

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDÚSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158

BELLO & BRAVO

★★

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaiades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, cobreado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Cresote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoises d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio I T L U, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou electricas
Machinas-fixas, semi-fixas e locomoveis
Maquinas frigoríficas
Maquinas ferramentais

Maquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
Maquinas de rectificar e afiar
Maquinas de atarrachar
Maquinas de fresar, universais, horizontais e verticais
Maquinas para trabalhar madeira
Maquinas para fabrico de parafusos
Maquinas para todas as industrias
Material electrico de qualquer especie
Material fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Nickel
Pedras de esmeril
Pegamoides
Pontes e outras construções metalicas
Rails d'aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecanicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metalicas
 Tubes de ferro, pretos e galvanizados e d'aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias ferreas portateis, wagonetes, etc.
Wagons de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA

Telefone: 25141



**Deseja que a sua fortuna seja
integralmente
destinada a seus herdeiros?**

Não é suficiente legar um capital aos herdeiros,
pois também ha necessidade dos fundos suficientes para fazer face,
em tempo oportuno, ao imposto de sucessões

**UM SEGURO DE VIDA
RESOLVE ESTE PROBLEMA**

Um comerciante, um industrial, um banqueiro, uma pessoa de negocios tem, ao falecer, o seu capital comprometido em assuntos reproductivos ou invertido em existencias. De maneira alguma convém retirá-lo, mas ele pode tornar-se indispensavel á familia, precisamente nos momentos em que mais despesas se originam.

Com o importe da apolice, **que se cobra independentemente da herança** e sem que sôbre ele incidam direitos de transmissão, pode liquidar-se seguidamente com a Fazenda sem desmembrar o capital, sem sofrer os incomodos e prejuizos inerentes ás vendas forçadas.

CONSULTE SEM PERDA DE TEMPO

LA EQUITATIVA

(FUNDACION ROSILLO)

SOCIEDADE ANONIMA DE SEGUROS DE VIDA

Activo 329 Milhões de Escudos

IMPORTANCIAS PAGAS A SEGURADOS E BENEFICIARIOS:

219 Milhões de Escudos

Delegação de Portugal:

Rua Augusta, 280, 2.º—LISBOA

Cupão de consulta

A Companhia terá muito prazer em enviar detalhes concretos sobre qualquer combinação de Seguros de Vida que em cada caso resulte mais vantajoso, a quem preencher este cupão e o envie aos escritorios da delegação da Companhia em Portugal.

Nome

Profissão

Morada

Concelho

Data do nascimento

Capital a segurar

Fim a que se destina o seguro

HOTEIS RECOMENDADOS

| PORTUGAL | PORTUGAL | PORTUGAL |
|---|---|---|
| LISBOA Grande Hotel de Inglaterra PRIMEIRA CLASSE Rua do Jardim do Regedor | BEJA HOTEL ROCHA O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e hygiene. Preços módicos. Banho. Ótimos vinhos e boa comida. | ENTRONCAMENTO RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO Sob a direcção de FRANCISCO MÊRA Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda Entroncamento :- :- Estação |

Horário dos combóios directos da Linha Norte

| Preços Esc. | | | DIST. | Estações e apeadeiros | 51 | 3 | 53 | 55 | MERCAD. | 15 |
|--------------|---------|---------|-------|-------------------------------------|----------|-----------|-------------------|----------|---------------|---------------------|
| 1.ª cl. | 2.ª cl. | 3.ª cl. | | | RAPIDO F | ONIBRUS Z | SUD 1.ª 2.ª 3.ª H | RAPIDO G | 1.ª 2.ª 3.ª L | ONIBRUS 1.ª 2.ª 3.ª |
| De Lisboa-R. | | | | k. LISBOA-ROCIO P | 8 40 | 9 50 | — | 18 06 | 20 55 | 22 15 |
| 2 55 | 1 80 | 1 10 | | ALCANTARA-TERRA 6 | — | — | 14 10 | — | — | — |
| 4 25 | 3 05 | 2 00 | | CAMPOLIDE 7 | — | — | — | — | — | — |
| 4 25 | 3 05 | 2 00 | | ENTRE-CAMPOS, ap. 11 | 8 51 | 10 02 | — | 18 15 | — | — |
| 5 45 | 3 85 | 2 55 | | BRAÇO DE PRATA 11 | — | 10 17 | — | — | 21 30 | 22 27 |
| 6 55 | 4 65 | 2 00 | | OLIVEIRA DE FIGUEIRA 14 | — | — | — | — | — | — |
| 9 60 | 6 95 | 5 40 | | SACAVEM 17 | — | — | — | — | — | — |
| 11 20 | 7 80 | 4 10 | | POVOA 24 | — | — | — | — | — | — |
| 12 60 | 8 75 | 5 85 | | ALVERGA 24 | — | — | — | — | — | — |
| 14 20 | 10 00 | 6 50 | | ALHENDRA 33 | — | — | — | — | 21 55 | — |
| — | — | — | | VILA FRANCA 37 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | | CASTANHEIRA, ap. 37 | — | 10 49 | — | — | — | — |
| 16 50 | 11 55 | 7 50 | | CARREGADO, ap. 43 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | | VILA NOVA DA RAINHA, ap. 43 | — | 10 50 | — | — | — | — |
| 20 75 | 14 50 | 9 50 | | AZAMBUJA 54 | — | 11 04 | — | — | — | — |
| 22 40 | 16 35 | 10 70 | | REGUENGO 61 | — | 11 14 | — | — | — | — |
| 24 10 | 16 50 | 11 00 | | SETIL 63 | — | 11 24 | — | — | 22 20 | 23 30 |
| — | — | — | | (Vendas Novas) (C) | — | 11 28 | — | — | — | 23 32 |
| 25 70 | 17 95 | 11 70 | | SAN'T'ANNA-CARTAXO 67 | — | — | — | — | — | — |
| 27 85 | 19 55 | 12 80 | | VALE DE SANTAREM 73 | — | 11 30 | — | — | — | — |
| 31 05 | 21 75 | 14 10 | | SANTAREM 81 | 9 46 | 12 03 | — | 19 12 | 22 52 | 23 54 |
| 34 80 | 24 45 | 15 83 | | VALE DE FIGUEIRA 91 | — | 12 18 | — | — | — | — |
| 37 65 | 27 10 | 17 60 | | MATO DE MIRANDA 101 | — | 12 30 | — | — | — | — |
| 41 65 | 29 15 | 19 03 | | TORRES NOVAS 109 | — | 12 43 | — | — | 25 26 | — |
| 43 15 | 30 55 | 19 70 | | ENTRONCAMENTO (C) | 10 10 | 12 49 | — | 19 37 | 23 31 | 0 23 |
| — | — | — | | (Leste B. Baixa) (C) | — | — | 15 24 | 19 40 | 0 01 | 0 48 |
| 46 30 | 32 55 | 21 15 | | LAMAROSA (C) | — | 13 24 | — | — | 0 11 | 0 58 |
| — | — | — | | (Tomar) (C) | — | — | — | — | 0 15 | 0 59 |
| 48 05 | 34 25 | 22 55 | | PALALVO 128 | — | 15 54 | — | — | 0 25 | 1 08 |
| 52 50 | 36 65 | 25 00 | | CHÃO DE MAÇAS 37 | — | 15 47 | — | — | 0 40 | 1 21 |
| 55 70 | 39 05 | 23 43 | | CRISSA-OUDEM, ap. 146 | — | 15 52 | — | — | 0 44 | — |
| 55 70 | 39 05 | 23 43 | | LAXARIAS 146 | — | 14 01 | — | — | 0 55 | 1 55 |
| 59 05 | 41 05 | 27 20 | | ALBERGARIA 1 5 | 11 03 | 14 25 | — | 20 28 | 1 18 | 1 58 |
| 64 15 | 44 93 | 28 50 | | LITEM, ap. 156 | — | 14 32 | — | — | — | — |
| 64 15 | 44 95 | 28 50 | | VERMOIL 168 | — | 14 40 | — | — | 1 52 | 2 12 |
| 67 56 | 47 5 | 30 80 | | POMBAL 177 | 11 19 | 14 51 | — | 20 45 | 1 46 | 2 26 |
| 73 2 | 51 55 | 35 45 | | SOURÉ 192 | — | 15 07 | — | — | 2 05 | 2 42 |
| 78 25 | 54 80 | 35 65 | | V. NOVA D'AVANÇOS, ap. 205 | — | 15 15 | — | — | 2 10 | 2 49 |
| 78 25 | 54 80 | 35 65 | | ALFARELOS (C) | 11 41 | 15 21 | — | 21 10 | 2 19 | 2 58 |
| 87 05 | 60 90 | 39 75 | | Figueira da Foz (P) | — | — | — | 21 13 | 2 33 | 3 13 |
| 79 40 | 55 6 | 36 20 | | FORMOSELLA 208 | — | 15 51 | — | — | 2 39 | 3 19 |
| 83 20 | 58 25 | 37 93 | | TAVEIRO 218 | — | 16 07 | — | — | 2 51 | 3 51 |
| 85 60 | 59 85 | 38 93 | | COIMBRA-B (C) | 11 58 | 16 20 | 16 59 | 21 29 | 3 00 | 3 40 |
| 86 2 | 60 45 | 39 40 | | COIMBRA (C) | — | — | — | — | 3 15 | — |
| — | — | — | | (Lousã) (P) | — | — | — | — | — | — |
| 88 50 | 61 95 | 40 40 | | COIMBRA-B (C) | 12 00 | 16 32 | — | 21 31 | — | 3 53 |
| 91 15 | 63 95 | 41 60 | | SOUZELAS 232 | — | 16 42 | — | — | 3 25 | 4 04 |
| — | — | — | | PAMPILHOSA (C) | 12 14 | 16 53 | 17 13 | 21 45 | 3 37 | 4 16 |
| — | — | — | | (Beira Alta) (P) | — | — | — | — | 3 57 | 4 34 |
| 92 75 | 65 00 | 42 25 | | MALHADA 245 | — | 17 39 | — | — | 4 05 | 4 41 |
| 96 10 | 67 40 | 45 90 | | AGUIA, ap. 252 | — | 17 45 | — | 21 59 | — | — |
| 96 10 | 67 40 | 45 90 | | CURIA, ap. 252 | 12 27 | 17 46 | — | — | — | — |
| 96 10 | 67 40 | 45 90 | | MOGGORES, ap. 2 2 | — | 17 51 | — | — | 4 21 | 4 55 |
| 98 80 | 69 20 | 45 10 | | PARAIANO, ap. 259 | — | 17 57 | — | — | 4 28 | — |
| 98 80 | 69 20 | 45 10 | | OLIVEIRA DO FERRO 259 | — | 18 05 | — | — | 4 36 | 5 06 |
| 104 10 | 73 95 | 47 55 | | OH, ap. 273 | — | 18 10 | — | — | 4 45 | — |
| 104 10 | 73 95 | 47 55 | | QUINTAS 273 | — | 18 21 | — | — | 4 58 | 5 22 |
| 106 80 | 74 75 | 48 75 | | AVEIRO (C) | 12 55 | 18 29 | 18 01 | 22 27 | 5 06 | 5 30 |
| — | — | — | | (Vale Vouga) (P) | — | — | — | — | 5 16 | 5 40 |
| 106 80 | 74 75 | 48 75 | | CALÇA, ap. 294 | — | 18 45 | — | — | 5 26 | 5 49 |
| 112 20 | 78 35 | 50 85 | | ESTARREGA 294 | — | 18 57 | — | — | 5 41 | 6 03 |
| 114 85 | 80 45 | 52 40 | | AVANCA 501 | — | 19 08 | — | — | 5 55 | 6 15 |
| 117 55 | 82 70 | 53 60 | | OVAR 508 | — | 19 18 | — | — | 6 08 | 6 25 |
| 121 60 | 85 15 | 55 53 | | ESMORIZ 19 | — | 19 32 | — | — | 6 52 | 6 56 |
| 123 60 | 86 45 | 51 53 | | ESPINHO (V. Vouga) 324 | 13 32 | 19 41 | — | 23 08 | 7 03 | 6 47 |
| 124 80 | 87 35 | 56 90 | | VALADARES 327 | — | 19 47 | — | — | 7 10 | 6 35 |
| 127 85 | 89 45 | 58 50 | | VILA NOVA DE GAIA, 533 | 13 56 | 20 14 | 18 59 | 25 54 | 7 25 | 7 05 |
| 129 25 | 90 60 | 59 00 | | VALADARES 335 | — | 19 50 | — | — | 7 50 | 7 22 |
| 130 85 | 91 65 | 59 63 | | CAMPANHA C | 14 04 | 20 22 | 19 07 | 23 42 | 7 58 | 7 30 |
| 133 20 | 93 90 | 60 85 | | PORTO (M. e Douro) 349 | 14 20 | 20 33 | 19 17 | 23 55 | — | 7 50 |

55 — Só circula às Terças, Quintas e Sabados.

SETUBAL

RESTAURANT
«NOVO DIA»
 DE
FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar
OPTIMA PENSÃO
 Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1
 Telefone N.º 219

PENSÕES
RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:
Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organizar banquetes, almoços e chás. Menus especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2043

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

Hotel Central

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPAÑA

SAVOY HOTEL

MADRID

100 quartos com banho
Restaurant — Grill room
Bar Americano
A melhor cosinha de Espanha

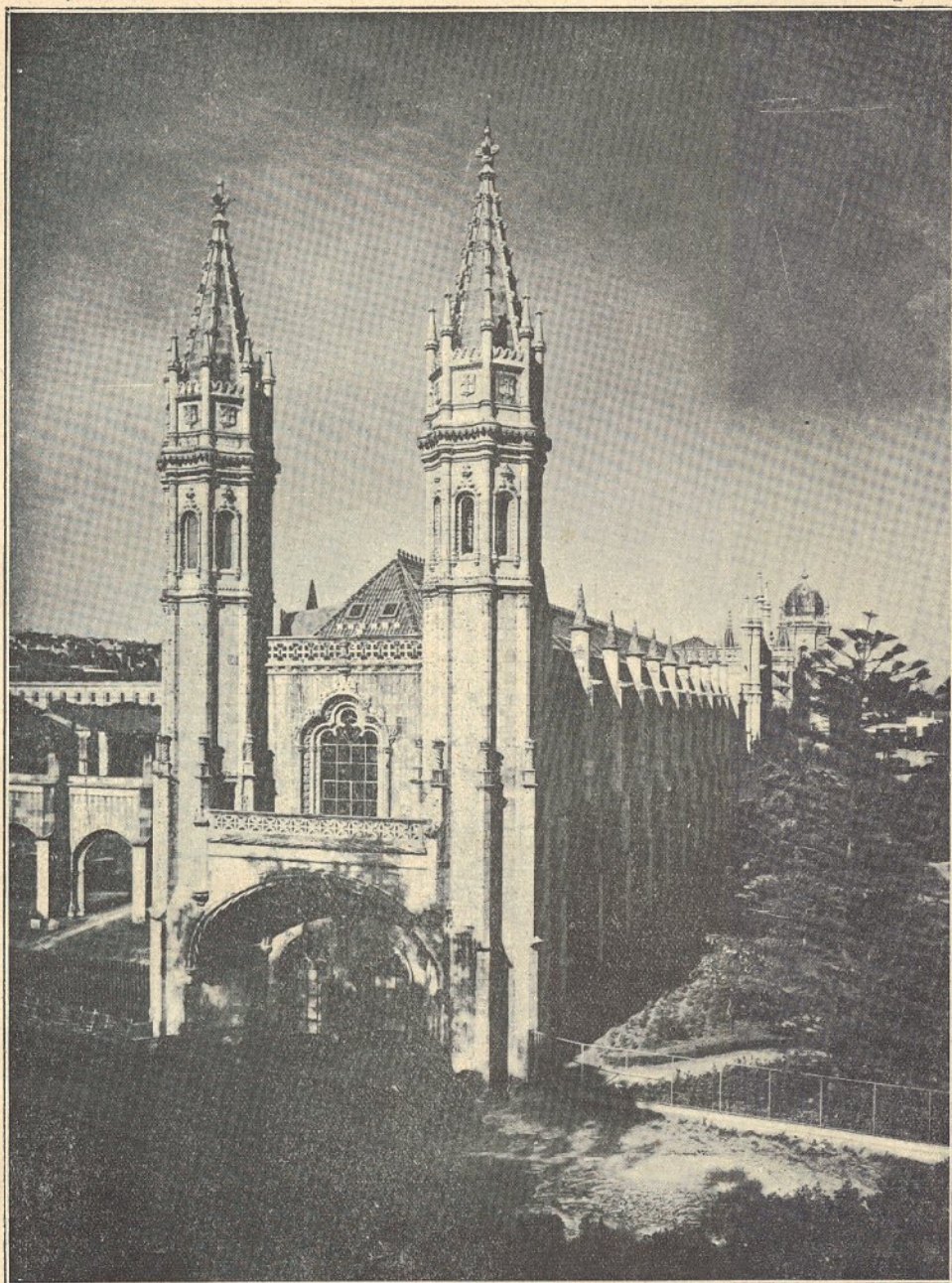
Paseo del Prado, 22 — MADRID
Telefone 11166 Telegramas SAVOTEL

ESPAÑA

VAGO

Horário dos comboios directos da Linha Norte

| Preços Esc. | | | DIST. | Estações e apeadeiros | 18 | 52 | 54 | 56 | 8 | |
|-------------|---------|---------|-------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|-------------------------------|-------|
| 1.º cl. | 2.º cl. | 3.º cl. | | | OMNIBUS 1.º, 2.º, 3.º d K | RAPID 1.º, 2.º cl. C | SUB LUXO E | RAPID 1.º, 2.º cl. D | OMNIBUS 1.º, 2.º, 3.º F | |
| Do Porto | | | k. | PORTO (M. Douro) | P | 8 55 | 8 13 | 13 00 | 18 00 | 22 00 |
| 2 35 | 1 85 | 1 25 | 6 | CAMPANHã | P | 9 07 | 8 25 | 13 09 | 18 13 | 22 21 |
| 5 70 | 5 05 | 2 55 | 12 | VILA NOVA DE GALA | P | 9 19 | 8 56 | 15 20 | 18 26 | 22 37 |
| 5 90 | 4 35 | 2 90 | 15 | VALADARES | P | 9 28 | 9 45 | — | 9 28 | 22 46 |
| 8 60 | 6 15 | 4 15 | 22 | BRAGA, ap. | P | 9 45 | 8 49 | — | 9 45 | 22 55 |
| 10 00 | 7 50 | 4 90 | 26 | ESPINHO (V. Vouga) | P | 9 53 | 8 55 | — | 9 45 | 23 10 |
| 11 95 | 8 60 | 5 05 | 31 | ESMORIZ | P | 10 05 | — | — | 10 05 | 23 18 |
| 16 10 | 11 60 | 7 55 | 42 | OVAR | P | 10 27 | 9 11 | — | 10 27 | 23 36 |
| 18 85 | 13 40 | 8 65 | 49 | AVANCA | P | 10 38 | — | — | 10 38 | 23 52 |
| 21 15 | 15 05 | 9 85 | 55 | ESTARREJA | P | 10 51 | — | — | 10 51 | 24 06 |
| 26 85 | 18 80 | 12 50 | 70 | CACIA, ap. | P | 11 05 | — | — | 11 05 | 24 17 |
| 26 85 | 18 80 | 12 50 | 70 | AVEIRO (V. Vouga) | C | 11 11 | 9 34 | 14 02 | 19 22 | 24 25 |
| 29 15 | 20 05 | 5 50 | 76 | QUINTANS | P | 11 34 | — | — | 11 34 | 24 51 |
| 54 48 | 24 40 | 5 90 | 10 | Ols, ap. | P | 11 42 | — | — | 11 42 | 25 07 |
| 54 48 | 24 40 | 5 90 | 10 | OLIVEIRA DO BAIRO | P | 11 50 | — | — | 11 50 | 25 17 |
| 57 45 | 26 50 | 7 35 | 98 | PARALMO, ap. | P | 11 56 | — | — | 11 56 | 25 28 |
| 37 45 | 26 50 | 7 35 | 98 | MOGGOFRES | P | 12 04 | — | — | 12 04 | 25 38 |
| 41 00 | 28 95 | 8 85 | 107 | CURA, ap. | P | 12 08 | 10 02 | — | 12 08 | 25 48 |
| 41 00 | 28 95 | 8 85 | 107 | AGUD, ap. | P | 12 11 | — | — | 12 11 | 25 58 |
| 41 00 | 28 95 | 8 85 | 107 | MEALHADA | P | 12 18 | — | — | 12 18 | 26 06 |
| 42 45 | 30 00 | 20 55 | 111 | PAMPILHOSA (Beira Alta) | C | 12 24 | 10 12 | 14 32 | 19 58 | 26 15 |
| 45 10 | 31 80 | 20 75 | 118 | SOUZELAS | P | 12 40 | — | — | 12 40 | 26 25 |
| 47 75 | 33 65 | 22 05 | 125 | COIMBRA-B | C | 12 58 | 10 28 | 15 04 | 20 17 | 26 35 |
| 48 65 | 34 20 | 22 40 | 127 | Coimbra (Lousã) | C | — | — | — | — | 26 45 |
| 50 15 | 35 90 | 25 05 | 131 | COIMBRA-B | P | 13 08 | 10 31 | 14 58 | 20 20 | 26 55 |
| 55 95 | 37 95 | 24 80 | 141 | FORMOSELHA | P | 15 17 | — | — | 15 17 | 27 08 |
| 55 00 | 38 70 | 25 55 | 144 | ALFARELOS | C | 13 29 | 10 46 | — | 20 36 | 27 18 |
| 67 65 | 47 40 | 29 50 | 167 | Figueira da Foz | P | 13 34 | — | — | 13 34 | 27 28 |
| 60 00 | 42 20 | 27 55 | 157 | V. NOVA D'ANCOS, ap. | P | 13 46 | — | — | 13 46 | 27 38 |
| 60 00 | 42 20 | 27 55 | 157 | SABRE | P | 13 58 | — | — | 13 58 | 27 48 |
| 66 15 | 46 30 | 30 30 | 175 | POMBAL | P | 14 06 | 11 16 | — | 21 04 | 27 58 |
| 69 20 | 48 70 | 31 75 | 181 | VERMOL | P | 14 29 | — | — | 14 29 | 28 08 |
| 73 75 | 51 80 | 33 85 | 193 | LITEM, ap. | P | 14 41 | — | — | 14 41 | 28 18 |
| 73 75 | 51 80 | 33 85 | 193 | ALBERGARIA | P | 14 52 | 11 43 | — | 21 30 | 28 28 |
| 77 90 | 54 80 | 35 70 | 204 | CAXARIAS | P | 15 11 | — | — | 15 11 | 28 38 |
| 81 40 | 57 20 | 37 55 | 215 | CRUZEIRA-D'OURÉM, ap. | P | 15 25 | — | — | 15 25 | 28 48 |
| 81 40 | 57 20 | 37 55 | 215 | CRUZEIRA-D'OURÉM, ap. | P | 15 35 | — | — | 15 35 | 28 58 |
| 84 80 | 59 50 | 38 90 | 222 | PAIALVO | P | 15 42 | — | — | 15 42 | 29 08 |
| 87 05 | 61 5 | 39 90 | 228 | LAMAROSA (Tomar) | C | 15 53 | — | — | 15 53 | 29 18 |
| 89 45 | 65 35 | 41 30 | 256 | ENTRONCAMENTO (Leslie B. Balza) | P | 16 01 | 12 21 | 16 31 | 22 10 | 29 28 |
| 92 10 | 64 65 | 42 20 | 241 | TORRES NOVAS | P | 16 17 | — | — | 16 17 | 29 38 |
| 95 10 | 66 85 | 43 50 | 249 | MATO DE MIRANDA | P | 16 55 | — | — | 16 55 | 29 48 |
| 98 85 | 69 45 | 44 25 | 259 | VALE DE FIGUEIRA | P | 17 05 | — | — | 17 05 | 29 58 |
| 102 40 | 71 35 | 46 50 | 268 | SANTAREM | P | 17 14 | — | — | 17 14 | 30 08 |
| 105 40 | 73 90 | 48 25 | 276 | VALE DE SANTAREM | P | 17 30 | 12 55 | — | 22 43 | 30 18 |
| 107 65 | 75 55 | 49 55 | 282 | SANT'ANNA-CARTANO | P | 17 44 | — | — | 17 44 | 30 28 |
| 108 15 | 76 60 | 50 00 | 286 | SETIL (V. Novas) | P | 17 57 | — | — | 17 57 | 30 38 |
| 109 95 | 77 20 | 50 50 | 288 | REGUENGO | P | 18 06 | — | — | 18 06 | 30 48 |
| 115 00 | 79 25 | 51 75 | 296 | AZAMBUJA | P | 18 12 | — | — | 18 12 | 30 58 |
| 116 70 | 81 95 | 53 40 | 306 | CARREGADEIRO | P | 18 25 | — | — | 18 25 | 31 08 |
| 119 05 | 83 55 | 54 50 | 312 | VILA NOVA DA RAÍNSIA, ap. | P | 18 38 | — | — | 18 38 | 31 18 |
| 120 95 | 84 90 | 55 40 | 317 | CASTANHEIRA, ap. | P | 18 51 | — | — | 18 51 | 31 28 |
| 122 55 | 85 95 | 56 05 | 321 | VILA FRANCA | P | 19 03 | — | — | 19 03 | 31 38 |
| 124 00 | 87 00 | 56 80 | 325 | ALHANDRA | P | — | — | — | — | 31 48 |
| 127 15 | 88 20 | 58 15 | 333 | ALVERCA | P | — | — | — | — | 31 58 |
| 128 20 | 90 05 | 58 70 | 336 | POVOA | P | — | — | — | — | 32 08 |
| 129 00 | 90 50 | 59 00 | 338 | SACAVEM | P | — | — | — | — | 32 18 |
| 132 00 | 92 70 | 60 45 | 346 | OLIVAIS | P | — | — | — | — | 32 28 |
| 133 20 | 92 70 | 60 45 | 346 | BRACO DE PRATA | P | 19 42 | — | — | 19 42 | 32 38 |
| 133 20 | 92 70 | 60 45 | 346 | ENTRE-CAMPOS, ap. | P | 19 51 | 15 59 | — | 25 46 | 32 48 |
| 133 20 | 92 70 | 60 45 | 346 | CAMPOLIDE | P | 20 04 | — | — | 20 04 | 32 58 |
| 131 60 | 92 45 | 60 25 | 345 | LISBOA-P | P | 20 10 | — | — | 20 10 | 33 08 |
| 135 20 | 95 50 | 60 85 | 34 | LISBOA-ROCIÓ | C | 20 10 | 14 10 | 17 48 | 23 57 | 33 18 |



LISBOA — Parte monumental do Mosteiro dos Jerónimos

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Autuerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.º Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

SUMARIO:

Página artística: Lisboa, Parte monumental do Mosteiro dos Jerónimos. — Crónica Internacional. — Um livro notável do Sr. Eng.º Joaquim Abranches, *Os Caminhos de Ferro na «Grande Guerra»*, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Problemas de Africa: O prolongamento do Caminho de Ferro de Malange, pelo Eng.º Civil LUIZ AZERÊDO DE SÁ FERNANDES. — Pelos Arés... As etapas da travessia aérea de Portugal á Índia e volta. — O prolongamento da Avenida Almirante Reis e supressão do Mercado da Praça da Figueira, alguns alvitreos formulados pelo sr. engenheiro FERNANDO DE SOUSA. Concursos. — Questões Sociais, O Tabaco e a Civilização, pelo Eng.º Agr.º FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — Ha quarenta anos. — Locomotivas e automotoras portuguesas. — Estante Ferroviária. — Os nossos
: : : : : mortos : : : : :

1934

ANO XLVII

16 DE FEVEREIRO

NUMERO 1108

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.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª 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 ferroviarios (tri- mestre) | 10\$00 |
| Numero avulso. | 2\$50 |
| Numeros atrazados. | 5\$00 |

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 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 aziáticos, seus visinhos. E' 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 auctor 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 lampada electrica, que aliás alumiaua duma maneira sufficiente.

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

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

— Artigo japonês, continuou. Notaveis contrafacções. Para a contrafacção, 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 quiló. O quiló de relógios! E camisas de algodão, com dois colarinhos, a menos de 60 francos a duzia, 15 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 radiofónica de quatro lâmpadas? Menos de 200 francos na Indochina; 150 em Java, na Índia, 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 taes preços?

— Não é difficil! 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 manufactureros 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 vintem!... Mas, aos 22 anos, poem-nas na rua com um peculiarissimo sufficiente para que elas encontrem um marido... Elas darão à luz outras pequenas japonesas que, por seu turno, entrarão na manufactura. Assim, a máquina continuará a funcionar, indefinidamente. Não se esqueça de que no Japão ha 970 habitantes por quilómetro 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 Mandchuria, donde podem tirar o carvão e o ferro... Os ingleses estão furiosos. Falam de convocar uma conferencia internacional para lutar contra a concorrência japonesa. Não sei se isso servirá para grande coisa. E' raro, não é verdade? que uma conferencia dê resultado...»

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

Aguardemos a Primavera!...

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 nêsse 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 Salvagem *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, goza 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 official de Engenharia e da sua acção deu conta numa série de notáveis artigos da *Revista Militar*, logo depois de findas as operações.

O illustre official 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 expedicionárias da Flandres, com 4 companhias, número elevado depois a 6.

Êsse Batalhão cooperou com as tropas britânicas de abril de 1917 a fevereiro de 1919 sob o proficiente comando do illustre official 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 excellentes officiaes, justo é confessar que, entre os melhores dos capitães, occupava 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, mobilisação, concentração e manobras durante a grande guerra.

O sr. Abranches fez no seu livro uma sintese 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 interêsse didático do livro convem 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 órgão do reabastecimento.

Cap. VII — Transportes de evacuação.

Cap. VIII — Os caminhos de ferro órgão 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 — Destruição 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 sêca 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 feitas e a penetração de espirito de um técnico sabedor.

Logo no I capítulo se observa de um modo geral que *«é absolutamente indispensável que na politica 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 succedido, para atender interesses locais ou conveniências electoraes»*.

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 órgão 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 idéa da importância dos caminhos de ferro.

Na grande batalha do Vitorie 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 occidental, 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 consideravel do nosso Batalhão. Destacarei o trecho seguinte a êle 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 officiaes, sargentos e soldados ganharam as suas cruces 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 órgão 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,^m6 representaram papel importante, com as suas curvas de 30^m 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,^m40 nas trincheiras.

* * *

No XIII e último capítulo de tão valioso livro, formulam-se conclusões, que importa registrar 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 excepção se previa o seu emprêgo na manobra dos exércitos.

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

A experiência mostrou a possibilidade de pôr longos trôços de via ferrea em plena eficiência e de se construírem 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. Abranches, resta-nos felicitar o distinto official pelo seu belo trabalho, tão elucidativo e que demonstra o saber do seu autor.

PROBLEMAS DE AFRICA

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 Africa — O Prolongamento dos Caminhos de Ferro de Malange.

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

Com esta epigrafe, 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 comprehender uma tal attitude da parte de quem, por pertencer ao Conselho Superior de Obras Publicas e Minas das Colónias,

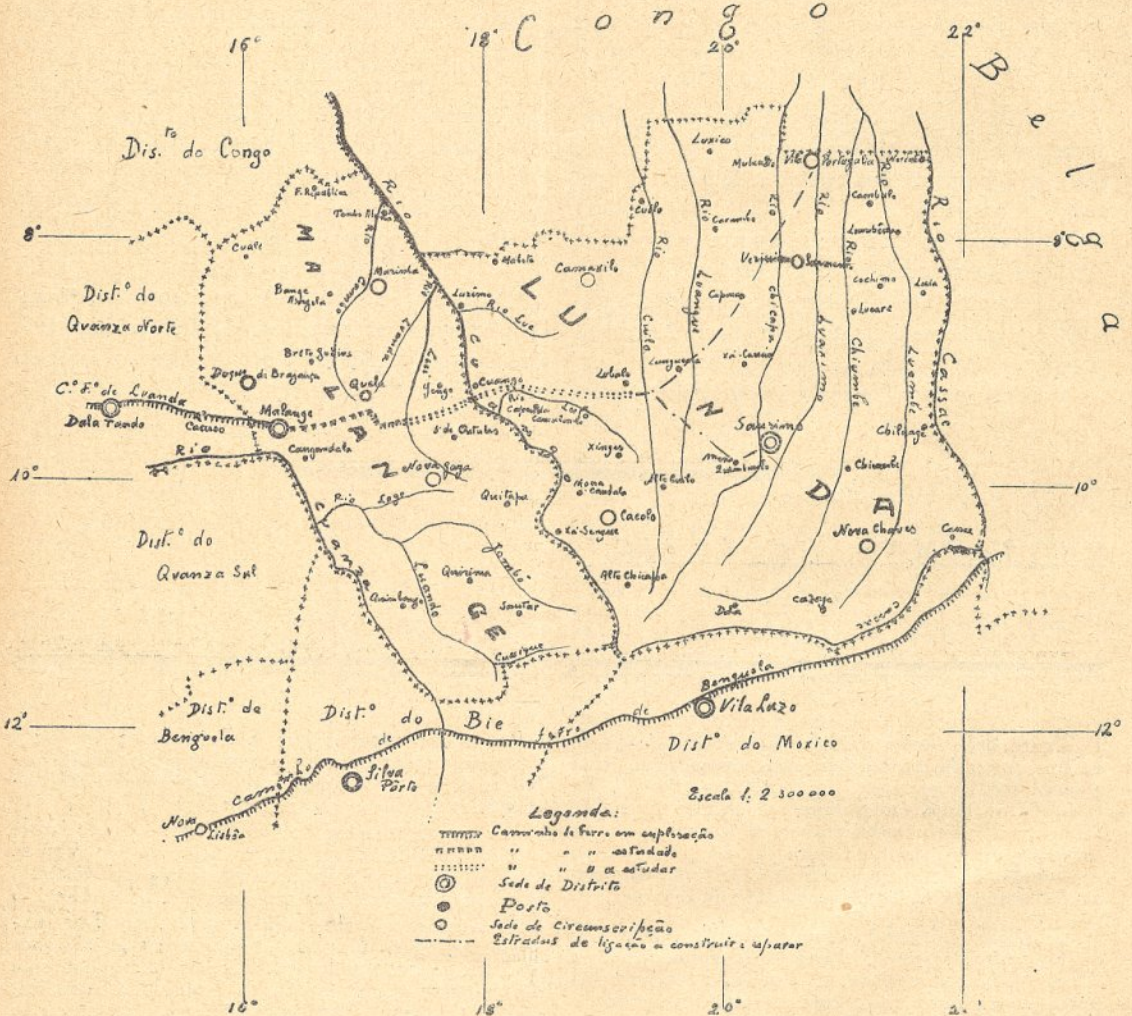
sabe ou deve saber que a Brigada se limitou a cumprir as instrucções elaboradas por aquele Conselho, e as determinações superiores baseadas naturalmente nos seus pareceres.

Se conseguissemos trabalhar com a velocidade que o articulista attribui ao Engenheiro Sarrea Prado, que aliás foi um engenheiro distintissimo, 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 355 Quilómetros, no praso de um ano. Na época das chuvas é difficil 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^m, não descontando domingos. Desde o Km. 80 do antigo caminho de Ferro, entre Cabiri e Catéte, atravessou aquele traçado regiões arborisadissimas e cheias de difficuldades-travessia do Luinha, Vale do Zombo, Canhóca, etc., — e se não fôsse o articulista afirmá-lo, nós que alguma prática temos

de Estudos de Caminhos de Ferro, julgamos ter, não acreditariamos 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 sabíamos; mas, apesar de termos empregado todos os esforços para encontrar os projectos, para o que realisamos várias diligências, quer junto da Direcção do Ca-

as possibilidades do Interland, quer sob o ponto de vista agrícola, quer mineiro, quer de colonisação,—serviços estes prescritos pelas instrucções às Brigadas. (Instrucções Gerais pag. 15 N.º 4, últimos períodos). E assim se reconheceram: a circumscrição Civil do Songo—por Quirima, Sautar, Quimbango, Cosso e Quitapa; a do Minunço—por Xá Sangue, Mona-Gandála, 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 Chiluaçe; a do Cas-



minho de Ferro, quer da Direcção de Obras Publicas de Angola, não os conseguimos obter, tendo comunicado este 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, Bange-Angola, Cuala e Marimba.

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

de Ferro, sem nos preocuparmos com a valorisação 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 Governador Geral de Angola, o seguinte telegrama: *Befam-Malange. Transmiso Ultramar: Directriz principal deve ser definitivamente Malange-Saurimo, sem prejuizo 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 Publicas e Minas das Colónias, com que S. Ex.ª o Ministro se dignou concordar, Conselho êste 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 perguntas a que em face do que acima fica exposto, 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 directriz.* — 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 esquisitas 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 assistência 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 thermalidade, 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 colonisação.

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 meteorológicos. 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 aquiescencia de quem de direito, e o autor do artigo nem ignorancia 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 Publicas 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 À 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 Melilla, 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; a 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 tambem 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 intemerado desportista desejamos-lhe feliz viagem.

PROBLEMAS DE URBANIZAÇÃO

O PROLONGAMENTO DA AVENIDA ALMIRANTE REIS

E SUPRESSÃO DO MERCADO DA

PRAÇA DA FIGUEIRA

Alguns alvitre 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 estreitissimo corredor da rua da Palma.

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

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

Lembrou tambem a necessidade (não urgente) do côrte complementar dos extremos Norte dos mesmos quarteirões para desafogar os largos de S. Domingos e D. João da Câmara. De um lado ficaria desfron-tado 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 incontestavel necessidade.

* * *

Ha mais, porém,—afirma-o *A Voz*, em seu editorial de 27 de Janeiro.—Em vigôr, 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:

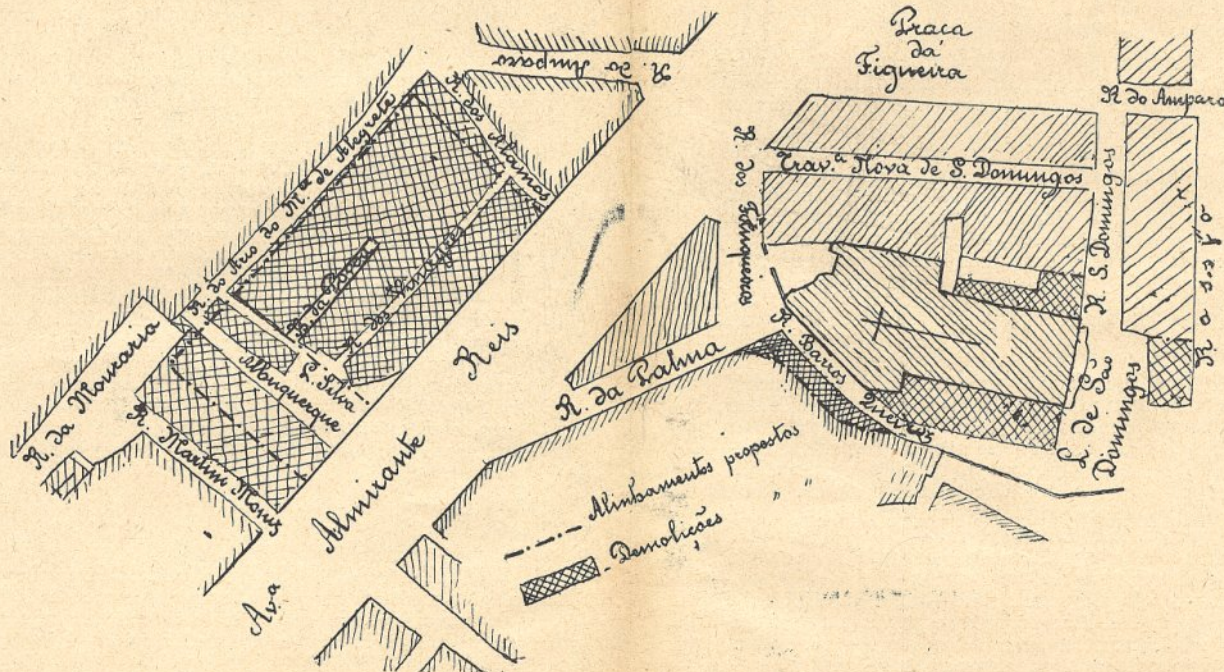
— Além da serventia apresentar uma curva bastante accentuada, para poder desembarcar no referido largo, o seu prolongamento só trazia um beneficio á população: livrá-la do acanhamento das ruas da Palma e do Arco do Marquês do Alegrete. Embora esse beneficio

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, incorporando-se o resto na rua e no largo. Seriam 650^m² de prédios a expropriar e demolir.

E para completar essa obra de aformoseamento, 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 desfron-tado 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 fa-céis 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 Aúrea 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 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 OCACIONADAS PELO PROLONGAMENTO DA AVENIDA NA ZONA ATRAVESSADA

Reproduzimos a seguir pelo interesse que a muitos leitores da *Gazeta* há-de merecer a noticia minuda, denunciada que o nosso presado colega *Diário de Lisboa* deu das alterações ocasionadas pelo prolongamento da avenida na zona atravessada.

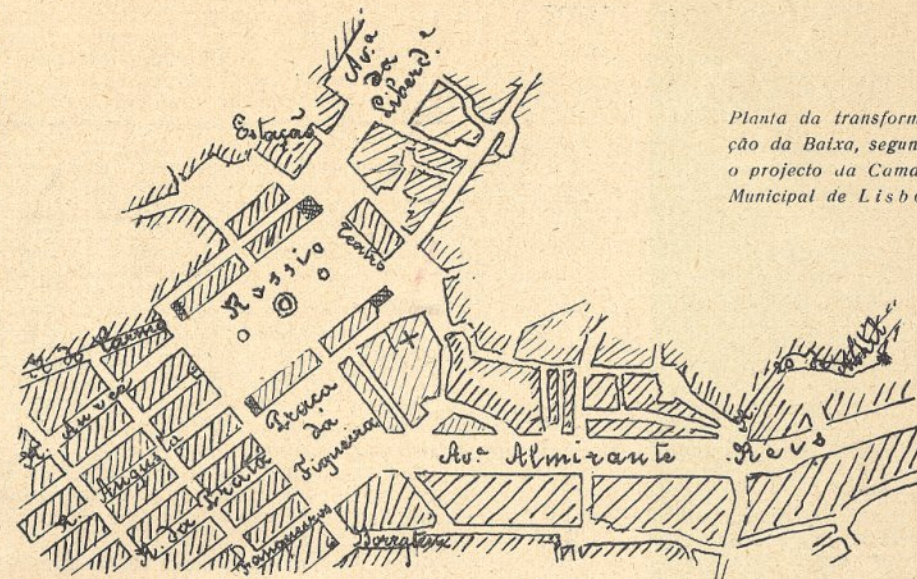
Na rua Nova da Palma o quarteirão do lado do teatro Apolo fica intacto, no plano. O lado oposto, onde estão cinco grandes prédios, num deles a "Pérola da China" e noutro a igreja do Socorro, os estabelecimentos pertencentes à Irmandade da Senhora do Socorro—tudo será derruído. Quando? Não pensamos nisto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

Planta da transformação da Baixa, segundo o projecto da Camara Municipal de Lisboa



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, brazonado, defronte da igreja da Saúde — salva-se.

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

O angulo 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 vão 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 cêrca do hospital de Todos os Santos, voltarão a ser públicos.

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

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

DESAPARECERÁ, OU NÃO,

O MERCADO DA PRAÇA DA FIGUEIRA?

Não foi contestada a necessidade da desapareição 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 ponêra o iustre vereador entrevistado pelo *Diário de Lisboa*:

— *Far-se-á uma distribuição dêsse mercado pelos vários bairros, para que todos os nucleos populacionais jiquem 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 ho as da tarde, o trânsito da rua Augusta jaz-se difficilmente, chegando-se ao Rossio muito mais depressa indo a pé do que de eléctrico ou mesmo, ás vezes, de automóvel. Como se poderá fazer o trânsito naquelas arcérias daqui a 2 anos? E' aflitivo pensar no que então poderá ser o seu movimento, urgindo, portanto, a consruição duma nova praça de trânsito que descongestione a única que na parte norte da Baixa hoje temos para aquêlê 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, nao, 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 hotéis e restaurantes, que é o mais abastecido dos melhores géneros, não é suprido, quando desapareça, por mercados de outras zonas, que se construem, 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 aproveitavel 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 quadrilátero 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 superficie.

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 150^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 tambem avultado e o beneficio prestado ao centro da cidade, ao seu mais aenso núcleo de população, compensará o encargo contraído.

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

* * *

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 menoramento inatível e que nao pode ter outra soução. A que se projecta respeita a tração do Rossio pombaino e melhora consideravelmente as condições de circulação na cidade, desde que se opérem os pequenos cortes auddidos 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 edificios e ruas, além das 50 expropriações, embora nao atingidas pelo camartelo, terao de ser sacrificados, e justamente, por força da circunstância da visinhança?

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Electricos.

Divisão Hidráulica do Tejo.

Em 26 de Fevereiro de 1954, 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 edificio 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 1954, pelas 15 horas.

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

Base de licitação 110.000\$00

O concurso efectua-se na data e hora indicada no edificio 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 Edificios 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 edificios 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 electrica, 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 tambem podem ser vistos o programa do concurso, desenhos, etc. O depósito provisório é de 2 1/2 % da base de licitação.

Junta Autonoma de Estradas.

Dia 28 de Fevereiro de 1954.

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 1954.

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

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 lança 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 1954, pelas 15 horas.

Empreitada n.º 8 de construção da variante ás 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 edificio da estação — S. Bento, Porto. O depósito provisório é de Esc. 30.994\$95.

Dia 2 de Março de 1954, pelas 15 horas.

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

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

Base de licitação **365 982\$44**

As condições, etc., encontram-se pautadas na Divisão de Via e Obras na Rua de S. Mamede n.º 63 (ao Caldas), 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 1954, esta Companhia aceita propostas de fábricas portuguesas, para o fornecimento de:

50.000 «tirefonds»

Este material deverá ser reespecificado segundo as prescrições dos cadernos de encargos unificados franceses.

Desenhos e mais condições podem obtê-los no Serviço de Via e Obras desta Companhia, em Espinho, rua 62, n.º 109, para onde deverá sêr dirigida qualquer correspondência.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Construção.

Dia 3 de Março de 1954 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 perfil 0 do lanço de Lanhêses - Refogas e o perfil 85 da 1.ª variante de Ponte do Lima, na extensão de 9.181. 7 m.

Terraplenagens, obras d'arte corrente e especiais, muros de suporte e vedação, e serventia das estradas de acesso à estação de Ponte do Lima, de Lanhêses 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 do Caldas, n.º 63, Lisboa e na Zona Norte da mesma Divisão, com sé e 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 1954

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

Base de licitação **859.054\$52**

Concorrentes:

| | |
|--|-------------|
| Manuel Xavier Ramalho Rosa | 649.000\$00 |
| Francisco Rosa do dos Santos | 68.000\$00 |
| Manoel dos Santos Furão e C.ª L.ª da | 815.0 0\$00 |
| Artur Fernandes Alves Ribeiro | 816.005\$00 |
| Reconstrutora L.ª da | 815.0 0\$00 |
| António Joaquim Ferreira | 824.4.0\$00 |

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

Base de licitação **914.991\$10**

Concorrentes:

Otávio Ca-telo Branco Pires Marques 748.000\$00

| | |
|--|-------------|
| António Dias Afonso | 750.350\$00 |
| Est. v m Baptista | 8'8 000'00 |
| Francisco do | 849.10 \$00 |
| Manuel dos Santos Furão e C.ª L.ª da | 880.000\$00 |

E. N. 1 - 1.ª, troço entre o Pêso de Meilgaço e a Ponte de S. Gregório.

Base de licitação **420.201\$77**
Deserto.

Em 15 de Fevereiro de 1954.

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

Base de licitação **1.068:791\$86**

Concorrentes:

| | |
|---|---------------|
| Reconstrutora, L.ª da | 995.000\$00 |
| Artur Fernandes Alves Ribeiro | 1.040.0.0\$00 |

E. N. n.º 6-1.ª, 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 Das Lopes | 1 149 000\$00 |
| Reconstrutora, L.ª da | 1.196 000\$00 |

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

Base de licitação **46.096\$17**
Deserto.

Resultados dos concursos efectuados na Câmara Municipal de Lisboa.

Em 30 de Janeiro de 1954

Reparação do pavimento a paralelepipedos 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.ª da | 1.117.0 0\$00 |
| S.ª de Pavimentos Aperfeiçoados, L.ª da | 1.185.000\$00 |
| Mesquita, L.ª da | 1.187.200\$00 |

Em 8 de Fevereiro de 1954

Fornecimento de 10 viaturas hipomoveis.

Concorrentes:

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

Em 5 de Fevereiro de 1954

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 - Holding | 1.140 526 coróas dinamarq. |
| » 3 - Cherry | 127.253 Florins holand. |
| » 4 - Laborc | 26.000 Libras |
| » 5 - Prosanitas | 27.000 » |
| » 6 - Atlântida | 20 694-9-6 R. M. |
| » 7 - Neve | 52 776 R. M. |
| | Sem preço |

MÁQUINAS E EDIFÍCIO

| | |
|---------------------------------------|-------------------|
| Proposta n.º 1 A - «Floris» | 4.200 000\$00 |
| » 2 A - S.ª dos fons vital | 12 700 000\$00 |
| » 3 A - Sem legenda | 5 9 5.000\$00 |
| » 4 A - Camões | 18.0 0 000\$00 |
| » 5 A - Optino | 2 799 938\$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 antecendência 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 fiação 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, attribuía a uma pitada de tabaco, o *cheiro* da insurreição e ao roçar do tabaco sobre a membrana pituitária, o génio epigramático do século desoito.

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

Mas o charuto, continua o aludido filósofo, é o prazer egoísta 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 baforada 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 sonambulismo; 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 fumigação dure ainda um século ou dois, para que a intelligência 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, destrua 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 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 influencia do fumo do tabaco.

* * *

Entretanto, apagára-se o nosso cigarro, mas depressa tornámos a acendê-lo. E assim, de novo, alcançámos, a *faisca eléctrica*, a qual impulsionou o nosso espírito para a possível visão do futuro, com a apreciação dos antecedentes, e isso sem afixia, 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

UMA HORROROSA ESTATÍSTICA CINEMATOGRAFICA

Por NICKLES

O EXTERTOR DO CARNAVAL

O Rei Momo *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; assalou 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 apregoa 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 paródiadas pelos arranha ceus e mil e um bars ou dancings economista.

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, tropego, 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 refinée, de monóculo na órbita e fumando ábduas.

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

COMO SE COME NO JARDIM ZOOLOGICO

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

Carne, 49.090 quilos; peixe, 16.530 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, sementes, 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 sômos *Amigos do Jardim*.

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 insensível leitor. No período dum ano, os filmes sonoros de tôdas as nacionalidades, nanja nós portugueses, que foram produzidas põem em scena:

310 assassinos;

104 roubos à mão armada;

74 delitos de «chantage»;

45 incendios 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;

185 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 espiritos, 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 janellas 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 Atenas dir-se-ia que enlouquecera.

A policia 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 massas 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, appareceu em Lisboa um idêntico maduro o qual, hospedando-se no Hotel de Inglaterra começou a deitar dinheiro, por uma das janellas, para a rua.

E o alvoroço foi grande. Como na capital da Grecia houve murros a fartar — e em determinada altura appareceu a policia!...

UM SIMPLES DIVÓRCIO

EM Portugal qualquer cidadão que deseje 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*, consitue 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 acêsa. 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, apesar da boataria infernal que correu nos últimos dias, com uma precisão matematica, sufocou o projectado movimento comunista, que lançaria Portugal numa desordem identica à de Cuba. O «comité» fantasma, apoz um passeio por todo o país, ordenara a greve geral revolucionaria, sangrenta e sem treguas; mas a policia, conhecedora das ordens do bando, tomara silenciosamente as suas medidas, as suas precauções. Na hora exacta, quando tudo estava a postos para a desordem, a policia, silenciosamente, dirigida pelo Senhor Ministro do Interior, actuou rapidamente isolando com segurança os focos 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 illustre 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 negociem, em prejuizo das outras publicações similares, visto que estas pagam as suas contribuições ao Estado, e o *Boletim* não, andar a mourear pela praça de Lisboa o pão de cada dia.

O numero que temos sobre a nossa banca de trabalho inere 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 conhecerem e estudarem a vida economica do País continental, insulano, colonial e de além-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 defeza do trabalho de portugueses, não consentirá que estrangeiros venham ocupar quaesquer 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 d'essas Empresas têm lá transgredido, ou se propõem transgredir essa aceriada disposição legal, para o que chamamos a especial atenção do Snr. Ministro do Interior.

DESASTRES DE VIAÇÃO EM INGLATERRA

SEGUNDO as estatisticas publicadas pela Repartição competente do Ministerio do Interiôr Britanico, o numero, de mortos, victimas de accidentes do tráfego, em toda a Inglaterra durante 1933, 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 accidentes 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 accidentes aumentar assustadoramente.

Lá e cá...

UM NOME QUE NÃO ESQUECE

DENTRE os republicanos de inconcusso character e lidima 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 monarchico.

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 accusação contra 173 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 UNICO 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 imaginássemos 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. Barross, decretando um abaixamento geral de tarifas, conseguiu augmentar prodigiosamente o movimento de passageiros nas linhas ferreas húngaras, não nos põem a nda em evidencia que o benefico influxo d'essa medida se reflecta directamente no caminho de ferro, em uma receita liquida apreciavel.

Com effeito, na ultima estatistica publicada pelo governo húngaro, 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 augmento d'esse movimento originou.

Já se vê que as linhas do Estado Hungaro tiveram, em 1888, um movimento de 1.302 passageiros por kilometro de via, e em 1892, 5.805, ou seja 192,1 % o mais, a despeza de exploração deve forçosamente ter augmentado, e não será muito calcular que, mesmo attendendo ao melhor aproveitamento dos comboios já existentes, essa elevação represente uns 40 % pelo menos. (!)

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 differença em beneficio do paiz? Não o confirmamos; podemos mesmo affirmar-o, á simples vista dos allegarismos que nos apresenta a estatistica do movimento de passageiros, sem necessidade do difficil estudo a que teriamos que dar-nos para o apreciar.

Basta vêr que ás longas distancias, o numero de passageiros passou de 44.700 nos trens rapidos e 201.500 nos ordinarios, ou seja um total de 246.200 em 1888, a 256.200 nos primeiros e 754.400 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 differenças de raças, de religiões e até de idiomas originam o afastamento das populações, tudo quanto seja approximal-as, relacional-as, põe-as em contacto frequente e facil, convidal-as á permutação dos seus productos como dos seus individuos, é sempre um grande bem, para o qual não são demais quaesquer sacrificios do thesouro.

A providencia governativa que fez os gallicianos visitar a Dalmacia, que trouxe 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 planicies danubianas que formam o centro d'aquelle paiz, é, por certo do maior alcance economico-social, 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 differentes que só a grande politica 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 emquanto 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 planicies do centro, indicava que só com um preço muito reduzido se poderia multiplicar a viagem.

Vê-se, pois, quão differentes 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 húngara não pôde pois, *nem mesmo como systema*, 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:

«Emquanto á applicação da tarifa por zonas em Portugal sou de parecer, como V., que seria um perfeito erro querer applicar esse systema n'um paiz absolutamente differente da Hungria. O mesmo succederia 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 modifica-la 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 saber 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 redução 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 typos são: em comboios ordinarios, 3 kreuzers em 1.^a classe, 2 em 2.^a e 1 em 3.^a.

Nos trens expressos estes typos augmentam 50 %.

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

Nos comboios ordinarios em 3.^a classe custam 15 kreuzers os primeiros 10 kilometros (1.^a zona), augmentando 10, 15, 10 e 15 kreuzers até á 5.^a zona; a 6.^a zona, de 15 kilometros, augmenta 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, 55; 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 rapidos os preços são augmentados uns 40 %.

Por esta fórma 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 supprimidas, resulta que o passageiro que vae 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

(*) No seu relatório apresentado ao congresso de caminhos de ferro pela administração dos caminhos de ferro do Estado Hungaro, relativo a 1890, o augmento de despesas, apesar dos apertados calculos em que foi estabelecido, foi de 28,18 %, quando o augmento 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».

Insere o notável livro do sr. Joaquim Imedio Diaz, a quem vivamente felicitamos, um apêndice cronológico de disposição, que muito elucida e facilita a leitura. Êxito 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 systema tariffario, no sentido de promover, a um tempo, o beneficio do publico e do trafego das linhas.

Não faremos por isso a exposição dos extraordinarios resultados que daria entre nós a adopção da tarifa hungara, limitando-nos a dar-a á 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 pratica teve a nomeação da comissão: reunir os diferentes elementos superiores das direcções das linhas ferreas e das repartições officiaes, e fazer-os estudar em commum este importantissimo 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 fôsse previsto o fatal desenlace.

Mario Duarte, que exercia a profissão de cirurgião dentista, pelo que durante a Grande Guerra prestou serviços no Exército como official 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 Abranches, 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 critica 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 fraduzida e representar 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 e dos Escretores e Compositores Teatraes Portugueses depois de ter ido ao estrangeiro colher elementos para levar a cabo aquella iniciativa.

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

PÓS DE KEATING
MATAM

DEPOSITO PARA REVENVA
 103. RUA dos Figueiros, 11
 TEL-C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

“CONTROL,, PRODUCTOS «INTERNATIONAL»

Relógios registadores de entradas e saídas, autograficos e electricos. Relógios 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 VIAJANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas 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 têm magnificas acomodações para passageiros —



Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á 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, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

TINTURARIA Cambournac

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 inglezes, alemães, 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, quadros, entrelinhas e lingots sempre em deposito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peça orçamentos e catalogos.

MAYBACH

UNICO AGENTE:
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E : 2 3 8 5 1
T E L E G R A M A S : C A R D E L E T Z

DESPERDICIOS DE ALGODÃO
PARA
LIMPESA DE MAQUINAS

L. FARGE

CASA FUNDADA EM 1907

Rua do Freixo, 1291 — PORTO

Telefone: 4494

Telegramas: EGRAF-PORTO

Seleção rigorosa de qualidades
As mais perfeitas instalações mecânicas de pentear
e limpar desperdícios

Os desperdícios de algodão saídos da nossa fabrica
de penteação teem um optimo rendimento pelo seu inex-
cedível poder absorvente e pelo cuidado nos seus trata-
mentos que obedecem aos mais rigorosos preceitos da
técnica moderna.

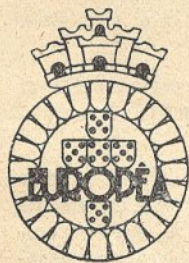
FORNECEDORES

DA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

E

Arsenal de Marinha



EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

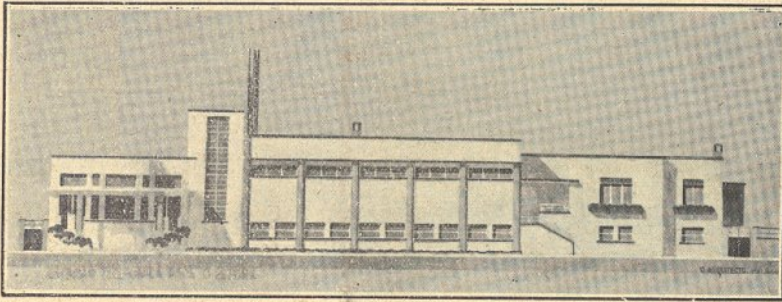
FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCENDIO
SEGUROS MARITIMOS
SEGUROS DE CAUÇÕES
SEGUROS DE AUTOMOVEIS
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SEDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911

COMPANHIA DOS TELEFONES

ESTAÇÃO DO ESTORIL



Realizou-se a inauguração da nova Estação ESTORIL, no edifício moderníssimo que a Companhia acaba de construir no ponto mais central da Costa do Sol.

Com a inauguração da nova estação coincide a inauguração do serviço de bateria central em substituição do sistema magnético.

A Companhia convida o público a servir-se da nova estação, onde encontrará cabines silenciosas para falar para toda a sua rede, Portugal e estrangeiro, e onde igualmente se tratam de todos os assuntos e expediente, instalações, mudanças, contabilidade, chamadas, etc.

The Anglo-Portuguese Telephone C.^o, Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43

LISBOA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agencia internacional ★
★ de informações comerciais ★
FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

CIMENTO LIZ

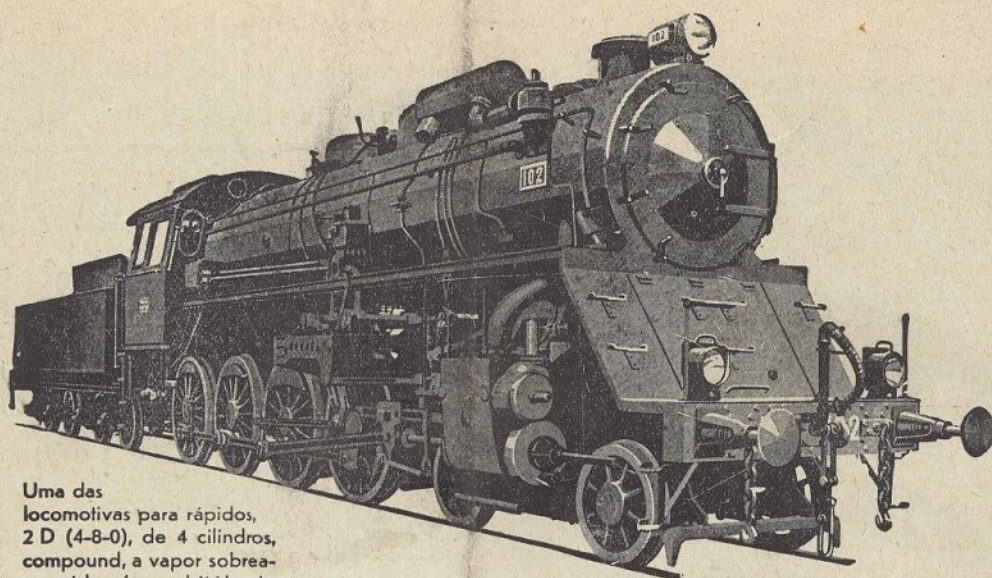
FIBRO - CIMENTO

CIMENTO BRANCO

TELEFONES: 2 1151 - 2 1152

Aguiar & Mello, L.^{da}

Praça do Municipio 13, Loja — LISBOA



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitóla de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugêses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A.G.

Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A.G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 19

LISBOA