

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

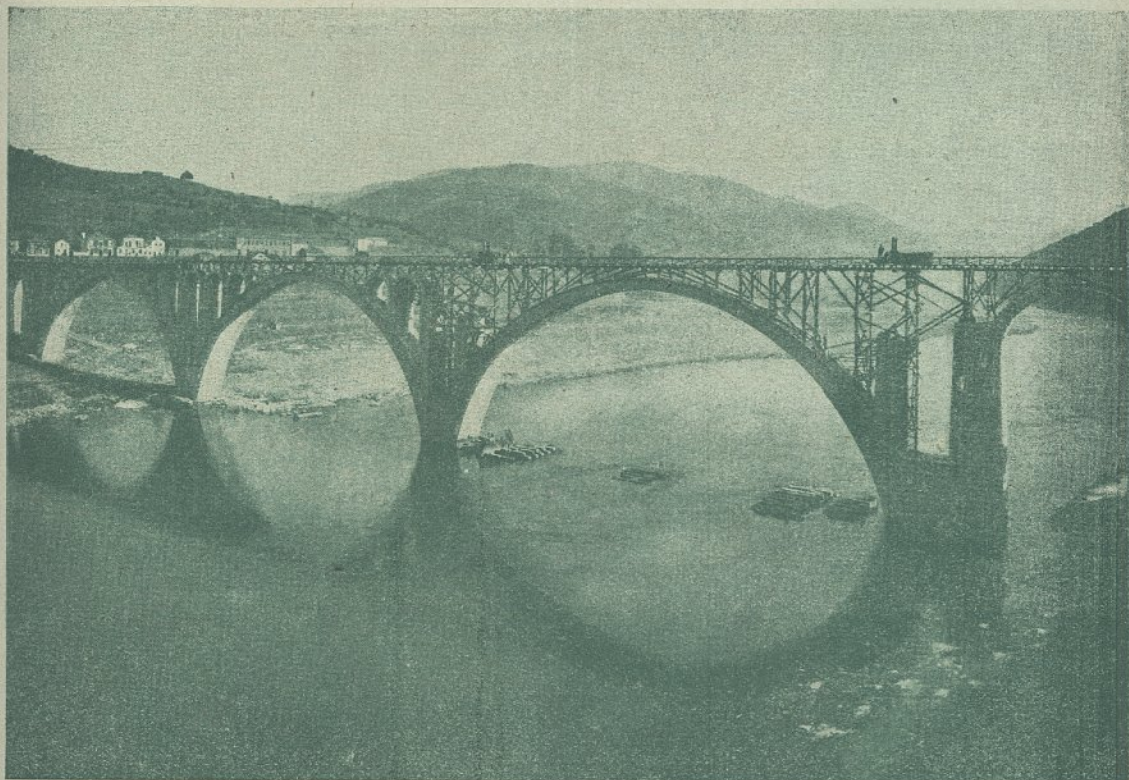
PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

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

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

Uma obra notavel da engenharia portuguesa



LINHA DE LAMEGO—Ponte sobre o Douro na Regoa
(UMA FASE DA SUA CONSTRUCCÃO)

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

Batelões e rebocadores

Caldeiras e pertences de locomotivas

Carruagens de caminho de ferro para passageiros

Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as polvoras

Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas

Chumbo em barra e laminado

Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.

Creosote 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 oleos 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 frigorificas

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

Pegamoldes

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.

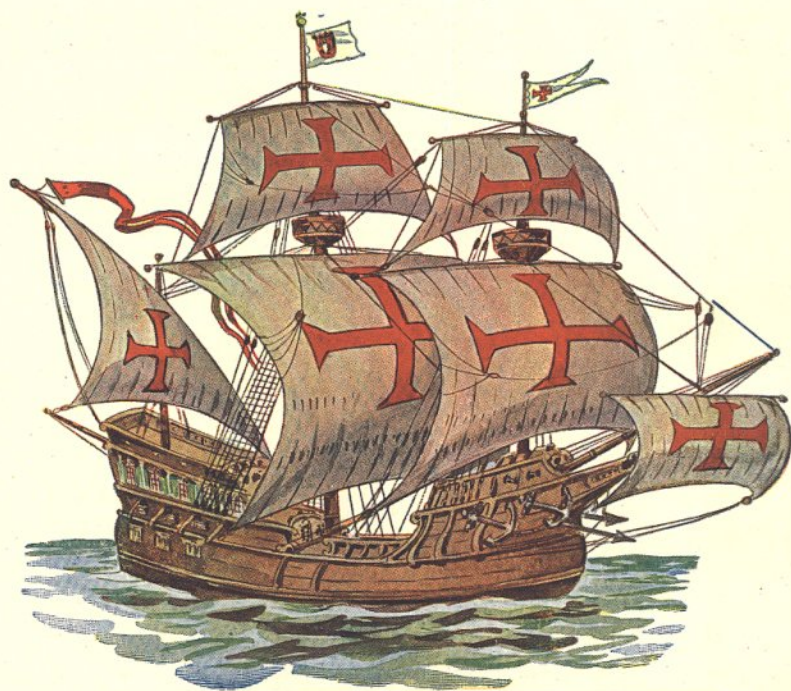
Wagons de qualquer tipo e tonelagem

Zarcão

Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA

Telefone: 2 5141



NAU PORTUGUESA DOS DESCOBRIMENTOS

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, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908.
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Meutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

SUMARIO:

Página Artística, Nau portuguesa dos descobrimentos. — Naus e Caravelas, por LISBOA DA COSTA. — Portugal eterno... por A. DE MELO E NIZA. — O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro no Cairo, pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA. — Linhas portuguesas. — A festa anual dos empregados da Companhia dos Telefones. — A electrificação, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego. — A defesa do País e a rede ferroviária da bacia do Mondego, por ABEL URBANO, Engenheiro Militar (E. E.). Figuras do dia. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Excursões a Paris, organizadas pela C. P. — A corrosão dos metais e a sua efectiva protecção. — Os serviços de segurança dos caminhos de ferro do estado alemão. — Cotações de metais nos Estados Unidos. — Aviação. — Os Estados Unidos e a industria automóvel. — Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. — Linhas estrangeiras. — O relatório Salter, pelo VISCONDE DE ALCOBACA. — Viagens e transportes. — Falta de espaço. — Uma homenagem da «Sociedade Propaganda de Portugal» ao seu fundador e nosso falecido director L. de Mendonça e Costa. — O que todos devem saber. — Ha quarenta anos. — Literatura de guerra, por ALFREDO BROCHADO. — Contos Amargos da Guerra. — Ecos e comentários, por NICKLES. — Movimento cambial. —

1933

ANO XLVI

1 DE ABRIL

NUMERO 1087

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158
DIRECÇÃO. 2 7520

NAUS E CARAVELAS

NA *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um fundo a tratar de *Naus e Caravelas*!

Não é talvez, vamos, muito descabido. Caminhos de ferro são os meios de comunicação entre terras longínquas, entre povos; as *Caravelas*, foram os meios de comunicação entre terras longínquas, entre povos. Por isso, por existir um possível paralelismo de ideias, podemos sem grande arripêlo entrar no assunto, e dizer o seu porquê, neste local de importância...

A *Caravela* vem aqui hoje, porque é uma imagem do momento. Neste resurgir de actividades que se manifesta actualmente em Portugal, de todos os lados aparecem ideias nobres, alvitre generosos, empreendimentos nacionalistas; de entre eles apareceu agora na imprensa a ideia patriótica de se pagar ao infante D. Henrique uma dívida da nação. A imprensa — é sempre a imprensa que impulsiona as iniciativas patrióticas — pela acção do *Diário de Lisboa*, consegue do Governo a realização dum monumento em Sagres ao animador das nossas glórias marítimas. E, na evocação que diariamente se faz de D. Henrique, evoca-se também o passado da nossa navegação, a glória das nossas naus galés e *caravelas*. Foi com elas que Portugal marcou a sua epopeia dos mares sulcados em todas as direcções; e assim Lisboa tem no seu padrão monumental uma dessas embarcações simbólicas (naus, briges, corveta e galeão) que lembra o seu passado de porto afamado em todo o mundo, ponto de partida de todas as descobertas!

Naus e Caravelas tem merecido o estudo de muitos investigadores. Gago Coutinho com a sua probidade e erudição de coisas nauticas travou polemica sobre o que elas eram, e anuncia-se na imprensa uma conferencia doutro marinheiro, o comandante Quirino da Fonseca.

A *Caravela*, mais do que as fustas, carracas, navetas ou barineis, é o tipo de embarcação que mais nos fala de D. Henrique. Foi no seculo quatrocentos que a epopeia maritima atinge o auge e foi no seculo quatrocentos que a *Caravela* appareceu, com as suas linhas elegantes, a sua construção eduada, resultante dum estudo cuidadoso que D. Enrique mandara fazer para as embarcações destinadas ás empresas maritimas de longo curso. E tão feliz foi na adopção da *Caravela* com duas ou 3 velas latinas, triangulares, que a Espanha dentro de pouco tempo, lhe imitava o tipo.

Depois, ainda a *Caravela* dos primeiros tempos teve de ser modificada, ampliada, reforçada para as grandes expedições, constituindo *Caravelas-naus*; mas Vasco da Gama, repudiou em parte estas grandes tonelagens, modificando-as novamente e tornando-as dum tipo nacional diferente de quaesquer outras.

Seria ridiculo neste pequeno espaço, dar uma palida ideia sequer, do que foi a *Caravela* portuguesa. Basta lembrar, neste momento de homenagem a D. Enrique, que foram as naus e caravelas que levaram a bandeira portuguesa a todo o mundo, e foram o mais perfeito instrumento da nossa gloria e da nossa epopeia maritima...

Porque não ha-de haver um museu onde o povo anonimo veja, com acesso facil, modelos dessas embarcações que foram o nosso mais belo elemento de grandeza, ou ainda, porque não se ha-de fazer uma reconstrução, como a Espanha fez, na Exposição de Sevilha, da velha *Caravela* dos nossos gloriosos dias...

E é de notar, o povo aprecia tanto a corveta Sagres, quando a vê com suas velas enfumadas, que não deixaria de estremecer ao vêr a reconstituição dessas frageis e elegantes *Naus e Caravelas* que levaram a todo o mundo a Cruz de Cristo.

L I S B O A D A C O S T A

PORTUGAL ETERNO...

NESTA conturbada hora que atravessa o mundo, os acontecimentos precipitam-se com uma velocidade desconcertante, acompanhando o movimento acelerado que através dos aperfeiçoados meios das comunicações dá aos povos uma consciência universal, desconhecida dos tempos passados.

O que dantes era exclusivo das chancelarias, no velado segredo das negociações e dos conluios ofensivos ou defensivos, trespassa hoje os pesados reposteiros dos gabinetes para chegar, com verdade mais ou menos deformada, ao conhecimento público.

Mal extinto ainda o rescaldo do conflito de 1914, de novo se levantam as chamas violentas das aspirações nacionaes na luta eterna da defeza das comunidades de raça e dos interesses colectivos dos povos.

Poderá a intelligência dominar o exacerbo dos sentimentos fortes e a revolta dos insofridos instintos, que geram a guerra?

O xadrez europeu volta a ter uma fase aguda na qual o pensamento dos jogadores pode julgar ter a solução no sacrifício de algumas pedras. . .

Do encontro em Roma do Chefe do governo inglês com o Chefe do governo italiano, houve quem fizesse constar que entre as soluções examinadas se teria incluído um plano — não inédito — de «talhar na fatia do compadre», como diz o povo.

A notícia, pelo que tinha de insólito, alarmou os portugueses, não faltando quem em diferentes sentidos especulasse com a matéria.

Poude saber-se que no projecto de pacto proposto pelo Sr. Mussolini não havia referencia às colónias portuguesas nem clausulas referentes a política colonial.

Isso se apressou o Governo Português a tornar público em notas officiosas de 26 e 28 do mez findo.

Se Portugal tem fortes razões para confiar na lealdade da sua aliada tradicional, possui hoje alguma coisa mais do que a passividade decadente que tornou possível, em ocasiões dolorosas de recordar, o desmembramento do Império.

A alma nacional vibra hoje, novamente, de fervor patriótico não feito de sentimentalismo romantico mas de lúcida fé e certeza nos destinos históricos da Pátria portuguesa.

A formação mental dos homens novos não se ilude com formalismos jurídicos nem com promessas douradas: ela é toda *acção*, vontade enérgica de realisar, obedecendo a um comando, exaltando uma disciplina.

O Portugal deprimido que fomos durante os ultimos séculos renasce para a glória de continuar a tradição honrosa de quem soube dar lições ao mundo.

Lá longe, no continente africano, na India, na Oceania, ficaram-nos pedaços sagrados de territórios, regados pelo sangue português.

A nossa obra de colonisação é grande, ainda que não satisfaça certas ordens de ideias mercantilistas. E' grande pelo que realiso de *humano*.

Esses pedaços de territórios, que a cupidez alheia disputa, são a extensão da alma nacional, o logradouro inalienável da casa portuguesa. Política e economicamente são o Império português que não pode sofrer mutilações nem domínios estranhos.

Portugal, pela vontade do seu povo, ocupa com dignidade o seu logar nas Nações. Esta certeza é o elemento animador duma obra de reconstrução que ha bem pouco se iniciou e que já deu mostras da sua boa concepção.

Entre os seus efeitos está o de ter caldeado as energias nacionais.

Prossigamos nessa obra com confiança e perseverança. Ninguém poderá deter-nos.

O CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO NO CAIRO

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA

I

DEU a *Gazeta* notícia dos preparativos do Congresso Internacional, que celebrou no Cairo de 19 a 30 de Janeiro ultimos a sua 12.^a sessão, quasi três anos depois da de Madrid em Maio de 1930.

Importa dar relato circunstanciado dos seus trabalhos e das afirmações doutrinaes de ordem prática, sobremodo importantes, que deles resultaram.

Conforme noticiámos em tempos, a abertura solene do Congresso realizou-se em 19 de Janeiro no bonito teatro de Opera, que faz lembrar com menores proporções o nosso S. Carlos.

Os dias 17 e 18 tinham sido destinados á inscrição dos congressistas e entrega dos emblemas de identidade, que davam direito á circulação em todos os comboios do Egipto e nos tranvias e autocarros do Cairo e Alexandria.



O PRINCIPE FARUK
Herdeiro da corôa do Egipto

A sessão inaugural foi presidida pelo illustre Chefe do Governo, *Sedky Pachá*, que tomou logar no palco onde tinham tambem assento o Ministro de Comunicações *Ibrahim Fahmy Kerim Pachá*, *Mr. Foulon*, presidente da Comissão permanente, os membros desta e os da Comissão local de organização.

Assistia num ca-

marote El-Rei Fuad I e estavam presentes Príncipes da Família Real, Ministros, membros do Corpo Diplomático, altos dignatarios da Côrte e do Funcionalismo. Os congressistas e suas familias enchiam o teatro.

O Presidente do Conselho pronunciou o discurso inaugural, saudando o Rei e agradecendo-lhe o patrocínio concedido ao Congresso e saudando os Estados ali representados.

Eis a referencia á criação da rede de caminhos de ferro no Egipto.

É-me grato lembrar nesta ocasião que o Egipto é o primeiro país da Africa e um dos primeiros do mundo que adoptou o sistema de transportes a vapor.

O vasto projecto concebido pelo grande *Mohamed Ali*, Fundador do Egipto moderno só foi realizado em 1852.

Foi então que o Khediva *Abbas I*, concluiu com *Roberto Stephenson* o acordo para a instalação da primeira linha ferrea entre o Cairo e Alexandria. Essa linha foi acabada quatro anos mais tarde no reinado de *Said Pachá*, que fez construir outra entre o Cairo o Suez.

Sob o impulso do renovador do Egipto o Khediva *Ismaél*, a rede egípcia desenvolveu-se continuamente e subiu em poucos anos de 364 km. a 1.548.

A Grande Guerra fez naturalmente afrouxar esse desenvolvimento, mas logo em seguida voltou-se com ardor á execução do programa de extensão das comunicações interiores. Assim, sob o reinado de Sua Majestade o Rei, Nosso Augusto Soberano, a extensão das linhas exploradas atingiu a cifra actual de 4.043 quilometros.

Não duvido, Senhores, que os resultados dos vossos trabalhos e debates nos trarão elementos preciosos para a realização dos novos projectos de futuro e darão até uteis directivas para a melhor solução dos problemas ferroviários particularmente agudos que estão postos actualmente a todos os países do mundo.

Seguiu-se no uso da palavra *Mr. Foulon*, venerando presidente da Associação e director da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belgas, saudando o Rei em termos calorosos.



FUAD I
Rei do Egipto



MAHOMED ALI
Fundador da Independencia do Egipto

É para nós grande alegria ser acolhidos por esta terra do Egipto cheia de recordações milenarias.

O apoio esclarecido que V. Majestade dá aos que procuram arrancar á terra os mysterios de civilizações extintas, deu logar a resultados de que se ufana a humanidade. Mas V. Majestade não só se empenha em fazer reviver o passado. Quer ser do seu tempo, vigiar o progresso, segui-lo e, sendo preciso guia-lo. Mal se põem os problemas, é com o mais esclarecido espirito que os estuda.

V. Majestade quer para o seu país, com admiravel perseverança, orientação metódica para todos os progressos. E essa obstinação teve já como resultado a criação da Universidade do Egipto. Compreendemos por isso que V. Majestade consinta em interessar-se pelo nosso Congresso, em que procuramos fazer o inventario dos progressos realiaçados num ramo importante de actividade industrial — o dos transportes.

Depois dos agradecimentos ao Governo e á Comissão local, o prestigioso Presidente referiu-se conceituosamente á crise dos caminhos de ferro:

Os transportes por caminho de ferro atravessam um periodo critico. Certos espiritos simplistas chegaram a crer que o nosso seculo assiste á agonia dos caminhos de ferro. Erro manifesto.

E' estranho ouvir falar assim no momento em que eles manifestam recrudescencia de actividade. Em todos os dominios, quer se trate de vagões ou carruagens, quer de instalações de estações ou de obras de arte, ou ainda de progressos de exploração, o progresso manifesta-se inegavelmente.

E felizmente que assim é. Sim; importa fazer mais ainda para que a froça se multiplique e sigam o ritmo da produção. E' favorecendo a froça provocando-as, que reduziremos as consequencias funestas das crises que desordenam a actividade economica do mundo.

Os caminhos de ferro são os primeiros a sofrer dessas depressões. Procuram vencelas e todos os seus esforços convergem para esse objectivo:

Não quero anticipar-me a discussões a que dará logar o problema da coordenação dos diferentes meios de transporte. Limitar-me-ei a sublinhar que os caminhos de ferro não pedem protecção, mas justiça na repartição das obrigações e dos encargos. Essa justiça — disse estou absolutamente convencido — não se pode manifestar do mesmo modo por toda a parte. As soluções inspirar-se-ão nas contingencias especiaes de cada país e talvez de cada região, mas é provavel que as soluções, por diferentes que sejam, se inspirarão todas no mesmo principio, que será estudado durante o presente Congresso.

Esse estudo não tem de modo algum por fim afastar a concorrência, cujo estímulo é util. Actue e desenvolva-se cada meio de transporte no seu quadro, com o que nada perderá o progresso. Esforçar-se-á cada um por melhorar os resultados, da sua exploração por mais sábia tecnica, por mais acomodaticia politica. Oferecerá cada um aos viajantes, á industria, ao commercio, mais conforto, mais rapidez, mais segurança. A preocupação da economia, que deve traduzir-se pela redução do custo e portanto, do preço de venda, será limitada apenas pelo desejo de introduzir no instrumento do transporte maior aperfeiçoamento.

Dessas considerações derivaram as questões postas na ordem do dia da presente sessão. Entre elas assinalarei:

- 1.º — Processos mecanicos de conservação e renovação das vias;
- 2.º — Medidas a tomar para aumentar o percurso kilometrico das locomotivas entre duas reparações com levantens;
- 3.º — Distribuição do material de mercadorias, meios de diminuir a amplitude da rotação;
- 4.º — Casos de applicação da organização scientifica de

trabalho nos serviços de caminho de ferro — Participação do pessoal no rendimento e nos beneficios;

5.º — Concorrência ou transportes combinados por vias ferrea e aerea ou por via ferrea e automovel;

6.º — Emprego das automotoras nas linhas secundarias.

Findou o discurso com a proposta de ser designado Vice-Presidente de honra o Presidente do Conselho Sedky Pachá e Vice-Presidentes Subsecretario de Estado do Ministerio de Comunicações e o Director Geral de Caminhos de Ferro.

Falou por ultimo o Ministro das Comunicações *Ibrahim Fokmy Kerim Pachá* para agradecer as referencias lisonjeiras que lhe foram feitas e saudar os Congressistas.

No dia 20 iniciaram as Secções os seus trabalhos de discussão das questões, cada uma das quaes tinha o seu relatório especial, sumula e critica dos relatórios por zonas.

Vamos dar sucessivamente nota do estudo de cada questão, começando pelas da I Secção, Via e Obras, que se instalou sob a presidencia do illustre engenheiro *Paul*, Director honorario da Companhia do Meio-Dia em França, a cujos serviços presidiu por muitos anos como director efectivo.

QUESTÃO I — Protecção das passagens de nivel, tendo em conta o desenvolvimento moderno da circulação nas estradas

O relator especial era *Mr. Miske*, director da Repartição de estudos e projectos no Ministerio das Comunicações da Polonia.

Foram consagradas duas sessões ao exame do assunto.

Após interessante discussão foram votadas as seguintes conclusões:

1.ª — Como, pelo uso dos automoveis, o trafego, outrora local, se transforma em trafego de grande velocidade com grande percurso e se torna, cada vez mais, trafego internacional, o Congresso convida todos os países a adotar legislação e regulamentos inspirados em principios uniformes no que respeita á protecção das passagens de nivel e aos tipos de sinais;

2.ª — A solução mais eficaz para os cruzamentos da estrada com as linhas de caminhos de ferro, e nomeadamente a construção das passagens inferiores e superiores só pode ser realisada em casos limitados aos cruzamentos de estradas de circulação muito intensa com as linhas de caminhos de ferro principaes. Essa solução não pode ser tomada como regra mais ou menos geral em vista das despesas exorbitantes a que obriga.

3.ª — Nos Estados Unidos o numero das passagens de nivel com barreiras diminue todos os anos; já em 1927 era apenas de 5.957 em 232.000. Em certos Estados as barreiras não são consideradas eficazes ou satisfatórias para o trafego da estrada de grande velocidade e substituem-nas por taboetas de aviso ou por sinais de eclipse, ou ainda por vigias localizadas que fazem parar as carruagens da estrada quando vem um comboio.

Na Europa continuou-se geralmente, pelo contrario, a proteger por barreiras as passagens de nivel conforme o processo que data de epoca em que a utilização da estrada era totalmente diferente da que é hoje. Preocupam-se com a realiação do anuncio dos comboios nas passagens de nivel guar-

dadas, quando a circulação na estrada ou na linha é notável e que elas não tem visibilidade suficiente da via ferrea.

A supressão das barreiras constituiria todavia progresso, porque as paragens de circulação na estrada seriam reduzidas ao mínimo e eliminar-se-ia o risco de acidente originado, independentemente de qualquer passagem de comboio, pela barreira fechada e atravessada na estrada;

4.^a — Para as passagens de nível em que a circulação actual tem intensidade média, é de considerar que uma sinalização adequada não protege menos que as barreiras, com a vantagem de não estorvar tanto a circulação na estrada e de suprimir os accidentes frequentes de choques com as barreiras.

Deve-se entender que se a sinalização das passagens de nível é a regulamentar, a Administração dos Caminhos de Ferro não é responsável pelos accidentes sobrevidos nas passagens de nível, do mesmo modo que a Administração das estradas o não é pelos accidentes ocorridos nos cruzamentos de vias publicas;

5.^a — Os sinais fixos em forma de cruz de Santo André, precedidos, no caso de estradas de circulação intensa de automoveis, de sinal avançado, devem ser considerados protecção suficiente, com tanto que a visibilidade seja satisfactoria;

6.^a — Quando a visibilidade é insufficiente em relação á velocidade dos comboios, podem bastar sinais fixos, se o trafego ferroviario é limitado ou o de estrada pouco intenso;

7.^a — Mas se nesse mesmo caso de visibilidade insufficiente os dois trafegos são intensos, o emprego da sinalização automatica é recomendado;

8.^a — As barreiras deveriam ser conservadas nas passagens de nível de trafego muito intenso na estrada e na linha, quando não baste a sinalização automatica e pareçam necessárias a guarda directa e a regularização do movimento da estrada;

9.^a — E' de recomendar a facilitação da tarefa das guardas pelo anuncio dos comboios lançado dos postos visinhos, se são bastante proximos, ou por sinalização automatica.

Para aumentar a visibilidade dos sinais das barreiras deviam ser estas pintadas ás riscas de cores alternadas que dêem na vista e munidas quanto possivel de *catafotes* (eparelhos projectores de luz sobre eles).

11 — Atendendo, por um lado, a que a organização das condições de protecção pode ser muito dispendiosa e a construção das passagens inferiores ou superiores ainda

mais e, por outro lado á que á circulação automovel de grande velocidade escolhe, não os caminhos mais curtos, mas os bons, embora longos, e a que a circulação na estrada é portanto concentrada em numero restricto de passagens de nível, dever-se-ia procurar reduzir quanto possivel o numero de cruzamentos das estradas com as vias ferreas, suprimindo as passagens de nível pouco frequentadas, desviando o trafego para as de movimento mais acentuado munidas de sinalização e de sinais suficientes ou de barreiras e construindo passagens inferiores ou superiores nos locais em que se concentre o movimento da estrada mais intenso.

Ao elaborar os projectos de construção e reconstrução das estradas deveria-se ter em conta essas circumstancias.

12 — Nessa ordem de idéas poder-se-ia, conforme a prática americana (Estado de Nova York), distribuir as passagens de nível por três grupos:

1) P. N. não guardadas, sem barreiras nem sinalização automatica da aproximação dos comboios.

2) P. N. não guardadas, sem barreiras e com sinalização automatica da aproximação dos comboios.

3) P. N. guardadas com ou sem barreiras.

A primeira categoria compreende as P. N. cuja visibilidade do caminho de ferro é boa e em que em 24 horas o numero de comboios não exceda 100 e o produto de numero de comboios pelo dos vehiculos da estrada não exceda 70.000 assim como as P. N. de visibilidade insufficiente, mas de trafego ferroviario limitado e pouco intenso na estrada.

A segunda categoria compreende as P. N. de trafego mais intenso. As mais importantes são substituidas por passagens superiores ou inferiores.

13 — Como o aumento das difficuldades nas P. N. foi provocado pela intensidade outrora desconhecida da circulação nas estradas, é a estrada que deve assumir as despesas de construção das passagens superiores e inferiores, bem como da protecção reforçada das passagens necessitadas pelo desenvolvimento de trafego da estrada.

Estas importantes conclusões devem ser anotadas e comparadas com os preceitos legais vigentes entre nós e com a corrente de idéas que a determinou, o que faremos no artigo seguinte.

Linhas portuguesas

C. P. A Associação dos Comerciantes do Porto dirigiu uma representação ao Governo pedindo que, tendo já sido

aprovados pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sejam promulgadas e postas em execução as novas tarifas ferroviárias, a fim de facilitar o desenvolvimento do comércio e Indústria de determinadas especialidades e consequente aumento do trafego.

O sr. Ministro das Obras Públicas vai publicar, dentro de breves dias o diploma que diz respeito á unificação das tarifas em toda a rede da C. P.

C. de F. do E. Além dos 30 mil contos consignados no orçamento para

construção e garantia de juro de novas linhas ferreas concedidas, o Governo autorizou um emprestimo de 100 mil contos para melhoramentos das vias ferreas do Estado, importancia que, segundo nos informam, poderá atingir 140 mil contos, se fôr necessario.

Beira Alta A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, que já

no ano findo recebeu uma parte do seu carvão pelo porto da Figueira da Foz, acaba de firmar um contrato segundo o qual receberá por aquele porto de mar, todo o carvão que necessita para o ano corrente.



Sentados: Da esquerda para a direita — Ex.^{ma} S.^a D. Alexandrina Fonseca, Efigenia Pedrosa, Maria Tereza Carvalho, Berta d'Andrade, Piedade Pereira, Maria Helena Prata, Natália Cavaco, Alice Martins Aguiar, Aurora d'Oliveira e Lily Martins.
Em pé: Da esquerda para a direita. Os srs. José O'Neill, Antônio Correia, José Simões Bento, Vicente Soares, Carlos Gameiro, Eng.^o W. Albert Loweth, Eng.^o W. G. Tomaz Pope, Eng.^o G. Pinheiro Chagas, Ruy Carvalho, Luis Aguiar, Francisco Santos, J. T. Sampaio Junior, Jack Mitehell, E. de Castro Neves, Oscar Ferreira e Shirley d'Oliveira.

A FESTA ANUAL DOS EMPREGADOS DA COMPANHIA DOS TELEFONES

Nos vastos e lindos salões da Liga Naval teve lugar o mez passado uma simpatica festa de confraternisação entre os funcionarios de todas as categorias da Companhia dos Telefones.

Foi uma festa bem organizada, mas bem organizada de verdade, o que honra sobre maneira a comissão que recebeu os seus convidados com a correção precisa, o que nem outra coisa era de esperar.

Os meus muitos afazeres impossibilitam-me de comparecer a festas nocturnas, e demais aborreço-me calçar aqueles malvados sapatos de polimento, vestir aquela camisa de goma, que mais parece uma táboa de engomar ou uma camisa de onze varas, e, por fim pôr o colarinho que me consome a existência durante uma boa parte da noite, isto é, até ser absorvido pela transpiração que o reduz a metade de altura a um simples colarinho sem goma, cheio de vincos.

Mas, a festa dos empregados dos telefones era qualquer coisa que prometia e resolvi ir.

Um convite aparece e a ligação ficou feita rapidamente.

Meditei um pouco, lembrando-me sempre dos primeiros e segundos avisos para depositar cem escudos por causa da interrupção dos chamadas,

lembrei-me dos recibos brancos, da repetição de nomes na lista dos telefones e lembrei-me ainda das cavilhas e das anuidades mas... os cobradores nessa noite nada cobraram.

À entrada o porteiro era o mesmo que costuma dar corda ao bigode à entrada da Companhia na Rua da Trindade, e, que sempre faz lembrar um militar com as suas constantes continências.

O infatigável e conhecido Sampaio recebe os jornalistas de braços abertos, conduzindo-os ao chapeleiro, explica que o bufete ainda está fechado.

Numa volta aos salões vimos que todas as Nações haviam enviado nessa noite as suas rainhas de beleza, pois não é natural que só na Companhia dos Telefones apareçam caras tão bonitas, "toilets" lindas e vistosas, com cores berrantes que produzem um efeito deslumbrante.

Um autentico paraizo!...

No que diz respeito a homens, estou bom muito obrigado.

Tudo aproveitou a ocasião para desenferrujar as cazacas e «smokins» à excepção de um que certamente por equívoco alugou uma cazaca antiga de bicos — coisa que se não usa desde D. Sancho I — e outro que a vestiu pela segunda vez para demonstrar que ainda não estava no prego.

Na ceia volante houve discursos de homenagem aos srs. Poppe e demais pessoal superior.

A falta de espaço impossibilita-me de continuar esta crónica que — dava pano para mangas.

A ELECTRIFICAÇÃO

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

QUEM não conhece a colaboração adventícia do leitor na imprensa, não sabe quanto é interessante, às vezes curiosa e quasi sempre comica a leitura dessas cartas, artigos, alvitres e reclamações que afluem diariamente às redacções.

À *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não deixa de succeder o mesmo. Ha sempre uma pessoa que nos escreve, por isto ou por aquilo, que nos lembra uma factó prestes a esquecer, ou nos exige uma resposta a determinada duvida...

Agora, ainda ha pouco, recebemos dum patriota avançadissimo em materia de progresso uma longa lauda onde se fala no «desleixo do paiz com a cumplicidade dos tecnicos ferroviarios e da imprensa especializada, relativamente á electrificação da nossa rêde ferroviaria, quando o seculo XX quasi a meio é, por todos os motivos, o seculo da Electricidade!»...

Pelo tom, verifica-se logo, sem o auxilio de qualquer Holmes de perspicacia super-reclamada:

Que o auctor não é um tecnico...

Que o autor é inflamado patriota

Que é dos que diz continuamente: «lá fóra»...

Que é dos que fala muito... mas lê pouco...

etc..

E lê pouco, porque se lêsse mais do que o jornalinho diario, conheceria sobre esse assunto da electrificação o que «lá por fora» se diz e escreve, ou pelo menos o que alguns tecnicos teem tambem dito e escrito cá por dentro... Mas, resumamos, para seu contento: A electrificação dos caminhos de ferro tem dois aspectos: o tecnico e o economico. O tecnico é de successo absoluto. Todas as realidades da fada electricidade se conseguem com facilidade e perfeição... O economico... é que é o *busilis*.

Os Estados Unidos, modelo que se aponta todos os dias como paiz de electrificação de tudo, stá dando o exemplo da ponderação e da reflexão.

Depois de ter realisado uma grande avançada no campo da electrificação nestes ultimos 12 anos suspendeu essa orientação e nada acrescentou ao que fizera primitivamente; e assim, apenas 0,20% da rêde de caminhos de ferro da grande America é electrificada, a propria *Pennsylvania Railroad* que é a que mais applicou a electrificação ás suas linhas, só daqui a 3 anos terá neste sistema 4% da extensão total das linhas exploradas!

Na Inglaterra em 1929 foi nomeada uma comissão para estudar se a electrificação das linhas seria o remedio para a crise dos caminhos de ferro. Do relatorio da Comissão saem estes numeros: O custo da electrificação era de 261 milhões de libras, e o lucro final resultava apenas de 2% do capital investido, com a agravante de que a economia seria quasi á custa do despedimento de pessoal... isto é, outra crise aberta ou a agravar-se!!

Mas se o nosso leitor, quizer dar-se ao incomodo de lêr um interessante estudo do engenheiro Americo Vieira de Castro sobre electrificação dos caminhos de ferro, encontrará facilmente dezenas de argumentos e razões, que lhe provam que o delirio das grandesas é sempre prejudicial aos que querem têr a vida direitinha, ou pelo menos colhendo, do mal o menos.

A electrificação dos caminhos de ferro é um sonho do senhor que se incomoda com o fumo e ácha um grande progresso deste seculo... o serviço da pequena linha do Estoril! Mas, como o caso é diferente e como as estatísticas do trafego justificam a electrificação da Sociedade Estoril e... justificam o carvãozinho na rêde geral do paiz; o caso é sabe-las lêr e compreender...

É o que recomendamos ao avançado ornamento deste seculo XX, «por todos os motivos, chamado o seculo da Electricidade»!



Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego

No passado dia 20 de Março realizou-se a Assembleia Geral ordinaria desta Companhia, à qual presidiu o Sr. Dr. Manuel Nunes da Silva.

Foram aprovados o relatorio da Administração, as Contas e o parecer do Conselho Fiscal, tendo sido reeleitos para vogais deste conselho os Srs. Ramiro Reys e Sousa, Fernando Cortez Pizarro e Henrique de Vasconcelos e Sá.



FIGUEIRA DA FOZ - Esplanada e Praia

A

DEFESA DO PAÍS

E A RÊDE FERROVIÁRIA DA BACIA DO MONDEGO

Por ABEL URBANO, Engenheiro Militar (E. E.)

III

As imperiosas exigências da defesa militar do território nacional, e, simultaneamente, as condições do melhor aproveitamento dos caminhos de ferro para o fomento económico da provincia da Beira Alta e da vasta região que tem Coimbra por capital, impunham a convergência, nesta cidade, das linhas colectoras da rede ferro-viária da bacia do Mondego e da que deveria estabelecer a ligação directa com o porto da Figueira da Foz.

Infelizmente não se subordinou a estes preceitos basilares, cuja observância não era prejudicada por dificuldades técnicas, a fixação da directriz da linha da Beira Alta no troço inicial até St.^a Comba Dão. Desviou-se o entroncamento para a Pampilhosa e

abandonou-se o excelente traçado do engenheiro Boaventura José Vieira, o qual fazia partir a linha de Coimbra pelo vale de Cosêlhas, para seguir na margem direita do Mondego por Penacova até á foz do Dão e para continuar, pela margem esquerda deste rio, até atingir a estação daquela primeira vila, ponto obrigado de todas as directrizes que foram estudadas.

Do erro que se praticou, ao afastar-se de Coimbra o entroncamento da linha da Beira Alta com a de Lisboa-Porto, resultaram graves consequências para a economia nacional e para a nossa defesa militar, em virtude dos defeitos que veio introduzir na organização da rede de vias de comunicação, e surgiram, a título de compensação, num encadeamento desastroso, outros erros que trouxeram enormes pre-

juizos a expansão e ao desenvolvimento industrial e comercial da cidade.

Para se estabelecerem as indispensáveis ligações ferro-viárias directas, da linha da Beira Alta e da cidade de Coimbra, com o pórtio da Figueira da Foz foi necessário construir dois ramais: o de Alfaielos, que deu origem a mais um entroncamento a poucos kilometros de distancia da estação de Coimbra, e o de Pampilhosa-Figueira através duma região pobre que dá insignificante tráfego á linha. Se a linha da Beira Alta tivesse entroncado em Coimbra as necessárias ligações seriam garantidas em melhores condições economicas por uma linha traçada na região fertilissima dos campos da margem direita do Mondego, por Tentugal e Montemor-o-Velho.

As comunicações aceleradas de Coimbra com a Beira Alta foram muito prejudicadas com as demoras, transbordos, transmissões, e respectivas despesas accessorias, na Pampilhosa. Construíram-se, junto deste entroncamento fábricas e oficinas, e estabeleceram-se grandes armazens, depositos e agências comerciais que teriam engrandecido Coimbra se aqui tivesse entroncado a linha da Beira Alta; a cidade seria o grande entreposto comercial e industrial da região central do País e da zona de influencia do pórtio da Figueira.

Como compensação dos prejuizos que resultaram para Coimbra do entroncamento na Pampilhosa, construiu-se o ramalículo de caminho de ferro que liga a velha estação de Coimbra-B com a cidade. Esta curiosa e mesquinha compensação não remediou o erro inicial e fundamental; pelo contrario, foi de resultados desastrosos para a expansão e urbanisação da zona da cidade próxima do rio e originou a péssima directriz do 1.º trôço do caminho de ferro da Louzã, tronco de todas as ramificações da rede complementar da bacia hidrografica do Mondego.

O antigo ramal da Louzã entesta no ramalículo de Coimbra-B na Estação Nova da cidade, sãe desta por o largo do Cães das Ameias, segue por a Avenida Navarro, atravessa o Largo Miguel Bombarda, onde cõrta a avenida da ponte de St.^a Clara, e vai ao longo do novo Parque da Cidade até á Insua dos Bentos, na qual entra em leito proprio, depois de ter percorrido uma zona urbana de grande transito. Esta extravagante directriz foi muito discutida e reprovada por pessoas sensatas, com algum espirito de previsão, ha 30 anos, quando foi resolvida a construção da linha, numa época na qual o transito na zona atravessada por a via férrea era incomparavelmente inferior ao actual; hoje é inadmissivel, depois do assentamento das linhas municipais de tracção electrica, com via dupla, na Avenida Navarro e no Largo Miguel Bombarda, e quando começa a julgar-se a ponte de St.^a Clara insufficiente para o transito.

Não é apenas o manifesto estôrço ao transito, numa zona de intensa circulação, que impõe a remoção urgente da via ferrea do 1.º trôço do ramal da Louzã: exigem-a, sem admitir delongas, a insuficiencia actual da Estação Nova, concluida ha pouco tempo, para servir de estação-testa do caminho de ferro de Arganil, e a estreiteza do local para ela ser ampliada com as instalações indispensaveis ao bom funcionamento dos serviços correspondentes á sua dupla função de estação central urbana e de estação-testa duma rede importante.

A estação-terminus do caminho de ferro de Arganil, colectôr das linhas ferreas de penetração na região central das Beiras e das que constituirão a rede complementar na bacia do Mondego, não só em virtude do tráfego que lhes está reservado, mas tambem pelo valor estrategico da função que terão a desempenhar, deve ser dotada de extensas e multiplas linhas de resguardo e formação de comboios, de câis de transbordo e de carregamento, de armazens de mercadorias, de cocheiras de carruagens, de depositos ou *remises* de locomotivas, de oficinas de reparação do material circulante e de todas as instalações indispensaveis ao bom funcionamento dos serviços que tem a prestar a estação testa duma extensa rede e entroncamento com a rede principal do País. Além destas instalações tem de se contar na estação que deve de ser construida em Coimbra, com as dependencias exigidas pela importancia militar da cidade, na qual, na previsão duma campanha nas Beiras, haverá necessidade de concentrar tropas, material de guerra, municiões e viveres, e de conservar, em reserva, material circulante e carvão, que garantam o transporte rapido, para a zona fronteira, de grandes massas de tropas e de material de guerra, e o material de via necessario para a reparação das linhas damnificadas e para a construção das que tiverem de ser improvisadas.

Para a construção duma grande estação de caminho de ferro nos suburbios de Coimbra, dotada das necessárias instalações e dependencias, prestam-se admiravelmente, pela sua situação topografica e extensão, os terrenos á entrada do vale de Cosêlhas, entre a estrada desta denominação, as pedrarias do Ingóte e o sitio do Arco Pintado, a uns 500 metros da velha estação de Coimbra-B.

Deste local partirá, em optimas condições de planta e perfil, o traçado do novo 1.º trôço do caminho de ferro de Arganil, por o vale de Cosêlhas, cingindo, o Norte e o Leste, os pitorescos suburbios da cidade universitaria, indo passar ao fundo da povoação de Tovim e entestando no antigo traçado da linha em exploração, junto do tunel da Portela. As ligações com a velha estação de Coimbra-B e com a Estação Nova da cidade não oferecerão dificuldades tecnicas.

Sómente a titulo provisório, como solução transitoria, para se adiarem as despesas, relativamente

FIGURAS DO DIA

SIR ROBERT WILLIAMS

Encontra-se em Lisboa afim de tratar de assuntos importantes que se relacionam com os caminhos de ferro coloniais, o sr. Roberto Williams e o sr. Conde de Lavradio, respectivamente administrador e presidente, em Londres do Comité da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela.

Sir Robert Williams é uma figura insinuante a quem os governos do nosso país e o Belga tem concedido autorizações várias para a construção e exploração



de linhas ferreas que nas colónias hoje têm um colossal desenvolvimento. Ainda há dois anos foi inaugurado o troço de 522 quilómetros de linha, desde Delolo Gare, primeira estação de linha Belga a Venka que liga a Elisabethville com 242 quilómetros de linha ferrea.

Cumprimentamos pois tão ilustre visitante e figura simpática entre todos os portugueses.

avultadas, da construção duma estação *terminus* em boas condições, se poderia admitir o aproveitamento da Estação de Coimbra e a consequente directriz do ramal da Louzã através duma zona urbana de grande transitio. Depois duma acanhada exploração do ramal, durante 30 anos, com material circulante antiquado, e depois de reconhecidos, pela longa experiencia, os inconvenientes, sempre crescentes, da directriz adoptada, impõe-se, instantemente a reparação de tantos erros e a execução urgente de melhoramentos de tanto interesse para a defesa militar do territorio nacional, para o fomento duma grande região e para o desenvolvimento duma cidade importante, como o são a conclusão do caminho de ferro de Arganil, a construção da sua estação *terminus* em Coimbra e a modificação da directriz do seu 1.º troço.

ERRATA

No artigo II desta série publicado no n.º 1086 desta *Gazeta* appareceram algumas «gralhas» que convém rectificar:

Página	Coluna	Linha	Onde se lê:	Leia-se
168	1.ª	35	rio Liz	rio Cris
169	1.ª	41	Portel	Portéla
169	2.ª	18	popular	populosa

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Reuniu a Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, sob a presidencia do engenheiro Sousa Rego Director Geral de Caminhos de Ferro, tendo aprovado os orçamentos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para diversas instalações electricas na rede do Sul e Sueste e do Minho e Douro bem como outras obras a realizar nas linhas do Estado, por conta do Fundo Especial.

Autorizou a aquisição de 10.000 parafusos de via, mediante concurso limitado entre a industria nacional para o assentamento de material destinado ao troço Mogadouro-Urroz, na linha do Pocinho a Miranda.

Aprovou diversos trabalhos a realizar nas empreitadas da linha de cintura de Porto, Regua a Lamego e ramal de Sines, tendo igualmente aprovado a adjudicação do fornecimento de brita, num total de 14 556^{m³}, para a conclusão dos trabalhos de construção da 2.ª via de Contumil a Ermezinde e de renovação do troço Campanhã-Ermezinde.

* * *

O sr. ministro das Obras Publicas por despacho de 21 do corrente aprovou; a concessão de isenção do imposto ferroviário na redução de 50 % concedida nos preços das passagens dos congressistas do Congresso da «Association des Anatomistes»; as modificações dos horários das Companhias Portuguesa e Beira Alta por motivo da alteração da hora legal em França; e a garantia de juros do primeiro semestre do ano económico de 1932-1933 das linhas do Vale do Vouga.

— O sr. ministro das Obras Publicas e Comunicações concordou com o parecer da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, referente à escolha de um terreno, junto à estação de Carviçais, para construção das oficinas de reparação de material circulante e de tracção da linha do Vale de Sabor.

Fozil

Excursões a Paris, organizadas pela C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes está organizando excursões a Paris, com partida simultânea de Lisboa e Porto, pelos comboios ordinários, sendo o programa, em Paris, o mesmo da excursão annunciada em Fevereiro. O preço é de 2.250\$00.

A primeira excursão parte no próximo dia 29, regressando em 8 de Abril. As pessoas que não queiram regressar com a excursão podem fazê-lo, pois o bilhete do comboio tem a validade de 45 dias, dando direito a paragens, na volta, nas estações intermediárias.

Para esta excursão, os bilhetes podem ser adquiridos, em Lisboa, no escritório de informações, da estação do Rossio, 1.º andar, e no Porto, na estação de S. Bento, onde o programa completo está patente. É necessário passaporte.

As informações para a província prestam-se na delegação da Companhia para o turismo, estação do Rossio, 1.º andar, Lisboa, ou na delegação da C. P., no Porto, rua da Madeira.

A corrosão dos metaes e a sua efectiva protecção

Teoria electro-quimica sobre a formação da ferrugem

Como se viu no artigo que publicamos na nossa «Gazeta» sob o titulo «O Problema da Corrosão», as perdas resultantes devido aos estragos da ferrugem nos metaes, representam somas consideraveis, — urgia pois encontrar um meio de defeza mais eficaz dos que os até agora empregados, como sejam as tintas metalicas de oxidos de chumbo, zinco e antimonio, ou as bitumiosas, e entre as quaes era geralmente preferido o zarcão ou minio de chumbo.

O problema resumia-se em afastar do metal que se pretendia proteger os dois factores mais perigosos de oxidação que são o oxygenio e a humidade (o ar).

Tendo a experiencia demonstrado a fallencia das tintas conhecidas à base metalica, em preencher em absoluto este fim, obrigou os tecnicos a um estudo mais intenso do qual resultou a descoberta de que a ferrugem nos metaes e sobretudo no ferro e no aço era produzida por uma corrente electro-quimica, e explica-se do seguinte modo.

O ferro em presença da humidade, esta num estado de tensão electrica, e forma, quer com uma parte de sua propria superficie quer com qualquer outro metal em presença, um elemento galvanico em miniatura. Neste elemento o ferro desempenha o papel de polo positivo (anodo) e recebendo o ataque da corrente electrica, vae sendo corroído até à sua completa destruição.

Assim, no caso de uma superficie de ferro defendida por uma camada de tinta metalica, por exemplo o Zarcão, ao produzir-se a mais pequena racha na camada de tinta que permita a entrada do ar e da humidade, forma-se immediatamente entre o metal e a camada de

tinta protectora, o elemento galvanico destruidor, em que o ferro actúa como anodo e o metal contido na camada de pintura, como catodo, dando se então a inevitavel oxydación.

Procuraram os entendidos durante largo tempo, mas sem resultado, um preparado que satisfizesse os requisitos que a teoria electro-quimica sobre a ferrugem exigia, até que pela casual descoberta dum minério pouco conhecido, que reunia no máximo grau os elementos de defeza procurados, foi possível à industria ingleza fabricar um medium ou tinta com propriedades surpreendentes e as mais eficazes até agora conhecidas na luta contra a ferrugem. Este novo medium ou tinta conhecido pelo nome de «Anodite» além de ser muito mais leve que qualquer outro, com uma resultante grande economia de peso morto em qualquer obra, possui as propriedades exigidas pela teoria electro-quimica; i. e., firmeza, elasticidade, homogeneidade e ainda, uma das mais importantes, a alcalinidade, inimiga da ferrugem pois neutraliza os ataques dos acidos exteriores: A Anodite coloidal uma vez dispersa no verniz assenta muito gradualmente, formando uma camada perfeitamente uniforme e não susceptível de se rachar como acontece a qualquer outra.

Não é necessario acrescentar mais para se avaliar dos relevantes serviços que este novo descobrimento vem prestar à economia industrial e a melhor prova está na forma rapidissima como entidades as mais conservadoras e cautelosas, teem adoptado esta nova tinta para uso na conservação de todas as suas obras de ferro e aço.

PINTEM COM

“ANODITE”
ANTI-FERRUGINOSA..NÃO VENENOSA

Uma nova descoberta
para a protecção com-
pleta do ferro e do aço,
produzida sob a teoria
electro quimica.

Representantes em Portugal: AHLERS, LINDLEY, L.^{DA}, Rua Bernardino Costa, 13-2.º / TELEFONE 2 0320 LISBOA

OS SERVIÇOS DE SEGURANÇA DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO ALEMÃO

N. DA REDAÇÃO

O presente artigo foi obtido exclusivamente para a Gazeta dos Caminhos de Ferro por gentileza do Grémio Luso-Alemão, prestantíssima colectividade que, em prol do intercambio intelectual germano-português vem applicando uma intelligente propaganda. Ao referido Grémio e à Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, agradecemos a amabilidade, certos que os nossos leitores darão o merecido valor a estas linhas reveladoras dos serviços de defesa das vias ferreas do Reich.

Ninguém se deve admirar que a onda criminosa alastre assustadoramente na epocha actual.

A falta de trabalho, as fortes privações e a miséria sempre crescente, gravaram na fisionomia dos tempos antigos, profundissimos sulcos, e levaram as camadas da população à beira de um plano inclinado, que em condições economicas normais, difficil e impossivel seria de prever.

A policia e as organizações de utilidade publica devem, cada vez mais, cuidar e desenvolver todas as medidas tendentes a defender a vida e os bens do povo.

Muito variada e vasta é esta tarefa, que o pequeno exercito de defesa e segurança dos Caminhos de Ferro do Reich, tem de resolver, por se tratar de uma das mais vastas rês do mundo.

Dia e noite, rolam sobre estradas de ferro com a extensão de 54.000 quilometros, comboios transportando, não só passageiros com os seus haveres, mas ainda mercadorias no valor de muitos milhões. A aumentar a importancia do valor circulante nas linhas há tambem as estações, distanciadas umas das outras, hangares, armazens e as linhas de desvio com materiais e mercadorias. A quem se deveria portanto attribuir responsabilidades, estando assim tão distanciados uns dos outros, os variados objectos, quando vinham comunicar que num determinado armazem ou vagão de mercadorias tinha sido saqueado?

Estes casos não estão ainda em proporção com aqueles que o serviço movel de segurança dos Caminhos de Ferro do Reich, de extrema confiança, evita ou repele, não só os crimes em preparação mas tambem os já em parte realizados.

Este importante resultado—e as circunstancias estavam neste ponto especialmente dificeis—não

teria sido possivel se a organização, a instrução e o conhecimento do dever dos seus componentes não tivessem cooperado eficazmente de uma maneira exemplar.

Nos caminhos de ferro do Reich há três especies de serviços de segurança, a saber: *Serviço de patrulha, serviço de investigação e serviço de defesa do C. de F.*; a estes serviços está ainda agregado um pequeno grupo de vigilantes para tarefas especiais.

O mais numeroso, e de uma forma geral, o centro de toda a organização é o *serviço de patrulha*, que é composto por empregados uniformizados, armados de pistolas, e parte deles com carabinas. Para o tornar extremamente movel e ao mesmo tempo pronto para o combate, tem à sua disposição bicicletas, motos (com ou sem side-car) e automoveis. A sua principal acção consiste em evitar e repellar os ataques contra a vida e haveres dos passageiros, contra o material circulante, e contra todos os outros valores dos C. de F. do Reich, enfim tudo quanto lhes esteja confiado.

O efectivo do *serviço de patrulha* compõe-se actualmente de 2.000 homens com cães de policia que têm provado como preciosos auxiliares. Os seus componentes são jovens, homens especialmente escolhidos entre os pertencentes aos serviços de caminhos de ferro, visto que os seus conhecimentos nas suas multiplas occupaões de todos os dias, são indispensaveis. Como o seu nome indica, este grupo patrulha os territorios e linhas ferreas do C. de F. do Reich a fim de evitar attentados contra os comboios. Durante a noite, varias sentinelas procedem a rondas de inspecção, estando em contacto com a policia da localidade mais proxima e ainda com a policia de segurança.

Pertence ainda à sua missão a defesa das installações do C. de F., edificios, construções, mercadorias e carregamentos isolados; a escolta dos comboios de passageiros, mercadorias com grande velocidade; vigiar as salas do despacho e estações contra os carteiristas, os recintos de carga, as vias, as bilheteiras, bem assim outros encargos identicos sobre tudo em ocasiões de accidentes. Em toda a parte onde seja necessario guardar grandes valores e onde exista o perigo de incendio, emprega

o C. de F. do Reich, guardas locais, cujo numero ultrapassa 200 homens.

Enquanto o *serviço de patrulha* desempenha, por assim dizer, o serviço de policia de segurança publica dos caminhos de ferro, o trabalho do *serviço de investigação* é comparavel ao da policia de investigação criminal. Unicamente a sua actividade abrange o territorio dos C. de F. do Reich, ou seja nos crimes ali cometidos. Para todos os outros casos, cujos fios se alonguem fora desta area, está assegurada a colaboração, sem atritos, da policia criminal do Estado. Todos os empregados do serviço de investigação, cujo numero redondo é de 100, são convenientemente habilitados e instruidos sobre criminalologia. São ao mesmo tempo empregados auxiliares do procurador judicial. A sua principal missão consiste em investigar e descobrir os roubos, abusos de confiança, falsificações, contrabando, etc..

O terceiro grupo, o de *defesa do C. de F.* é movel. Recruta os seus componentes voluntarios, entre os parentes dos empregados dos caminhos de ferro. Cada recrutado obriga-se com a sua assinatura, a defender contra todos os ataques o Caminho de Ferro, o seu movimento, as suas

instalações, assim como os bens e pessoas que lhe são confiados. A actividade politica em serviço é absolutamente prohibitiva.

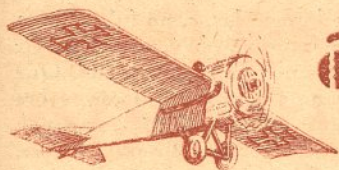
A *defesa do C. de F.*, é uma reserva cuja força é hoje composta de 1.900 homens, e foi criada no ano de 1921, por ocasião das desordens havidas na Alemanha Central, que graves prejuizos ocasionaram ao Caminho de Ferro do Reich. Só em casos de eminente perigo pode ser mobilizada pelo director geral dos Caminhos de Ferro do Reich, de acordo com os ministros do Interior e das Comunicações.

Apesar de a *defesa do C. de F.* servir como reserva do *serviço de patrulha*, a divisa alegre «reserva tem repouso» só lhe é applicavel numa medida muito restrita, por causa dos exercicios frequentes a que é chamada, a fim de cabalmente poder agir em caso de necessidade. E assim deve ser!

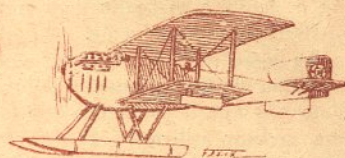
É comprehensivel que os caminhos de ferro têm para o Reich, pelo menos tanta importancia como o Reichswehr combativo. Se fosse obrigado a parar no momento do perigo, a fome para o povo alemão seria quasi inevitavel.

Cotações de metaes nos Estados Unidos

		(De 19 a 19 de Março)	(De 5 a 12 de Março)	Em 1932
Ferro em bruto: N.º 2x, Ph.	Ton —	\$13.54	\$13.34	\$15.64
N.º 2, Grelhas.	»	14.50	14.50	15.00
Bessemer, Pittsburgh	»	16.89	16.89	17.59
N.º 2, Cincinnati do Sul.	»	13.82	13.82	15.82
Barras, laminado.	»	26.00	26.00	27.00
Forjado, Pittsburgh.	»	31.00	31.00	33.00
Arame, Pittsburgh	»	35.00	35.00	37.00
O-h. carris, hy. na fábrica.	»	40.00	40.00	43.00
Barras de ferro, Chicago	100 lbs	1.70	1.70	1.60
Barras de aço, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Chapas para tanques, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Formas, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Folhas. preto N.º 24, Pittsburgh.	» »	2.00	2.00	2.15
Pregos de arame, Pittsburgh	» »	1.85	1.85	1.95
Arame farpado, galvanizado, Pittsburgh	» »	2.35	2.35	2.60
Folhas galvanizadas, N.º 24, Pittsburgh	» »	2.50	2.50	2.75
Carvão Coke, Connellsville, forno	Ton			
Fornalha, entrega immediata	»	1.75	1.75	2.25
Fundição entrega immediata	»	2.50	2.50	3.50
Alumínio, em bruto (lotes, ton.).	Lb	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈
Antimonio, comum	» + ¹ / ₈	5, ³ / ₈	5, ³ / ₈	6, ¹ / ₄
Cobre, Electrolytico.	»	5	5	6, ¹ / ₄
Zinco, N. Y.	» - ¹ / ₈	3	3	3, ¹ / ₈
Chumbo, N. Y.	»	3	3	3, ¹ / ₄
Estanho, N. Y.	» - ³ / ₈	23, ³ / ₄	23, ¹ / ₄	22, ³ / ₈
Chapas de estanho, Pittsburgh	100-lb. caixa	4.25	4.25	4.75



aviiação



A AVIAÇÃO EM PORTUGAL DEVE TORNAR-SE REALIDADE

HA tempos um jornal francez, lançava nas suas colunas um grito de alarme, pedindo ao Governo a sua melhor atenção para a aeronautica. Dizia: «A Aviação não pôde continuar a ser um mistério reservado a alguns especialistas». Isto foi ha tempo já. Entre

nós, hoje, podemos gritar: «A Aviação não pôde continuar a viver algemada pela despreocupação ou ignorancia do paiz». Portugal precisa, em matéria aeronautica vencer o prejudicial atrazo em que vive. A nossa força aerea não passa duma amostra, longe muito longe de cimentar orgulho nos

portuguezes que querem sentir o progresso da sua terra. É preciso agitar a sua acção, fazendo a todos conhecer a necessidade dos seus préstimos, tanto como arma de guerra como elemento da paz. Torna-se necessario organisar uma rede aerea que lhe garanta o seu desenvolvimento, que dê á Aviação nacional condições de vida e utilidade; á Aviação comercial o ambiente preciso á sua criação e aproveitamento; á Aviação particular as facilidades que carece e que tão interessantes podem ser para a vida da Nação. Sim! É necessario que Portugal saiba exigir da Aviação Comercial que já devia ha muito ser um facto. Nós bem sabemos que com a Aviação Comercial corremos o risco das grandes negociatas, a preparação de contractos sofismados que teem sempre o firme proposito de embarrilar o Estado como o que já aconteceu, mas tambem sabemos que os interessados teem que deixar em casa as luvas de quatro onças e os representantes do Estado teem que estar de olho bem aberto para não cairem em ratoeiras e teem que ser pessoas escolhidas e bem escolhidas.

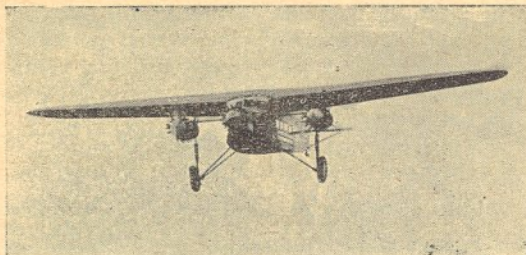
Nas estatísticas Europeas é necessario que Portugal deixe de figurar ao lado de Andorra e Lu-

xemburgo, unicos paizes na Europa que não teem as suas linhas aereas montadas.

Não somos duma tal insignificancia que nos possamos calar. Sente-se já demais a invasão da burocracia. A Aviação é a alma valorosa da guerra; é na paz o marco alado da Civilização.

Saibamos e procuremos pois, colocar-nos no nosso logar mas sem hipocritas fantasias.

Por todo o mundo, e por toda a parte, corre forte e radiante a vontade de construir e realizar, uma ancia crescente de arranjo e trabalho, talvez na preocupação creadora de remediar e fazer esque-



Novo tipo de Avião Comercial

cer a material destruição da Guerra. As industrias recobram de esforço e aperfeiçoamento; os homens procuram cimentar a solida base do progresso moral e material. Por toda a parte, por todo o mundo, rasgam-se estradas e constroem-se novas linhas ferreas, erguem-se fabricas — monumentos inconfundiveis de energia e trabalho — estreitam-se as ligações, elevam-se estaleiros onde se desenham as quilhas dos grandes transatlanticos, sempre num arrebol prenhe de actividade, porque assim o exige a fórmula de vida em 1933. Sobre este redemoinhar tumultuoso que assombra mas vivifica, erguem-se por toda a parte, por todo o mundo, as altaneiras azas dos aviões, simbolos de grandeza e dominio, como outrora as naus da descoberta que, aos confins do mundo levavam o bafejo benéfico da civilização, servidas pelo irrequieto e audaz temperamento dum povo que hoje não pode deixar fugir o tempo, admirando o que outros fazem. É lindo um avião que passa vencendo a 300 km. á hora o grande obstaculo da distancia, mas é mais util poder usal-o arvorando a nossa bandeira, correndo com ela o mundo fazendo carregar no seu arcaboço metalico e rutilante, os produtos

que o genio e trabalho do homem, no seu labôr constante, cria e constroe.

As ligações rápidas são o melhor elemento de progresso de que a humanidade pôde lançar mão. É no seu aperfeiçoamento que reside a certeza de uma melhor aplicação de esforços, o apoio mais seguro para o rejuvenescimento de um povo que não quer morrer porque sente condições para se elevar e produzir.

Quebrêmos, com as nossas acções a ferrea algema de interesses que tanto fêrem a nossa Aviação Comercial. Procurêmos dar elementos de trabalho á nossa tão precisa Aviação Militar. A Aviação é indispensavel! O seu contacto reanima e ajuda o homem a trilhar com passo firme o caminho da vida.

O movimento aereo internacional é, já hoje para lá da nossa fronteira, um facto maravilhoso. A sua rêde extensa e emaranhada cobre o mundo civilizado assemelhando o roncar dos seus motores ao toque vibrante do clarim que anuncia a alvorada, começo de labuta diaria em que a humanidade consome a sua existencia. Onde chega um avião, ha progresso, ha trabalho, ha seiva que alimenta e cria! No meio da apatia que nos esmaga por falta de orientação aeronautica, surge uma nova era cujos efeitos se fazem sentir em todos os campos.

Portugal rejuvenesce, agita as suas energias

que bem pareciam adormecidas, e, no fulcro desta alvorada radiante, porque não havemos de reagir contra a anquilose que nos rebaixa e prende? Que alguém procure arrancar a nossa Aviação, sobre qualquer aspecto que a julgemos—comercial militar ou particular—da estagnação em que vive.

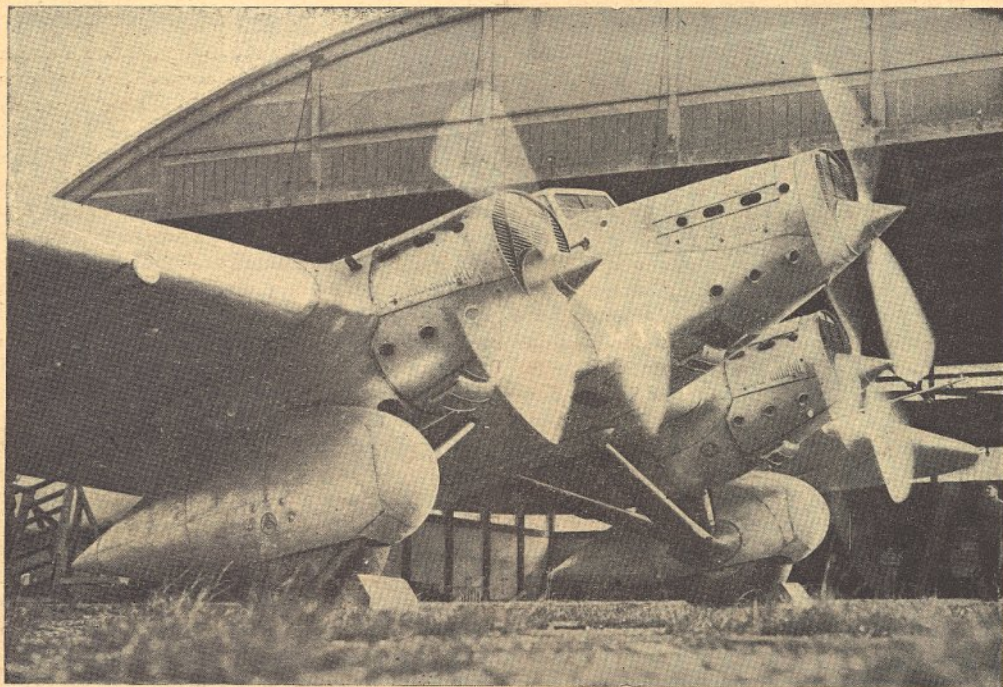
A nossa marinha de guerra, por exemplo, surge duma forma material e aproveitavel do escrinio das suas gloriosas tradições. Vamos ter navios que tão preciso nos eram.

A nossa Aviação é bem digna de acompanhar o robustecer da nossa marinha de guerra. A uma acção tão inteligentemente levada a efeito, todos os portugueses devem desejar o natural complemento. Uma verdade que é preciso materialisar: «Sem Aviação não podemos viver». O autor da frase é a experiencia mundial.

COMERCIO, AVIAÇÃO E CAMINHOS DE FERRO

Por motivos alheios á nossa vontade não podemos publicar a continuação do artigo com o titulo em epigrafe e da autoria do nosso Director Sr. Carlos d'Ornellas.

Certos que os nossos leitores nos relevarão, apresentamo-lhes sinceras desculpas.



O avião «Arco Iris», é um aparelho trimotor, com trinta metros de envergadura e depósitos para 11.000 litros de combustível. A nossa gravura mostra o «Arco Iris» no aerodromo de Le Bourget

OS ESTADOS UNIDOS

E A INDUSTRIA AUTOMOVEL

A PESAR da depressão economica destes ultimos dois anos, começam a aparecer indicações dum possível incremento da industria automovel para 1933.

Os fabricantes americanos tem feito grandes despesas em aperfeiçoamentos tecnicos e em modelos novos, havendo até quatro marcas que são oferecidas a preço muito inferior aos que até aqui tem vigorado. Poderá ainda haver uma certa resistencia até que os preços atinjam a capacidade de compra de muitos clientes.

Com quanto que o preço medio dos carros é atualmente de 25 a 30 % abaixo dos preços de 1929 e 1930, a capacidade de compra baixou ainda mais do que esta percentagem durante estes ultimos trez anos. Não vai ser facil reconciliar esta diferença, porque os fabricantes já cortaram os preços aos negociantes ao ponto de ameaçar a margem de lucros e os negociantes tem tido dificuldades, particularmente durante 1932 quando o volume de vendas foi reduzido consideravelmente.

As recentes exposições de automoveis denotam um revigoroamento da industria. É crença geral que se estão acumulando pedidos substanciaes e as Direções das Fabricas esperam que durante o ano corrente haja um grande aumento nas vendas. As fabricas esperam que os novos preços sirvam de estímulo ás vendas, por cada dollar agora gasto comprará aproximadamente trez vezes mais de que comprava em 1928, se todos os melhoramentos, aperfeiçoamentos e novos meios de segurança são tomados em conta.

Apesar das operações que deram pouca satisfação e dos deficits frequentes em 1932, a situação financeira da industria representa um grande encaixe, com inventarios baixos. A preocupação principal dos magnates da industria é de começar a produzir novamente, tão depressa quanto possível. Em lugar da produção em massa dos anos anteriores, os fabricantes experimentam agora quantos carros podem ser fabricados com lucro em pouco tempo. Dos trez principais produtores, dois já começaram a trabalhar o mez passado, enquanto que o outro teve algumas demoras no fabrico, que evitou a sua publicação de preços. Tudo indica uma produção moderada.

O ano passado muitos dos novos modelos foram oferecidos sem grandes mudanças internas. Havia um certo aparato exterior, mas insufficiente para estimular as vendas, que baixaram ao nível mais baixo em mais de dez anos, apesar dos bonus oferecidos. Este ano, depois de darem aos carros velhos

a sorte de parecerem mais antiquados, a industria em geral projectou novos modelos, que põem mais em destaque a sua antiguidade os outros carros. Em geral os carros de 1933 são de mais potencia e mais espaçosos, o que se pode attribuir sobretudo aos melhoramentos tecnicos, mais do que qualquer mudança no numero de cilindros ou a um aumento na base dos carros.

Efectivamente o automovel deste ano conseguiu maior triunfo na historia dos seus modelos. Que contraste entre os carros primitivos, que não davam indicações da potencia dos seus motores escondidos e os carros de linhas elegantes actuaes, velozes como cavalos de corrida, que proclamam as suas velocidades. A fabrica moderna de automoveis tem uma repartição artistica, uma especie de supremo tribunal que dá a sua sentença em assuntos relacionados ás linhas gerais do carro e á sua decoração. Alem disto, houve melhoramentos espantosos na construção da carroserie. Uma fabrica de Detroit oferece 2.000 variedades de carroseries, muitas das quaes são construídas para permitir uma ventilação perfeita.

As vendas de carros usados, continuam a diminuir constantemente, mas os stocks são grandes. Os fabricantes de sobreceletes afirmam que tem mais vendas do que o ano passado em igual epoca, mas o volume de vendas não é grande.

Uma Revista dos factos actuaes não indica grande pedido de carros de passageiros antes da Primavera. Haverá algum aumento, porque encomendas para 200 000 carros e camionettes já foram feitas. Este numero se é exacto, não será suficiente para dar uma indicação real do poder da compra existente presentemente.

Os fabricantes de automoveis em Syracuse dizem que o volume de vendas diminuiu e que os pedidos são poucos, especialmente para carros de preço superior. A tendência de preços é para a redução, com enorme concorrência até aqui nunca vista. Carros de preço medio são os mais pedidos.

A industria de automoveis em Cleveland estacionou em 1932 até Outubro, quando os fabricantes começaram a produzir os modelos de 1933. Este disritio foi

beneficiado bastante com encomendas de aço e sobreceletes, alem de outras peças, incluindo pneumáticos. A venda de carros e camionettes por grosso, aumentou em Novembro e Dezembro, havendo interesse principalmente nas vendas a retalho de novos modelos a preços inferiores a 1000 dollares. Um esforço combinado é evidente da parte dos fabricantes dos automoveis e dos negociantes do distrito de Cincinnati, de modo a colocar a industria no primeiro plano, a julgar pela grande variedade de modelos de 1933 agora prontos para serem lançados no mercado. Os novos modelos oferecem maior valor a preços inferiores, de linhas elegantes e lindas carroseries.

Durante os onze primeiros mezes de 1932, havia 9.172 carros rovos de passageiros matriculados no condado de Hamilton e 41.694 carros usados. Isto compara com uma matrícula de 15.530 carros novos e de 61.514 carros usados que mudaram de proprietario durante igual periodo de 1931. A venda de sobreceletes durante o primeiro trimestre de 1932 compara favoravelmente com igual periodo de 1931.

A produção de automoveis em Indianapolis continua a ser restrita e as produções de 1932 foram as mais baixas conhe-

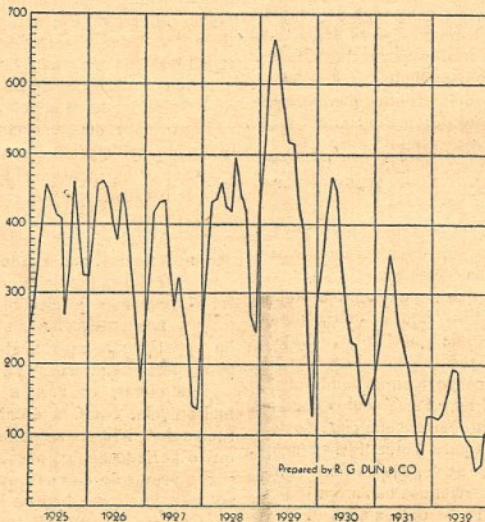


Gráfico representando o declínio da produção automobilística nos E. U. por efeito da crise (1929-1932)

cidas na historia da industria desta cidade. No Estado Indiana houve uma diminuicao de perto de 60 por cento na producao de 1932, comparada com a de 1931. Na maioria dos casos, este foi o numero mais baixo de carros reduzidos desde os cortes da guerra em 1918. Os stocks estão baixos e as compras são feitas para as necessidades presentes. As vendas a retalho de carros novos também totalizam pouco em volume e as vendas de carros usados também sofreram. Os stocks, tanto de carros usados como novos, continuam a diminuir. Com quanto que haja maior ou menor optimismo para 1933, as encomendas faltam e a industria, em geral está a marcar passo.

No Distrito de Baltimore, o ano de 1932 não foi satisfatorio. Verificou-se uma diminuicao na venda tanto em carros de turismo, como em camionettes, podendo-se afirmar que a diminuicao em 1931 representa 20 a 25 por cento.

Normalmente, o mez de Janeiro não é um mez muito activo e os compradores em vista, diz-se que estão a adiar as suas compras até à abertura das exposições locais de automoveis que deveria ser inaugurada em 21 de Janeiro e se prolongou até ao dia 28.

PREVISÃO DE MAIOR PRODUÇÃO PARA 1933

A industria está agora a fazer a sua campanha de vendas para este ano; sendo o ponto de ataque na esfera de preços baixos, com projectos de fabricantes a oferecerem 14 variedades de carros abaixo de 700 dollars por unidade.

A industria anticipa uma tendencia pronunciada para os carros de baixo preço. As estimativas de produção em 1933 vão de 1.700.000 a 2.000.000 de carros; sendo a produção de 1932, nos Estados Unidos e no Canadá, calculada em 1.426.754 carros e camionettes, comparada com 2.472.359 em 1931 e o record total de 5.621.715 em 1929.

A industria sofreu tanto como em qualquer outro campo de actividade em consequencia das condições geraes: O declínio nas vendas dos carros de turismo está refletido nos relatorios das Companhias financeiras que negociam em titulos e papeis desta industria. Durante o ultimo ano, as construções de edificios e a construção civil foram quasi menos 50 por cento do que em 1931 e esta circunstancia diminuiu evidentemente o pedido para camionettes de carga, a baixa sendo quasi 40 por cento. As camionettes ligeiras e os vehiculos comerciais sofreram igualmente uma contração substancial, mas as vendas de omnibus e de camionettes para fretes ligeiros mantiveram-se melhor em 1932, enquanto as vendas de taxis realmente aumentaram. As vendas de pneumaticos baixaram 15 por cento, comparadas com as de 1931; os outros accesorios e sobreceletes também registaram um declínio nas vendas, ao mesmo tempo que o consumo de lubrificantes e de gasolina foram inferiores.

As reduções anunciadas no preço de carros vae de 200 dollars a 400.

O carro mais barato vender-se-ha á volta de 275 dollars, enquanto que o preço do carro mais caro será aproximadamente de 10 000 dollars; sendo os carros de alto preço difficilmente colocados no mercado, enquanto prevalecerem as presentes condições economicas. O preço de gasolina a retalho foi agora reduzido de 1 «cent» por galão e o combustivel vende-se agora localmente a 15 «cent», incluindo a taxa federal de 5 «cent». A taxa de gasolina em Maryland diminuiu de 85.000 dollars durante o ultimo trimestre de 1932, como resultado da diminuicao de consumo. A matricula total de carros neste Estado em 1932 foi 350.945 comparada com 355.371 carros.

Os inventarios de carros novos e usados na posse dos negociantes locais são os mais baixos destes anos. Sacrificaram-se os preços de venda de modo a diminuir o stock de carros usados. Os automoveis podem ser agora comparados em condições de pagamento mais fáceis do que nunca, em vista da grande concorrência e comquanto não se antecipe

um aumento de vendas nos primeiros mezes deste ano, as previsões da industria melhorarão logo que haja mais normalidade no negocio. Calcula-se que 60 por cento de todos os carros em uso, presentemente, tem de trez a dez anos, de modo que o mercado para novos carros será um estimulo para as vendas.

A matricula de automoveis em Norfolk em 1932 foi de 50 a 60 por cento inferior á de 1931. Um factor importante nesta baixa foi a ausencia da esquadra naval do Atlantico, que durante o ultimo ano esteve na Costa Ocidental. Os comerciantes tem agora 150 ou mais encomendas de officiaes navaes e esperam fazer entrega de grande parte dessas encomendas com o regresso da esquadra em Abril. As encomendas são principalmente para carros de preços inferiores, com uma tendencia constante neste sentido. Com um criterio de vendas cuidadoso tanto dos negociantes como das Companhias, os stocks de 1932 comparam favoravelmente com os de 1931. Em geral, os negociantes estão optimistas e creem que o comercio de carros será entre os primeiros a beneficiar do revigoroamento das condições geraes.

A produção dos carros mais populares e de preço moderado no mercado de Atlanta mostram um aumento, comparado com o total para igual periodo do ano passado. Manifesta-se algum interesse em modelos novos, mas as vendas levam tempo a desenvolverem-se. Os creditos tem sido algo restringidos e o mercado de carros usados tem stocks a mais.

Apezar das condições economicas não terem melhorado no territorio de Memphis, prevalece um optimismo agradável nas previsões de comercio de automoveis e camionettes. Isto é devido principalmente ao facto das compras terem sido tão restritas e haver necessidade de colocações ou substituições de carros. Todavia, por enquanto, não se pode dizer que haja melhoramento, desde que ha a tendencia natural de esperar novos modelos. Tem havido naturalmente alguma accumulacao de encomendas, esperando-se mais logo que a epoca se inaugure. A compra continua principalmente com carros de preços inferiores, mas a circunstancia de ter havido reduções de preços nas categorias medias e altas, assim como a inclusão de aperfeiçoamentos nestes carros, faz crer que haverá um pouco mais de interesse na sua venda.

As condições para a aquisição de credito conservam-se inalteráveis, contudo é animador constatar que os diferentes ramos de atividade no seu esforço de adaptação á crise, sente que o periodo critico passou. Em Chicago, em 1932, as vendas por atacado de carros novos diminuíram 6,8% relativamente ao mez de Novembro de 1931 e excederam 59,9% as vendas de Outubro de 1932. Estes numeros abrangem todo o distrito de Chicago e as percentagens representam apenas valores quantitativos. Pelo que diz respeito á importancia das vendas por atacado, em Outubro de 1932, estavam 2,5% mais depreciadas do que as de Novembro de 1932. Neste mesmo ano, a oportuna distribuição de novos modelos de automoveis pelos vendedores, facilitou a sua colocação nos mercados por atacado e como consequencia imediata, registou-se neste distrito um aumento de 10,6% no número de carros vendidos, em Novembro de 1932, houve uma alta de 10,3% em valor relativamente a Outubro de 1932.

Por outro lado, estiveram em posse dos vendedores 48,2% menos carros em Novembro de 1932 do que em igual periodo de 1931.

Para os proximos mezes do ano corrente espera-se na cidade de Twin um pequeno aumento na venda de carros.

Apesar de se notar vivo interesse nas transações de novos modelos, as vendas não são satisfatorias. Relativamente ao ultimo ano apresentam um decrescimo de 25%.

As vendas de carros a preços de \$ 700 ou ainda menos, são aproximadamente 80% do volume total das operações commerciaes.

Em Denver, em 1932, a produção de automoveis baixou 38 a 42% em unidade e 10 a 14% no valor relativamente aos

numeros mais altos registados em 1931. As vendas nos mercados, limitaram-se quasi exclusivamente aos carros pequenos para passageiros e camions cujos preços oscilaram entre \$500, a \$ 200,.

Comquanto tenha havido decrescimo, o nível de preços manteve-se firme durante os seis ultimos mezes. Em 1932, as colecções (?) por atacado estiveram numa dédia de 10 a 18%, mais baixas do que em 1931; os pagamentos nas vendas a retalho decaíram 15 a 25%, e as devoluções excederam o dobro em comparação com as de 1931.

Não ha esperanças de maior procura antes dos proximos mezes de verão.

As falencias na industria automobilistica em 1932 aumentaram persistentemente. O passivo das firmas falidas engloba \$58.547.401. Em 1931 a insolvabilidade era apenas de \$18.728.024, o que representa menos da metade de 1932. O numero das falencias não aumentou na mesma proporção. Da estatistica feita por R. G. Dun & C.º e que abrange tanto os

produtores de automoveis como vendedores por grosso e a retalho, accessorios e peças, vê-se que houve 957 falencias em 1932 e 938 em 1931

Anos	Fabricantes	Responsabilidades
1930.	196	\$5.410.562
1931.	114	\$2.832.260
+1932	115	\$10.905.517

Anos	Atacadistas e Retalhistas	Responsabilidades
1930.	1.155	\$25.733.170
+1931.	824	\$13.835.764
1932.	872	\$27.441.884

+ De Janeiro a Dezembro inclusivé.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

LISBOA

PARK HOTEL

ESPLENDIDA SITUAÇÃO

Rua de D. Pedro V, 2

ELVAS

PENSÃO INTERNACIONAL

A MAIS BEM INSTALADA, ÓTIMOS QUARTOS E BOM QUARTO DE BANHO, PREÇOS MODERADOS

Rua da Cadeia, 15, 14, 15 e 16

PORTUGAL

PORTO

GRANDE HOTEL DE PARIS

Rua da Fábrica, 27

MONSÃO

"PENSÃO VATICANO"

Em frente á Estação do Caminho de Ferro

Almoços-jantares-quartos. Vinhos brancos e tintos, da região, engarrafados. A propaganda d'esta casa é feita espontaneamente pelos srs. hospedes e frequentadores

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÊRA
Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :::: Estação

ESPAÑA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones : 12728-16490

Conforto moderno
em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

SEVILHA

HOTEL DE INGLATERRA

Plaza San Fernando

VIGO

HOTEL CENTRAL

PRIMEIRA CLASSE

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

A 12.^a SESSÃO DO CONGRESSO
INTERNACIONAL FERROVIÁRIO
CELEBROU-SE NO CAIRO DESDE
OS DIAS 19 A 30 DE JANEIRO

SOB todos os aspectos o Egito actual entrou, definitivamente, numa fase de progresso que muitas nações europeias invejariam. Principalmente em matéria de caminhos de ferro, o Egito manteve uma posição eminentemente auspiciosa. As suas linhas, desenvolvem-se no sentido longitudinal, marginando o histórico Nilo, numa extensão de 3 239 km., calculando-se uma média de 1 km. de linha para cada 10 km.². A totalidade da rede ferroviária atinge maiores valores, se considerarmos as linhas secundárias. Tratando-se de um país essencialmente agrícola, de recursos enormes que as águas em curso livre ou em monumentais represas fazem aflorar em formosas colheitas, seria erróneo supôr que o Egito de Fuad I continuaria a sorrir para a caravana estrepitosa ou para o pacífico camelo.

A administração dos Caminhos de Ferro do Egito, sob o poder do Estado revela elasticidade, amplidão de vistas ância progressiva que as nações europeias admiram, decidindo-se talvez por isso, por decisão unânime tomada no último Congresso Ferroviário a celebrar na capital do Egito a 12.^a



CAIRO - Vista panorâmica



EGITO - Entrada da tumba de Toutankhamou

Sessão Internacional Ferroviária. Portugal estava representado nessa assembleia por técnicos eminentes.

1.^a SECÇÃO

Os trabalhos altamente científicos e práticos desenvolveram-se em cinco secções sendo tratados assuntos de relevante importância em matéria ferroviária. A primeira detem-se sobre linhas e obras atingindo com vistas penetrantes problemas sobre legislação, necessidade da sua uniformidade em todos os países, tipos de sinalização, cruzamento das linhas de grande trânsito por passagens superiores ou inferiores, sinais fixos e automáticos, supressão de barreiras por medida de economia de tempo. Irresponsabilidade da administração em casos de acidentes, concurso da administração das estradas para construção, reforço de barreiras, etc. Casos em que são necessários sistemas mixtos nas passagens de nível.

Outra ordem de assuntos foi ventilada nesta 1.^a secção. Processo mecânico para conservação e reparação de linhas. Reflexo da crise na utilização deste processo. Administração e empreitadas em trabalhos de reparação das linhas. Dificuldades actuaes para a generalização do processo mecânico. A seguir com a mesma penetrante sagacidade, foram

abordados todos os problemas sobre veículos e linhas. Eis alguns dos problemas que preocuparam a assembleia: Peso das carruagens — posição do centro de gravidade, disposição dos eixos e facilidade de registo nas curvas.

Linhas: — Resistência — modo de colocação dos



Fachada de um templo em Abeu Simbel

rails — soldagem — regras práticas para determinar a velocidade nas curvas, etc.

2.ª SECÇÃO

Ordem dos trabalhos. Locomotoras. Sua reparação. Caldeiras. Cuidados na sua alimentação. Agua de excelente qualidade. Processos praticos para reconhecer sistematicamente o desgaste nas machinas. Material. Resistência, etc..

Ainda dentro dos trabalhos anexos a 2 secções foi incluído o estudo actualissimo da electrificação dos caminhos de ferro, abordado sob os seguintes aspectos: o que representa em dispendio de capital a electrificação dos caminhos de ferro. O ponto de vista económico. Vantagens directas e indirectas. Necessidade de balanços anuaes nas linhas electrificadas para se chegar a conclusões praticas. Corrente electrica brifasica ou contínua? Segurança do pessoal empregado nas linhas electrificadas.

Vagões: Vagões metalicos e a sua utilidade e vantagem pelo lado da segurança da sua construção em série etc.. Duração de veículos, conservação, resistencia, etc..

3.ª SECÇÃO

Distribuição do material ferroviario. O rotacismo respeitante ao material dos caminhos de ferro. Determinação dos elementos que constituem o rotacismo. processo para reduzir a amplitude de rotação.

Os congressistas após estudo minucioso sobre distribuição de material, passaram a tratar os diversos assuntos que se relacionam com a organização do serviço de transportes, fixando-se de uma maneira particular sobre as medidas mais apropriadas para alcançar o maximo de rapidez na expedição.

Também nesta 3.ª secção os congressistas versaram assuntos que se relacionam com os processos mecanicos para carregamentos de mercadorias.

Esgotada a materia, passaram a novas teses tais como: Comando automático dos comboios. Aparelhagem dentro das locomotoras. Meios de transmissão de sinais às locomotoras. Vigilância necessaria ao maquinista.

4.ª SECÇÃO

Variedade de assuntos

Organização científica do trabalho ferroviario. Participação nos lucros ou rendimentos.

Necessidade de obrigações legais e fiscaes para todos os transportes. Coordenação dos transportes automobilisticos com as linhas ferreas.

Necessidade de adaptação das leis ferroviarias ao ambiente de crise actual. Protecção ao operário. Reducção do numero de tipos de material, sua normalização e unificação. Remuneração do trabalho qualificado. Confiança e idoneidade, sentimentos de justiça do pessoal obreiro.

Ainda nesta secção expoz-se a questão momentânea das ligações das rédes terrestres com as linhas aéreas.

5.ª SECÇÃO

Coordenação na exploração das linhas ferreas e redes económicas. O interesse público e a economia geral defronte das companhias administradores das linhas ferreas. Modo de terminar com certas tarifas excessivas. Intervenção dos governos para a elevação de tarifas, em casos de urgência, caracter provisório desta medida.



CAIRO — As escavações da Esfinxe

O congresso do Cairo revestiu de grande importancia não só pela enormidade de assuntos que foram discutidos, mas também pelo seu interesse actual.

Devido à crise e a razões de ordem vária não pôde esta Revista enviar delegado seu, facto que sinceramente lamentamos.

Linhas estrangeiras

ARGENTINA O transito nas diferentes linhas, decresceu sensivelmente na primeira quinzena de Março e as perdas foram duramente atingidas. Os prejuizos são avaliados em £ 65.000 na linha Buenos Aires e Pacifico, em £ 32.000 na Great Southern e em 103.000 na Central. Atribuem-se esses prejuizos em parte ás ferias do Carnaval.

— Em virtude de um concurso para fornecimento de material ferroviario utilisavel nas linhas argentinas em posse do Estado, a Sociedade dos Altos Fornos de Biscaia prometeu para este país 14.000 toneladas de carris. O valor do material era de 9.000.000 de pesetas pagaveis no praso de um ano, a prestações trimestrais.

Por efeito da crise, o governo argentino proibiu toda a exportação de moeda para o estrangeiro. Esta medida colocava os interesses da companhia em posição critica. A oportuna intervenção do Banco exterior da Espanha aplanou todas as dificuldades, garantindo á Sociedade o valor que representavam 30.000 toneladas de milho enviadas da Argentina para esse fim.

BRASIL Comemorando o 50.^o aniversario da inauguração dos comboios para Petropolis, foi lançada a primeira pedra para a construcção da estação desta cidade.

— Foi assignado o decreto que concede á Companhia Rede Sul-Matto Grosso, sem onus algum para a União Federal, privilegio, durante 70 anos, para a construcção, uso e gozo de uma rede ferroviária, constituída pelas seguintes linhas: Campo Grande-Ponte Porã, passando por São Bento, Entre Rios e Dourados; Entre-Rios-Porto 15 de Novembro, passando por Porto Alegre, á margem do Anhanduby; São Bento-Porto Murtinho, passando por Nioi, Margarida e São Roque, com um ramal para Bela Vista.

— A central do Brasil acaba de pôr entre o Rio e S. Paulo, no serviço noturno mais um comboio que por motivo de economia fôra retirado da circulação. O percurso Rio-S. Paulo, 499 km. effectua-se em 12 h. A média de velocidade é baixa relativamente com comboios europeus. O «cruzeiro do sul» é um trem de luxo, expresso, noturno, com carruagens de aço, excelente serviço de buffet e com bons leitos. O numero diario de comboios é de 4.

ESPAÑA A receita obtida pela Companhia do Norte orçou por Pts. 71.034.498,67 no transporte de passageiros. O rendimento das receitas de mercadorias elevou-se, em grande velocidade a Pts. 33.174.929,85 e em pe-

quena velocidade a Pts. 223.736.501,05. Houve em relação ao ano transacto uma diminuição de 6 milhões de pesetas em pequena velocidade e um aumento de dois milhões em grande velocidade.

EST.^{os} UNIDOS Uma revista americana, a Railway-age tem razão quando, num dos seus uumeros recentes, reclama para os caminhos de ferro uma situação mais desafogada. E explica-se desta forma: Depois da agricultura, é a 1.^a industria dos Estados-Unidos que absorveu a bela cifra de 18.000 milhões de dolares e tem ao seu serviço um numero avultado de empregados de que dependem 1.700.000 familias. E depois, acrescenta ainda, só o Estado em taxas federais levanta diariamente 1.000.000 de dolares. A revista conclue pela afirmativa de que duma forma ou doutra o bem-estar e conforto dum cidadão dependem da rede ferroviaria.

INDIA Encontram-se actualmente em funcionamento no estado de Nizam, India, máquinas de um tipo modernissimo, construidas pela Vulcan Soundry Limited, Liverpool. Eis algumas das características: Cilindros exteriores impulsionando o par de rodas médias engatadas. Distribuição de vapor por valvulas sobrepostas. Caldeira equipada com fogueiro tipo Bel-paire com um diâmetro interno de quatro pés 5 ³/₈ polegadas. A parte interna da fornalha é de cobre com 7 pés 5 ³/₈ polegadas de comprimento; largura 4 pés 5 ¹/₄ polegadas. Altura de frente — 6 pés e 6 polegadas e na parte posterior 4 pés 9 ¹/₂ polegadas. A maquina e o tender pesam 125 toneladas.

INGLATERRA Sir Eric Geddes de regresso á Inglaterra, após uma viagem aerea pelo continente africano, em conversa com os representantes dos jornais londrinos, expoz-lhes os planos da aviação inglesa, tendentes a ligar mais rapida e extensamente a Inglaterra com os seus dominios. Ei-los: De Londres ao Cabo prevê um encurtamento de 11 para 9 dias e eventualmente de uma semana. Na opinião de Sir Eric Geddes impõe-se a construcção de aparelhos mais potentes, mais luxuosos, para que a viagem Londres-Cabo se faça em 7 dias. Está em projecto a rede-India-Baugkok-Hong-Kong com Shanghai como porto terminal. O sr. Eric Geddes declara que não possui o dom divinatório, mas prevê para breve a ligação regular da Europa com a America incluindo o Canadá, Sir Eric Geddes apressa-se a declarar na sua entrevista que tão vasto plano não é possível sem melhorar, amplificar e apetrechar determinadas linhas ferreas espalhadas pelo império. E a crise Ex.^{mo} Sr., não se oporá a projectos tão tentadores?

— Ha problemas complexos em matéria de transportes para cuja solução se requiere longa experiência interesse próximas vistas desanuviadas. Enqua-

dram n'esta ordem todos os problemas de corporação e coordenação de serviços de transportes por estradas e por linhas férreas. Um exemplo típico:

Duas poderosas companhias, associadas na mesma actividade comercial, compraram a 600 agricultores espalhados pela região de Cornwall toda a produção de leite avaliada em 7.000 galões diários.

Sucedia porém que a zona não tinha boas estradas havia mesmo lugares, formosas aldeias, ricas em gados, inteiramente isoladas. A Great Railway C. resolveu o problema da melhor forma possível:

Uma rede de estradas amplas, seguras irradiando de 10 centros diferentes envolveram a fértil região nos seus 24 tentáculos.

Diariamente, a horas fixas, os caminhões partiam para diferentes regiões até aos centros produtores, d'onde traziam ou em lustrosas garrafas, ou bojudos colectores o leite para postos previamente construídos pela Great Railway. Se alguma aldeia, escondida em dobra de montanha, não podia ser visitada pelos caminhões, os seus lavradores, eram convidada a colocar a horas fixas o seu leite em postos seguros e higiénicos á beira das estradas.

Este serviço combinado com a rede da Great Railway, iniciou-se o ano passado, com as naturais deficiências de tudo quanto começa. Mês depois por força de um horário estritamente observado, tudo era fácil tudo se movia sem atritos nem atrasos. A rede de estradas continuava-se com as linhas secundárias da Great Railway; por elas seguiam os vagões, formosos tanques de vidro até á rede principal, onde n'um coletor geral, depositaram o leite dos 600 agricultores de Cornwall.

— Na estação de Charing Cross, Londres, appareceu ultimamente um instrumento que tem maravilhado pela sua perfeição e utilidade, a curiosidade dos passageiros.

Sucedem, por vezes, que um londrino tendo de se dirigir por exemplo para Bounds Green pelo Metropolitan não se sabe orientar.

É então necessário pedir informações á maquina que logo as fornece mediante a introdução de uma moeda n'um tubo aberto no corpo do instrumento. Compõe-se este de 6 faces, uma das quais, aponta os lugares de recreio á que podem acudir os passageiros; as outras cinco, têm escritas, ao alto, nas faces inclinadas, as iniciaes das estações ao longo da linha. Vê-se, no centro, um circulo, formado por perfurações á semelhança de moedas. Orientando uma alavanca para as letras B C ou D segundo a inicial do lugar que nos interessa, e imprimindo a um disco um movimento rotatório como nos telefones automáticos, apparece bem legível o nome da plataforma onde se deve apear.

— A Southern Railway apresenta um déficit avaliado em 6.000 £ na última quinzena de fevereiro. O declínio nas rendas é compensado por um acresc-

cimo de 3000 £ para igual periodo proveniente do transporte de passageiros.

O deficit de 3000 £ é proveniente da escassez de mercadorias. A Great Western Railway aponta igualmente uma diminuição de rendas enquanto que a London and Suburban Traction Company mantém-se sensivelmente no mesmo nivel de 1932.

ITALIA

No intuito de amplificar ainda mais as vantagens concedidas aos turistas, os caminhos de ferro italianos concederam a partir do 1.º de Março a todos os portadores de bilhetes circulares, o direito de poderem viajar por outras linhas não mencionadas no bilhete, com uma redução de 70%, toda a vez que não sejam excedidos 300 km. na viagem de regresso.

Desta forma, um turista em posse de um bilhete circular Milão - Genova - Pisa - Roma - Bionda - Milão, pôde desde Milão seguir para a região dos Lagos; desde Genova, para a Riviera Italiana e desde Pisa para Sena.

— As excursões dominicaes, tomaram neste país de poesia e arte, um rapido desenvolvimento, em parte motivado pela necessidade que sente este povo ardentemente trabalhador, de espairecer pela epoca dos calores.

Desde 5 de Junho até 18 de Setembro 833.943 passageiros excursionistas transitaram pela vasta rede ferroviaria italiana. Os habitantes do norte irromperam pela Italia central e pelo sul enquanto em direcção oposta, seguiam para as montanhas em busca de ares mais finos, os do centro e sul. Havia da parte das diferentes companhias, o intuito de educar este bom povo, viajando, vendo toda a arte toda a poesia e os imensos tesouros architectónicos espalhados por toda a Italia. A administração geral prima em facilitar por todos os meios, as viagens instrutivas mediante redução de tarifas, facilidades de transportes, conforto, etc..

RUSSIA

O segundo plano quinquenal para 1933, abrange um programa deslumbrante de realisações. Vem a industria, em primeiro lugar, com o coeficiente de produção elevado a mais 16,5% sobre o ano de 1932. A electricidade concorrerá com 25% a mais. O capital invertido orça por 2.941 milhões de rublos de que uma boa soma tem a sua applicação em caminhos de ferro.

Brevemente serão inauguradas as duas vastas secções das linhas de Moscou, Bacia do Donetz e Kuznetsk-Magnitogorsk por onde circularão, segundo os cálculos quasi sempre exagerados das autoridades, 300.000.000 de toneladas de mercadorias.

O RELATÓRIO SALTER

COMO DEVEM SER DISTRIBUIDAS AS DESPEZAS DAS ESTRADAS

Pelo VISCONDE DE ALCobaça

A segunda parte do relatório Salter, trata da distribuição das despesas de conservação, melhoramento, limpeza e construção de estradas, de pontes e obras acessórias na Grã Bretanha, com relação às contribuições pagas pelas diversas classes de veículos mecanicos.

Todos os delegados das empresas á conferencia, concordam plenamente, quanto aos principios gerais que deverão orientar a fixação dos encargos a incidir, sobre as diversas categorias de transporte mecanico.

Os delegados das companhias de caminhos de ferro pedem que o transporte mecanico pague a parte que lhe é devida nas despesas das estradas e das quais se utilizam. Não pretendem, que com impostos excessivos, ou por uma regulamentação inadequada, não requisitada pelo interesse publico, o trafego volte aos caminhos de ferro, que não são capazes de transportar com tanta conveniencia ou a preços abaixo do custo verdadeiro. Igualmente não pretendem que se faça uma divisão de funções, diferente da que resultaria de uma unica administração e sem divergencia de interesse financeiro, encarregada de fornecer as necessidades do publico, pela combinação mais conveniente e mais economica de transporte.

Os delegados das empresas de camionagem não pretendem que o transporte mecanico pague menos do que a parte que lhe é propria no custo das estradas ou que pagando menos, chegue a um grau de desenvolvimento, que seja prejudicial á boa economia e ao interesse publico.

Contudo, pedem que na qualidade de transportadores, não sejam colectados além do que estes principios implicam ou venham a sofrer restrições no exercicio da industria e neste *desideratum*, têm o apoio dos delegados das companhias de caminhos de ferro.

A conferencia passa a fazer o estudo da importancia total e anual do custo da conservação e construção de estradas, que deverá ser atribuida ao transporte mecanico em conjunto e em seguida, como esta importancia deve ser distribuida pelas diversas classes de transporte.

Para calcular esta quantia, teve a conferencia de considerar os outros usos das estradas, por aqueles que não contribuem directamente com outro pagamento; a não ser por impostos e taxas, isto é para o que se chama o «uso das estradas pelo publico.»

As estradas são usadas pelos ciclistas e pelo transporte de carros de cavalos, que apesar de ser pouco não é para desprezar; sendo um factor importante na densidade ou congestão de trafego em muitas areas urbanas.

O Estado serve-se das estradas para o movimento de tropas. Muitos serviços publicos servem-se das estradas, por exemplo: — os telegrafos e os telefones, as canalisações de agua, os canos de esgoto, os cabos electricos, os carros electricos, etc.. A conferencia não avalia estas verbas por alto, pois que as despesas de levantar e de recolocação dos pavimentos são feitas pelas entidades respectivas. Todavia, deve meter isto em conta, desde que estes serviços publicos tem a vantagem de se aproveitarem de um caminho aberto, constituindo servidão, que os dispensa de fazer esta despesa á sua custa.

Mas não só a estrada, mas a sua construção é muitas vezes servida, para fins sociais. Deu-se maior incremento ao programa de construções para atender ao problema do desemprego.

Sobre que base, se deverá tomar em conta, este «uso das estradas pelo publico»?

A unica base certa, na opinião desta conferencia, é considerar o custo total anual das estradas e depois distribui-lo, segundo uma estimativa justa do uso feito e do desgaste causado pelas diversas categorias de veículos.

Este é o principio ou base certa, mas é evidentemente muito difficil de o exprimir em algarismos, não havendo exactidão sufficiente nos dados do problema para o resolver com uma simples operação aritmética.

Outro factor que é difficil de exprimir em numeros é o que a conferencia chama a «herança do passado». Todos os que se servem das estradas, tem o usufruto desta «h. do p.», tanto no que diz respeito a rede de estradas existente anteriormente á locomoção automovel, como á enorme despesa de capitais empregados no trabalho de transformação durante este periodo.

Depois de prolongado debate sobre esta questão e a do «uso das estradas pelo publico», cada uma incapaz de calculo exacto, resolveu a conferencia, calcular as despesas anuais de estradas, sem ter em conta estes dois pontos ou questões. Segue-se que consideramos que a contribuição total pagavel por todas as classes de carros mecanicos, seja na forma de licenças ou de impostos de gasolina, deverá ser igual á despesa corrente feita com as estradas,

Despesa anual das estradas

Temos a calcular a importancia anual, tomada como a despesa corrente das estradas. Depois de estudarmos as contas dos ultimos cinco anos e de olharmos no facto das contas destes ultimos dois anos, serem de um caracter anormal, a cifra mais exacta para representar a despesa anual, como base de projecto de distribuição de encargos no futuro, parece-nos ser *61 milhões de Libras*, das quais devemos deduzir 3 milhões como despesa recuperavel e á qual devemos juntar 2 milhões em despesas de policiamento ou seja finalmente *60 milhões de Libras*.

Despesas de conservação, melhoramento e construção de estradas e pontes na Grã-Bretanha

Ano findo em 31 de Março	Despesas reais	Despesas corrigidas para permitir a despesa extraordinaria feita em trabalhos do Desemprego
	£	£
1927-28	58.650 552	58.500 000
1928-29	57.130 027	58.500 000
1929-30	65 469.691	61 500 000
1930-31	66 707.000	62 500 000
1931-32	66.707 000	63 500 000

Despesa média anual	61 000 000
Juntar despesas com o trafego e policiamento, etc.	2 000.000
	63 000 000
Deduzir despesas recuperadas. . . .	3.000.000
Despesa anual basica. . . . £	60 000 000

Distribuição das Despesas Anuais das Estradas

Temos, portanto, que distribuir 60 milhões por ano, pelas diferentes classes de veículos mecanicos.

Qual será o melhor critério de distribuição?

A conferencia examinou 3 sistemas, que lhe foram propostos:

1.º — *Velocidade-toneladas*. Foi proposto fixar a taxa de licença para cada classe de veículos por meio de um indice obtido ao multiplicar a sua tonelagem pela sua velocidade normal por hora, mas concluiu-se que esta combinação de factores, não dava uma solução satisfatoria ao problema.

Concordamos que a velocidade é um factor que se deve ter em conta, mas a proporção aritmética exacta, na formula mencionada, é muito discutivel. Se o uso e o desgaste das estradas, tende a aumentar com a velocidade, não se segue que, sendo outras coisas iguais, eles aumentem n'uma proporção exacta á velocidade.

Com o sistema proposto, o factor «velocidade» assim calculado, teria só sido applicado á taxa de licença, porque com respeito ao imposto de gazolina, a velocidade só seria um factor unicamente como causadora de aumento de consumo. Por fim, concordou a conferencia que o factor «velocidade» deve ser considerado na distribuição das despesas, mas de uma maneira diferente.

2.º — *Consumo de gazolina*. O outro sistema proposto baseia-se no consumo de gazolina e nas taxas de gazolina. Haveria grande vantagem em adoptar este sistema de distribuição, porque daria resultados razoaveis. Um veículo, percorrendo 10.000 quilometros ao ano pagará automaticamente metade do que um veículo semelhante, percorrendo 20.000, mas chegou-se á conclusão que este metodo seria uma maneira defeituosa de variar uso e desgaste pelas diferentes classes de veículos.

(Continua)

Viagens e transportes

rado, passando a sair de Lisboa às 11 horas e 45 e a chegar às 17 e 48.

C. de F. do E. Por despacho ministerial foi aprovado, precedendo parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas, o projecto da variante da linha do Vale do Sado, para ampliação da estação de Pinhal Novo, proposto pela C. P.; e igualmente, aprovado, sob parecer da Comissão Technica da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, o projecto da substituição da ponte de Consulta, na linha do Sul.

C. P. A folha official inseriu as portarias mandando aprovar: o aviso ao publico e os aditamentos á tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, propostos pela C. P., respectivamente: acêrca da abertura á exploração do apeadeiro de Litem, entre Albergaria e Vermoil; e sôbre: modificação da condição 3.ª do capitulo IX da referida tarifa e referente á ampliação da venda de bilhetes a diversas estações e apeadeiros da linha do Douro para as do Porto e Campanhã, e vice-versa; e o primeiro aditamento á tarifa especial interna n.º 2, de grande velocidade, para transporte de frutas e generos frescos, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

— O horário do «sud-express» foi, ontem, alte-

Falta de espaço

Com bastante pesar nosso scmos forçados a retirar neste numero parte dos artigos dos nossos colaboradores, assim como outros artigos curiosos e de oportunidade e várias secções que publicaremos no proximo numero.

Uma homenagem

DA

«SOCIEDADE PROPAGANDA DE PORTUGAL» AO SEU FUNDADOR E NOSSO FALECIDO DIRECTOR L. DE MENDONÇA E COSTA



COMO complemento da homenagem justíssima prestada pela Camara Municipal de Lisboa, ao nosso saudoso director, foram, no passado sabado dia 18 de Março, descerradas as placas de azulejo artisticamente trabalhados por mestre

Jorge Colaço, e oferecidas pela Sociedade Propaganda de Portugal.

A cerimonia á qual assistiram várias individualidades de destaque no nosso meio social, corporatorial desta revista e muita gente do povo, iniciou-se depois das três horas e meia da tarde, apesar de estar marcada para as três horas. A razão da

demora foi motivada por se aguardar a chegada do representante da Camara, que não appareceu nem se fez representar.

Entre as pessoas presentes ao acto recorda-nos ter visto os senhores:

Brigadeiro João de Almeida, coronel João Alexandre Lopes Galvão, Carlos d'Ornellas e Carlos Mendes da Costa, representando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Conde de Penha Garcia, D. Alberto Bramão, Dr. Gonçalves Teixeira e Dr. Fausto Landeiro, representando a Sociedade Propaganda de Portugal; Fernando Correia de Pinho, representando a *Revista Insular e de Turismo*; Engenheiro Fernando de Sousa, Teixeira Cabral, Fernando da Silva David, Magalhães Domingues, representando o Automovel Club; Luís Lupi, Felix Correia, Edmundo Aparicio Dias, José Pedro, que veio expressamente da Nazaré para assistir a esta homenagem, e tenente Silva Paes que representava o nosso distinto colaborador Brigadeiro Raul Esteves.

Antes do descerramento das placas, falou por parte da direcção da Sociedade Propaganda de Portugal, o sr. D. Alberto Bramão que proferiu as seguintes palavras:

Os fenómenos da vida social semelham-se aos fenómenos da vida vegetativa. Todos são abrangidos pelos mesmos principios, pelas mesmas leis. O lavrador lança á terra a semente e tem de esperar que ela germine, que a planta se desenvolva, e só depois colherá o fruto.

Mendonça e Costa foi o sementeiro fervoroso do turismo nesta nossa terra. Foi o iniciador apostólico da Sociedade Propaganda de Portugal, precursora de todas as nossas instituições turísticas actuais.



Descerramento de uma das tápidas

Não lhe faltaram dificuldades e contratempos para conseguir efectivar a sua patriótica ideia. Teve de vencer todos os obstáculos que os descritos e os inertes opõem sempre às aspirações que contrariam a paz pôde da rotina, especialmente quando para ver florir o novo empreendimento é necessário dar-lhe um largo período de espera.

Mas a energia de Mendonça e Costa era de aço, temperado na chama duma firme devoção pela sua pátria, alentada por essa inquebrantável força psíquica, espécie de intuição devinatória, que se chama fé.

Ele tinha realmente em si o ardor da fé, que irradiava do calor permanente da sua acção e da sua palavra, sempre entusiasta na defesa das nossas condições turísticas.

Foi larga a messe de sorrisos irónicos que os descendentes lhe espalhavam no caminho.

Hoje, decorridos dez anos sobre o seu desaparecimento, e cerca de trinta sobre o início da sua obra, começa a reconhecer-se a verdade da sua visão, que muitos supunham meramente fantasiosa. Portugal, apesar da crise económica que ensombra o mundo, está entrando definitivamente no catálogo das nações turísticas. E este facto representa um auspício praticamente valioso, porque os frutos a colher não se restringem ao galardão de tornar conhecido dos estrangeiros o mostruário de belezas que as nossas paisagens e o nosso escripto artístico encerram, no conforto dum clima de excepcional suavidade, sob um docel geralmente de azul diafano, que é verdadeiramente um caricioso sorriso do céu.

Não. O turismo em Portugal ha-de vir a ser um proveitoso e fecundante manancial económico.

Assim o tem compreendido o actual Governo, criando organismos apropriados ao seu desenvolvimento, com grande regosijo daqueles que intentam com devoção sustentar e prosseguir no plano que Mendonça e Costa concebeu e começou a realizar.

A Sociedade Propaganda de Portugal tem sempre, persistentemente, procurado desenvolver e honrar a obra patriótica por ele iniciada, com uma isenção absoluta de interesses pessoais que pode e deve servir de raro exemplo moral perante todas as entidades oficiais e particulares capazes de sentir a vibração da consciência.

E' já muito grande a lista de serviços prestados por esta Sociedade ao País. A sua especificação não tem lugar neste momento, nem mesmo é necessária, por demasiado conhecida.

Esta é a hora unicamente destinada a fixar o nome de Mendonça e Costa nos cunhais duma praça pública, para que o transeunte, ao lê-lo, dirija intimamente à memória dêsse benemérito aquela emoção de agradecimento que será para a sua alma, se nela existe ainda alguma impressionabilidade para as coisas deste mundo, o prémio mais consolador.

Foi o sr. Dr. Eduardo Neves, illustre secretário-geral da Sociedade Propaganda de Portugal, notável figura de medico e arqueologo, quem teve a iniciativa e formulou a proposta desta homenagem, que logo

despertou o maior aplauso em todos os seus colegas na direcção da Sociedade.

As placas afixadas foram feitas pelo grande artista Jorge Colaço, que sempre se prontifica a pôr desinteressadamente ao serviço de todas as causas nobres o seu valioso e devotado concurso.



Emblema da «Sociedade Propaganda de Portugal»

A Sociedade Propaganda de Portugal consignava aqui o seu rendido agradecimento, bem como a Ex.^{ma} Comissão Administrativa da Câmara Municipal, pela pronta acedência á colocação das chapas nos cunhais deste largo, e a todas as entidades oficiais e particulares que quizeram apadrinhar este acto com a sua presença, e com o seu aplauso.

Cerimónias como esta são consoladoras e educativas, porque satisfazem nos espiritos elevados o fundo de justiça que lhes é próprio, e porque tornam de acção permanente um exemplo dignificador da nossa sensibilidade moral.

Ao fechar este pequeno discurso ouviu-se uma salva de palmas, tendo terminado a significativa e para nós comovedora homenagem á memória do nosso saudoso director, Mendonça e Costa, exemplo de uma vida de trabalho a honrar a terra que lhe bêrço.

A atestar o seu valor está bem presente de todos os portugueses o mérito da Sociedade Propaganda de Portugal e a nossa *Gazeta*, a mais antiga revista portuguesa que se orgulha de o ter tido como fundador. Foi dela que partiu a ideia de ser dada a uma das artérias da capital o seu nome, ideia que encontrou eco dentro da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, que praticou para com a memória de Mendonça e Costa, uma justa acção.

* * *

Do nosso presado colaborador sr. capitão de engenharia Jaime Gallo, recebemos a seguinte carta:

Barreiro, 19 de Março de 1933.

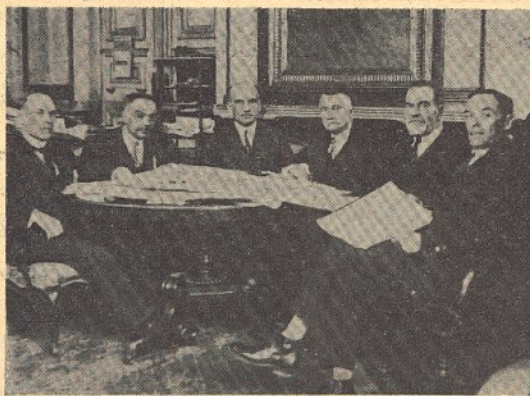
Meu presado amigo

Os meus cumprimentos.

Só hoje recebi sua 2.^a carta, rectificando para dia 18, a comunicação que me tinha sido feita para 19.

Agradecendo a gentileza do convile, confesso que não poderia comparecer mas, não comparecendo vai toda a minha simpatia para essa justa homenagem a Mendonça e Costa, bem merecedor da gratidão de quantos, como eu, se dedicam inteiramente ao caminho de ferro. Instrumento im-

portantissimo da economia e defesa do país, seria dever patriótico, continuar a obra de Mendonça e Costa, dando todo o valimento ao caminho de ferro. Creio que, neste sentido



CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA EM 1930 - Da esquerda para a direita: Comandante Quirino da Fonseca, José António Ferreira Lopes, General Vicente de Freitas, Coronel Eugénio Carlos Mardel Ferreira, Aníbal Sousa Dias e Filipe Maria Caiola

conviria orientar a politica dos transportes, caminhos de ferro e estradas em estreita cooperação pelo bem da nação.

Aparece agora mais um milhão de contos a favor das estradas. Porque não em favor dos transportes em geral, observando o caminho de ferro como unico grande meio de transporte e as estradas como seus afluentes?

Marcada a função da camionagem e do caminho de ferro, um meio de transporte completaria o outro com proveito próprio, a meu ver.

Mas, naturalmente estou enganado, pois ainda não vi encarado o problema desta forma.

Creia meu caro amigo, sou muito grato e ao v'dispor o

JAIME GALLO

* * *

Também o nosso presado colaborador sr. engenheiro Carlos Manitto Torres, nos enviou a seguinte carta:

Setubal, 22 de Março de 1933.

Meu presado amigo

Muito agradeço as vossas cartas de convite para assistir ás cerimónias da inauguração do Largo Mendonça e Costa, a que não teria faltado senão fosse o ter recebido a sua carta de 17 sómente em 13 á noite, depois da cerimónia.

Em 18 estive em Lisboa e vi nos jornais li que a inauguração era nesse dia, mas supuz esta informação proveniente de um lapso, pois a sua carta de 15 me dizia que era no dia 19 (domingo)!

Foi só á noite que encontrei em Setubal a s/carta para rectificar o lapso da primeira.

Infelizmente já não havia remédio algum!

Foi pena que assim tivesse sucedido pois eu queria prestar a homenagem da minha comparencia áquele por cuja memória tenho tão grande estima e veneração.

De V. etc.,

MANITTO TORRES

O QUE TODOS DEVEM SABER

O PRASO DE LIQUIDAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS BANCÁRIOS

Vai ser publicado um decreto pelo qual o sr. ministro das Finanças, quando reconheça manifesta vantagem para os credores, poderá prorrogar, por uma ou mais vezes, o prazo de liquidação dos estabelecimentos bancários não, podendo, todavia, as prorrogações concedidas exceder os 12 meses previstos no artigo 10.º do decreto 19,212, de 8 de Janeiro de 1931.

LIMPEZA DE PREDIOS

A Câmara Municipal de Lisboa tornou público o seguinte edital, acerca de limpeza de predios nas freguesias da Charneca, Campo Grande, Lumiar e Ameixoeira:

«Nos termos do Regulamento Geral da Construção Urbana a limpeza e pintura dos predios da area destas freguesias, deverá estar concluída até 30 de Setembro do corrente ano, sob pena de procedimento contra os seus proprietarios.

Os proprietarios dos predios que tenham sido limpos há menos de três anos, deverão participar, por escrito, até 30 de Setembro, na 4.ª Repartição, a data da última beneficiação e o número da licença respectiva, sob pena de ficarem incurso no disposto no art. 214 do Regulamento Geral da Construção Urbana.

(Vidé seus art. 209.º a 213.º).»

DISTINTIVOS MILITARES

Pelo Ministério da Guerra foi pedido ás autoridades respectivas a indicação de um official de Marinha, das guardas Republicana e Fiscal e Policia de Segurança para, juntamente com o Exército, constituírem uma comissão e elaborarem um projecto de decreto estabelecendo sanções a todos os individuos que façam uso de artigos ou distintivos que se assemelhem ao uniforme do Exército e da Armada.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Abril de 1893

Conferencia Monetaria Internacional

Segundo a *Opinione*, de Roma, Mr. Brin pediu confidencialmente aos Estados-Unidos a preparação d'um projecto de congresso, afim de convocar de novo a conferencia monetaria de Bruxellas.

Por outro lado, contam de Washington que Mr. Keller apresentará ao Senado uma proposta, pedindo a convocação de uma nova conferencia monetaria internacional, com as mesmas bases da que ha pouco teve logar. Segundo o seu parecer, produziu-se na Europa, depois da ultima conferencia, uma mudança de opiniões relativamente ao bimetalismo. Os delegados europeus tinham então informações erroneas sobre a politica dos Estados-Unidos n'este assumpto.

Creio fazer bem em insistir n'este assumpto, porque sei que s. ex.º o ministro da fazenda de Portugal nomeou uma comissão para estudar a questão da circulação monetaria de Portugal, sob a presidencia do sr. Barros Gomes, antigo ministro. Este assumto é, pois, de momento para Portugal.

No entanto, acabarei hoje este artigo, significando aos leitores que, segundo escrevem de Londres ao *Temps*, todo o ruido feito em volta da situação monetaria dos Estados-Unidos, na praça de Londres, parece ter acabado.

Um dos primeiros cuidados de Mr. Cleveland ia ser de convocar uma sessão extraordinaria do congresso, para acabar com a compra mensal do metal branco; além d'isso negociar-se-ia um emprestimo em ouro em Londres, afim de permittir ao thesouro americano de se livrar das complicações a que a falta de ouro o levaria fatalmente.

Depois de se ter fallado de uma emissão de 50 milhões, ou mesmo de 80 milhões de dolleres, ao juro de 4%, falla-se agora de uma pretendida negociação com a casa Rothschild para a remessa a New-York de 2.000.000 de libras sterlinas em ouro, contra a mesma importancia em bonds do thesouro.

Todas estas afirmativas são inverosímeis. Os americanos, decerto, preferirão valer-se a si mesmos em semelhante occorrença.

Emquanto á nova apresentação do *Sherman bill*, se tiver logar, não será discutida em sessão especial do congresso, visto que o novo presidente renunciou a esta idéa,

A. U.

SUCATAS

DE

COBRE, LATÃO, BRONZE, CHUMBO, ZINCO, ALUMINIO, FERRO FUNDIDO, FERRO FORJADO E FOLHA DE FLANDRES. Bem como: CARRIS DA C. P., LINHA DECAUVILLE E VAGONETAS, BARRIS, BIDONS, TUBAGEM, VEIOS DE TRANSMISSÃO, TAMBORES E CHUMACEIRAS. TANQUES DE FERRO, CHAPA ONDULADA, MAQUINAS E ACESSORIOS, ETC., ETC.

NÃO COMPREM NEM VENDAM SEM CONSULTAREM

ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. — (Alcantara-Mar)

Telefone 26946

Telegramas: NEWTINCUT



O andor da Morte - (Desenho de Carlos Carneiro)

LITERATURA DE GUERRA

Por ALFREDO BROCHADO

HÁ livros que nós, nem sabemos bem porquê, deixamos esquecidos, amarelecendo na nossa estante, sem os ler.

Abrimo-los, e porque as primeiras palavras não nos soaram bem aos ouvidos, logo os fechamos com desgosto, com descontentamento, sem forças para prosseguir na sua leitura.

Tão farto de ler livros sobre a guerra, aconteceu-me isto com o volume *Les Croix de Bois*, do consagrado escritor francês Roland Dorgelès.

Tinha-o à minha mão, e não o lera nunca, e só agora para sentir os horrores da guerra, o comecei a folhear, com carinho e devoção, na altura em que tanto se brinca com o fogo.

Não se pôde dizer que aquele caminho cheio de cruces de madeira fosse o caminho que eu devesse escolher nesta primavera nascente, quando as primeiras aves chilream e as flores rebentam.

No entanto foi assim, e enquanto MacDonald sonha o club da paz, de mãos dadas com Mussolini, aqui estou a sentir a guerra, com as suas tragédias e sofrimentos; com os seus cadáveres apodrecidos na terra de ninguém e o patético das suas noites sem fim.

Faz bem ler estes livros que nos aproximam das realidades, e, no seu descritivo, fazem passar deante dos nossos olhos assombrados, horas inquietas, de há poucos anos e que no entanto dir-se-iam sepultadas para sempre e varridas da fraca memória dos homens.

Eles são o protesto mais vivo contra todas as carnificinas que possam de novo surgir, esses livros amaldiçoando a guerra, uma guerra que não foi já possível cantar em estrofes de epopeia, mas que apenas inspirou aos que de verdade a fizeram, e, com sangue a descreveram, páginas de profunda condenação.

Ao lermos estas páginas, as glórias de vencedores e humilhações de vencidos desaparecem, e o que salta e palpita em nossos corações é uma piedade imensa por todos aqueles que, debruçados sobre as trincheiras ou

em campo raso, deixaram a vida, como diz Dorgelès *ajoelhados, como quem vai continuar no infinito uma oração.*

Estes livros são impressionantes, e a divulgação da sua leitura faz mais pela paz do que o Conselho da S. D. N.

Despiu-se a última guerra dos europeus de que vestiam as outras os cantores de profissão. Humanizou-se a sua literatura. Não foi aos poetas que coube tratá-la, mas sim aos prosadores.

Depois, ha nestes livros um sentido social que dantes se desconhecia. São páginas cheias de amargura. E frente à morte, milhões de homens tombando, nunca a vida teve uma expressão tão larga, nunca a piedade pelos que morreram foi maior, a ponto de, embalando o sono dos que caíram, transcendendo a ideia da pátria, se estender, como uma mortalha, por sobre os próprios inimigos.

Quere, agora, de novo a loucura dos homens fazer das árvores fôrças, mais cruces de madeira, reacender a fogueira?

Creemos que é aos governantes que compete abordar estes assuntos, mas que aos escritores cabe também o direito de sobre eles se pronunciarem, como casos de consciência.



“CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

Ainda a proposito do primeiro volume dos «Contos Amargos da Guerra» edição que se encontra quasi esgotada transcrevemos da imprensa mais o seguinte:

Jornal da Albergaria:

«Contos Amargos da Guerra» é o título do novo livro que o escritor Carlos d'Ornelas acaba de lançar aos ventos da publicidade.

Encanta aos olhos da cara e aos da alma este livro, cuja leitura nos impregna do suave e pungente perfume da recordação — a recordação da guerra e dos seus efeitos.

Ao seu autor agradecemos o exemplar que teve a gentileza de nos oferecer.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

SERÁ POSSIVEL?

ACABA de ser distribuído pela Sociedade Propaganda de Portugal um impresso com a sumula da sua vida, que principia por declarar que a sua fundação se deve ao nosso falecido director L. de Mendonça e Costa.

Na secção de «Distinções recebidas» diz:

Em 1932 a Ex.^{ma} Câmara Municipal de Lisboa a pedido da Sociedade resolveu dar a uma Praça da Capital o nome do seu fundador L. de Mendonça e Costa.

Eu acredito que seja um equívoco ou mal entendido pois nós fomos os iniciadores dessa homenagem e mais tarde, isto é, anos depois, quando fizemos nova tentativa reforçá-mos a com dois pedidos feitos à Sociedade de Geografia de Lisboa e Sociedade Propaganda de Portugal.

Toda a correspondência trocada com a Câmara Municipal de Lisboa e estas duas entidades está no processo respectivo pronta para quando necessário for.

Mas aqui na casa há gente muito desconfiada.

Nós temos uma grande consideração por todas as pessoas que compõem a Direcção de Sociedade de Propaganda de Portugal mas temos que excluir um exemplar raríssimo entre gente tão limpa que compõe essa distinta Direcção.

É esse exemplar o sr. dr. Carlos Arthur de Silva que foi médico e «amigo íntimo» do nosso falecido Director.

Este cavalheiro foi, durante longos anos médico da casa de Mendonça e Costa e entre os dois existiam raízes de verdadeira amizade.

O dr. Carlos Silva tratava gratuitamente Mendonça e Costa e este em sinal de gratidão sempre que vinha do estrangeiro trazia uma oferta para o seu «amigo», além de uma renda mensal que recebia em francos.

Após a morte de Mendonça e Costa, o «Grande Amigo», dr. Carlos Arthur de Silva exigiu vinte e seis mil escudos pelo tratamento durante uns poucos d'anos ao nosso falecido Director, importância esta que foi paga, segundo o recibo em nosso poder.

Possivelmente será a este cavalheiro, que hoje se encontra como vice-presidente do Conselho Fiscal da Sociedade Propaganda de Portugal, que se deve o nome de Mendonça e Costa n'uma praça publica da capital Portuguesa?

Ele há gente para tudo!...

RACIOCINANDO!...

HÁ dias, um técnico em matéria de transportes, emocionado com o problema de desemprego, sentiu-se vivamente transportado de júbilo ante a multidão de empregados nas diferentes secções d'uma companhia ferroviária. Para ele, os empregados eram um exército, a alta administração — um estado maior. Ainda penetrado d'esta idéa, repentinamente se transforma à beira d'uma estrada, em frente d'um camião carregado de madeira. E raciocinou com uma angustia corrente: Um trem suburbano leva em média 1000 passageiros e três homens bastam para os conduzir.

Ora para n'uma estrada, para transportar essa multidão, precisavam-se 20 carros e 40 homens no mínimo.

Os caminhos de ferro são um ramo de industria com o lema: *Mais ferro — menos braços — mais conforto.*

QUADRO CURIOSO

A proverbial segurança dos caminhos de ferro alemães, em todo o mundo conhecida e reconhecida, serviu de tema para um curioso quadro simbólico que figura na interessante

exposição realizada em Berlim sob o título «Os Caminhos de Ferro e a Escola». O quadro representa um passageiro ao qual ha-de acontecer um desastre ferroviário de carácter mortal, e o aspecto d'este passageiro é verdadeiramente extraordinário. A barba e os cabelos, brancos como a neve, cresceram-lhe até ao ponto de arrastarem pelo chão do compartimento, onde também se encontra, amarelecida pelo tempo, uma apólice de seguros contra desastres. O sinal de alarme apresenta-se com o selo intacto. E o letrado afixado ao pé da imagem diz: «Este senhor propoz-se morrer de um desastre ferroviário. Para o conseguir terá de esperar 22.800 anos e viajar continuamente à razão de 100 quilómetros por hora». É superfluo acrescentar que este original quadro simbólico se fundamenta nos dados da estatística de desastres nos Caminhos de Ferro Alemães.

INVENTO PORTUGUÊS

QUATRO inventos de portugueses se registaram o mês passado.

Uma máquina descascadora de banana verde, de invento e construção portuguesa, cuja experiencia deu os melhores resultados; um novo propulsor para os aviões e a maneira de evitar a morte aos tripulantes dos submarinos no caso destes se afundarem e finalmente um novo bocal para os telefones que se torna o mais rigoroso e higiénico objecto de grande uso para quem possua telefone em casa, mas que é excessivamente caro.

Todas estas iniciativas necessitam do apoio das entidades competentes que em geral abandonam por completo o que é feito pelos portugueses.

CENSURA Á IMPRENSA

DUM jornal de Chaves recortamos a seguinte noticia que com a devida venia transcrevemos:

«Eu compreendo que a censura os irrite, porque não há nada que o povo considere mais sagrado do que o seu pensamento. Vou mais longe: chego a concordar que a censura é uma instituição defeituosa, injusta por vezes, sujeita ao livre arbitrio dos censores, às variantes do seu temperamento, às consequências do seu mau humor. Uma digestão laboriosa, uma simples discussão familiar, podem influir, por exemplo, no corte intempestivo duma noticia ou na passagem dum artigo. Eu próprio já fui em tempos vítima da censura e confesso-lhe que me magoei, que me irritei, que cheguei a ter pensamentos revolucionários...»

Com estas palavras proferidas pelo sr. Dr. Oliveira Salazar, falando da censura á imprensa, estamos perfeitamente de acordo.

FISCAES SIMPATICOS

CONTAMOS em tempos que uns homesinhos com cartões de fiscaes passeavam depois da meia noite do dia 31 de Dezembro, perguntando a todos os que acendiam isqueiros a respectiva licença.

Agora aparecem uns guardas fiscaes que em Catanhede se dedicavam ao seguinte negócio: Um desses patifórios entrou á paisana dentro de um estabelecimento comercial a cujo dono pediu para lhe guardar um determinado embrulho, ao que aquele acedeu na melhor boa fé.

Mais tarde apareceram nesse estabelecimento guardas fiscaes fardados em procura de contrabando.

Depois de rebuscar determinados pontos, lá encontraram o embrulho que lá fora deixado proposadamente e que continha algumas camisolas espanholas desviadas aos direitos.

O dono do estabelecimento, escusado será dizer, foi au-

toado e como victima de uma grande cilada, fez policia por sua conta e foi a Cantanhede, verificando que o paisano que lhe tinha entregue o embrulho era precisamente o guarda fiscal que tinha na sua frente.

Veu a descobrir-se que os fiscaes comandados por um cabo eram já useiros e vezeiros em manobras idênticas que sempre têm dado bom resultado.

Desta vez perderam e foram parar ao chelindrô devendo comer pela med da grande.

INVENÇÕES MODERNAS

EXPERIMENTOU-SE, há pouco, em Londres um invento que revela o aperfeiçoamento que estão adquirindo estas novidades. Trata-se de uma conversa entabulada entre um vagão especial unido a um trem rápido com uma velocidade superior a 140 kilómetros e um avião gigantesco a 7 kilómetros de distância acima do trem em movimento. Colocára-se no comboio uma antena de 60 metros. Os aparelhos transmissores e receptores funcionaram admiravelmente.

OS COLECIONADORES

HÁ colecionadores de tudo.

Agora até me aparece um português, rapaz sócio de uma firma importante, aqui próximo da nossa redação que coleciona envelopes forrados a papeis de cores diversas.

Em Nova York está em exposição um selo de correio, de 1856, da Guiné Inglesa, de que só existe um exemplar que, dizem ter custado num leilão em Paris, a bagatela de setecentos mil francos ou seja quanta superior a setecentos contos.

Parece que em Paris um colecionador de objectos raros procura obter a pistola com que Gorguloff matou o pobre Presidente da República Franceza, mas supõe-se que essa arma desapareceu. E agora, quantas lhe aparecerão como sendo a que matou Doumer?

Pobres colecionadores que deixaram vender o fogão onde Landru queimou as suas «apaixonadas», por meia duzia de francos.

Apareçam por cá que teem muito objecto bom para colecionar!...

SOMA... E SEQUE

NEM todos os pretos são maus.

Aqui temos um telegrama sobre a nossa mesa de trabalho, segundo o qual, em Lourenço Marques, dois selvagens apanharam um cão a geito e depois de o regarem com gazolina, deitaram-lhe fogo!

Valeu ao pobre animal o terem-lhe acudido algumas pessoas que abafaram as chamas, salvando-o da morte certa e horrorosa!

Mas, julga o leitor que isto foi feito por pretos?!

Foram brancos e bem brancos os autores da brincadeira.

Não se lembram eles do velho pensamento de Camilo Castelo Branco que bem significativo é «o meu cão é um amigo que nunca me deu um desgosto; um apego que nunca me foi encargo; uma testemunha que nunca me traiu».

Se todas as pessoas que maltratam os pobres animais, com especialidade os cães, se lembrassem que estes são muito mais fieis que a maioria dos amigos, certamente os não escorçavam e tratariam com tanto desprezo.

SEMPRE «AS MULHERES»

O Japão, apesar das suas preocupações com a guerra, deixa tempo livre para as suas damas da alta se preocuparem com modas esquisitas.

As senhoras, em vez de pintarem as unhas de encarnado

ou de outra qualquer cor como por exemplo o rosa-pálido, doiram as unhas.

Berlim, Paris e Londres abraçou com vivacidade a grande moda que decerto deve estar a chegar a Lisboa.

Em Paris uma dama fez mais.

Arranjou umas unhas de outro, facilmente sobrepostas nas naturais e assim anda como o Romão Gonçalves com um brilhante encastado num dente dourado.

E' livrar-nos dessas mulheres e dessas modas.

Mulher costumada a arranhar, apanhando-se com unha do vil metal deve ser qualquer coisa de perigoso.

Uma dessas damas que só se preocupam com essas extravagancias appareceu agora sentada no banco dos réus em Paris, respondendo pelo crime de assassinato, provando-se no decorrer do julgamento que se tratava dum segundo crime do mesmo género.

Em 1925, cansada do amante que ela própria para si arranjara, seu próprio cunhado, fazia-o matar a tiro pelo próprio marido. Preso, este foi absolvido porque os jurados se convenceram que a verdadeira culpada era a mulher, a qual, aliás, não foi perseguida nem incomodada.

Depois deste belo feito, esta mostrou-se em extremo desolada pelo facto de seu marido não ter sido condenado a uma pena correspondente ao seu crime, porque esperava vê-se livre ao mesmo tempo dos dois homens. Abandonou então o homem que tinha matado «por sua ordem» e foi «viver a sua vida».

Tomou depois como amantes vários indivíduos, o último dos quais foi assassinado por um amante que se preparava para o substituir.

Desta vez, presa com o seu cúmplice foi conhecida culpada de lhe ter armado o braço, e como tal condenada a 10 anos de trabalhos forçados.

E' por estas e outras que recentemente foi fundado em High Wilcomb, Inglaterra, um club de celibatários. Homens a quem as mulheres tratam mal e que por isso as odeiam.

Os sócios pertencentes a esse club estão sujeitos a penas severas quando se aproximarem de mulheres ou com elas tenham qualquer contacto. Por exemplo: o que dançar com uma mulher paga 5 libras de multa; o que passear de automóvel com uma dama — dez libras de multa; um beijo em face feminina, vinte libras de penalidade; o sócio que tiver a loucura de casar paga ao club mil libras de multa.

SOBRE O CUSTO DA VIDA

A FINAL de contas os géneros dão saltinhos de tostão para tostão e saltou o assucar com um aumento de dois tostões em quilo o que não é brincadeira.

Houve em tempos um decreto do senhor dr. Oliveira Salazar, o n.º 15.829, que consignava o princípio de que o governo decretaria o abaixamento nas taxas alfandegárias se os produtores vendessem o assucar por preços superiores ao mencionado no referido decreto.

Mas como este princípio foi revogado pelo decreto 18.468 as Empresas de Assucars continuam a fazer o que lhes dá na soberana gana.

Não está certo.

N'uma altura em que já é preciso apertar a cilha (sem plaja) no último furo, os géneros que é o que temos de primeira necessidade sobem de preço.

Não escapa nada.

A Câmara Municipal de Lisboa também resolveu colectar as associações operárias e recreativas pelos mastros que possuem as janelas e onde icam as suas bandeiras.

Até aí não vai o nosso protesto por que não me consta que os mastros se comam, agora os génerosinhos!...

Isso fia mais fino.

MOVIMENTO CAMBIAL

DURANTE O MÊS DE MARÇO

(Cours des Changes pendant le mois de Mars)

	Dia 4 Le 4		Dia 11 Le 11		Dia 18 Le 18		Dia 25 Le 25		Dia 29 Le 29	
	Compra Achat	Venda Vente	Compra Achat	Venda Vente	Compra Achat	Venda Vente	Compra Achat	Venda Vente	Compra Achat	Venda Vente
Londres (cheque).	190\$80	110\$10	109\$80	110\$10	109\$80	110\$20	109\$80	110\$20	109\$80	110\$10
Paris	1\$25	1\$26,2	1\$25,8	1\$25,2	1\$24,6	1\$26,0	1\$25,4	1\$26,8	1\$26,3	1\$26,7
Suíça	6\$22,9	6\$25,2	6\$08,2	6\$38,5	6\$13,6	6\$20,3	6\$16,0	6\$22,8	6\$20,5	6\$21,5
Bélgica	4\$47,9	4\$49	4\$59,7	4\$44,5	4\$42,8	4\$45,6	4\$45,1	4\$50,0	4\$48,5	4\$49,9
Itália	1\$62,9	1\$65,5	1\$60,5	1\$62,0	1\$63,1	1\$64,9	1\$63,7	1\$65,5	1\$65,1	1\$65,7
Holanda	12\$88,7	12\$93,4	12\$65,2	12\$79,0	12\$77,7	12\$91,7	12\$87,1	13\$01,2	12\$95,5	13\$00,0
Madrid	2\$66,6	2\$67,5	2\$66,5	2\$69,2	2\$68,1	2\$71,0	2\$70,2	2\$73,1	2\$71,7	2\$72,7
Nova-Iorque	31\$82,0	31\$93,6	—	—	—	31\$96,5	30\$89,5	32\$24,4	32\$17,0	33\$27,0
Brasil	2\$54,6	2\$56,8	—	—	2\$51,7	2\$53,9	2\$54,6	2\$56,8	2\$51,0	2\$52,0
Noruega	5\$61,0	5\$67,1	5\$61,1	5\$67,3	5\$61,0	5\$67,1	5\$61,0	5\$67,1	5\$62,2	5\$63,8
Suécia	5\$81,1	5\$87,4	5\$79,5	5\$85,9	5\$79,1	5\$85,4	5\$79,5	5\$85,9	5\$81,2	5\$83,4
Dinamarca	—	4\$94,4	—	4\$95,7	—	4\$93,8	—	4\$94,2	4\$89,9	4\$91,2
Praga	\$95,3	\$96,3	\$95,3	\$94,4	\$94,2	\$95,3	\$94,9	\$96,0	\$95,4	\$95,8
Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viena	—	3\$63,2	—	3\$60,3	—	3\$57,4	—	3\$57,4	3\$51,3	3\$52,3
Berlim	7\$56,9	7\$59,7	7\$47,1	7\$55,2	7\$55,3	7\$63,6	7\$62,7	7\$67,1	7\$66,7	7\$69,0
Libras ouro	154\$00	—	—	—	—	—	—	—	155\$00	156\$00

TINTA A AGUA «OLSINA»

Vernizes e Esmaltes

Produtos de MANDER BROTHERS (Inglaterra)
(CASA ESTABELECIDA EM 1792)

Fornecedores officiaes da
Casa REAL INGLEZA

(Agentes e depositarios em Portugal)

FERNANDO QUEIROZ, LIMITADA

R. Sampaio Bruno, 12

Porto

TELEFONE 903

Postes em cimento armado para rédes electricas, semaphoros e telefone.

5.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

R. Pascoal de Melo, 87 Telef. N. 4667 LISBOA
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

USE

Tinta anti-corrosiva
CARSON'S

EM

TODAS AS OBRAS ONDE DESEJE
PINTURA RESISTENTE

DEPOSITARIOS:

MARIO COSTA & C.ª L.ª

Rua do Almada, 30, 1.º - PORTO

TELEFONE 2671

Nova Pensão «Camões»

PRAÇA LUIZ DE CAMÕES 22

Director Gerente: Joaquim Busto Romero

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

TELEFONE 2 2943



EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

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

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

COMPANHIA 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

NYASSA	8965 ton.
ANGOLA	8315 "
QUANZA	6639 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "
MOCAMBIQUE	5771 "
AFRICA	5491 "
PEDRO GOMES	5471 "

Vapores

LUABO	1385 ton.
CHINDE	1382 "
IBO	884 "
AMBRIZ	853 "
SAVE	890 "

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

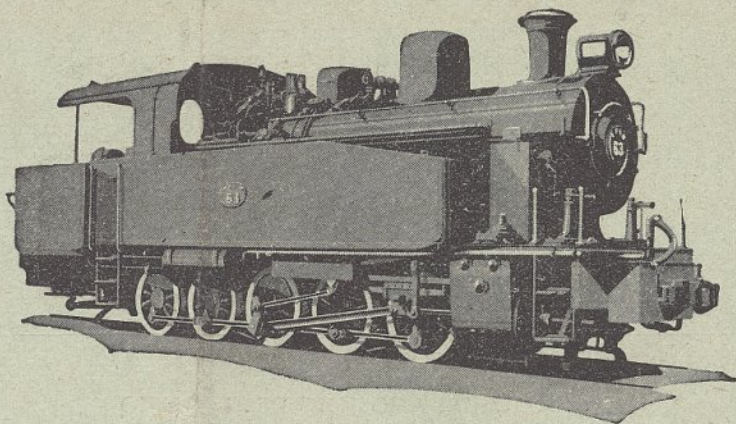
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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: Elfte & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyries — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès — 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 Olloqui, 19



Há já mais de meio século

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.

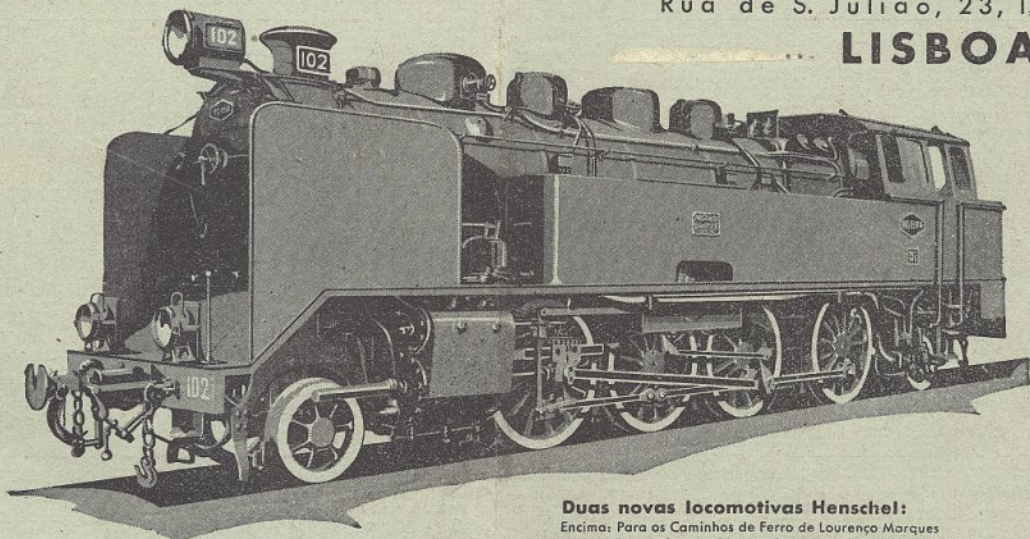
REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1.^o

LISBOA



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA

Duas novas locomotivas Henschel:

Encima: Para os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Abaixo: Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal