

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

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

REVISTA QUINZENAL
 Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

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.
 ♦ Alvalades de chumbo e zinco
 ♦ Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, cobreado
 ♦ Ascensores e monta-cargas
 ♦ Bateiões 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 Liègeoise d'Armes à Feu»
 ♦ Estanho
 ♦ Ferro e aço macio **ITLU**, 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 ferramentas

♦ Maquinas para lavar roupa e instalações completa 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
 ♦ Tubos de ferro, pretos e galvanizados e d'aço para caldeiras
 ♦ Ventiladores
 ♦ Vapores de qualquer tonelagem
 ♦ Vias ferreas portatels, wagonetes, etc.
 ♦ Wagons de qualquer tipo e tonelagem
 ♦ Zarcão
 ♦ Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA

Telefone: 2 5141

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portuguesa, Africa Oriental Portuguesa, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 »	CHINDE	1382 »
QUANZA	6639 »	IBO	884 »
LOURENÇO MARQUES	6535 »	AMBRIZ	858 »
MOÇAMBIQUE	5771 »	SAVE	890 »
AFRICA	5491 »		
PEDRO GOMES	5471 »		

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 »	CONGO	5080 »

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 — ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 48, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurés — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Ollóqui, 19

O Açoreano na Grande Guerra

Por CARLOS D'ORNELLAS

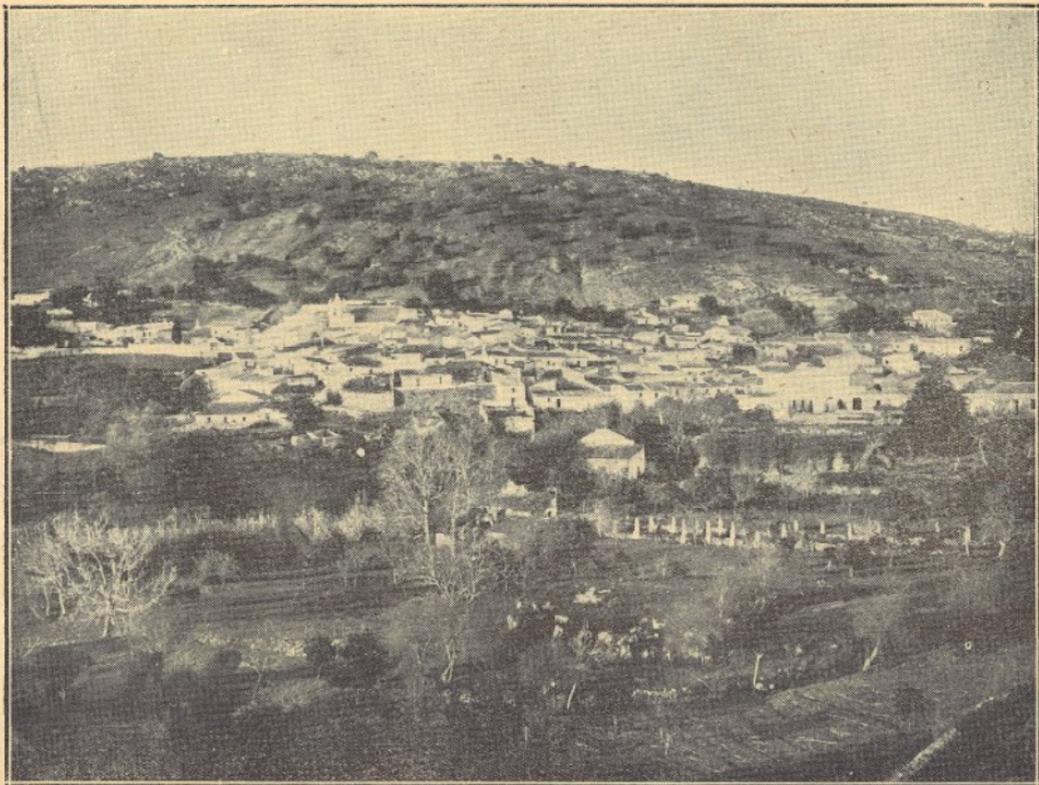
A' venda em todas as livrarias de Lisboa

— E NA —

Redacção da REVISTA INSULAR E DE TURISMO — Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA

RECOMENDADA PELA





(ALGARVE)—ALTE—VISTA GERAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

A nossa gravura de página, (Algarve), Alte-Vista
geral. — Á Tabela, por ARMANDO FERREIRA.
— Automoveis e Caminhos de Ferro. — Eng.º Sar-
rea Prado. — Jantar de Combatentes da Grande
Guerra. — A Companhia dos Telefones festejou
as suas bodas de ouro. — Ecos & Comentarios,
por SABEL. — O preço do papel e as pautas
alfandegarias. — Linhas Portuguezas. — A Expo-
sição Internacional de Luz e de Som. — Viagens
e Transportes. — Linhas Estrangeiras. — Ha qua-
renta anos. — Cambios. — Companhia dos Cami-
nhos de Ferro Portugueses. — Associação Portu-
guesa da Imprensa Técnica e Profissional. — Com-
panhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da
Beira Alta. — T. S. F. — Parte Oficial. :-:

1932

ANO XLV

4 DE MAIO

NUMERO 1065

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaca)

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Médico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

A TABELA

V—ESTAÇÕES FLORIDAS



NO dia 15 do mez passado realisou-se a reunião do juri que classificou os jardins da linha de Sintra. Desde 1928 que anualmente se disputa uma taça de prata e são distribuidos premios pecuniarios ás estações mais belamente e artisticamente ajardinadas.

A ideia que lá fóra é velha, e em Inglaterra renhidamente disputada, foi trazida para Portugal pelo senhor Albert Lowett, subdito inglez vivendo em Sintra e a quem Portugal deve pelo menos esta simpatica ideia. Mas, não se limitou a transmiti-la á nossa indole de entusiasmo facil e esquecimento immediato; todos os anos insufla novos entusiasmos, angaria donativos para os premios, sacóde os que vão adornecer e consegue — e nisto reside a tenacidade britanica e a sua perseverante calma — que a ideia se vá propagando a ponto que outras linhas despertaram, outras estações vão aformozando-se, outras administrações começam a premiar os mesmos esforços artisticos dos empregados das suas estações.

Pelo Boletim da C. P. ficou-se agora sabendo que tambem nas suas linhas se realisou um concurso de estações floridas, dividido o paiz em 3 zonas: «Norte, Centro e Sul» e que premios foram distribuidos aos mais brilhantes ornamentadores das suas estações.

Em França em 1930 foram classificadas mais de 271 estações e distribuidos 20.350 francos de premios. Preside ao juri destes certames o vice-presidente do Touring Club de França...

E aqui é que desejavamos chegar.

Fala-se a todo o passo em turismo... em atrair e encantar o forasteiro, e repara-se que é em pequeninas nadas, insignificancias da natureza dos «jardins risinhos á beira de estações cuidadas e atraentes,» que mais se fixa o olhar perscrutante do turista. E quem se interessa por estes nadas?

A iniciativa particular. Mais do que isso; a caturrice de meia duzia de *maduros* que se reúnem sem ser para protestar contra uma lei, para falar de mulheres, ou dizer mal dos auzentes.

Qual a cooperação nesta pequena obra de propaganda das entidades que superintendem no turismo? Quando se intensifica a interferencia das administrações dos caminhos de ferro? De que forma coopera o proprio publico que passeia nessas linhas?

Vagamente... efemeramente...

Como é curioso que seja a pertinacia dum estrangeiro culto que consegue introduzir e manter este singelo reclame da nossa Terra! Como é estranho, mas tão compreensivel, que seja um visitante do nosso paiz que nos venha dizer: aproveitem este lindo sol, plantai, semeai as vossas belas flores, aformozeai as estações onde passearão os olhos dos estrangeiros para que eles só digam bem de Portugal, até nos mais pequenos detalhes...

Curioso... estranho... mas tão compreensivel, meus voluveis e despreocupados, olimpicos e superiores camarinhos portugueses...

ARMANDO FERREIRA



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 (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros airazados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECCÃO 2 7520

AUTOMOVEIS E CAMINHOS DE FERRO



EM 1929 por iniciativa do ilustre director geral dos Caminhos de Ferro o sr. Souza Rego constituiu-se uma comissão com elementos ferroviarios e do automobilismo para o estudo da grave questão de concorrência e cooperação dos automoveis e dos caminhos de ferro.

Foi especialmente encarregada de elaborar um projecto de memoria uma sub-comissão composta dos engenheiros Julio Santos, da Direcção Geral, Ramos Coelho das linhas de via larga e Constantino Cabral das de via estreita e dr. Oliveira Monteiro, do Automovel Club.

E' preciso que não fique ignorado o importante e ilucidativo trabalho dessa sub-comissão.

Encetamos pois a sua publicação com a devida vénia:

PARTE I

De todos é conhecido o espantoso desenvolvimento que, num reduzido numero de anos, — pouco mais de 30, — tem tido o automobilismo.

Acentuou-se êle sobretudo depois de terminada a guerra, pois foi então que, verdadeiramente, se organizaram os transportes por «camions», sendo ainda mais moderno o estabelecimento, em larga escala, de serviços de «autocars».

Esse desenvolvimento, — que representa uma das mais importantes modificações que se têm dado na estrutura da vida económica de todos os paises, — tem sido particularmente rápido nos Estados Unidos da América do Norte, a ponto de haver quasi equivalência entre os capitais ali invertidos no automovel e os empregados nas linhas de caminhos de ferro e no respectivo material circulante, e, ainda, de as somas gastas anualmente para a utilização dos automoveis atingirem perto do dôbro das receitas dos caminhos de ferro e de o pessoal utilizado por aqueles ser em numero superior ao de todos os empregados ferroviarios do referido pais.

Se o caminho de ferro — com os grandes progressos que sucessivamente tem experimentado este meio de locomoção — matou a estrada, o que é certo é que a estrada renasceu nes-

tes últimos anos com o automovel, e por uma forma tal esse renascimento teve lugar que ele está constituindo uma séria ameaça para o caminho de ferro, até há pouco sem concorrentes.

Como dissemos, está o mando passando por uma profunda transformação sob o ponto de vista dos transportes, transformação essa afectando a vida económica de todos os paises, isto é, a economia mundial.

Por enquanto, tudo está decorrendo no meio de não pequena desordem, tão rápida tem sido a transformação, tão subita tem sido a invasão do automovel, substituindo-se ao veiculo de tracção animal cuja velocidade, preço de custo e capacidade unitaria de transporte alterou profundamente. Não houve ainda tempo de cada um tomar as devidas posições, de se atingir a inevitavel situação de equilibrio a que se há de chegar, como anteriormente se tinha chegado á que existia entre os transportes por via férrea e por tracção animal.

O automovel pode bem ser comparado, — como, em apropriada imagem, diz Mr. Pourcel, engenheiro em chefe do P. L. M., — a uma criança cheia de vida que, de subito, irrompesse num meio sossegado e pacato pondo aí tudo em alvoroço, pisando este, acotovelando aquele, transformando enfim a ordem e o sossego anteriores em desordem e confusão. Depois, a criança vai crescendo, o seu feitio vai-se modificando, vai assentando, — como se costuma dizer, — e, pouco a pouco, o meio vai readquirindo a sua antiga compostura, o seu anterior sossego, cada um vai voltando ao lugar que lhe compete, até que, num dado momento, esse meio voltou a, mais ou menos, ser o que era antes em ordem e harmonia. Chegou-se então á situação de equilibrio.

É isto o que há de succeder com o automovel, e para lá se procura caminhar em toda a parte empregando-se porfiados esforços para, estudando-se o problema nos seus minimos detalhes, se chegar a bem definir as situações e a introduzir a ordem e o método onde, em geral, apenas se encontra, por enquanto, a desordem e a desorientação.

Não é facil a tarefa, mas isso não é razão para que em Portugal não se procure também, e com empenho, sair do actual estado de coisas, que é de molde a começar a inquietar todos aqueles que se occupam de caminhos de ferro e que, no fim de contas, está longe de bem servir os interesses do publico, ao mesmo tempo que, prejudicando os caminhos de ferro, nem mesmo serve bem os interesses da industria automobilista.

* * *

Três categorias podemos considerar nos transportes automoveis.

- 1.^a — Transportes por carros particulares;
- 2.^a — Transportes em comum não fazendo concorrência aos caminhos de ferro;
- 3.^a — Transportes em comum fazendo concorrência aos caminhos de ferro.

Emquanto aos primeiros, tem-se constatado nos Estados Unidos, durante os ultimos cinco anos, uma diminuição de 31%, no numero de passageiros em caminhos de ferro, que se attribui á concorrência dos carros particulares.

Está o nosso pais, sob o ponto de vista do desenvolvimento do automobilismo, muito distante dos Estados Unidos, não há duvida, no entanto, o numero acima citado mostra que os caminhos de ferro podem chegar a ver sensivelmente diminuido o seu numero de passageiros pela concorrência dos carros particulares automoveis.

Felizmente, a influencia de tal concorrência sobre as receitas relativas ao transporte de passageiros não é tão sensivel como sobre o numero destes, por isso que, sendo os automoveis raramente utilizados para percursos muito longos, é sobretudo entre os passageiros viajando para distancias pequenas e dando, portanto, pequena receita aos caminhos de ferro, que se verifica o abandono destes.

Na segunda categoria, isto é, nos transportes automóveis em comum não fazendo concorrência aos caminhos de ferro, cabem todos os que constituem prolongamento destes ou que a eles são afluentes e que, levando a toda a parte, como uma rede capilar, a vida económica, trazem áquelles os passageiros e as mercadorias de localidades ou de regiões de importância insufficiente para justificar a construção de uma linha férrea, mas, no entanto, bastante afastadas para que deixe de ser cômodo e barato o recurso á tracção animal. Igualmente, nesta segunda categoria entram os circuitos turísticos em automóvel, em regiões onde muitas vezes não pode ir o caminho de ferro, constituindo tais circuitos, para este, um importante elemento de reclamo.

Na terceira categoria figuram as carreiras de automóveis entre localidades servidas pelo caminho de ferro, seguindo mais ou menos paralelamente a este e sem dele se afastarem sensivelmente.

Em rigor: ainda uma outra categoria de transportes automóveis deverá ser considerada: a daqueles que, «á priori», não é facil dizer se serão ou não desfavoráveis aos caminhos de ferro. São esses os que, se, por um lado, fazem concorrência a este meio de transporte em determinado percurso, são, no entanto, susceptíveis, por outro lado, de lhe trazer tráfego por irem servir povoações muito afastadas que, sem o novo meio de transporte, só muito difficilmente estabeleceriam relações com a viação acelerada.

A estas três, — ou, antes, quatro, — modalidades nos transportes, correspondem, é claro, outras tantas situações de relação diferentes entre caminhos de ferro e automóveis, situações essas que se, ao principio, deram lugar a uma ideia mais ou menos geral de combate e de luta entre aqueles dois poderosos instrumentos do progresso e do desenvolvimento das nações, hoje estão sendo principalmente encaradas por um outro prisma: o da cooperação entre os mesmos sempre que ella é possível, pois casos há em que a luta não pode deixar de existir.

Neste sentido estão sendo encaminhados os esforços em quasi toda a parte, e o estudo dos meios de se conseguir essa cooperação constitue presentemente o tema predilecto de congressos, pareceres, relatorios e artigos de entidades ou de individuos interessando-se por tão momentoso e importante problema.

Como é natural, o automovel como concorrente do caminho de ferro é o que mais chama as atenções, é o que mais dá que falar, mas automovel colaborador do caminho de ferro é o que, por fim, ficará preponderante quando, — passada a crise actual em que todos mais ou menos se debatem, — se tiver realisado o novo equilibrio a que atrás fizemos referencia.

Ainda há pouco, — pelo Congresso Mundial do Automovel realisado em Roma de 26 a 29 de Setembro do ano findo, — foi emitido o seguinte voto:

«Que em todos os países, devem ser empregados esforços no sentido de se assegurar a colaboração do automovel e do «rail» pela forma mais conveniente ao interesse geral, quer dizer, de maneira que, tanto quanto possível, cada transporte seja feito pela via mais economica; que, em particular, o regimen legal e fiscal dos transportes, — que é de desejar seja tão liberal quanto possível, — não se oponha á realisação do presente voto.»

Com relação á 1.ª categoria, isto é, aos transportes por viaturas particulares, fogem eles, pela sua propria natureza, á referida cooperação. No entanto, pode-se dizer que não deixa de ser uma interessante forma de cooperação neste campo restrito a medida, tomada pelas companhias francesas com o fim de recuperarem parte do tráfego dos veiculos particulares, de fazerem condições particularmente vantajosas para o

transporte destes, acompanhados, em grande velocidade, e a inovação ultimamente introduzida na América de considerar os automoveis como bagagem para efeitos de despacho.

Para os transportes automóveis da 2.ª categoria, a colaboração é, por assim dizer, quasi automática, sendo de desejar, — para ainda mais a estreitar, — que as companhias de caminhos de ferro se interessem na exploração das carreiras que se achem nestas condições, quer auxiliando-as com capitais, quer facultando nas suas oficinas as reparações do material automovel em condições vantajosas, quer estabelecendo com as respectivas empresas serviços combinados igualmente nas melhores condições possíveis.

Restam os transportes incluídos na 3.ª categoria e, por vezes, na 4.ª, em que, se bem que desejavel — é mais difficil uma colaboração entre as estrada e o «rail», e em que, portanto, os dois meios de transporte se mantêm mais ou menos num estado de concorrência ou de luta. Nem sempre isso succede porém, mesmo em linhas de caminhos de ferro e de automoveis proximamente paralelas e ligando os mesmos pontos, pois casos há em que, á semelhança do que tambem tem succedido com canais e caminhos de ferro em iguais circunstancias, — o aumento dos meios de ligação entre aqueles pontos, pelo estabelecimento de carreiras de automoveis, deu lugar a uma intensificação de relações comerciais de que beneficiou o proprio caminho de ferro.

Não há duvida, no entanto, que o automovel é um concorrente de temer.

A grande maleabilidade do percurso e do estabelecimento dos horarios; a possibilidade de maior frequencia das carreiras e de maior numero de paragens; a maior comodidade nos pontos em que estas têm lugar, — por isso que não só as camionetes, atravessando em geral as povoações, levam os passageiros ao centro das mesmas, como tambem os «camions» transportam as mercadorias de casa do expedidor a casa do destinatário, ao contrario do que quasi sempre succede com os caminhos de ferro, cujas estações se acham frequentemente nos extremos ou mesmo fora e, por vezes, a uma certa distancia das ditas povoações; a economia daqui resultante para as mercadorias pela supressão de duas operações de carga e de duas de descarga, pelos menores cuidados que é preciso ter com as embalagens e pelo menor risco de estragos que as mesmas mercadorias correm; e, ainda, as razões subjectivas que levam o passageiro viajando isoladamente a considerar com o maior agrado a liberdade de que goza de partir quando quere e donde quere, de seguir o itinerário que lhe apetece, de caminhar devagar ou depressa, e de ir para onde mais lhe convenha; são outros tantos motivos que dão lugar á preferencia pelos transportes automoveis para distancias não muito grandes quando se trata de passageiros e para distancias não superiores a 80 a 100 kilometros quando se trate de mercadorias (nos Estados Unidos 85% dos transportes em «camions» não excedem o percurso de 80 kilometros).

Por outro lado, para estas distancias relativamente curtas, o caminho de ferro está em piores condições do que o automovel para realisar transportes economicos por isso que, para tais distancias, o encargo resultante das despesas de manutenção nas gares e da imobilização do material circulante e, ainda, da utilização dos vários aparelhos, cais e vias de «garage», pesa muito mais do que para as grandes distancias, com cujo aumento aquele encargo vai rapidamente diminuindo.

Também as condições orográficas do terreno em que se desenvolve um caminho de ferro colocam muitas vezes este em desfavoráveis condições para lutar com o automovel. É o caso dos terrenos montanhosos em que as despesas de instalação e de exploração de uma linha férrea são muito elevadas, em que frequentemente, as estações têm de ser collocadas muito longe das povoações; e em que os numerosos túneis tornam o trajecto pouco atraente para os viajantes.

O automovel, meio de transporte de fraca capacidade mas que bem se adapta ás necessidades das pequenas correntes de

transito, e trabalhando nas regiões montanhosas em melhores condições do que o caminho de ferro, é, pois, um adversário sério a considerar na vida actual e futura dos caminhos de ferro, não porque ele, — que deve ser considerado como um sucessor do veículo de tracção animal sobre o qual marca um considerabilissimo progresso e que substitui, e não como uma unidade da mesma ordem que o caminho de ferro, — possa pretender vir ocupar o lugar deste, substituindo-se-lhe, — a não ser em certos casos especiais, — mas sim pelos prejuizos que ao mesmo pode acarretar, e está já acarretando, por forma bastante sensível.

E', pois, um facto indiscutível a concorrência que o automovel faz ao caminho de ferro quando se trata de transportes compreendidos na 3.^a das categorias atrás indicadas e em muitos da 4.^a, concorrência essa que seria bem menor se áquele se entregassem apenas os transportes que, sob o ponto de vista da *economia publica*, isto é, do *interesse geral*, ele pudesse fazer mais barato que o caminho de ferro, o que nem sempre sucede. Efectivamente, o que, em geral, se tem em conta, é a vantagem directa para o expedidor, e essa muitas vezes afasta-se consideravelmente da vantagem sob o ponto de vista do *interesse geral*, a ponto de se inverterm completamente os termos da comparação.

Mas, — dada a existencia dessa concorrência, — deverá o caminho de ferro pretender aniquilar completamente o automovel que lhe faz, pondo-o em absoluto fora de combate? Tal pretensão seria uma loucura, pois não está na nossa mão deter o progresso. Não, o que há a fazer, por parte do caminho de ferro, é: empregar as medidas de defesa de que razoavelmente possa lançar mão; procurar alcançar que os dois concorrentes trabalhem em condições aproximadamente equivalentes; e tratar, com intelligencia e bom senso, de conseguir, sempre que isso seja possível, que, de seu concorrente, o automovel se transforme em seu auxiliar.

* * *

Efectivamente, são bem pouco equivalentes as condições em que trabalham o caminho de ferro e o automovel, havendo, da parte do Estado, no que diz respeito a regimen legal e fiscal, um tratamento de favor para com o automovel, impedindo-se assim que o tráfego se possa repartir entre aqueles dois modos de transportes segundo as suas respectivas aptidões naturais e falseando-se, portanto, a sua posição relativa, o que torna possível a concorrência feita pelo automovel ao caminho de ferro. Assim:

- a) — ao passo que o caminho de ferro tem de custear todas as despesas com a construção da respectiva linha, — incluindo o leito desta, — e com a correspondente conservação, o automovel utiliza as Estradas que o Estado ou os municípios construíram e conservam, sujeito apenas ao pagamento de taxas que estão longe de chegar, sequer, para dotar aquelas com as disposições especiais necessárias a pô-las em condições de bem poderem resistir á intensa circulação automovel, ao efeito desagregador produzido pelas suas grandes velocidades, ás grandes cargas dos «camions», etc., bem como para ocorrer á maior despeza exigida pela sua conservação;
- b) — ao passo que os caminhos de ferro têm a seu cargo as despesas com velações, guardas das passagens de nível, passagens inferiores ou superiores, túneis de acesso aos cais, etc., enfim com tudo que seja necessário para a segurança do publico, os automoveis, por seu lado, deixam ao Estado e aos proprios particulares o cuidado da sua protecção e defeza;
- c) — em geral, tambem, os encargos resultantes da

gulamentação do numero de horas de trabalho e da existencia de instituições diversas em favor do pessoal, (como caixas de reformas e pensões, etc.), pesam muito mais sobre os caminhos de ferro do que sobre as empresas de transportes automoveis;

- d) — ao passo que os caminhos de ferro têm de trabalhar sempre dentro de um sistema de tarifas aprovado superiormente e estabelecido em harmonia com as necessidades da economia nacional, a industria dos transportes automoveis é, em geral, uma industria livre, fixando as tarifas mais ou menos á sua vontade sem atender aos interesses gerais do país nem ao valor das mercadorias, e tendo nessa fixação em vista apenas as suas despesas effectivas. Deste estado de coisas resulta que os caminhos de ferro perdem principalmente o transporte das mercadorias mais ricas ou de tarifa mais elevada, isto é, exactamente daquelas que, por mais pagarem, serviam de compensação ás perdas que lhes advém do transporte de géneros mais pobres, mas importantes sob o ponto de vista economico, para os quais, por isso mesmo, as tarifas têm de ser muito mais reduzidas, chegando-se assim a situações curiosas como pode ser a de um industrial que faça transportar por caminho de ferro as materias primas de que necessita, por beneficiarem de uma baixa tarifa ferroviária, mas que, por se dar o contrario quando se trata de fazer a expedição dos artigos produzidos na sua fábrica com aquelas mesmas materias primas, recorre então aos transportes automoveis que lhe levam mais barato.

Isto não falando no transporte dos operarios trabalhando na dita fábrica, que sem duvida será pago ao caminho de ferro por uma tarifa muito reduzida;

- e) — não é dado aos caminhos de ferro, — pôr não poderem afastar-se das tarifas fixas e aprovadas, aproveitarem-se, como o podem em geral fazer as empresas de transportes automoveis, das occasiões favoraveis, elevando determinadas taxas de transporte;
- f) — estão os caminhos de ferro sujeitos á obrigação de fazerem os transportes, a prazos de entrega das mercadorias e a responsabilidade por avarias ou perdas destas, não se dando, porém, em geral, tais exigencias para com as empresas de transportes automoveis que, podendo tomar os transportes que mais lhe convierem, preferem naturalmente os mais remuneradores;
- g) — ao passo que os caminhos de ferro têm de estar preparados para poderem fazer face ás afluencias bruscas e momentâneas de tráfego (pontas de tráfego), dispondo das instalações, do material circulante e do pessoal necessario, e ficando com o material parado fora dessas épocas, têm as empresas dos transportes automoveis a liberdade de atenderem unicamente ás quantidades constantes de tráfego, que são as que mais lhe interessam;
- h) — são os transportes por automoveis livres de imposto, ao contrario do que, em geral, sucede com caminhos de ferro (imposto ferroviário entre nós).

Outras frizantes differenças de tratamento poderiam ainda ser recordadas, mas aquelas a que acaba de ser feita referencia são mais que suficientes para mostrar que a industria dos transportes automoveis colectivos, quer de passageiros, quer de mercadorias, goza, — mais nuns paizes do que outros, — de uma liberdade e de uma irresponsabilidade tais que lhe

criam, com a maior das injustiças, uma situação verdadeiramente de favor, determinante, — em grau variável conforme as circunstâncias locais, — de uma concorrência muito de considerar para com os caminhos de ferro, concorrência essa que o possível bom resultado das tentativas que estão sendo feitas para a substituição dos motores a gasolina por motores a gazogeneo ou a oleos pesados, de mais economico funcionamento, poderá tornar ainda mais sensível.

Impõe-se, pois, a adopção de uma série de medidas tendentes a, tanto quanto possível, reduzir tal concorrência que nem ao menos tem, nas condições em que actualmente ela se exerce, a vantagem de representar um beneficio para o publico se se considerar tal beneficio sob o ponto de vista do interesse geral.

Fundamentada razão houve, pois, para o encargo cometido a esta Comissão de «proceder ao estudo das providencias a propôr ao Governo para regular o serviço de camionagem por forma a acautelar devidamente os interesses dos caminhos de ferro legitimamente criados com a participação do Estado», tanto mais que a quasi absoluta falta de legislação no nosso país sobre «serviços publicos de transportes em estradas», ao mesmo tempo que aumenta a desorganisação destes, dá tambem lugar a importantes prejuizos nos legítimos interesses do Estado, — que perde o imposto ferroviario em transportes anteriormente feitos por caminhos de ferro, e que vê as suas estradas deterioradas sem, por outro lado, cobrar receitas suficientes para a sua conservação; — do publico — que sofre todas as consequências de tarifas elevadas, da falta de segurança, da má organização de serviços, da arbitrariedade de horarios, etc.; — e das empresas ferroviarias, — pelos prejuizos pecuniários resultantes das concorrências que mutua e desordenadamente se fazem.

Pelo que anteriormente fica dito, revestem especial importancia as medidas a tomar para fazer desaparecer, — ou, pelo menos, para atenuar muito, — a situação largamente favorecida em que se encontram os transportes comerciais automoveis perante os ferroviarios. Essas medidas são, naturalmente, da alçada do Estado.

Medidas de outra natureza podem, porem, ser tomadas pelas proprias administrações dos caminhos de ferro,

As primeiras deverão ter os seguintes objectivos:

- a) — fazer com que a auto-viação, por meio de imposto especial, dê uma receita susceptível de cobrir não só as despesas a fazer para pôr as estradas em condições de poderem resistir á circulação dos seus veículos, como tambem as necessarias á sua conservação e, ainda, as impostas aos caminhos de ferro pela circulação dos automoveis, — o que, no todo ou em parte, ficariam assim a cargo do Estado, — tais como: vedações, sinais de orientação nas passagens de nível não guardadas, substituição de passagens de nível por passagens superiores ou inferiores, etc.;
 - b) — pôr em pé de igualdade os caminhos de ferro e as empresas de transportes automoveis no que diz respeito a horário de trabalho e ao pagamento de imposto sobre os transportes;
 - c) — dar aos caminhos de ferro os meios legais de mais facilmente poderem defender-se da concorrência dos transportes automoveis por meio de medidas tarifarias;
 - d) — pôr em vigor prescrições que coibam os abusos praticados pelas empresas de transportes automoveis quanto aos pesos maximos e á velocidade, sendo de notar que a tendencia das fábricas de automoveis é, actualmente, para elevar tanto quanto possível a capacidade do transporte e de carga dos «camions» e dos veículos rebocados, e que não faz senão tornar possível uma mais intensa concorrência aos caminhos de ferro;
 - e) — reduzir a liberdade industrial para o transporte de passageiros em camionetas e de mercadorias, por conta de terceiros em «camions», submetendo o exercicio desta industria, na sua parte mais importante, ao regimen de concessão dada pela autoridade.
- As segundas, isto é, as medidas que podem ser tomadas pelas proprias companhias de caminhos de ferro, deverão ter em vista:
- f) — acelerar, tanto quanto possível, os transportes cujo tráfego está em risco de ser atraído pelo automóvel em virtude da maior rapidez;
 - g) — recorrer, tanto quanto possa ser, a medidas tarifarias especiais, para o que importa alcançar a maior economia possível no transporte, o que se poderá talvez obter recorrendo ao emprego de automotoras com motores de explosão ou de combustão interna, que mais proprios são para assegurar um serviço barato ao mesmo tempo que frequente;
 - h) — favorecer o trafego das mercadorias desde o domicilio do expedidor até ao do destinatário por medidas tarifarias e de serviço que tambem permitam desenvolver o serviço de camionagem a grandes distancias;
 - i) — sendo possível, modificar o sistema de tarifas de transporte de mercadorias diminuindo a diferença entre as classes superiores e as inferiores, pelo menos para as distancias mais expostas á concorrência dos automoveis, ou criando tarifas de excepção, isto é, especiais para determinados generos de mercadorias como, por exemplo, tem feito algumas companhias francesas, estabelecendo tarifas especiais de transporte em G. V., por preços identicos aos da P. V..
- São estas, como se vê, medidas caracteristicas de uma verdadeira competencia comercial em que os caminhos de ferro se viram obrigados a entrar de acordo com as regras gerais da concorrência.
- Alem destas, e como medidas de defesa, podem ainda os caminhos de ferro, — e assim o têm já feito, — recorrer ao uso dos proprios transportes automoveis por uma das seguintes formas:
- j) — ou organizando elles proprios carreiras de camionetas e de «camions» e fazendo o serviço por sua conta;
 - k) — ou fazendo contratos com empresas particulares para o estabelecimento de carreiras ligando algumas das suas estações com varias localidades mais ou menos proximas;
 - l) — ou fazendo concessões a empresas particulares para as quais estabeleçam um regimen de garantia que lhes permita cobrir as suas despesas, fiscalizando, ao mesmo tempo, o seu funcionamento e impondo-lhes todas as medidas tendentes a assegurar ao publico o maximo do conforto e segurança;
 - m) — ou, ainda, constituindo, — como o estão fazendo as grandes rédes em França, — «Sociedades auxiliares de transportes automoveis» tendo por campo de acção as regiões servidas pela grande réde e que assegurem por si proprias o serviço, ou o dão por concessão a outras empresas já existentes, sob a sua fiscalização.

Por qualquer destas formas, e aproveitando-se, nas três ultimas as empresas automobilistas serias e de boa vontade,

se procura fazer uma util coordenação de serviços, pondo-se cada coisa no seu lugar, desenvolvendo-se os serviços afluentes e de prolongamento que se estabelecem menos espontaneamente do que os outros, — o que, não só trará ao caminho de ferro transportes que só tarde o procurariam, como também poderá combater a existência de carreiras mais ou menos paralelas pela menor vantagem que, em certos casos, passarão a apresentar as carreiras partindo de outras localidades ou de outras estações mais afastadas, — e favorecendo o publico com serias garantias de estabilidade, de segurança, de boa qualidade e regularidade nos serviços, e de modicidade nos preços.

Como se vê, se nestas ultimas medidas de defesa a que acabamos de nos referir, ha alguma coisa de competencia e de luta entre caminhos de ferro e automóveis, muito mais ha de cooperação e de coordenação de esforços entre os mesmos.

Enquanto á primeira delas, isto é, á organização de carreiras automóveis pelos proprios caminhos de ferro e fazendo estes o serviço por sua conta, não é tal medida de aconselhar, a não ser em casos especiais de *grandes carreiras de penetração* ainda não exploradas ou que o sejam por carreiras com meios deficientes, casos esses evidentemente interessantes por poderem representar, para o caminho de ferro, a affluencia de um novo trafego, importante tanto pelo seu volume como pelo desenvolvimento que terminará na região assim servida.

Uma tal medida não deve, porém, ser posta em pratica sem um estudo muito atento das condições especiais de cada carreira, a fim de não se correr o risco de um possível insuccesso, tanto mais que uma perfeita conjugação entre os estu-

dos técnico e comercial assume muito maior importancia nos transportes automóveis do que nos caminhos de ferro. Com efeito, naqueles é muito maior do que nestes a influencia do peso morto nas resistencias originadas pelas fortes rampas e pelas apertadas curvas das estradas, o que torna muito mais de atender a relação entre os lugares não utilizados e os oferecidos.

Portanto, e resumindo; temos:

- a) — medidas tendentes a fazer desaparecer ou, pelo menos, a atenuar, a injusta desigualdade em que os caminhos de ferro estão perante os transportes automóveis comerciais, medidas essas da alçada do Estado;
- b) — Medidas com o caracter de competencia ou luta comercial, da alçada das companhias de caminhos de ferro e por estas postas em pratica;
- c) — medidas, tambem da alçada das ditas companhias, mas revestindo mais o caracter de cooperação com os transportes automóveis.

Nada mais, por agora e de um modo geral, julgamos necessario acrescentar, como detalhe, á enunciaçao que deixamos feita das varias providencias aconselháveis para se conseguir modificar, num sentido favoravel para os caminhos de ferro, a sua actual situação em presença dos transportes automóveis.

Uma excepção faremos, porém, quanto ás medidas constantes das alíneas a) e e) que, pela sua importancia, bem merecem mais pormenorizada referencia.

(Continúa).

ENG.º SARREA PRADO

Com 89 anos de idade faleceu no passado dia 21 de Abril o nosso amigo e distinto engenheiro Angelo de Sarrea Prado.

Espirito cultissimo, a êle devem os caminhos de ferro coloniais grandes serviços, pois foi quem primeiro traçou planos de uma importante linha na nossa Provincia de Angola.

Foi um dos fundadores e organizadores da Companhia das Aguas de Loanda, e, como engenheiro tomou parte em varias commissões de delimitação e muitos e variados trabalhos de interesse publico, pelo que gosava dentro da sua classe de grande simpatia.

O seu funeral constituiu uma grande manifestação de pesar, prestada por todos aqueles que tanto apreciavam a fidaiga gentileza do seu carácter.

A familia enlutada apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», as suas condolencias.

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TECNICA E PROFISSIONAL

Faz-se saber a todas as Revistas integradas nesta Associação que, caso o desejem e para serem expostos na «Feira de Paris» a abrir brevemente, deverão enviar-nos dois ou trez exemplares das suas publicações a fim de esta colectividade os remeter ao *Office d'Information Français de la Presse Technique et Professionnelle* que por amavel deferencia e gentileza, se encarregará da sua apresentação na referida feira, que é de grande importancia economica.

JANTAR DE COMBATENTES DA GRANDE GUERRA

Realiza-se amanhã, no Hotel Paris, no Estoril um banquete de confraternização para sargentos, cabos e demais praças que fizeram parte do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro unidade que em França tão dedicadamente se sacrificou por manter o bom nome do exercito portuguez.

A illustre Direcção da Sociedade Estoril pôz á disposiçao da Comissao organizadora do referido banquete, uma carruagem especial atrelada ao comboio 603 que parte do C. Sodrê ás 13,10 de hoje.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* agradece reconhecidamente o convite que lhe foi dirigido.

A COMPANHIA DOS TELEFONES FESTEJOU AS SUAS BODAS DE OURO

Em 26 do mez findo a Companhia dos Telefones festejou o 50.º aniversario da inauguração do serviço telefonico em Portugal e por esse motivo estiveram patentes ao publico os seus edificios em Lisboa, Porto e arredores que foram visitados por inumeros curiosos e admiraram a estação principal na Rua Trindade e a estações do automatico Norte e Bemfica.

A Companhia distribuiu ao publico um livro com a historia dos progressos dos serviços telefonicos em Portugal, com inumeras gravuras em papel couché e interessantes dados historicos.

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido.

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

UM DECRETO IMPORTANTE

PUBLICOU o *Diário do Governo* um decreto que transcreevamos neste numero, sobre a *A Reforma da Inteligencia*, documento importante e muito oportuno.

Chamamos a atenção de todos os portugueses por ser esse decreto um dos mais interessantes que o sr. ministro da Instrução elaborou para honra e dignidade da historia portuguesa, que tão atropelada e enxovalhada tem sido por elementos varios, que politicamente tem conseguido fazer dela uma especie de depósito de rancores para uns, e benesses para outros de feições politicas mais simpaticas, que longe de beneficiar a Escola, a atraza e embrutecendo os futuros homens da Nação.

Este decreto, feito com sensatez é uma obra louvavel do sr. ministro da Justiça.

PORTUGUESES NA GALIZA

DIA a dia se agrava mais o conflito entre os espanhoes e os operarios portugueses que trabalham em Vigo. Do lado de lá tem-se trabalhado activamente para em logar de solucionar o conflito, serem os portugueses expulsos, chegando-se mesmo a empregar a violencia.

Nós, os portugueses, sim nós os portugueses, atravessamos uma crise tremenda e somos capazes de nos lembrar que expulsando de cá os homens da Galiza que abundam como as batatas, ficamos com bastantes vagas para empregar os portugueses.

E' talvez conveniente que a gente da Galiza socegue e se lembre que nós não somos de qualidade de fazer mal ao nosso proximo para nos beneficiar, e que se, continuam a tratar mal os portugueses que querem trabalhar talvez tenhamos, não de juntarmos os colêtes como diz o dr. Ricardo Borges de Sousa, mas de correr de cá com os da Galiza.

Mais prudencia que a que temos tido é impossivel.

RAINHAS E PRINCESAS

UM importante diario da manhã ocupava-se ha dias, com grande espavento, da eleição da rainha da colonia portuguesa no Brazil, solenemente coroada em 19 de Março findo.

Diz o mesmo diario que foi deslumbrante a coroação da «excelza rainha cujas banhas a enfeitavam e embelezavam».

Palavras textuaes.

Acrescenta ainda que a rainha é uma linda rapariga que saiu «ladeada da princesa e das outras rainhas das provincias que enchiam as ruas com os seus deslumbrantes sorrisos arconios».

E terminando diz que a rainha tem como primeiro premio uma viagem a Portugal, em 1.ª classe, com todas as despesas de hospedagem, bem como a dama que a acompanha, devendo embarcar no Rio em principios do mês proximo. Visitará, antes, a convite do Portugal Club de S. Paulo, aquela grande e moderna cidade Brasileira.

A rainha foi já coroada no centro do Minho e depois será coroada no centro da Beira Baixa e irá em Maio, a Portugal, como Embaixatriz da nossa saudade, levando aos nossos irmãos que estão em Portugal, ás nossas irmãs, as nossas noivas e ás nossas mães, o sentimento das nossas almas, do nosso bem querer, do nosso amor».

Ficamos por aqui.

TREZE NOITES DE JOELHOS

UM rapasito, de 14 anos, de Madrid, afirma ter-lhe aparecido o espirito de seu avô, e que este lhe dissera que só poderá salvar-se se o neto percorrer de joelhos treze vezes a igreja da aldeia durante treze noites consecutivas.

O rapasito e as pessoas de sua familia desejosas de salvar a alma do defunto começaram imediatamente a cumprir o que tinha sido ordenado pelo avô.

O rapaz, que pelo visto tem muita familiaridade com os espiritos, afirma tambem que lhe apareceu o espirito duma raparigueta da aldeia que morreu ha pouco tempo.

Para que a rapariga se salve, é preciso que o seu amiguinho passe nove dias e nove noites em casa dos pais, sem comer nem beber. E diz o rapaz que está disposto a fazer esta penitencia, logo que tenha cumprido o que a alma do avô lhe ordenou.

A igreja está iluminada todas as noites para que os fiéis possam verificar a penosa expiação.

E a quem cabem 13 dias de cadeia ou dois anos num manicomio?

ACIDENTES MORTAES POR AUTOMOVEIS

NOS Estados Unidos foi publicada uma estatistica dos accidentes mortaes produzidos pelo automovel que alcançam a muitos milhares por ano.

No resumo desta estatistica nota-se que o automovel têm um morto por cada seis mil quilometros percorridos e na aviação a média é de um morto por cada duzentos e setenta e três mil quilometros percorridos.

Apesar de nos ultimos tempos o automovel ter sido muito beneficiado com novos metodos de segurança, o caminho de ferro é e será o unico meio de transporte rapido, mais comodo e seguro.

CONDECORAÇÕES

LEAMOS nos diarios que foi agraciado com a comenda de S. Lazaro o secretario do sr. ministro da Instrução sr. João de Deus Ramos e com o grau de Cavaleiro da Ordem de Benemerencia o sr. José Timoteo Costa por ter conseguido reunir fundos por subscrição publica para a fundação de uma escola em A dos Ruivos.

SCIENCIA AMERICANA

NUMA reunião celebrada pela «Sociedade de Fisica dos Estados Unidos» e a «Sociedade Americana para o desenvolvimento das ciencias», falou-se sobre diferentes processos de produzir e utilizar grandes velocidades. A maior dessas velocidades obtidas artificialmente, atinge 294.000 quilometros num segundo. Entre os fisicos internacionais de reconocida fama que se ocuparam desta questão, encontram-se o dr. W. D. Coolidge, da «General Electric Company», o professor D. O. Lawrence, da Universidade de California, e o dr. M. A. Tuve, do Instituto Carnegie, de Washington.

Tensões electricas de alguns milhões de «volts» são coisa vulgar e corrente nos laboratorios desses fisicos. Sob a influencia de tensões até 5 milhões de «volts» recebem alguns electrões velocidades que ultrapassam a velocidade dos raios de radio tão importante na fisica e na medicina. O dr. Tuve utilizou tensões de 800.000 até 1.500.000 «volts», para acelerar os átomos de hidrogenio. Os verdadeiros resultados das suas experiencias não condizem, entretanto, com as velocidades calculadas. Confia em poder igualar tais diferenças, tratando o hidrogenio em tubos de vidro. Tambem pensa obter tensões até 10 milhões de «volts». O dr. Tuve fez tambem experiencias para dividir os átomos, valendo-se de pequenas particulas lançadas como projectos, e trabalha actualmente num pro-

cesso que tornará possível a fotografia estereoscópica da divisão dos átomos.

O professor Lawrence conseguiu produzir uma tensão de um milhão de «volts». O professor Lauritzen experimentou com certo resultado com tubos Roentgen, que resistiram a tensões de 900.000 «volts». Supõe-se que estas experiências serão de uma grande importância para a medicina prática. O dr. Coolidge, celebre inventor dos tubos que teem o seu nome, trabalha também na construção de tubos Roentgen para alta tensão. Os seus novos tubos não devem estar á acção do ar por nenhum lado, e para efeitos de isolamento esão por completo mergulhados num banho de oleo.

O COMUNISMO E O «PARAIZO» RUSSO

A GORA, a unica imprensa que defende com unhas e dentes o comunismo está quasi sem fala, desde que da sua bela prosa tomou conta o conhecido jornalista Homem Cristo que os desanca com bases seguras e com muitissima precisão.

Os jornaes avançados da tarde e da noite dão que fazer ao director de *O de Avetro*.

A proposito de comunismo o *Times* publica interessantes e curiosos artigos sobre os manejos destes grandes «defensores» do Povo, feitos em varios paizes.

Acrescenta o mesmo jornal que a propaganda comunista em Portugal deriva principalmente duma fonte misteriosa a Espanha e não será difficil pôr o dedo em cima da ferida.

A policia não deve deixar de estar alerta e não ter contemplação com os comunistas que a soldo dos espanhoes veem para Portugal fazer a sua politica dissolvente, mesmo com alguns que cá exercem altos cargos.

Não queremos cá delegados comunistas tenham eles a situação que tiverem.

Querem fazer politica, vão para o seu país e lá poderão sonhar á vontade e dar vivas á União das Republicas Sovieticas Ibericas.

Os jornaes estrangeiros confirmam o que aqui foi publicado acerca dos efectivos do Exercito Vermelho.

O *Dagens Nyheter* publica diversas informações sobre o que de mais gravidade se passa na Russia e acrescenta que reina ali o terror que dá origem a que se faça a emigração clandestina que origina bastantes mortes. Por exemplo, e segundo conta o *Noch Vick*, durante os ultimos 3 meses a guarda vermelha do Dniester metou 766 homens, 212 mulheres e 41 crianças, que tentavam passar a Romenia, fugindo ao «paraizo» russo.

O *Dagens* diz que o Exercito Vermelho está fazendo actualmente uma despesa fabulosa pois gasta quantias importantes com a sua manutenção que em tempo de paz é de 1.478.000 homens e em caso de mobilisação, 3.650.000 homens.

Cada um dos regimentos disdõe de 2.867 espingardas, 55 espingardas metralhadoras, 54 metralhadoras ligeiras, 6 lança-morteiros e 6 canhões de calibre médio.

Sobre aviação a Russia, nos ultimos tempos tem importado grande numero de aviões de combate, fornecidos a pronto pagamento em alguns paizes por não merecer aos mesmos o credito antigo.

O *Daily express* diz que os depósitos russos de petroleo, instalados no estrangeiro, vão ser encerrados em breve. Parece que esta resolução parte dos sovietes em virtude de perderem 2 pence por galão, na venda do petroleo.

OS ERROS JUDICIARIOS

A INDA não está esquecido o erro judiciario que victimou o pobre Gouveia que teve como fêra falsa aquela malfadada Olivia. Aparecem agora a publico varios casos que a imprensa chama a si, faltando de tudo e por tudo, sem coisas concretas para orientação, até propriamente das autoridades

que grande parte das vezes seguem as pistas traçadas pelos jornaes.

Fala-se agora de Francisco Pereira, condenado a pena maior pelo crime de homicidio que se diz estar inocente.

Em 27 de Abril de 1925 appareceu morto no logar de Belmonte o sogro deste, Domingos Inocencio Pereira.

Depois foi julgado e condenado na pena de 28 anos de prisão.

Quando o Juiz lhe perguntou se tinha mais alguma coisa a alegar em sua defesa, Francisco Pereira, que foi cabo de marinheiros, levantou-se e gritou bem alto:

— Estou inocente, sr. Juiz.

Este homem tem hoje o numero 283 da Penitenciaria de Coimbra, onde já cumpriu 8 anos da pena a que foi condenado.

Em 1920 a familia do condenado requisitou ás autoridades competentes novas investigações para serem feitas pela Policia de Lisboa.

Partiram para Faro e Olhão os agentes Cardoso de Figueiredo e Ribeiro Fernandes que pelas diligencias a que procederam averiguaram que o Pereira não havia cometido o crime pelo qual fôra condenado, chegando á conclusão de verificar que o autor do crime eram um outro genro da victima de nome Manuel João de Brito, marinheiro da armada que depois de interrogado caiu em varias contradições.

Foi preso o Brito que vai ser julgado no tribunal de Olhão e vamos, se calhar, dar com mais um erro judicial,

E quantos haverá por este paiz fora!...

Gostava de saber tambem em que se basearam certas pessoas para mandarem matar o soldado *chauffeur* fuzilado ao longo da estrada Bacquerot.

Adiante...

O DESEMPREGO

O «Bureat» Internacional de Trabalho, em Genebra, officiou ao governo do seu país comunicando que, nos ultimos tempos o desemprego tem atingido um numero bastante elevado, apesar de alguns paizes se trabalhar com grande actividade para sufocar tal movimento que alastra por todos os paizes de uma forma descomunal.

Assim indica o referido officio os seguintes desempregados nas nações que se seguem:

Alemanha	6.041.371
Austria	516.222
Belgica	258.286
Dinamarca	105.532
Portugal	42.000
Gran-Bretanha	2.354.790
Holanda	157.935
Chacoslovaquia	146.325
Australia	118.752
Canadá	55.206
Hungria	33.146
Suissa	76.212
Estonia	7.554
Filandia	16.144
França	278.685
Irlanda	30.918
Italia	1.015.270
Letonia	21.682
Noruega	34.656
Nova Zelandia	46.191
Polonia	525.782
Romenia	49.385
Estados Unidos	5.300.000
Total	14.812.058

Com referencia a Portugal o numero de desempregados deve ter atingido maior quantidade porque recentemente, só de tres casas importantes despediram 207 empregados, alguns até com 20 anos de casa, que sem uma garantia andam hoje por ahí, não digo a mendigar mas á procura de logares onde se sujeitam a trabalhar em empregos nada compativel com as suas habilitações.

O PREÇO DO PAPEL E AS PAUTAS ALFANDEGARIAS

O preço do papel e a exagerada protecção a industria nacional, redundando em prejuizo das industrias graficas e em especial as empresas cujos recursos se cifram á iniciativa pessoal falha de capitais.

A proposito da reunião que se está realizando do Conselho Technico Aduaneiro e Comissão de Pautas para estudo de reclamações ou alterações á Pauta de Importação, o Sr. Manuel de Figueiredo editor da Revista *Actualidade Portuguesa* dirigiu á Associação Portuguesa da Imprensa Technica e Profissional a seguinte carta:

Lisboa, 14 de Abril de 1932

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Associação Portuguesa da Imprensa Technica e Profissional:

Tenho conhecimento de que se encontra reunida a comissão de Pautas e o Conselho Technico Aduaneiro e que estas entidades estão estudando, (parece-me) as reclamações ou alterações á Pauta de Importação referente a papel para a imprensa.

Acho indispensavel que a associação de que V. Ex.^a é digno Presidente tenha interferencia no assunto visto representar a pequena imprensa do nosso Paiz, e porque, é do vosso conhecimento da situação creada aos periodicos que usam papel assetinado, para os quais, a Pauta de Importação só permite que se despache como Papel não especificado pagando \$08 cts. ouro, ao cambio actual com respectivos adcionais e demais despesas ficam os encargos de importação deste papel em cerca de 2\$50 cada.

Enquanto que a imprensa que gasta papel não assetinado do tipo ordinario de jornal paga \$01,5 ouro ou seja aproximadamente, com as despesas adicionais etc., \$45.

Venho portanto informar V. Ex.^a o que se passa com a Actualidade Portuguesa revista que suspendeu a sua publicação em consequencia da Alfandega, dum momento para o outro, entender que o papel que se importava e despachava como tipo ordinario de jornal embora assetinado não se podia classificar como tal dum certa altura para diante.

De V. Ex.^a

Att.^o Ven.^o e Obg.^o

MANUEL DE FIGUEIREDO

Editor da Revista *Actualidade Portuguesa*

Achamos muito justas estas reclamações, pois que a industria do papel em Portugal, é parasitaria, vivendo á custa dos sacrificios das industrias graficas.

Temos conhecimento que algumas revistas tem suspendido a sua publicação em vista dos constantes aumentos do papel, muitas vezes injustificados.

Juntamos os nossos protestos aos do editor da Revista *Actualidade Portuguesa*, pedindo a quem de direito as necessarias providencias.

Gazeta dos Caminhos de ferro

Desde este numero deixa as funções de nosso secretario, o nosso presado amigo senhor Julio da Costa Pinto, a quem os seus trabalhos profissionais o impediram de colaborar nesta revista com a assiduidade que ela necessita.

Para o seu logar resolvemos nomear o antigo colaborador nosso sr. Carlos Mendes da Costa, um novo cheio de merecimento, que vem marcando com a sua valiosa colaboração o seu logar na vida jornalística e tambem na arte fotografica que, lhe tem grangeado primeiros premios.

Carlos Mendes da Costa é já conhecido dos nossos assinantes porque já ha 4 anos vem colaborando conosco unica, simples e desinteressadamente pelo muito amor que tem pelos caminhos de ferro, apesar de não ser ferroviario.



LINHAS PORTUGUESAS

Vale do Lima Uma comissão de Viana do Castelo, constituida pelos srs. major Nicolau Bacelar, presidente da Junta Geral do Districto, dr. Rocha Paris, presidente da Comissão de iniciativa, Gaspar de Castro, presidente da Camara Municipal de Viana, dr. Benvindo de Araujo, presidente da Camara Municipal de Ponte de Lima, Sebastião Fernandes, administrador do concelho e vogal da Camara Municipal de Ponte da Barca, e dr. Antonio Faria Lima, vice-presidente do Municipio de Arcos de Val de Vez, acompanhada do respectivo governador civil do Districto e General Amilcar Mota, procurou o Sr. Ministro do Comercio no intuito de pedir providencias no sentido de serem continuadas as obras do Caminho de Ferro do Vale do Lima, isto é, na segunda empreitada de Lanhez a Ponte de Lima.

A suspensão destes trabalhos traz desocupados centenas de trabalhadores e a sua continuação evitaria muita miseria.

A mesma Comissão avistou-se com o sr. Sub-Secretario de Estado das Finanças para tratar do mesmo assunto.



Falta de espaço

Pela absoluta falta de espaço neste numero, publicaremos no numero 16 do corrente interessantes artigos dos nossos colaboradores.

Que nos perdoem a falta.



PORTO — PALACIO DA BOLSA

A EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE LUZ E DE SOM

REALIZA-SE NO PORTO DE 7 A 22 DO CORRENTE

CONFORME já fizemos referencia n'outro numero desta Revista é no Palacio de Cristal do Porto, que se realisa de 7 a 22 do corrente a Exposição Internacional de Luz e de Som.

Foram distribuidos pelo País e por algumas estações de caminhos de ferro os cartazes artisticos anunciadores desta Exposição, cartaz este que representa um trabalho alegorico á Exposição.

Este certamen deve trazer á cidade Invicta milhares de forasteiros que tambem vão admirar as ultimas novidades da T. S. F. que serão expostas pelos representantes em Portugal das grandes marcas e a Fonte Luminosa, que chegará por estes dias a Lisboa a bordo do «Jamaïque».

A cidade do Porto que iniciou o seu ano de festas vai novamente entrar em festa contando para a Exposição certames e torneios, um concurso orfeonico que vai constituir o mais grandioso concurso que se tem realisado em Portugal. De Trás-os-Montes e as Beiras, do Minho e da Extremadu-

ra, irão os mais completos grupos de canto coral disputando admiravelmente e dando replica aos grupos portuenses que se têm preparado com metodo e esperam ser os primeiros.

A Comissão Organizadora convidou para o Juri um representante do Conservatorio de Musica do Porto, um representante de O Orfeu e o sr. Aarão de Lacerda, ilustre professor e critico de arte.

Os Orfeões até agora inscritos são os seguintes: Marcos Portugal, do Porto; Orfeão de Grijó; Orfeão de Matosinhos; Orfeão da Madalena; Orfeão Transmontano; Orfeão de Vila do Conde; Orfeão de Braga; Orfeão Castro Araujo, de Paredes; Orfeão de Viseu e Orfeão de Extremoz. O Orfeão Luzitano colabora igualmente na Exposição, embora não possa concorrer visto ter de se deslocar a Espanha.

Foi criada uma medalha especial para os Orfeões, intitulada «Musique» da autoria dum grande escultor francês e que será distribuida a todos os grupos concorrentes, alem dos prémios respectivos.

Viagens e transportes

Valle do Vouga Desde o dia 1 de março do corrente ano, em virtude do decreto N.º 20.594 de 26 de novembro do ano findo, que auctorisa a redução a duas classes, das tres existentes nestes caminhos de ferro, foi suprimida a segunda classe, ficando apenas a primeira e terceira classes,

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga publicou uma tarifa especial (grande velocidade) de preços de distancias nas suas linhas incluindo os multiplicadores e impostos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses Em virtude da alteração da hora legal, desde o dia 3 de abril até 22 de maio, é substituído o comboio 54 pelo 1054 que circulará com a marcha indicada no respectivo cartaz horario na linha do Norte, ramal de Tomar.

Tambem pelo mesmo motivo são substituídos os comboios 704 e 706 pelos 1704 e 1706 na linha do Douro e 1419 pelo 1421, tramways entre Lisboa e Vila Franca.

O comboio tramway 1401 que partia de Lisboa-Rocio ás 0-50 passa a partir ás 0-48.

— Em resposta ás solicitações da Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra, no sentido de serem restabelecidos os «rápidos» Coimbra-Figueira, durante a estação de verão, a comissão executiva da da C. P. enviou áquela entidade o seguinte officio:

Lisboa, 15 de Abril de 1952.

Ex.º Sr. Presidente da Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra. — Acuso a recepção da carta de V. Ex.ª, n.º 46, de 11 de Março de p. p., dirigida ao Conselho de Administração desta Companhia, e em resposta, cumpre-me comunicar-lhe que a Comissão Executiva desta Companhia resolveu continuar a restabelecer os comboios n.ºs 511 e 512, a partir do dia 1 de Agosto, não podendo este restabelecimento ser feito em 1 de Julho, conforme os desejos manifestados por V. Ex.ª, por antes daquela data, o movimento de passageiros para a praia da Figueira não o justificar.

Com toda a consideração, subscrevo-me

De V. Ex.ª, At.º Ven.ºr
O director geral da Companhia
(a) *Ferreira de Mesquita*

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro De futuro os passageiros que se destinem ás paragens que no respectivo cartaz-horario figuram com a observação de, paragem de meio minuto quando haja passageiros

para embarcar ou desembarcar, deverão dar conhecimento antecipadamente ao revisor do comboio, da paragem onde desejam apear-se.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal Em virtude de ter sido aberto á exploração a linha de Chapa a Celorico de Basto, desde 21 de março, as estações e apeadeiros de Chapa, Codeçoço,

Lorido e Celorico de Basto prestam serviço completo em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado, sendo applicadas n'esta linha, todas as tarifas actualmente em vigor na linha do Vale do Tamega assim como os multiplicadores respectivos.

— Desde 15 de março, conforme n'outro logar nos referimos, foi aberta á exploração a linha da Senhora da Hora á Trofa, comprehendendo as seguintes estações e apeadeiros: Senhora da Hora, Araujo, Barreiros, Mondim, Castelo da Maia, Muro, Bougado e Trofa.

As estações de Araujo, Barreiros, Castelo da Maia, Muro e Bougado, prestam serviço completo em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado.

O apeadeiro de Mandim, faz serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias de detalhe em grande e pequena velocidade, de e para as linhas desta Empresa e combinadas, de volume de pezo indivisivel até 100 quilogramas. Os volumes de pezo superior podem ser aceites ficando sujeitos a demora. Não expede nem recebe remessas constantes de animais, materias infectas, inflamaveis, explosivas ou perigosas, vehiculos e transportes funebres.

Ficam em vigor, as tarifas seguintes:

Tarifa Geral, Tarifa de Despezas Acessórias, Tarifa Especial A de grande e pequena velocidade; Tarifas Especiais n.ºs 3 e 9 de grande velocidade, da linha da Povoia, que se tornam tambem extensivas ás estações de Araujo até Fafe, ficando anulada a Tarifa Especial n.º 3 da linha de Guimarães, Tarifa Especial n.º 10 de grande velocidade, Tarifa Especial n.º 11 de grande velocidade, Tarifa Especial n.º 12 de grande velocidade, Tarifa Especial n.º 8/108 de grande velocidade e Tarifa Especial n.º 101 de grande velocidade, tornando-se extensivas, ás estações de Guimarães até Araujo, a Tarifa Especial n.º 4 de grande velocidade, da linha da Povoia, sendo os preços os respeitantes á Tarifa Geral com a bonificação de 20 %, e ás estações de Porto-Boavista até Bougado, a Tarifa Especial n.º 2, de grande velocidade, da linha de Guimarães, sendo os preços os respeitantes á Tarifa Geral com a bonificação de 40 %.

— Desde 6 do corrente mez, os comboios N.ºs 221, 223, 224, 227, 230 e 261 passam a ter paragem em Aldão (S. Torcato) respeitando-se as horas indicadas no anexo N.º 1 e que foram cortadas na ocasião da distribuição do referido anexo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITALIA Foi ha pouco tempo inaugurada a estação dos Caminhos de Ferro da Cidade do Vaticano.

A importancia economica deste melhoramento, é, por assim dizer, nula, pois o trafego de mercadorias continuará como até aqui, a fazer-se pela estação de S. Pedro, e o de passageiros que áquele estado se dirijam, por esta estação e pelas outras que servem Roma. A nova estação servirá unicamente por ocasiões solenes de visita de chefes de Estado e outros personalidades do mundo catolico.

INGLATERRA A *Great Western Railway Company*, uma das mais importantes empresas da Inglaterra, tem manifestado, por intermedio de seus directores, extraordinario optimismo, deante da crise economico-financeira mundial. Assim é que foi anunciado que esta importante companhia traçou um programa de melhoramentos para o corrente ano, com o qual dispenderá a quantia de dois milhões de libras esterlinas. Este programa consta de notaveis melhoramentos e aperfeiçoamentos, os quaes tem por fim colocar a citada empresa em posição de invejavel destaque entre os mais importantes e modernos caminhos de ferro de todo o mundo.

Para iniciar, a importante empresa ferroviaria britanica construirá dez novas locomotivas, do mesmo tipo da que é utilizada no expresso de Cheltenham a Londres, que é o comboio mais rapido do mundo. Serão, além disto, completamente reconstruidas cerca de quatrocentas milhas de caminhos de ferro, ao mesmo tempo que surgirão, diversas pontes não existentes ou que estão em estado precario. Todo o material rolante será rigorosamente inspecionado, devendo ser augmentado o numero de vagões de carga e carros de passageiros, que serão dos ultimos tipos.

Uma caracteristica importante do programa de remodelação da *Great Western Railway Company*, será o desenvolvimento de um certo numero de serviços auxiliares que são de grande importancia como complemento dos seus serviços cada vez mais perfeitos.

As mercadorias destinadas a ser transportadas pelos seus comboios, serão carregadas e entregues por 227 caminhões, que vão substituir a actual carroça de tracção animal. A companhia passará a encarregar-se de todo o serviço de transporte de mercadorias a grandes distancias, dos seus multiplos armazens aos estabelecimentos de vendas a retalho. Nas regiões agricolas haverá uma perfeita colaboração entre o transporte ferroviario e automovel o que vem completar o programa de realizações da importante ferrovia britanica.

BOLIVIA De acôrdo com um artigo publicado na revista « Bolivia », numero correspondente a Setembro-Outubro, as primeiras concessões para a construção de caminhos de ferro na Bolivia datam do ano de 1863. Mas a primeira linha só foi concluida no ano de 1892, ficando ligado o centro mineiro de Oruro por uma linha de 2,5 pés de largura com Antofagasta, em uma extensão de 930 quilometros. Pouco depois concluíram-se dois troços, um de 97 quilometros de extensão entre o Lago Titicaca de La Paz, e outro de 455 quilometros entre Arica e a capital da Bolivia. A Bolivia ficou assim com tres saidas para o mar, aumentadas mais tarde a quatro com a inauguração de outra linha de 193 quilometros de extensão entre Atocha a La Ouiaca, na fronteira argentina. Hoje em dia os caminhos de ferro da Bolivia representam uma inversão de mais de 100.000.000 de dolares e alcançam uma extensão de mais de 2.100 kilometros. A kilometragem actual de cada linha é a seguinte:

Antofagasta-Bolivia Railway Co., Ltd.:

Oruro a Ollague (fronteira chilena)	470
Viacha a La Paz	40

Bolivia Railway Co., (arrendada á anterior):

Oruro a Viacha	195
Oraro (San Pedro e Cochabamba)	198
Rio Mulato a Potosi	167
Uyuni a Atocha	87
Corporación Peruana: Guaquí a La Paz	97
Minas de Patino: Machacamarcá a Uncia	103
Companhia Huanchaca de Bolivia: Pula- cayo a Huanchaca	34

Réde do Governo:

Atocha-Vallazon (arrendada á Compa- nhia Minera de Sudamerica)	192
Arica-La Paz (secção Charana-La Paz)	233
Cochabamba-Santa Cruz	137
La Paz-Yungas (administração governa- mental)	51
Potosi-Sucre (a Tejar)	166
Tot.l	2.170

Entre as diferentes linhas que se projecta construir encontram-se a de Sucre a Aiquile; o caminho de ferro Yacuiba-Santa Cruz; a linha de Santa Cruz a Puerto Suarez e a linha entre Cochabamba e Santa Cruz, da qual já foi iniciada a construção dos primeiros 100 kilometros.

— O poder executivo promulgou a lei que o autoriza a contractar um emprestimo de trez milhões e quinhentos mil bolivianos, para a construção do caminho de ferro de Cochabamba até a confluência dos rios Ichilo e Chimoré, seguindo o traçado aprovado em 20 de Novembro de 1930.

Com a realização dessa obra haverá uma vinculação mais íntima com o Departamento de Beni. Territorio das Colonias do Noroeste e com os Estados do Norte do Brazil, com grande vantagem para o intercambio comercial entre os dois paizes,

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Maio de 1892

O decreto de 21 de Abril

Este documento, que adiante publicamos na *Parte Official* d'este numero, veiu agitar as aguas mansas em que, nos ultimos dias, singrava a Companhia Real dos Caminhos de Ferro, e trazer de novo para a tela das discussões as questões da sua administração.

Com effeito, esse decreto tem grande importancia no viver da companhia, porque significa que o Governo entendeu tomar uma parte mais activa do que até hoje na direcção dos seus negocios, mas, quanto a nós, o que não tem é a feição, que muitos lhe attribuem, de uma declaração de guerra á entidade companhia, ou, o que seria o mesmo, á entidade conselho que a representa.

Mais de uma vez o dissémos n'este jornal: a importancia d'esta companhia é tal, para o paiz, que o estado não pôde considerar indifferente o bom ou mau caminho da sua situação presente e futura.

E assim o entenderam tambem todas as situações passadas, quando repetidas vezes a auxiliaram a vencer as suas difficuldades.

Nos ultimos dias da gerencia do ministerio transacto, um dos ultimos actos do ministro das obras publicas foi a nomeação de uma commissão de syndancia, (portaria de 12 de janeiro ultimo) que desde logo encetou os seus trabalhos de averiguação sobre todos os actos administrativos do conselho e sobre o estado financeiro da companhia.

D'estes trabalhos tem sido communicados os resultados ao governo, á proporção que vao estando concluida cada uma das partes.

Na assembléa geral de janeiro votou-se que fizessem parte do conselho de administração 6 representantes de obrigatarios estrangeiros, e em virtude de accordo com estes foi depois resolvido que uma commissão delegada d'esse conselho dirigisse os negocios da companhia, compondo-se de quatro dos administradores estrangeiros e três dos portuguezes.

Entretanto a companhia, vendo-se ameaçada de soffrer arrestos nas suas receitas por parte de alguns crédores recorria para o governo, pedindo que fosse esclarecida a lei, de fórma que ella não tivesse que interromper a exploração em virtude das execuções a que estava sujeita.

Essa representação é do theor seguinte:

«SENHOR.—A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sem embargo de ter realizado um accôrdo com os representantes de obrigações da mesma Companhia, constituindo uma commissão delegada administrativa, tirada do conselho d'administração, como permittem os seus estatutos, e composta de 7 membros, dos quaes 4 são escolhidos entre os administradores nomeados pelos mesmos obrigatarios, que representam três quartas partes do capital empregado na empresa, e os restantes entre os demais membros do conselho, acha-se ameaçado de ver suspensa a exploração das linhas.

«O accôrdo feito com os obrigatarios, como já teve occasião de representar ao governo de vossa magestade em 5 do corrente, se importa de facto um valioso processo no caminho do restabelecimento de credito da Companhia, não é bastante para evitar os resultados das execuções que a ameaçam, e que pôdem, effectuada a penhora, impedir a exploração das linhas administradas pela mesma Companhia.

«Sem contar com as garantias de juro, as receitas brutas da empresa, na totalidade, pôdem ser avaliadas em 3.200 contos, e as despesas de exploração em metade d'essa quantia; ficando 1.600 contos para os encargos das obrigações que sôbem a 2.640 contos, numeros redondos.

«Existe, porém, uma divida fluctuante que não baixará de 9.600 contos. Os crédores d'essa divida são os que ameaçam a Companhia e principalmente a sua exploração. Penhoradas as receitas e outros valores, aliás de sobra não só para a mesma exploração, mas para auxiliar a resolução da sua situação financeira, o serviço das linhas corre o risco de ser interrompido, e tal interrupção importará prejuizos incalculaveis, não só para a Companhia, mas para um importante serviço publico, e converter-se-ha em obstaculo invencivel á reorganisação da empresa e ao acabamento das obras a que está obrigada por contracto com o governo.

«E se o decreto de 31 dezembro de 1864 em algumas das suas disposições pretendeu evitar a interrupção das linhas ferroviarias, é omisso em pontos importantes, sobre o assumpto.

«Por isso a Companhia, achando-se sob a acção immediata da execução de algumas penhoras, facto que, se se realisasse, a impossibilitaria de explorar as suas linhas, apesar de não estar em situação de insolvencia como acima se mostra, vem pedir a vossa magestade que se digne determinar que as receitas da mesma Companhia sejam temporariamente incluídas na disposição do art. 38.º do decreto com força de lei de 10 de dezembro de 1864, ou outra qualquer providencia que á sabedoria do governo de vossa magestade pareça mais conveniente, para evitar que o serviço das linhas ferreas de que a Companhia é concessionaria possa ser interrompido pelas razões que acabam de ser expostas, pelo que

E. R. M. — Lisboa, 9 d'Abril de 1892.»

Ora os considerandos do decreto de 21 de Abril não são, a nosso ver, mais do que uma aclaração sobre a interpretação de diversos artigos do contracto, provando que elle se oppõe por completo, implicitamente, embora o não diga de uma fórma clara e precisa, a que taes execuções se levem a effeito.

A lei é uma, e as interpretações são mil, disse um sabio jurisconsulto; quem, sem preoccupações de opposição systematica, ler os considerandos do questionado decreto, concluirá, de certo, que a solução por elles dada a uma questão momentosa, para o viver da mais importante companhia do paiz, é perfeitamente natural e logica, para o fim que era mister ter em vista.

A segunda parte d'esse documento (porque, evidentemente, elles e divide em duas partes) nasce espontaneamente do estado da questão.

A assembléa geral da companhia auctorizou a entrada no conselho gerente dos seus negocios aos representantes dos obrigatarios;

Para tornar mais effectiva e activa a gerencia por parte d'estes, o conselho delegou os seus poderes n'uma commissão que o representava;

Mas o Estado é tambem crédor da companhia, e crédor por uma verba que não pôde deixar de classificar-se consideravel;

Nada mais regular, portanto, que esse crédor se faça representar na commissão.

Mais ainda: Pelos antigos como pelos novos estatutos a maioria do conselho de administração tem que ser composta de cidadãos portuguezes domiciliados no paiz.

Para se obterem, porém, ás exigencias dos crédores estrangeiros, a commissão a que acima nos referimos não pode ser formada de maneira a que n'ella predominasse o elemento portuguez. A entrada de mais dois membros nomeados pelo governo veiu acudir a essa falta.

Mas fazendo-o, o governo contrariava as bases do accordo, quebrando-o pela introdução de mais dois comissionados portuguezes, ficando estes em maioria.

Para compensar esta sua exigencia, o estado entendeu dever dar mais força aos resultados d'esse accordo, confirmando nos logares de membros d'essa commissão os que para ella haviam sido nomeados pelo conselho.

E aqui está, de deducção em deducção, como, no nosso parecer, se explica perfeitamente o decreto de 21 d'abril, e o estado da questão que tanto tem dado que fallar.

Deve-se acrescentar ainda que a propria escolha do presidente d'essa commissão explica a conclusão a que acima chegamos. O sr. Barros Gomes, alem de um caracter da maior respeitabilidade, é tambem director do principal estabelecimento bancario do paiz, pelo qual foram feitos importantes adiantamentos á companhia, com auctorisação do governo. A sua entrada na gerencia da companhia estava, portanto, naturalmente indicada, como representante, por todos os motivos, de um dos maiores crédores.

A commissão, assim completa, tomou posse no dia 26, reservando-se o conselho o direito de protesto sobre a interpretação do decreto.

No dia 28 o conselho da Companhia escolheu os três membros que serão propostos para, em conformidade com o decreto, substituir os administradores portuguezes nas suas ausencias, sendo estes os srs. conselheiro Carrilho em substituição do sr. conde de Magalhães, Teixeira de Queiroz pelo sr. Castro Guimarães e Paes Villas Boas pelo sr. Victorino Vaz.

NUMEROS ATRAZADOS

A um nosso antigo assinante falta-lhe o numero 942 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* referente a 16 de Março do ano de 1927.

Caso alguém o queira vender compramos na administração desta revista.

CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$18,2	1\$18,6
Madrid	2\$54,8	2\$55,7
Nova Iorque	50\$00,0	50\$10,9
Zurich	5\$82,6	5\$84,7
Roma	1\$54,2	1\$54,8
Bruxelas	4\$20,4	4\$21,9
Amsterdão	12\$16,6	12\$21,0
Berlim	7\$15,6	7\$16,2
Praga	\$89,1	\$89,5
Rio de Janeiro	1\$94,4	1\$95,1
Libra Ouro	—	—

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima—Estatutos de 50 de Novembro de 1894

SÉDE—CALÇADA DO DUQUE, N.º 20—LISBOA

Pagamento do Cupão das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) relativo ao 1.º semestre de 1932

São avisados os portadores do cupão n.º 6 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) que o seu pagamento, pela importancia de Esc. 3\$87,5 terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Abril.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na séle da Companhia, e no Porto, na Tesouraria da Companhia (Estação de S. Bento), todos os dias uteis, desde as onze ás treze e das catorze e meia ás quinze e meia horas.

Lisboa, 1 de Abril de 1932.

O Presidente do Conselho de Administração

(a) *Ruy Ennes Ulrich*

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros

1.347. Distancia do Lobito á região mi-

neira da Katanga: Quilometros 1.800

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE
ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA

DA

IMPrensa TECNICA E PROFISSIONAL

O V Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional, realizado em Barcelona em Setembro de 1929, sugeriu a Carlos d'Ornellas a ideia da fundação de uma colectividade portuguesa que, agrupando toda a imprensa de especialidades e profissões, defendesse os seus interesses e aperfeiçoasse o espirito profissional português. E Carlos d'Ornellas cheio de boa vontade conseguiu o seu intento, fundando em 7 de Outubro de 1930 a Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, depressa encontrando agremiados no seu seio as mais importantes revistas portuguesas, que com um nobre sentimento de classe, nela puzeram as suas mais legítimas esperanças de que resultasse um trabalho util e proficuo para o bem comum.

Logo de começo, mal interpretadas as suas intenções, foi alvo de uma guerra surda e tenaz, movida por parte dos profissionais da imprensa diaria, chegando particularmente a influenciarem-se para que a sua constituição não fôsse levada a efeito officialment-.

Não foram esses obstaculos motivo de desanimo e assim, foram os seus estatutos aprovados por alvará de 17 de Janeiro de 1931, assignado por S.^{as} Ex.^{as} o Sr. Presidente da Republica, Antonio Oscar de Fragoso Carmona e Ministro das Finanças, Sr. Dr. Antonio de Oliveira Salazar.

Para Portugal, paiz onde a imprensa tecnica luta com muitas dificuldades, umas derivadas pela insuficiencia industrial, outras pela falta de publico, e estas tendo por principal motivo o custo das revistas de especialidades, muito longe ainda de ser acessivel a classes laboriosas, tornava-se necessaria esta associação de imprensa, que defendesse os seus interesses, que estudasse o seu aperfeiçoamento e que de futuro promovesse e tornasse possivel uma maior expansão e divulgação dos modernos processos profissionais.

E remando contra a maré, mal interpretados os seus desígnios por aqueles que com ambas as mãos desejam a zarrar o mundo, vai avançando lentamente e a pas os eguros, caminhando com a certeza de vencer pois representa a cultura em todos os campos d: actividade nacional.

Não se deve considerar imprensa, só aquela que, intitulado-se orientadora da opinião publica e com

função informadora do que se passa pelo mundo, explora o espirito doentio dos habitantes da terra, ou ainda a que expõe ideias politicas, defendendo este ou aquele sistema, como se fôra um vendedor de elixires.

Muito mais util e muito mais nobre é a função da Imprensa Técnica e Profissional, que pretende o desenvolvimento científico, material e moral. E' naturalmente muito mais proveitosa a sua acção, sendo por isso digna de todos os estímulos e auxilios que os poderes publicos possam vir a conceder-lhe.

A acção da Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, não se limita unicamente ao que atraz fica dito; vai mais longe pois a sua influencia pôde ir além fronteiras, representar a imprensa científica nos Congressos estrangeiros, enfim, lembrar lá fôra que Portugal existe em todos os campos do pensamento moderno.

Para que se avalie e se saiba que esta colectividade não tem dormido após a sua fundação, publicamos a seguir a correspondencia official dirigida em tempo oportuno aos Ex.^{mos} Srs. Presidente da Republica e Ministro do Interior, a qual foi entregue em audiencias especiais concedidas à Direcção da A. P. I. T. P..

Ao Ex.^{mo} Sr. Presidente da Republica:

Illustrissimo Ex.^{mo} Senhor
General Antonio Oscar de Fragoso Carmona
Dig.^{mo} Presidente da Republica

Senhor Presidente:

Por Alvará de 17 de Janeiro do corrente ano foi aprovada a constituição da Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, cuja séde é em Lisboa na rua da Horta Seca, n.^o 7, 1.^o

Constituindo materia dos seus Estatutos, a criação de uma carteira de imprensa com as iniciais A. P. I. T. P. cuja distribuição seria feita por esta colectividade aos seus associados ao abrigo dos estatutos.

Constituindo essa carteira para nós tecnicos um titulo de garantia profissional, não só dentro do nosso País como nos actos e congressos a realizar, principalmente no estrangeiro, onde já nos federamos na poderosa organização da Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional

Desejando a nossa colectividade promover o desenvolvimento dos assuntos que mais se prendem com os variados ramos de actividade, cuja tecnica só nós profissionais a poderemos tratar com a elevação do verdadeiro conhecimento —

Vem esta colectividade com o mais elevado respeito soli-

citar de S. Ex.^a o Ex.^{mo} Senhor Presidente da Republica que, á semelhança do Decreto n.º 10.401 seja criado para nós profissionais tecnicos a carteira de imprensa da nossa colectividade.

Nas mãos de S. Ex.^a deixamos e muito bem confiados a nossa petição, certos do grande interesse que S. Ex.^a tomará em recomendar ao ilustre Governo o nosso desejo para dar cumprimento á letra dos nossos estatutos.

Com as nossas mais elevadas homenagens
Saude e Fraternidade

Pela Direcção, O Presidente

(a) *Carlos d'Ornellas*

Ao Ex.^{mo} Sr. Ministro do Interior:

Ex.^{mo} Snr. Ministro do Interior

Tendo-se constituído em Portugal a Associação Portuguesa da Imprensa Tecnica e Profissional, cujos estatutos mereceram a aprovação official constante do alvará desta data, do Snr. Ministro das Finanças, e tornando-se desnecessario encarecer as vantagens que desta associação advirão para o desenvolvimento da Imprensa Tecnica e Profissional, pela facilidade de intercambio intelectual e desenvolvimento cultural de cada revista, vimos pedir a V. Ex.^a se digne autorizar que, nos termos da Lei, seja concedida a carteira de identidade aos socios a que se refere o artigo 11.º dos estatutos.

Pede deferimento

Lisboa, 22 de Janeiro de 1951

O Presidente

(a) *Carlos d'Ornellas*

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. Ministro do Interior

A Direcção da Associação Portuguesa da Imprensa Tecnica e Profissional, cuja séde provisoria é na Rua da Horta Seca, 7, séde da Gazeta dos Caminhos de Ferro, e cujos Estatutos estão officialmente aprovados por alvará de 17 de Janeiro do corrente ano e publicados no «Diario do Governo» 2.^a serie, n.º 19, de 23 do mesmo mez vem, muito respeitosa-mente, apresentar a V. Ex.^a o seguinte:

— Que esta Direcção reconhece todos os inconvenientes que podem advir da concessão da carteira de identidade a individuos que não exercem a profissão de jornalistas; mas outrosim

— Que por igual reconhece que profissionais da Imprensa não estão inibidos, nem poderiam estar, de exercerem outras profissões não incompatíveis com a profissão de jornalista.

— Que outrosim os individuos que constituem os corpos gerentes, e seus associados, da Associação Portuguesa da Imprensa Tecnica e Profissional, embora alguns deles exerçam profissões especiais não profissionais do jornalismo tecnico.

Consequentemente:

— Que todos estes individuos, nos precisos termos dos n.ºs 10, 11 e 12 do artigo 11.º dos estatutos desta associação tem, incontestavelmente, direito á carteira de Identidade Profissional. E assim:

— Que aos referidos corpos gerentes e associados desta Associação da Imprensa Tecnica e Profissional sejam concedidas, por direito proprio e incontestavel, as referidas carteiras de identidade.

— Que outrosim se deve ponderar que esta Associação é a Primeira e Unica que, como nas nações mais cultas, se fundou em Portugal e a unica constituída por tecnicos e profissionais de classe,

— Que essa carteira seja instituída e fornecida pela propria Associação Portuguesa da Imprensa Tecnica e Profissional e devida e previamente aprovada pelo Ministerio do Interior.

— Que finalmente, ao sabio criterio, aos sentimentos de rectidão e de justiça que exornam o ilustre Ministro do Interior, a Associação Portuguesa da Imprensa Tecnica Profissional submete todos os supra considerandos esperando que V. Ex.^a lhe fará a requerida e devida justiça

Lisboa, 3 de Fevereiro de 1951

O Presidente,

(a) *Carlos d'Ornellas*

O Secretario

(a) *Jose Luis R. cardo*

Além desta correspondencia vai dirigir ao Ex.^{mo} Director Geral dos Correios Telegrafos e Telefones, com o fim de se obter para todas as Revistas isenções e franquias moderadas que facilitem a sua vida, a seguinte exposição:

Como é de corrente observação, é a publicação periódica literaria, scientifica ou técnica, especializada ou de generalidades, embora, mas sempre veiculo de expansão e divulgação cultural, o meio mais cómodo prática e universalmente seguido de estabelecer entre o investigador, o sabio e o mundo culto as indispensáveis relações para o debate dos problemas que interessam a cada uma das sciências.

Contudo, como facilmente se demonstra e é de conhecimento geral, publicações ha que, pelo seu carácter de alta cultura de profunda especialização, não conseguem obter o número suficiente de leitores que lhes garanta a existencia, o que explica o elevado número de revistas de vida efémera.

Deve-se á benemerência de alguns ou a subsidios de organismos literarios e scientificos a manutenção das poucas revistas scientificas de especialidade que se publicam em Portugal.

Natural seria, por isso, que num país de fraca densidade mental as publicações periodicas de carácter literário, científico ou técnico, sobretudo as de especialidades, gosassem de um amplo beneficio postal a exemplo do que sucede em muitos outros países, apesar de aí, estas publicações se sustentarem com inteiro desfôgo. Em Espanha, por exemplo, revistas literárias e scientificas há que pagam por cada exemplar *um centimo*!

Tal não succede entre nós. Usando de um regulamento antiquado e pouco explicito, cuja interpretação sôbre ser arbitraria nem sempre é a mais consentânea nem com a lógica nem com a justiça, nem corresponde ás exigências dos modernos processos de organização redactorial, teima-se em considerar fasciculo de obra literária ou scientifica, apenas aquelas obras de grande tómo, distribuídas periódicamente por folhas, quando é certo que obras literárias ou scientificas, segundo a classificação lógica, são todas aquelas que, embora incluindo num mesmo tómo estudos de diversos autores, à literatura e à sciência se consagram, mórmente quando não exploram a publicidade comercial.

Deveriam, por isso, as publicações desta natureza, de tão manifesta utilidade geral e de tão largo prestígio para a Nação, gozar de excepcionais beneficios nos transportes postais. O regulamento, porem, interpretado à letra em todos os seus promenores, impede que se lhes conceda qualquer beneficio, quando porventura não se obedeça rigorosamente ao que nele se encontra consignado. E isto, por não se esclarecer devidamente o que se entende por fasciculo de obra literária e scientifica, em face do desenvolvimento que estas publicações vão tendo em Portugal.

Todavia, as publicações periódicas literárias, scientificas ou técnicas nada tem de comum com as classificações que o

regulamento estipula: jornais ou fascículos de obras literárias. Não falamos já da terceira classificação estabelecida, impressos, porque seria absurdo pretender impô-la: porque impô-la seria o fracasso de muitas das publicações existentes.

Será ocioso consignar aqui as anomalias a que a falta de uma classificação conveniente tem dado lugar: desde as exigências de nomenclatura e de disposição gráfica ou redatorial a que estas publicações não podem eximir-se, ás exigências de numeração, é toda uma série de complicações e de mal-entendidos desagradáveis e prejudiciais. Um pequeno exemplo reforçará esta asserção. Assim, basta que uma publicação periódica mensal, de história, por ex., inscreva as rubricas de revista, publicação mensal, que inclua o sumário dos assuntos tratados e as condições de assinaturas, etc. para não poder ser considerado fascículo de obra literária; mas, por outro lado, se se publicar com a numeração, como é lógico e necessário em certas publicações, seguida de um n.º para outro, não pode ser considerado jornal. Não, pode ainda, neste caso, incluir ao alto das páginas senão o título repetido em todas as páginas incluindo as de anúncios. Ora, estas exigências não só prejudicam a boa organização redatorial e gráfica a que publicações deste género tem de obedecer, como ainda prejudicam os leitores a que se destinam se considerarmos que, em regra, são obras de frequente consulta, tendo por isso de os fornecer aos leitores a maior facilidade de procura dos assuntos publicados, e para isso se tornou de uso corrente a inserção do nome da publicação na página par e o do assunto versado na página impar, o que o regulamento não permite nem prevê. Por outro lado, pelos fins especiais a que se destinam, nada tem de comum com a organização redatorial e técnica dos jornais. Não podem igualmente obedecer á regra que o regulamento estabelece para os fascículos de obras literárias ou scientificas pela razão assás poderosa de que lhes cumpre fornecer ao leitor, de forma expressa e clara os seus fins, as matérias contidas, as condições de assinatura, etc., etc. Cria-se com estas dificuldades, que se nos afiguram de fácil solução, uma situação de inferioridade para a produção literária nacional quando é certo que ao Estado deve merecer todo o apoio e carinho as manifestações culturais da Nação, sem que, da justa regulamentação do exposto, elle sofra quaisquer prejuizos.

Nestes termos, a Associação do I. T. e P. toma a liberdade de apresentar o seguinte alvitre:

- 1.º — Que enquanto se não proceder á reforma do regulamento respectivo, e portanto a título provisório, se torne extensivo ás publicações periódicas (quinzenais, mensais, bimestrais, etc.) de character, literário, scientifico ou técnico, cujos tomos fascículos ou números sejam parte de volume e obedeçam a essa classificação a regalia que o actual regulamento concede aos fascículos de obras literárias e scientificas.
- 2.º — Que se conceda a liberdade de organização redatorial e gráfica (numeração, nomenclatura ou classificação por números, tomos ou fascículos; séries ou volumes; inscrição dos títulos ao alto das páginas) a cada uma das publicações, afim de evitar interpretações confusas e desencontradas.
- 3.º — Que se permita a inserção de folhas soltas, ou coladas ás folhas de texto, contendo os comunicados aos assinantes, reclamos e impressos que digam exclusivamente respeito á propoganda da mesma publicação, ás obras da edição ou responsabilidade editorial da publicação ou do seu editor, e bem assim a liberdade de se poderem utilizar as capas para os fins que acima se expoem e ainda para a publicação das indicações que é de uso corrente inserir. (Condições de assinatura, sumário, etc.).
- 4.º — Que se conceda a liberdade de inserção de separatas de trabalhos literários, scientificos ou técnicos,

desde que sejam distribuidas em folhas com continuidade de publicação, incluídas no tomo da revista, podendo usar-se outro papel e formato diferente, e a numeração e títulos privativos das obras que se publiquem nestas condições. Esta faculdade, além de não alterar a característica a que os fascículos de obras literárias deverão obedecer, está hoje sendo usada correntemente em Portugal e lá fóra, devendo atender-se a que essas obras aproveitam exclusivamente ao assinante, sendo, por outro lado, um excelente meio de divulgação cultural.

- 5.º — Que se conceda a liberdade de inserir páginas de anúncios, intercaladas ou não no texto, sem numeração nem cabeças, pois que sendo obrigatória a sua ligação ao tomo a que diz respeito, não podem aproveitar a outra publicação.
- 6.º — Para todas as revistas literárias, scientificas ou técnicas se solicitem as mesmas regalias de organização redatorial, administrativa e gráfica, podendo considerar-se como jornal para o efeito de portes as publicações de carácter comercial, industrial ou publicitário.
- 7.º — Para qualquer dos casos se solicita a concessão de avencas.
- 8.º — Sendo o regulamento omisso quanto ao pagamento de portes para as colónias e estrangeiro no caso da classificação de fascículos de obras literárias ou scientificas, solicita-se a sua regulamentação no sentido de maior beneficio que fór possível conceder-se-lhes.

E assim fica demonstrado que a Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, não descarta os interesses das revistas associadas, e, que a sua fundação não foi obra de um capricho, que depois de realizado depressa esqueceu e morreu.

A util colectividade não morreu, antes lhe está reservado um futuro brilhante, não só pelos beneficios que poderá trazer aos seus agremiados, mas também porque é de interesse do País.

O facto de se não ter ainda procedido á cobrança de joia e quotas, explica-se: é unicamente devido á vontade expressa de todos os membros da Direcção pretenderem que, quando se proceda á cobrança, se dê em troca qualquer coisa que garanta os filiados.

Essa garantia resume-se numa «Carteira de Identidade» fornecida pela nossa Associação sobre cuja concessão ainda se não obteve qualquer resposta do Sr. Ministro do Interior em virtude de incluir na mesma umas vantagens excepcionais para os nossos associados.

Publicado

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. A. Venda de barris vasilos

Esta Companhia tem para vender na estação de Mangualde: 195 barris servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 6 de Maio p. f. dirigidas á Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50% do valor da tranzação, logo que seja avisado, reservando-se á Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 24 de Abril de 1932.

O Engenheiro Director da Exploração
Fernando d'Arruda

T. S. F.

O PROGRAMA DO I CONGRESSO RADIOFONICO, QUE VAI REALISAR-SE EM LISBOA, :—: ENCONTRA-SE JÁ DELINEADO :—:



OS trabalhos de organização do Primeiro Congresso Nacional de Radiotelegrafia prosseguem com grande actividade, encontrando-se já delineado o programa de recepção e festas de homenagem aos congressistas.

O sr. comandante Alvaro de Melo Machado, distinto colonialista e membro da Sociedade de Geografia de Lisboa, que representa na comissão organizadora do Congresso, preparou uma interessante tese — *A voz de Portugal nas colonias* — sobre a acção da T. S. F. em beneficio das relações com os nossos dominios ultramarinos, que será apresentado no decorrer dos trabalhos daquele certame.

Durante os dias do Congresso os mais aperfeiçoados postos de transmissão da T. S. F. farão transmitir, de tarde e á noite, programas seleccionados de linda musica portuguesa e estrangeira e nos cinémas da capital, serão exhibidos filmes sonoros, acompanhados de conferencias e numeros de canto e de declamação, interpretados por artistas portuguezes, que gentilmente prestam ao I Congresso de Radiotelegrafia o seu valioso e brilhante concurso.

A CASA DE SAUDE DO TELHAL
VAI MONTAR A RADIOTELEFONIA COMO AGENTE DE ASSISTENCIA MORAL AOS :—: :—: :—: ENFERMOS :—: :—: :—:

Vão iniciar-se brevemente as transmissões do Posto Radio Emissor Nacional — a construir pelo Estado — para propagar a nossa musica por esse mundo, pondo de parte a musica encaixotada, os discos que todos já conhecem.

E assim numa hora de feliz inspiração a directoria da modelar Casa de Saude, do Telhal, que está excellentemente instalada a dois passos da ridente e prospera vila do Sabugo, vai tambem montar um moderno pósto de radiotelegrafia com transmissores para os pavilhões de *S. João de Deus, S. José, S. Camilo e Sagrado Coração de Jesus*.

Os alienados em numero aproximado de 300, não ha-de tardar muito tempo, divertir-se-ão, ouvindo, de todo o mundo, boa musica, que grandemente influe nas doenças nervosas e nos hipocondricos.

Por outro lado, a musica fornecida pelo pósto emis-

sor portuguez, fará as delicias de quantos a ouvirem. Musica genuinamente nacional, dos nossos melhores e aplaudidos *maestros*.

A ideia acima exposta teve a incondicional aprovação do ilustre psiquiatra sr. dr. Luis Cebola, director clinico da Casa de Saude do Telhal.

E' preciso pôr a T. S. F. ao alcance dos enfermos moraes e fisicos. A radiotelegrafia é o analgésico da Dôr.

Não ha sumidade medica que não considere indispensavel a T. S. F. como agente de assistencia moral aos enfermos, sendo preciosos os respectivos efeitos terapeuticos.

Uma tese sobre tão curiosos aspectos psicicos da radiotelegrafia seria interessante, dádo o problema ser, de facto, vasto e curioso, mas a tirania de falta de espaço inibe-nos de a fazer.

Enfim: os doentes do Manicomio do Telhal, de manhã até á noite podem ouvir, extasiados, o Universo que fala e que canta.

Em torrentes as ondas musicas afastam o espirito dos enfermos da amarga verificação dos seus males, levando-os para as regiões divinas da Harmonia.

Póde ufanar-se, pois, a direcção da Casa de Saude do Telhal, de ter tido uma bela ideia em dar, por intermedio da radiotelegrafia, uma melhor assistencia aos alienados.

O sr. dr. Amilcar de Sousa, medico dos mais distintos e consideração social no Porto, falando a um jornalista disse:—«Nada ha como a musica regrada e suave, vinda de longe, tamisada por quem saiba regular o manejo do receptor, para enlevar e deslocar da vida sofredora o pensamento, nos transe mais agudos da vida.»

Em todos os quartos dos enfermos — exceptuados determinados casos, é claro — nos hospitaes, sanatorios e casas de Saude, é um dever de humanidade a installação de receptores o auto-falantes, para que a voz e a harmonia do Mundo dulcifiquem moralmente quem sofre, quem desespera, quem morre, até...

Ha a enorme vantagem de aliviar o corpo fisico da dôr que a doença cansa, da febre que fere, do mal que dilacera, do delirio que prostra!

Tem jus aos nossos sinceros aplausos os srs. drs. Luis Cebola, Elias de Almeida e Julio dos Santos, directores da Casa de Saude do Telhal (Ordem Hospitalreira de S. João de Deus) pela rasgada iniciativa da installação da radiotelegrafia em todos os pavilhões daquelle modelar manicómio.

A RADIOTELEFONIA NOS COMBOIOS

Continua sendo geral o contentamento dos passageiros com as audições da radio-telegrafia nos comboios rapidos para a capital do Norte. O funcionamento dos aparelhos é primoroso, ouvindo-se, durante o longo percurso, lindissimas musicas portuguezas e estrangeiras.

Tal iniciativa, das mais interessantes, certamente, dentro do vasto téma radiofonico, merece, sem favor, os aplausos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

PARTE OFICIAL

A Reforma da Inteligencia

O sr. ministro da Instrução mandou para o *Diário do Governo* o seguinte decreto:

Tendo chegado ao Ministério da Instrução pedidos de informação sobre o significado e a latitude da expressão «exactidão nas doutrinas» insertas no artigo 15.º do decreto n.º 19.605, de 15 de Abril de 1951, quando de aplicar aos compendios de Historia Patria, para o ensino secundario, e ensino tecnico profissional, reconhece-se a necessidade de a esclarecer, para que os mesmos possam adaptar-se-lhes convenientemente.

Estes livros, como didacticos que são, tem por fim ensinar, formar os espiritos — e espiritos ainda naturalmente vibrantes, com capacidade receptiva superior ás possibilidades criadoras e sem recursos criticos efficientes e legitimos.

A Historia de Portugal, visa — além dos conhecimentos gerais que ministra, dentro da sua categoria, a formar portugueses; por isso a sua acção tem de ser eminentemente nacionalizadora.

Até ao presente, mercê de circunstancias conhecidas, o ensino da Historia de Portugal tem sido negativista e derrotista. Pessima foi a semente que lançou no espirito da nossa mocidade escolar a obra historica de alguns escritores, mais artistas e filosofos do que criticos e historiadores, nada mais fazendo que desgostar os portugueses de serem portugueses.

A Diadema Nacional inspirada em principios opostos aos que, até ao seu advento, determinaram os Governantes, entendem que ao Estado compete fixar as normas a que deve obedecer o ensino da Historia.

Nesta ha uma parte meramente expositiva, em que são indicados os factos, as datas, os nomes, e portanto inalteravel, mas ha tambem, no ensino uma parte critica e essa é função do historiador. Tal historiador, tal attitude. Na falta de um juiz infalivel dessas attitudes que são meramente subjectivas, o Estado, sem se arrogar a posse exclusiva duma verdade absoluta, pode e deve definir a verdade nacional — quer dizer a verdade que convém á Nação.

Se os autores dos compendios de historia são os responsáveis pelos erros ou pelas verdades que defendem nos seus livros, o Estado é responsavel pelo ensino que ministra nas suas escolas officiais.

Nestas condições, os compendios de Historia de Portugal procurarão, para poderem ser aprovados pelo Estado, fazer passar aravez dos principios expostos neste decreto, os conhecimentos historicos sobre que tiverem de se pronunciar.

Tudo neles deve contribuir para que os estudantes aprendam nas suas paginas a sentir que Portugal é a mais bela, a mais nobre, e a mais valiosa das Patrias, que os portugueses não podem ter outro sentimento que não seja o de *Portugal acima de tudo*.

Nestes termos:

Hei por bem decretar o seguinte;

Art. 1.º — Os acontecimentos, as instituições e os homens do passado devem ser julgados dentro da sua epoca e dos seus objectivos e nunca transportados para os sentimentos particulares de hoje.

Art. 2.º — Todo o feito que significa esforço da Nação, desde o inicio da Historia Patria até ao presente, deve ser exaltado, como bom e digno.

Art. 3.º — Deve ser objecto de justificação e glorificação tudo quanto se tem feito, através dos oito seculos da Historia de Portugal no sentido de fortalecer os seguintes factores fundamentais da vida social — a *Familia*, como celula social; a *Fé* como estimulo da expansão portuguesa por mares e conti-

nentes e elemento da unidade e solidariedade nacional; o *Principio da autoridade* como elemento indispensavel do progresso geral; a *Firmeza do Governo*, espinha dorsal da vida politica do País; o *Respeito da hierarquia*, condição basica da cooperação dos valores; e a *Cultura literaria e cientifica*.

Art. 4.º — Tudo quanto, pelo contrario, tem sido elemento de dissociação nacional, de enfraquecimento da confiança no futuro, falta de gratidão para com os esforços dos antepassados, deve ser objecto de censura.

Art. 5.º — Fica revogada a legislação em contrario.

Foram assinados os compromissos arbitrais entre o Estado, a C. P. e a C. N.

No Ministerio do Comercio realizou-se, ha dias, o acto de assinatura dos compromissos arbitrais entre o Governo e as Companhias de Caminhos de Ferro Portugueses e Nacional de Caminhos de Ferro, relativos, respectivamente, a duvidas suscitadas ácerca da interpretação das clausulas do contrato de 11 de Março de 1927 que adjudicou á C. P. a exploração dos Caminhos de Ferro do Estado e divergencias levantadas quanto á applicação de uma das disposições do contrato que sub-arrendou á C. N. a exploração das linhas de via reduzida dos Caminhos de Ferro do Estado ao Vale do Corgo e ao Sabor.

Os referidos compromissos foram assinados pelos srs. ministro do Comercio, por parte do Estado; engenheiro Côte Real, secretario geral do Ministerio do Comercio; dr. Luiz Clemente Pais Sequeira, ajudante do Procurador Geral da Republica e Ruy Ennes Ulrich e engenheiro Antonio Vasconcelos Correia, pela C. P., e engenheiro Pedro Joice Deniz e João Carlos Carvalhosa e Oliveira pela C. N.

Decreto 20.942

Suscitando-se duvidas sobre se a doutrina dos decretos n.ºs 19.518 e 19.460 respectivamente de 30 de Janeiro e 21 de Abril de 1951 é ou não applicavel á Empresa Arrendataria do Palace Hotel do Bussaco, cuja propriedade é pertença do Estado;

Usando da facultade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto 12.940, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas as repartições:

Hei por bem decretar para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º — O beneficio de isenção de direitos de importação, consignado nos decretos n.ºs 19.518 e 19.640, respectivamente de 30 de Janeiro e 21 de Abril de 1952, é extensivo ás importações efectuadas ou a efectuar nos termos dos mesmos decretos pela Empresa Arrendataria do Palace Hotel do Bussaco, desde que o referido hotel seja pelo Conselho Nacional de Turismo classificado como hotel de luxo.

Art. 2.º — Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

Os ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr.

Dado nos Paços do Governo da Republica, em 29 de Fevereiro de 1952.

ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mario Pais de Sousa — José d'Almeida Eusebio — Antonio de Oliveira Salazar — Antonio Lopes Matias — Luiz Antonio de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Secção de Expediente

Decreto n.º 20.965

Atendendo ao que foi requerido pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro e conforme o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1923, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º E' elevado para seis anos o prazo, a que se refere o artigo 1.º do decreto n.º 17.932, de 18 de Fevereiro de 1930, para a conversão de 34.143 obrigações privilegiadas de 4 por cento da antiga Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger, e de 35.820 obrigações, de juro variável, da mesma Companhia, respectivamente por 34.143 obrigações do tipo de 9%, juro de 5 por cento, e 35.820 títulos do tipo de 20%, sem juro.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 26 de Fevereiro de 1932. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mário Pais de Sousa — José de Almeida Eusebio — António de Oliveira Salazar — António Lopes Mateus — Luiz António de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Ministerio das Colonias

Gabinete do Ministro

Decreto n.º 21.060

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições: hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O Ministro das Colónias visitará no ano de 1932 as colónias de S. Tomé, Príncipe, Angola e Moçambique, com os seguintes fins:

a) Rever em Angola e Moçambique os orçamentos destas colónias para 1932-1933;

b) Estudar, com os serviços competentes das referidas colónias, o plano de fomento e colonização portuguesa que ás condições próprias de cada uma convenha, para ser executado dentro de um certo numero de anos;

c) Introduzir nas organizações dos serviços publicos das colónias referidas as reformas que considerar urgentes, tomando todas as providencias necessárias e ordenando es inspecções e inquéritos que julgar convenientes.

§ 1.º Na visita a que se refere o presente artigo será o Gabinete do Ministro das Colónias constituído por um chefe de gabinete, um official ás ordens e dois secretarios, especialmente nomeados para este efeito e escolhidos entre os funcionarios de qualquer Ministerio ou serviço, e uma ordenança.

§ 2.º Nas providencias que tomar usará o Ministro das

Colónias o formulario em vigor na metropole para as portarias, fazendo-as publicar no *Boletim Oficial* da colónia a que respeitarem.

§ 3.º Os abonos e passagens serão regulados pela legislação em vigor; nos casos omissos aplicar-se-ão ao Ministro das Colónias as disposições estabelecidas para os governadores gerais. O Conselho de Ministros fixará uma verba para despesas de representação, de que o Ministro dará contas.

Art. 2.º Para a intensificação das relações comerciais entre a metropole e as colónias durante a estada do Ministro das Colónias em Loanda e Lourenço Marques, realizar-se-ão nestas duas cidades feiras de amostras de produtos metropolitanos e conferencias comerciais entre comerciantes e industriais metropolitanos e de Angola e Moçambique.

§ 1.º As feiras de amostras serão constituídas por:

- 1.º Stands dos produtos industriais da metropole que interessem á colónia;
- 2.º Stands de materias primas das colónias transformáveis pelas industrias metropolitanas ou utilizáveis para consumo na metropole;
- 3.º Stands do livro e da imprensa da metropole e das colónias;
- 4.º Um escritorio de informações e todos os elementos accessorios de propaganda que fôr possível reunir.

§ 2.º — As feiras de amostras serão organizadas, com a colaboração das associações comerciais e industriais metropolitanas e da Agencia Geral das Colónias, por uma direcção especial.

§ 3.º A direcção especial das feiras de amostras coloniais organizará as conferencias comerciais de Loanda e de Lourenço Marques, confiando os seus trabalhos tecnicos a três comissões: uma de industriais e comerciantes metropolitanos, uma de comerciantes de Angola e uma outra de comerciantes de Moçambique.

§ 4.º As despesas de instalação e funcionamento das feiras de amostras e conferencias serão por conta do Governo metropolitano que a realizará por intermedio da direcção especial das feiras de amostras coloniais, que prestará contas documentadas perante a Repartição de Contabilidade das Colónias, podendo sacar a importancia dos creditos que em cada ano economico lhe forem consignados, por uma ou mais vezes.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 26 de Fevereiro de 1932. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mário Pais de Sousa — José de Almeida Eusebio — António de Oliveira Salazar — António Lopes Mateus — Luiz António de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

**Este número foi visado
pela
Comissão de Censura**

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES 150, 1.º - LISBOA

Produção, transporte e distribuição de energia electrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

INSECTICIDAS



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mechanicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO
CAIXOTARIA**DOCA DE ALCANTARA
LISBOA**

Sóde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

REVISTAS

Revista Insular e de TurismoPublicação mensal de propaganda dos
Arquipelagos dos Açores e da Madeira
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÊCA, 7, 1.º -- Lisboa

Telefone (P B X) 2 0158

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens inclue-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

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTESPara a sua obtenção em Espanha e no
Bureau Internacional de Berne (Suiça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Revista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o reportorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores espanhoes. (Peça-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPELTintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
inglezes, allemães, e outros

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



THE ANGLO-PORTUGUESE-TELEPHONE-C^o.L^{td}

CADA VEZ MAIS DEPRESSA

Dia a dia se degladiam os meios de locomoção procurando vencer o tempo e a distancia. Os Caminhos de Ferro aceleram as velocidades, encurtam os horarios... As camionetes vão a toda a parte... Os automoveis correm por todas as estradas... Sulcam os ares aeroplanos velozes...

Mas a velocidade ideal, quasi instantanea é a do TELEFONE, o meio de comunicação mais rapido e mais pratico.

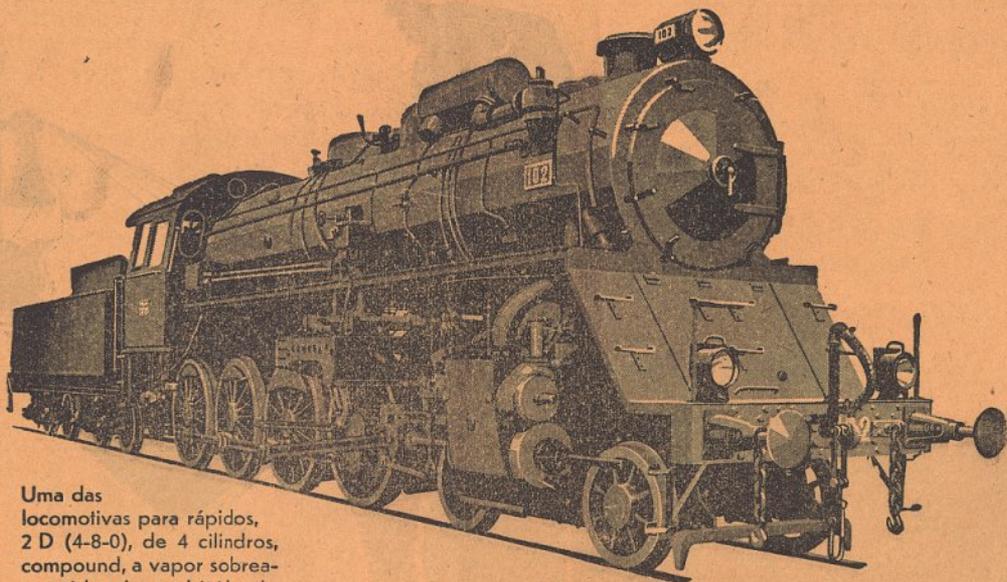
Ao serviço do publico, tem a Companhia dos Telefones colocado na sua area perto de 500 cabines donde se fala para toda a parte. A rede telefonica tem em Lisboa cerca de 19.000 telefones... No Porto perto de 10.000.

INSTALE UM TELEFONE!...

Este é um anuncio da

Anglo Portuguese Telephone C. Ltd.

R. NOVA TRINDADE 43



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 Portugueses da

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

Há já mais de meio seculo

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 Metro-pole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSÉL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA