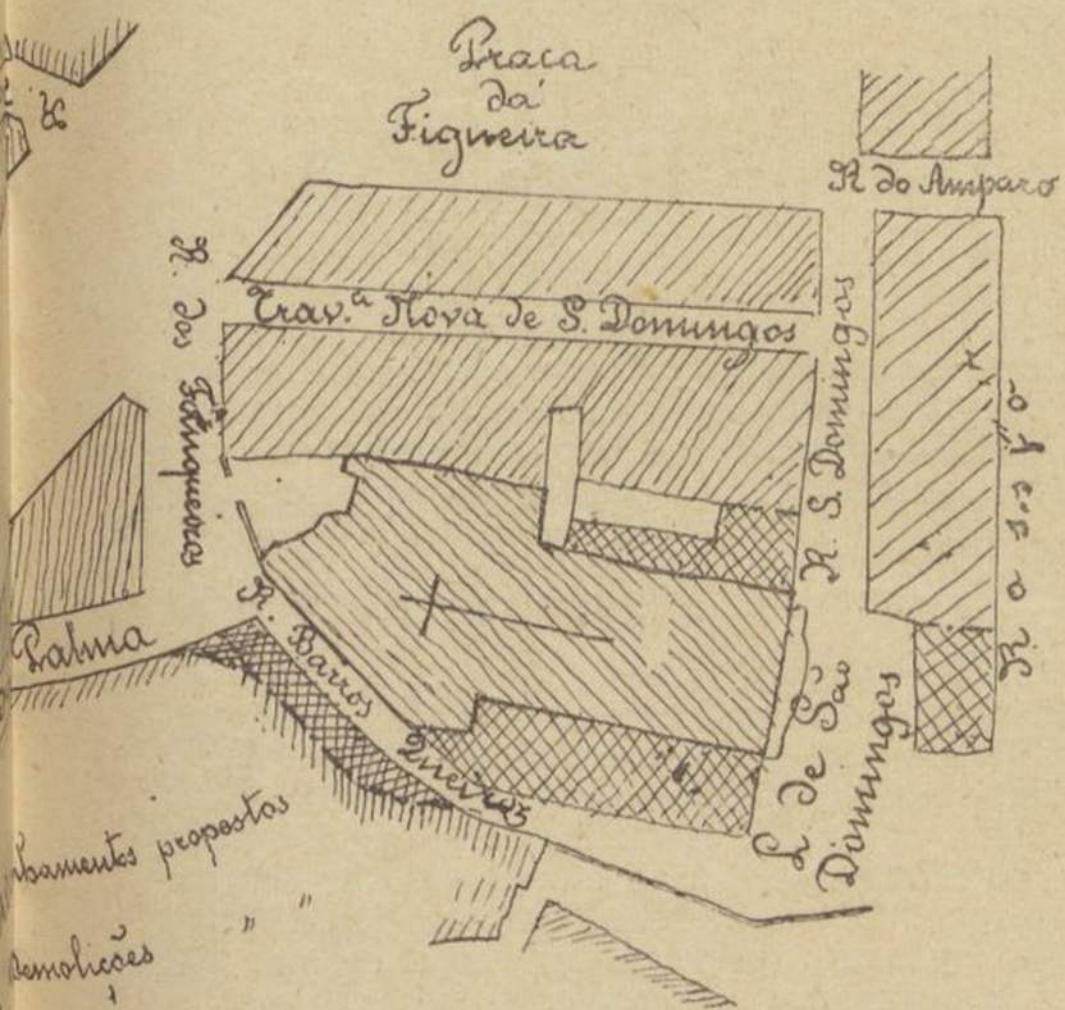
Reproduzimos a seguir pelo interesse que a muitos leitores da *Gazeta* há-de merecer a notícia minúscula que o nosso preso colega *Diário de Lisboa* deu das alterações ocasionadas pelo prolongamento da avenida na zona atravessada.

Na rua Nova da Palma o quarteirão do lado do teatro Apolo fica intacto, no piano. O lado oposto, onde estão cinco grandes prédios, num deles a "Pérola da China" e outro a igreja do Socorro, os estabelecimentos pertencentes à Irmandade da Senhora do Socorro — tudo será derruído. Quando? Não pensemos nisto agora.

Na estreita e movimentada rua da Palma, do lado sul, isto é, onde estão as ourivesarias e a pastelaria, vai-se tudo embora.

Só escapa uma ponta, em baixo, que faz a ligação da rua da Palma com a rua dos Canos, exactamente onde está o Pimenta, ourives.

Na rua Silva e Albuquerque (a rua dos Canos) será



derruído à esquerda e à direita *tudo*, com parte dos Alamos.

O largo da Guia será vítima da picareta. Na rua da Palma, a parte norte onde estão retrozeiros, lojas de chapéus, o alinhamento fronteiro às ourivesarias — escapa.

O Arco Marquês do Alegrete ficará de pé, com aquele amontoado dos Vinagres e as vielas humildes ao lado da rua do Arco Marquês do Alegrete. O velho palácio baixo, brasonado, defronte da igreja da Saúde — salva-se.

A Mouraria será, forçosamente, destronada só na rua dos Canos.

O anguio em prôa de navio, da rua do Amparo com a rua dos Fanqueiros, que tem por frente um torreão da Praça da Figueira, desaparece. Os três bicos fronteiros ao citado torreão vao para a picareta.

E a Praça será derruída e no seu lugar arranjado um novo pequeno Rossio. Os terrenos, aqui, que foram há 700 anos dos frades dominicanos, até 1495, e depois cerca do hospital de Todos os Santos, voltarão a ser públicos.

Pensa-se, também em transferir a freguesia de Nossa Senhora do Socorro para o Arco do Cego, onde se construirá a nova igreja do Socorro. Os serviços religiosos da Mouraria passarão para S. Domingos.

A Câmara Municipal de Lisboa construirá à sua custa a igreja nova.

DESAPARECERÁ, OU NÃO, O MERCADO DA PRAÇA DA FIGUEIRA?

Não foi contestada a necessidade da desaparição do velho mercado que representa uma nota pitoresca da vida de Lisboa.

A essa supressão oferece-se a compensação de novos mercados nos diversos bairros da cidade. Assim o pône-a o ilustre vereador entrevistado pelo *Diário de Lisboa*:

— Far-se-á uma distribuição desse mercado pelos vários bairros, para que todos os núcleos populacionais fiquem bem servidos.

— A Praça da Figueira, por sua vez...

— Será a praça distribuidora de trânsito para a parte oriental. Hoje devido à afluência de veículos, nas horas da tarde, o trânsito da rua Augusta faz-se difficilmente, chegando-se ao Rossio muito mais depressa indo a pé do que de eléctrico ou mesmo, às vezes, de automóvel. Como se poderá fazer o trânsito naquelas artérias daqui a 2 anos? E' aflitivo pensar no que então poderá ser o seu movimento, urgindo, portanto, a construção dum nova praça de trânsito que descongestione a única que na parte norte da Baixa hoje temos para aquelle fim: o Rossio. E aqui tem o principal objectivo do novo projecto: livrar a população do Arco do Marquês do Alegrete e da rua da Palma.

Está bem no que respeita ás facilidades a oferecer ao trânsito, não, porém, no que se refere aos mercados de distribuição na cidade.

A Praça da Figueira, no centro do mais denso núcleo de população, em que se encontra a maior parte

dos hoteis e restaurantes, que é o mais abastecido dos melhores géneros, não é suprido, quando desapareça, por mercados de outras zonas, que se construam, em Xabregas, em Arroios ou no bairro Andrade.

Deve pois ser substituído, em boa parte, por outro na Baixa e complemento do de 24 de Julho.

Em que local? — pergunta o nosso director. Nenhum terreno disponível ou aproveitável conheço, mas julgo possível obter excelente local para um mercado condigno da Baixa, continuador das tradições da Praça da Figueira, a dois passos da antiga situação.

* * *

Estudando a planta da cidade, chama a atenção o quadrilatero que fica entre a nova avenida e as ruas Martim Moniz, do Arco do Marquês do Alegrete e a dos Alamos, com 140^m de comprimento médio e 50^m de largura e 7.200^{m²} de superfície.

Sulcado por estreitas vielas, como a rua dos Vinagres, os becos da Povoa e dos Alamos e o largo Silva e Albuquerque, constitue um acervo de velhas e insalubres edificações, que não podem ficar ao longo da avenida.

Suponhamos que a rua Martim Moniz, que deixa de servir ao trânsito dos electricos ascendentes, é transformada num largo de 20^m para estacionamento de carros, que se rectificam e alargam as ruas dos Alamos e do Marquês do Alegrete, deixando de pé o histórico arco.

Obter-se-há ao longo da avenida um rectângulo de 100^m × 45^m medindo pois 4.500^{m²}.

Porque se não há-de construir aí um mercado de arquitectura condigna com dois pisos, cuja área somada será superior aos 750^{m²} do mercado actual?

E porque não herdará esse mercado o nome de *Praça da Figueira*, consagrado pelas velhas usanças populares?

Será grande o custo dessa obra?

Certamente, mas o rendimento será também avultado e o benefício prestado ao centro da cidade, ao seu mais denso núcleo de população, compensará o encargo contraído.

Como a Câmara Municipal de Lisboa se propõe abrir concurso para a apresentação de ideias de alvitre ácerca de melhoramentos da cidade à semelhança do que fazem as grandes cidades no estrangeiro o sr. engenheiro Fernando de Sousa, nosso director, aqui deixa formulados alguns que não parecem despicados.

* * *

E' obra cara e muita cara a que assim se realizará, pois só para expropriações se calculam 25.000 a 30.000 contos, mas é melhoramento inacessível e que não pode ter outra solução. A que se projecta respeita a tradição do Rossio pombalino e melhora consideravelmente as condições de circulação na cidade, desde que se opere os pequenos cortes aludidos nos prédios que oriam essa linda praça.

Como se deprende tudo isto será função de muito dinheiro e de tempo.

E — a cumprir-se o plano — quantos edifícios e ruas, além das 50 expropriações, embora não atingidas pelo camartelo, terão de ser sacrificados, e justamente, por força da circunstância da vizinhança?

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Electricos.

Divisão Hidráulica do Tejo.

Em 26 de Fevereiro de 1934, pelas 14 horas.

Construção dum muro de revestimento para defesa da Praia Norte da vila do Barreiro, junto à mesma vila.

Base de licitação 290.000\$00

O concurso efectua-se na data e hora indicada no edifício desta Administração, na Rua de S. Mamede (ao Caldas) n.º 71, Lisboa, sendo o depósito provisório de Esc. 7.250\$00.

As condições gerais, orçamento, etc., encontram-se patentes na Administração do Concelho do Barreiro, na Divisão Hidráulica do Tejo e na Secretaria da 1.ª Secção, na Rua do Alecrim n.º 65, 2.º, em Lisboa.

Em 26 de Fevereiro de 1934, pelas 15 horas.

Construção dum muro de suporte e de um terraço calçado em S. Martinho do Porto.

Base de licitação 110.000\$00

O concurso efectua-se na data e hora indicada no edifício desta Administração, na Rua de S. Mamede (ao Caldas) n.º 71, Lisboa, sendo o depósito provisório de Esc. 2.750\$00.

As condições gerais, orçamento, etc., encontram-se patentes na Administração do Concelho de Alcobaça e na Divisão Hidráulica do Tejo, com sede na Rua do Alecrim n.º 65 - 2.º, em Lisboa.

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Comissão Administrativa das Obras do novo Município de Lisboa.

Em 31 de Março, pelas 12 horas.

Empreitada n.º 7 — Completo acabamento dos edifícios n.os 16 A, 17, 17 A, 18, 18 A, 19, 19 A, 21 e 21 C (Construção civil, aquecimento, distribuição de água potável, de água quente, de energia eléctrica, de esgotos, de gás e pára-raios).

Base de licitação 4.280.000\$00

O concurso efectua-se, na data e hora indicada, na Secretaria destas Obras, Avenida Alferes Malheiro, ao Campo Grande, Lisboa, onde também podem ser vistos o programa do concurso, desenhos, etc. O depósito provisório é de 2 1/2 % da base de licitação.

Junta Autónoma de Estradas.

Dia 28 de Fevereiro de 1934.

Reparação da E. N. n.º 29-2.ª, troço entre Ovar e Souto Redondo.

Base de licitação 2.690.242\$67

O caderno de encargos etc., encontra-se patente na sede

da J. A. E. em Lisboa e na 2.ª secção de construção, em Aveiro. O depósito provisório é de Esc. 67.257\$00.

Construção do troço da E. N. n.º 88-2.ª, troço entre Galveias e a Machadinha.

Base de licitação 572.671\$70

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na sede da J. A. E. e na 12.ª secção em Portalegre. O depósito provisório é de Esc. 14.317\$00.

Estes concursos efectuam-se pelas 15 e 15 1/2 horas, respectivamente.

Dia 7 de Março de 1934.

Construção da E. N. n.º 110-2.ª, lanço entre as proximidades do Barranco do Velho e Marmeiro.

Base de licitação 804.116\$52

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na sede da J. A. E. e na 10.ª secção, em Faro. O depósito provisório é de Esc. 20.103\$00.

Construção da E. N. n.º 109-2.ª, troço entre perfis 146 e 257 do lanço da Picota a Portela dos Vales.

Base de licitação 257.102\$29

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na sede da J. A. E. e na 10.ª secção, em Faro. O depósito provisório é de Esc. 6.423\$00.

Construção da E. N. n.º 83-2.ª, ramal para a estação do caminho de ferro das Mouriscas.

Base de licitação 156.487\$58

O caderno de encargos etc., encontra-se patente na sede da J. A. E. e na 5.ª secção, em Santarém. O depósito provisório é de Esc. 3.913\$00.

Estes concursos efectuam-se pelas 15, 15 1/2 e 16 horas, respectivamente.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Divisão de Via e Obras — Fundo Especial.

Dia 1 de Março de 1934, pelas 15 horas.

Empreitada n.º 8 de construção da variante às pontes da Pavarra, Vale do Mú e Sobralinho, entre os quilómetros 240, 077, 90 e 241, 600 da linha do Sul.

Base de licitação 1.239.798\$16

As condições, etc., encontram-se patentes na Divisão de Via e Obras desta Direcção Geral, na Rua de S. Mamede (ao Caldas) n.º 65, Lisboa, e na Sub-Divisão, Zona Norte, com sede no edifício da estação do Porto-S. Bento, Porto. O depósito provisório é de Esc. 30.994\$95.

Dia 2 de Março de 1934, pelas 15 horas.

Empreitada n.º 16 — Construção da ponte da Ca-

drona e variante os quil.^{os} 246,911,90 e 247,291,38 da linha do Sul.

Base de licitação 365 982\$44

As condições, etc., encontram-se paentes na Divisão de Via e Obras na Rua de S. Mamede n.º 63 (ao lado), Lisboa e na Sub-Divisão Zona Norte, com sé e no edifício da estação do Porto - S. Bento, Porto. O depósito provisório é de Esc. 9.149\$56.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Fornecimento de «tirefonds».

Até ao dia 15 de Março de 1934, esta Companhia aceita propostas de fábricas portuguesas, para o fornecimento de:

30.000 «tirefonds».

Este material deverá ser recespcionado segundo as prescrições dos cadernos de encargo unificados franceses.

Desejós e mais condições podem obtér-se no Serviço de Via e Obras desta Companhia, em Espinho, rua 62, n.º 109, para onde deverá ser dirigida qualquer correspondência.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Construção.

Dia 3 de Março de 1934 pelas 15 horas

Linha do Vale do Lima - Empreitadas n.º 2

Execução de terraplenagens, obras d'arte correntes e especiais, muros de suporte e vedação, e serventias entre o pefil 0 do lanço de Lanhenses - Reogas e o pefil 85 da 1.ª variante de Ponte do Lima, na extensão de 9.184,7 m.

Terraplenagens, obras d'arte corrente e especiais, muros de suporte e vedação, e serventias das estradas de acesso à estação de Ponte do Lima, de Lanhenses ao Rio Lima e desvios de estradas e caminhos.

Base de licitação 2.210 299\$87

As condições, etc., encontram-se expostas na Divisão de Construção, na Rua de S. Mamede ao Caldas, n.º 63, Lisboa e na Zona Norte da mesma Divisão, com sede na estação do Porto - S. Bento. O depósito provisório é de Esc. 55.257\$50.

Resultados dos concursos na Junta Autónoma de Estradas.

Em 7 de Fevereiro de 1934

Ramal da E. N. n.º 81 - 2.º, pelo Convento de Arrábida a Outão.

Base de licitação 859.054\$52

Concorrentes :

Manuel Xavier Rama'ho Rosa	649.000\$00
Francisco Rosaio dos Santos	68.000\$00
Manoel dos Santos Furão e C. L. da	815.000\$00
Artur Fernandes Alves Ribeiro	816.000\$00
Reconstructora L. da	815.000\$00
António Joaquim Ferreira	824.400\$00

E. N. 56 - 2.º, lanço entre a E. N. n.º 14 - 1.ª e Rosmaninhal.

Base de licitação 914.991\$10

Concorrentes :

Otávio Castelo Branco Pires Marques	748.000\$00
---	-------------

António Dias Afonso	750.350\$00
Est v. m Baptista	8.800.00
Francisco v. o	849.10 \$00
Manuel dos Santos Furão e C. L. da	880.000\$00

E. N. 1 - 1.º, lanço entre o Peso de Melgaço e a Ponte de S. Gregório.

Base de licitação 420.201\$77
Desejto.

Em 15 de Fevereiro de 1934.

E. N. n.º 81-2.º, lanço entre o entroncamento com a E. N. n.º 19-1.º (Ferradura - proximidades de Vendas), e a estação do caminho de ferro de Palmela.

Base de licitação 1.068.791\$86

Concorrentes :

Reconstructora L. da	998.000\$00
Artur Fernandes Alves Ribeiro	1.040.0.0\$00

E. N. n.º 6-1.º, lanço de Sebadelhe ao limite do distrito de Vizeu.

Base de licitação 1.293.397\$50

Concorrentes :

José Maria dos Santos Cardoso	1.086.000\$00
Candido Da. Lopes	1.149.000\$00
Reconstructora L. da	1.196.000\$00

Ramal da E. N. n.º 87-2.º, para Montalvão por Niza, lanço junto a Montalvão.

Base de licitação 46.096\$17
Deserto.

Resultados dos concursos e efectuados na Câmara Municipal de Lisboa.

Em 30 de Janeiro de 1934

Reparação do pavimento a paralelipípedos da Avenida Duque de Loulé, Ruas Luciano Cordeiro, Gonçalves Crespo, etc.

Base de licitação 1.207.286\$82

Concorrentes :

Waldemar Jara d'Orey	1.057.000\$00
Pardal Monteiro L. da	1.117.000\$00
S. de Pavimentos Aperfeiçoados, L. da	1.185.000\$00
Mesquita, L. da	1.187.200\$00

Em 8 de Fevereiro de 1934

Fornecimento de 10 viaturas hipomóveis.

Concorrentes :

Serviços Industriais da C. M. L. (10 viaturas)	108.000\$00
Fábrica Vulcano e Colares (cada viatura)	15.500\$00

Em 5 de Fevereiro de 1934

Construção da Central-Leiteira Municipal

Nesta data realizou-se a abertura das propostas para esta construção, tendo as mesmas, segundo uma das condições do concurso, sido apresentadas com as seguintes designações:

FORNECIMENTOS DE MÁQUINAS

Proposta n.º 1 - Thermal	47.175 R. M.
» 2 - Hilding	1.140.526 coroas dinamarq.
» 3 - Cherry	127.253 Florins holand.
» 4 - Laborc	26.000 Libras
» 5 - Prosanitas	20.694.9-6 R. M.
» 6 - Atlântida	52.2776 R. M.
» 7 - Neve	Sem preço

MAQUINAS E EDIFÍCIO

Proposta n.º 1 A - «Gloria»	4.200.000\$00
» 2 A - Silus fons vital	12.700.000\$00
» 3 A - Sem legenda	5.95.000\$00
» 4 A - Camões	18.00.000\$00
» 5 A - Optimo	2.799.958\$00
» 6 A - Sem legenda	4.969.150 Francos

QUESTÕES SOCIAIS

O TABACO

NA CIVILIZAÇÃO

Pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA

DIZEM que Pythagoras considerava o tabaco como o «ópio do espírito humano». Dizia êsse grande moralista que um povo que fuma, é um povo que morre por asfixia.

E, todavia, quantas vezes o nosso espírito, na somnolência do acordar sente a triste verdade da vida, em movimentos que anulam toda a esperança no futuro, pela apreciação da antecedência do presente, onde, em letras grandes e bem visíveis, podemos lêr a conhecida frase do Dante: deixa aí toda a esperança.

Mas, bem depressa a nossa mão se dirige para o cigarro que se encontra à cabeceira da cama e, aceso êste, começa o seu fumo a transformar a realidade n'um sonho feliz, originário de ideias que preparam um melhor futuro, dando-nos assim um socorro à nossa fraqueza, uma saída ao nosso septicismo e uma esperança aos sofrimentos que a nossa percepção, na somnolência, sentia e sofria.

O fumo do tabaco, disse outro célebre filósofo, constitue a faísca eléctrica que dá, no nosso cérebro, valiosos recursos ao pensamento.

A tabaqueira, ou cigarreira, por outro lado, atesta-nos um espírito de simpatia; homem ou mulher, cada um, por seu turno, nela metem o dedo e comunicam assim um agradável perfume. Um homem de espírito, atribuia a uma pitada de tabaco, o cheiro da insurreição e ao roçar do tabaco sobre a membrana pituitária, o génio epigramático do século deserto.

A Revolução francesa, na sua opinião, tinha saído de uma tabaqueira.

Mas o charuto, continua o aludido filósofo, é o prazer egoista é o prazer celibatário, é o delírio por um lado, é o embrutecimento extático da solidão, é o olhar perdido numa nuvem, é o esgotamento da fibra da vontade, é a substituição da actividade pelo sonho enganador. Por cada bafada de fumo de tabaco que o homem aspira ou expira, êle exala e evapora uma energia ou uma virtude.

Se, pois, (nessa época) a Turquia levava a noite sobre a sua fisionomia; se a Alemanha seguia de um olhar perturbado uma visão metafísica através

do espaço; se a Espanha dormia de um sono interrompido de acessos de sonanbulismo; se a Holanda se escondia na sua boa disposição; se a França, enfim, vacilava já o seu olhar, devíamos, de oravante, acusar dêste misterioso suicídio das nações, o tabaco, o cachimbo, o charuto e o cigarro. Basta que essa fumigaçâo dure ainda um século ou dois, para que a inteligência dêste Mundo acabe exclusivamente em fumo.»

E hoje, quando a Alemanha procura fugir de uma visão metafísica através do espaço; em que a Espanha vive um período de acesa e confusa política; em que Cuba, num acesso mais violento ainda, destroe a paz, a ordem e as vidas, pela força destruidora da bomba e da granada; hoje finalmente que a França, a Itália, as Américas e até a própria Inglaterra, oscilam os seus olhares sobre as dificuldades, financeiras e económicas do presente, será ainda o tabaco, o cachimbo, o charuto e o cigarro, que provocam êsse grande desequilíbrio mundial?

* * *

Entregues a estas considerações sobre tão estranho problema social, ia-mos nós, no entanto, fumando um modesto cigarro, conseguindo ver, no fumo por êle produzido, essa grande confusão de opiniões que avassala o Mundo civilizado e com essas realidades, ficámos absolutamente descrentes de «que o fumo do tabaco seja ópio do espírito». Êle, pelo contrário, desperta uma mais clara e precisa percepção intelectual, levando-nos até à previsão do futuro, nos seus aspectos suave e benigno, ou tumultuoso e anarchico—é certo que nas mesmas contingências em que o meteorologista prevê o decorrer do tempo. Mas, mesmo com a incerteza da sequência dos factos, não deixamos de ter fé na influência do fumo do tabaco.

* * *

Entretanto, apagára-se o nosso cigarro, mas depressa tornámos a acendel-o. E assim, de novo, alcançámos, a faísca electrica, a qual impulsionou o nosso espírito para a possível visão do futuro, com a apreciação dos antecedentes, e isso sem asfixia, nem perda de vontade e de virtude... Pelo contrário, por tal processo fizemos provisão de vontade, de verdade e de virtude. A virtude e a vontade dão-nos a inabalável fé nas ideias que a apreciações dos factos provoca, firmando assim as nossas convicções contra a impotência daqueles que, porventura as critiquem e contradigam.

Visado pela
Comissão de Censura

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

O EXTERTOR DO CARNAVAL

O Rei Mômo este ano vestiu-se de crepes, isto é: envergou o seu melhor fato preto ou smoking e deixou-se de pedir pançadinhas ao velho.

Ele mesmo confessou aos jornalistas de que se encontrava no extertor. Concorda, plenamente, que a sua transitória supremacia já passou.

Reinou um pouco nos bailes particulares e privativos dos teatros e cinemas; assaiou algumas casas para comer à tripa fôrra, por motivo dos bons costumes e não fez caso da rua!

Cegadas poucas; grupos filarmónicos alguns — e muita tristeza por essas Avenidas fora, a despeito dos lindos dias primaveris que a Natureza, desta vez, proporcionou ao Carnaval.

Pobresinho! Já deu o que tinha a dar!

Pois se ele se tornou perpétuo em todo o Mundo!

A Alemanha apregoia a Paz, quando quer a guerra.

Mascaras!

A França, tão ordeira e pacífica, agora, revolucionária.

Mascaras!

A América do Norte já de si original nas grandes paródias pelos arranha céus e mil e um bars ou dancings economisa.

Mascaras!

O Peru, embora de monco caído, está bélico e indisciplinado.

Mascaras!

A Austria, formosa e alegre, rainha das valsas, anda, presentemente, a ferro e fogo com os socialistas.

Mascaras!

E Portugal?

Quando este país, tão pequenino aos olhos dos outros, todo revolucionário, deveria apresentar-se mascarado de mendigo, tropeço, cheio de frio, com o fato a esgarçar-se e de botas cambadas, surge-nos, pacífico e alegre, como se tivesse metamorfoseado pelas glandulas do macaco e apresentar-se todo rafinée, de monóculo na órbita e fumando ebdulas.

Já comprou três navios, tem ótimas estradas, ricas linhas telefónicas e muito dinheiro no Banco Emissor.

COMO SE COME NO JARDIM ZOOLÓGICO

SEGUNDO uma bem elaborada estatística, relativa ao ano de 1933, os hóspedes do Jardim Zoológico consumiram os seguintes elementos:

Carne, 49.090 quilos; peixe, 16.380 quilos; cereais (milho, fava, aveia, etc.), 65.780; forragens secas (palha, feno, etc.), 104.640 quilos; hortaliças, 91.780 quilos; fruta, 490 quilos, não compreendendo 4.760 bananas; alpistas, painso, etc., para os passaros do Aviário Madail, 1.180 quilos; camarão, 110 quilos; pão, 8.870 quilos leite, ovos, frutas secas, semeas, limpadura, etc., etc.

Portugal não passa, felizmente, fome como dizem determinados indivíduos... Os alimentos, pela notícia acima, até chegam para os irracionais. Estes não estão, de facto, a sôldo de qualquer trapo vermelho!

E a nau do Estado salva-se, assim, de qualquer maré procelosa.

Ainda bem — porque nós também somos Amigos do Jardim.

UMA HORROROSA ESTATÍSTICA CINEMATOGRÁFICA

SOBRE os variadíssimos filmes projectados em vários países da Europa, um professor da Universidade de Praga acaba de fazer uma interessante mas honrosa estatística. Os seus números perturbam o mais insencível leitor. No período dum ano, os filmes sonoros de todas as nacionalidades, nanja nós portuguesinhos, que foram produzidas põem em cena:

310 assassinos;

104 roubos à mão armada;

74 delitos de «chantage»;

45 incêndios voluntários;

14 delitos de «escroquerie» ou de fraudes ligeiras;

642 casos de burla de grande tomo;

181 casos de falso testemunho;

110 casos de danos graves voluntariamente cometidos com o intuito de prejudicar;

165 casos de roubos simples;

54 casos de malversação de dinheiro de menores;

192 adultérios cometidos pelas mulheres;

E 213 cometidos pelos maridos.

Os filmes do ano puseram ainda em cena 25 casos bem definidos de crianças duramente maltratadas e 45 casos de agressão com ferimentos graves.

As conclusões do aludido catedrático de Praga são as seguintes:

«Os indivíduos apresentados nas películas são, na proporção de 70 p. c. pelo menos, doentes ou monstros. «E isto prova que a nossa época é uma época de decadência intelectual, moral e física, que tem visivelmente necessidade, para interessar ainda os espíritos, de utilizar os meios mais grosseiros».

Muito e muito bem!

UM EXCENTRICO INDUSTRIAL

UM dos maiores industriaes de toda a Grecia é o milionário Ramos, que, muito conhecido pelas suas excentricidades lembrou-se de ir a uma das janelas do 2.º andar da sua residência e atirar sobre os transeuntes mãos cheias de autênticas notas de cem, quinhentas e mil dracmas.

A notícia espalhou-se velozmente a 1.500 quilómetros à hora! — e dentro em pouco uma grande multidão se esmurrava em frente do prédio do milionário Ramos, onde todos queriam ser contemplados com a chuva de notas que caía daquele 2.º andar. A população de Aténas dir-se-ia que enlouquecera.

A polícia compareceu, porque a luta ia-se tornando cada vez mais feroz.

No entretanto os guardas subiram perguntando ao milionário porque atirava assim o seu dinheiro. Ramos poz-se então a rasgar massos de notas que tinha amontoadas em sua frente, dizendo que estava farto daqueles papeis sujos que, afinal, para ele, se tornara em pesado fardo.

Se a memória nos não falha, também há anos, apareceu em Lisboa um idêntico maduro o qual, hospedando-se no Hotel de Inglaterra começou a deitar dinheiro, por uma das janelas, para a rua.

E o alvorôço foi grande. Como na capital da Grecia houve murros a fartar — e em determinada altura apareceu a polícia...

UM SIMPLES DIVÓRCIO

EM Portugal qualquer cidadão que deseja divorciar-se gasta os olhos da cara e chega até a perder a cabeça... Pois, na Índia, não. Tal facto, segundo as últimas notícias telegráficas chegadas a Lisboa, em certas regiões daquele *Paraíso Terreal*, constitue a mais simples medida deste mundo: quando o marido e a mulher estão aborrecidos um do outro, vêm para a porta sentar-se com as pernas cruzadas e cada um com a sua

candeia acesa. O que primeiro vê a sua luz apagada levanta-se e abandona o lar, enquanto o outro entra tranquilamente em casa, feito proprietário, por toda a vida, de tudo quanto lá se encontra.

Isto para as mulheres de cabelinho na venta é uma grande beleza!

MAIS UMA PARA A CONTA...

O Governo, apezar da boataria infernal que correu nos últimos dias, com uma precisão matemática, sufocou o projectado movimento comunista, que lançaria Portugal numa desordem identica à de Cuba. O «comité» fantasma, apoiado um passeio por todo o país, ordenara a greve geral revolucionária, sangrenta e sem treguas; mas a polícia, conhecedor das ordens do bando, tomara silenciosamente as suas medidas, as suas precauções. Na hora exacria, quando tudo estava a postos para a desordem, a polícia, silenciosamente, dirigida pelo Senhor Ministro do Interior, actuou rapidamente isolando com segurança os fócos da supuração, evitando assim que a nação, agitada por bandoleiros, tombasse num quadro de desordem semelhante ao da nossa vizinha Espanha. O Governo da Presidencia do ilustre homem publico, Doutor Oliveira Salazar, pôde orgulhar-se do enorme triunfo obtido, e pôde estar certo de que a nação conhece, em toda a sua extensão, os serviços por Ele prestados à Patria e à Grei.

O ESTADO E A PUBLICIDADE

EDITADO pela Direcção Geral dos Negocios Comerciaes do Ministerio dos Estrangeiros temos presente o N.º 52, serie III do bem elaborado *Boletim Comercial*.

É uma publicação interessante que interessa não só os mercados da Europa como tambem os das Americas.

Agradecemos os exemplares que nos têm sido oferecidos.

O que não está certo, porém, é o *Boletim Comercial* ter agentes de publicidade que negoceiam, em prejuizo das outras publicações similares, visto que estas pagam as suas contribuições ao Estado, e o *Boletim* não, andar a mourejar pela praça de Lisboa o pão de cada dia.

O numero que temos sobre a nossa banca de trabalho insere nada menos do que 25 anuncios—e dos de boas contas!

Nós sabemos que as vantagens do *Boletim Comercial* são manifestas para os assinantes, e simples leitores, a-fim de conhecem e estudarem a vida economica do País continental, insulano, colonial e de álem-fronteiras, como acima aludimos.

Mas prejudicar as outras revistas, tambem de importação exportação e turismo, cujos encargos são enormes, fazendo-lhes concorrência à publicidade, não.

A CRISE DO DESEMPREGO

TEM o «Diario da Manhã» insistido e muito bem, em afirmar que o Governo da Dictadura, na justa e moral defesa do trabalho de portugueses, não consentirá que estrangeiros venham ocupar quaisquer situações nas Empresas, grandes ou pequenas, que funcionam no nosso Paiz.

Realmente assim será cumprida a lei que, tão acertadamente, o mesmo Governo promulgou. Chegam-nos, porém, rumores de que algumas dessas Empresas têm lá transgredido, ou se propõem transgredir essa acerada disposição legal, para o que chamamos a especial atenção do Sr. Ministro do Interior.

DESASTRES DE VIAÇÃO EM INGLATERRA

SEGUNDO as estatísticas publicadas pela Repartição competente do Ministerio do Interior Britanico, o numero de mortos, vitimas de acidentes do tráfego, em toda a Inglaterra durante 1935, aumentou de 458 em relação a 1932.

O numero de mortos durante o ano findo eleva-se a 7.125, sendo o numero de feridos 216.401. Os acidentes do tráfego elevaram-se a 191.829 dos quais 6.924 foram fatais.

Claro está que toda a Imprensa convida o Governo a tomar medidas urgentes e a alterar os presentes regulamentos, visto o numero de casos fatais e acidentes aumentar assustadoramente.

Lá e cá...

UM NOME QUE NÃO ESQUECE

DENTRE os republicanos de inconsciente carácter e lidíma figura de democrata, sempre leal e cavalheiresco para os seus adversários politicos ha a distinguir Anselmo Braancamp Freire, cujo 85.º aniversario do seu nascimento passou no pretérito dia 1 de Fevereiro.

Foi senador da Republica e presidente da primeira vereação republicana de Lisboa, em pleno regime monárquico.

A CENSURA EM TOQUIO

DOS jornais de Toquio foi levantada e censura, decretada em 11 de Fevereiro de 1923, que proibia a publicação de noticias referentes aos artigos de acusação contra 178 conspiradores comunistas. Trata-se dum processo vasto que levou á prisão mil e oitocentas pessoas, por terem tomado parte numa manifestação anti-nacionalista.

A FECHAR

— O senhor tosse melhor do que ontem, disse um médico a um doente.

— Não se admire, respondeu este, estive a ensaiar-me toda a noite.

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c.—LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: N. 5818

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Fevereiro de 1894

O estudo da tarifa por zonas, em Portugal

Se imaginassemos que a tarifa tão afamada na Hungria pudesse servir de modelo em Portugal, e ser aqui adoptada sem alteração ou com pequenas modificações, muito teríamos que dizer sobre os resultados que ella tem dado no seu ponto de origem, resultados que, se provam que o ministro, mr. Baross, decretando um abaixamento geral de tarifas, conseguia aumentar prodigiosamente o movimento de passageiros nas linhas ferreas hungaras, não nos põem a nda em evidencia que o beneficio influxo d'essa medida se refletta directamente no caminho de ferro, em uma receita liquida apreciavel.

Com efeito, na ultima estatística publicada pelo governo hungaro, que se refere ao anno de 1892, fala-se mui o de movimento e de receitas; mas não vemos que se trate das despesas que o aumento d'esse movimento originou.

Já se vê que as linhas do Estado Hungaro tiveram, em 1888, um movimento de 1.502 passageiros por kilometro de via, e em 1892, 3.803, ou seja 192,1 % a mais, a de pesa de exploração deve forçosamente ter aumentado, e não será muito calcular que, mesmo attendendo ao melhor aproveitamento dos comboios já existentes, essa elevação represente uns 40 % pelo menos. (1)

Ora se as receitas por kilometro-via foram, em 1888, de 2.029 florins, e em 1892 de 2.616, a melhoria é apenas de 28,9 %, o que representará uma perda certa de 11,1 %.

Reverteu essa diferença em beneficio do paiz? Não o contestamos; podemos mesmo afirmal-o, á simples vista dos algarismos que nos apresenta a estatística do movimento de passageiros, sem necessidade do difficult estudo a que teríamos que dar-nos para o apreciar.

Basta vêr que ás longas distancias, o numero de passageiros passou de 44.700 nos trens rápidos e 201.500 nos ordinarios, ou seja um total de 246.200 em 1888, a 256.200 nos primeiros e 734.400 nos segundos, ou um total de 970.600 em 1892; isto é, que as relações entre pontos distantes mais de 225 kilometros (e já é um afastamento apreciavel) se estreitaram em cerca de mais de 300 por cento.

Ora n'um paiz, como a Hungria, composta de elementos heterogenios, em que as diferenças de raças, de religiões e até de idiomas originam o afastamento das populações, tudo quanto seja approximadas, relational-as, pôl-as em contacto frequente e facil, convidal-as á permutação dos seus produtos como dos seus individuos, é sempre um grande bem, para o qual não são demais quaisquer sacrifícios do tesouro.

A providencia governativa que fizer os galicianos visitar a Dalmacia, que trouxer os bohemios á Bosnia e fôr arrancar ás montanhas da Transylvania alguns dos seus raros 49 habitantes por kilometro quadrado, para lhe mostrar as bellezas do Tyrol, fazendo-o, para isso, atravessar as vastas planícies danubianas que formam o centro d'aquelle paiz, é, por certo do maior alcance economico-sociál, porque representa uma tentativa de estabelecer unidade onde as leis da geographia e da ethnographia impedem a ligação em um só povo d'aquelle amontoado de elementos diferentes que só a grande política internacional pôde englobar, formando uma nação.

Depois a tarifa das zonas tinha outro fim ainda, n'um paiz que serve de transito a tantos outros vizinhos.

As relações da Russia com o Adriatico, da Allemanha com o mar Negro, nem sempre se serviam da Austria Hungria para passagem. A redução consideravel no custo da travessia d'este paiz veiu chamar ás suas linhas o passageiro de transito. Isto em quanto ás viagens de longo curso.

Pelo que se refere aos curtos trajectos, a pequena densi-

dade de população de todo o paiz, especialmente nas grandes planícies do centro, indicava que só com um preço muito reduzido se poderia multiplicar a viagem.

Vê-se, pois, quão diferentes são as condições de um paiz assim, em comparação com o nosso, onde a raça é só uma, a religião e o idioma eguaes de norte a sul, e a superficie apenas 1/7 da da Austria Hungria.

A tarifa hungara não pôde pois, nem mesmo como sistema, ser adoptada em Portugal.

Sobre este ponto consultámos o nosso sollicito redactor na Belgica, cujos conhecimentos profundos sobre tarificação de caminhos de ferro são dos mais notaveis, e do que mr. Urban nos diz, extractamos o seguinte :

«Emquan'o á applicação da tarifa por zonas em Portugal sou de parecer, como V., que seria um perfeito erro querer applicar esse sistema n'um paiz absolutamente diferente da Hungria. O mesmo sucederia na Belgica, por exemplo, onde as pequenas distancias a percorrer e a densidade da população fariam que, para applicar a tarifa de zonas, haveria que modifical-a de uma forma tão profunda que não restaria d'ella senão o nome.»

Perante tão auctorizada opinião não ha que hesitar.

Mas não é mister sahir do proprio paiz em que a tarifa teve origem para reconhecer que... cada roca tem seu fuzo, como diz o rifão popular.

A propria Austria, instigado o governo pelos elementos populares que trabalharam pela reducção de tarifas, pôz em vigor uma tarifa de zonas que em grande numero de casos... eleva os preços.

As bases d'essa tarifa são : divisão do percurso em 26 zonas das quaes as primeiras 5 são de 10 kilometros, as 2 seguintes de 15, a 8.^a de 20 e as restantes de 50 kilometros, completando-se assim 1.000 kilometros.

Esta tarifa creada então com 26 zonas, foi mais tarde modificada, subdividindo-se as zonas 9.^a e 10.^a, que eram de 50 kilometros, em 4 zonas de 25, tendo hoje, portanto, 28 zonas.

Vigoram hoje estes preços na Kaiser Ferdinands-Nordbahn sob o titulo de Kreuzer Zonentarif, por ter para base da tabella sido adoptado 1 kreuzer por kilometro em 3.^a classe.

Os tipos são : em comboios ordinarios, 3 kreuzers em 1.^a classe, 2 em 2.^a e 1 em 3.^a.

Nos trens expressos estes tipos aumentam 50 %.

Nas demais administrações vigora hoje outra tarifa que se divide em 21 zonas de distancias eguaes ás d'aquella, isto é, até 650 kilometros, sendo as suas bases mais elevadas, e bem diferentes, a saber :

Nos comboios ordinarios em 3.^a classe custam 15 kreuzers os primeiros 10 kilometros (1.^a zona), aumentando 10, 15, 10 e 15 kreuzers até á 5.^a zona; a 6.^a zona, de 15 kilometros, aumenta 20 kreuzers; a 7.^a, de 15 kilometros, 15; a 8.^a, de 20 kilometros, 30; as 9.^a e 10.^a, de 25 kilometros, tambem 30; a 11.^a, de 25 kilometros, 35; a 12.^a, de 25 kilometros, 30; as 13.^a e 14.^a, de 50 kilometros, 65; a 15.^a, 60; as 16.^a 17.^a e 18.^a, 65; a 19.^a, 60; as duas ultimas 65.

A 2.^a classe é o duplo da 3.^a e a 1.^a o triplo. Nos comboios rápidos os preços são aumentados uns 40 %.

Por esta forma os preços ficaram reduzidos, especialmente em 3.^a classe; mas como as concessões de bagagem gratuita e a de bilhetes de ida e volta, circulares, etc., foram suprimidas, resulta que o passageiro que vai a um longo percurso, e tem que transportar bagagem, paga o mesmo, e por vezes mais, do que pela antiga tarifa.

As razões que acima expômos, e outras, deduzidas dos

(1) No seu relatorio apresentado ao congresso de caminhos de ferro pela administracão dos caminhos de ferro do Estado Hungaro, relativo a 1890, o aumento de despesas, apesar dos apertados cálculos em que foi estabelecido, foi de 28,18 %, quando o aumento do numero de passageiros era ainda muito menor.

Locomotivas e automotoras portuguesas

A. C. P. possui 411 locomotivas, das quais 114 eram do Sul e Sueste e 75 do Minho e Douro. A Beira Alta tem 29, o Val do Vouga 16, a Nacional 16, o Dorte de Portugal 19. Ao todo no país correm 536 locomotivas e 24 automotoras, estas da linha do Estoril, 1.351 carruagens de passageiros e 9367 vagões de vários tipos.

Os quilómetros explorados são 3.465 e o movimento de passageiros foi de 28.430.877 em 1932, contra 30.155.597 em 1931.



ESTANTE FERROVIÁRIA

"TRANSPORTES POR CARRETERA"

Acaba de sair a lume, cuidadosamente editado pelo Instituto Ferroviário de Madrid, o interessante livro do interventor do Estado da Exploração de Ferrocarriles sr. Joaquim Imedio Diaz — *Transportes por Carretera*.

A interessante obra, ainda inédita no mercado espanhol, é um perfeito tratado de transportes por ruas e estradas de Espanha em todos os seus aspectos administrativo, legislativo e comercial.

Transportes por Carretera é de grande utilidade também para todas as pessoas relacionadas com os meios automobilísticos, quer sejam camions de carga, auto-car's ou simples carros particulares ou "taxis".

Insére o notável livro do sr. Joaquim Imedio Diaz, a quem vivamente felicitamos, um apêndice cronológico de disposição, que muito elucida e facilita a leitura. Exito assegurado.

minuciosos estudos a que alguns dos membros da comissão portuguesa tem procedido, demonstraram logo que a adopção de uma tarifa por zonas em Portugal é perfeitamente impraticável, e, portanto, o fim da comissão será estudar as modificações que haverá a introduzir no nosso actual sistema tarifário, no sentido de promover, a um tempo, o benefício do público e do tráfego das linhas.

Não faremos por isso a exposição dos extraordinários resultados que daria entre nós a adopção da tarifa hungara, limitando-nos a dar a publicidade, na parte que se refere a passageiros e bagagens, como simples elementos de estudo, visto ser quasi desconhecida em Portugal.

Em todo o caso, uma grande utilidade prática teve a nomeação da comissão: reunir os diferentes elementos superiores das direcções das linhas ferreas e das repartições officiais, e fazê-los estudar em commun este importantíssimo problema de tarifas; o que até hoje, e com tanto pesar o dizemos, não se tinha feito.

Os nossos mortos

MARIO DUARTE

Faleceu o antigo actor e apreciado escritor teatral sr. Mario Duarte, que há dias se encontrava enfermo, sem que todavia fosse previsto o fatal desenlace.

Mario Duarte, que exercia a profissão de cirurgião dentista, pelo que durante a Grande Guerra prestou serviços no Exército como oficial daquela especialidade, ingressara muito novo em teatro estreando-se, aos 22 anos, no Gimnásio, ao lado de Lucinda Simões e quando Alves da Cunha iniciava, também, a sua carreira. Antes de entrar no teatro, como profissional, foi amador e ensaiador de reconhecido mérito. Do Gimnásio, onde com êxito, representou, entre outras peças "A Conspiradora", passou para o Eden e, sucessivamente, para o Apolo e para o Avenida, na Companhia Adelina-Aura Abrantes, com a qual percorreu, durante seis meses, o Brasil, representando na Baía, Porto Alegre, Pernambuco, Rio de Janeiro, S. Paulo e Santos, onde resolveu abandonar a profissão, para se dedicar, exclusivamente, à cirurgia dentária. Entre as peças em que entrou, e muitas foram, contam-se "Príncipe herdeiro", "A menina do chocolate", "A madrinha de Charley", etc.

Embora deixasse a profissão de actor, Mario Duarte, a quem o teatro atraía, irresistivelmente, passou a fazer crítica na "Vanguarda", em 1917, e dali passou para outros teatros. Depois, dedicou a sua actividade a escrever, traduzir e adaptar peças, para o que muito concorreu o facto de saber, correctamente, o francês, o italiano e o espanhol. Entre os seus originais podemos citar "Duas Causas", "Renascer", "O dominador", que foi traduzida e representada em Espanha, e por último, "A Velha", recentemente representada no Apolo, e a cuja representação o finado assistiu, na "matinée" de 1 do corrente.

Foi, o extinto, um dos fundadores da Sociedade dos Escritores e Compositores Teatrais Portugueses depois de ter ido ao estrangeiro colher elementos para levar a cabo aquela iniciativa.

Fundou e dirigiu também Mario Duarte a revista *De Teatro*, na qual, além da história do teatro português contemporâneo, publicou muitas peças de autores portugueses.

Contava 43 anos, era casado com a sr. D. Josefina Tinoco da Silva Duarte, e pae do sr. João Pereira Duarte, empregado no Banco de Portugal.

Sentidos pezames.



Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fabricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRICO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

"CONTROL,, PRODUCTOS «INTERNATIONAL»

Relogios registadores de entradas e saídas, autograficos e electricos. Relogios para guarda-nocturnos. Maquinas tabuladoras electricas «HOLLERITH» utilizadas por quasi todas as Companhias de Caminhos de Ferro do Mundo.

Envie-nos os seus problemas e daremos orçamentos completamente grátis.

Gastonorge. Apartado 179. Madrid (Espanha)

COMPREM O «MANUAL DO VIA-JANTE EM PORTUGAL»

à venda em todas as livrarias.

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros —



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa

JAMES RAWES & C.º

RUA DO CORPO SANTO, 47, I.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, I.º

TINTURARIA Cambourlac

11, L. da Annunciada, 12—175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, allemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

O MELHOR CAFÉ

É O

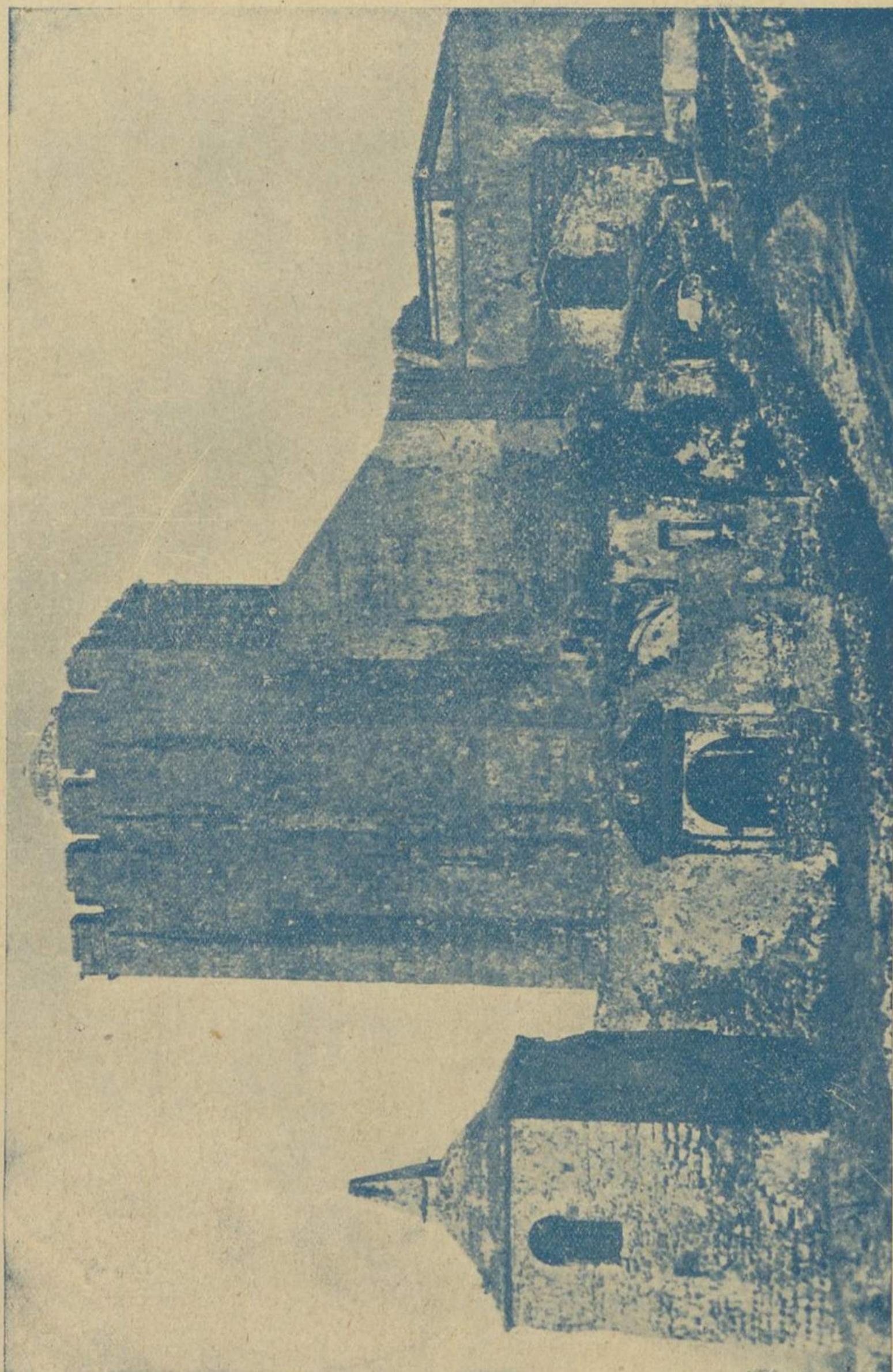
D'A BRAZILEIRA ROCIO—CHIADO

VENDAS PARA TODA A PARTE

L I S B O A

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada
Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadradinhos, entrelinhas e lingots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catalogos.



P A L M E L A — Castelo