

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Pôrto, Edifício da Bolsa, Tribunal do Comércio. —
À tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. —
O Congresso de Caminhos de Ferro de Paris, pelo
Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Coimbra e as
vias de comunicação da bacia do Mondego na defesa do
País. — Dr. Manuel Murias. — À I Exposição de Bi-
bliografia Comercial. — Há quarenta anos. — Publica-
ções recebidas. — Linhas Portuguesas. — Cartaz. —
Parte oficial. — Do factor espionagem ao crítico mo-
mento que avassala o Oriente, por ALEXANDRE
:: :: :: :: :: F. SETTAS :: :: :: :: ::

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE OUTUBRO

NÚMERO 1196



P O R T O—Edifício da Bolsa, Tribunal do Comércio

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

À TABELA

HOMENS E SENHORAS

HA em Portugal a ideia maligna de que tudo quanto um crítico aponta é para demolir, é escrito com espírito destrutivo, e por isso, ou se aplicam represálias ou se fica de má catadura; ás vezes vai-se ao ponto extremo de proclamar *tábú* obras inferiores e mesquinhas porque as subscrevem nomes de bonzos que a verdade reduziria à expressão dos mortais sem valor.

O espírito crítico pode porém ser honesto, ser animado de maior sentido construtivo de que o ser-ventualismo louvaminheiro.

Quantas vezes a um olhar mais perspicaz saltam defeitos fáceis de remediar, que ao apontar-se só tem por fim prestar serviço. E' uma cooperação indirecta, desapaixonada mas muitas vezes incompreendida.

Este entroito vem a propósito de alguns reparos que temos feito a diversos serviços ferroviários portugueses, e, porque hoje também queremos chamar a atenção para mais outro caso, de mau gosto, mas que facilmente se pode remediar.

Quem vai por essas linhas nacionais em viagem — e o exemplo pode ser até o trajecto Lisboa Porto — é preciso conhecer muito bem o país, os panoramas peculiares a cada região, as cercanias naturais e aspectos rurais em volta da estação para saber onde está.

De noite, isso então, só perguntando aos condutores.

As estações de maior ou menor importância, com edificio já em estilo português ou não, com mais ou menos azulejos, tem o nome da estação.

Mas primeiro que se descubra, é obra. Deita-se a cabeça de fora da carruagem e só por feliz acaso o letreirinho aparece.

Outro ha, porém, que é visível a distância, felizmente para os necessitados:

Retretes — Homens — Senhoras.

A' noite, a negrura iguala tôdas as estações para o vialante menos familiarizado com o percurso, e as raras e pequenas tiras nos candieiros não se veem...

Porque não se aproveitam barracões, depósitos de água, armazens, próximos da paragem dos combóios, ou se colocam taboetas grandes com letras brancas bem visiveis, prevenindo o público da estação onde vai parar o expresso?

Sem espírito de anedota, já vimos dois estrangeiros cuja janela parou em frente do infalível letreiro «Retretes Homens Senhoras» dizerem um para o outro: — «Oh! . Retretes... Vamos tomar alguma coisa. . Demora aqui?»

A R M A N D O F E R R E I R A

O CONGRESSO

DE

CAMINHOS DE FERRO

DE PARIS

COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

NA Gazeta de 1 de Agosto comecei a dar conta do notável relatório apresentado à Secção IV—Questões Gerais, pelo Dr. Cottier, dos Caminhos de Ferro Federais Suíços acerca da momentosa Questão X—A crise mundial e a concorrência do automóvel.

Esse relatório resumia e coordenava os dados e reflexões dos três relatórios elaborados mediante inquérito às Empresas.

Não posso infelizmente concluir hoje essa notícia sobremodo instrutiva, porque após o regresso de Sintra o meu modesto escritório é a imagem de caos; ordena-lo é verdadeira tortura aliás inevitável.

Não encontro neste momento o folheto dos relatórios especiais. Ficará pois para outra vez o que falta reterir da síntese proficiente do Dr. Cottier e da discussão havida. Vou porém referir desde já as conclusões votadas após prolongada discussão pela Secção IV perfilhadas pelo Congresso em sessão plenária, tais como se encontram no jornal quotidiano do Congresso de 9 de Junho.

1—Graças à renovação mundial dos negócios, o tráfego por via férrea acusa, em geral, certo crescimento, que todavia se mantém inferior ao aumento geral de produção.

Uma das principais causas, pelas quais a situação financeira dos caminhos de ferro tarda em melhorar na maior parte dos países, provem de serem estorvadas as trocas de mercadorias

entre Estados, especialmente pelas restrições da importação, pelos sistemas de *Clearing* e da regulamentação das divisas, assim como pela instabilidade monetária.

É pois para desejar, no interesse do saneamento económico dos transportes, que as barreiras artificiais que limitam o comércio internacional sejam abaixadas e, quanto possível, suprimidas.

2—A causa mais importante da demora reconhecida no melhoramento da situação financeira dos Caminhos de ferro reside no desenvolvimento incessante da concorrência dos transportes automóveis. Em todos os países, o efectivo dos veículos automóveis e a sua capacidade de transporte vão aumentando, ao mesmo tempo que a rede de estradas se estende e melhora.

Disso resulta uma concorrência cada vez mais viva do automóvel, que faz sentir os seus efeitos nocivos na situação geral dos Caminhos de ferro.

Se é indiscutível que o automóvel deve ter o seu lugar na organização geral dos transportes, o seu papel que deve ser definido no quadro de uma organização racional, ainda não está hoje definitivamente determinado.

3—Os Caminhos de ferro têm a obrigação legal de assegurar os transportes públicos, seguindo princípios ditados pelo interesse público. Disso lhes advem encargos especiais, que aos outros modos de transporte não incumbem e cujas repercussões sobre o seu rendimento técnico e económico impedem os que os utilizam de fazer a sua escolha em condições comparáveis.

É preciso portanto que as empresas de transportes investidas de funções públicas, essenciais sejam protegidas contra a concorrência de todos os modos de transporte que não estão sujeitos às mesmas obrigações de interesse público e podem livremente escolher o seu tráfego e fixar-lhe as tarifas.

Numa organização racional o transporte por estrada deve ser complementar e não concorrente do transporte por carril; não se deve pois anima-lo senão nos limites do indispensável e quando efectua um serviço que o carril não pode assegurar. Convém, particularmente vigiar por que os tráfegos a grande distância

ou de grandes massas sejam assegurados pelos Caminhos de ferro, aos quais importa conservar a sua missão económica no interesse geral.

Convém realizar a coordenação, tão completa como possível, entre os Caminhos de ferro, e os Serviços automóveis, que efectuam transportes oferecidos ao público.

Pode-se considerar especialmente para êsse efeito:

a) Uma participação dos Caminhos de ferro em serviços automóveis, que podem ir, em certos casos, até à concentração de certos serviços sob a mesma direcção;

b) Uma repartição do tráfego entre os dois modos de transportes, quer mediante entendimentos sancionados pelos Poderes públicos, quer por via directa de autoridade;

c) A substituição dos serviços de estrada concorrentes por serviços carril-estrada combinados (*Containers*, transporte por carril de camiões ou de reboques carregados, etc.).

Convém igualmente sob pena de tornar inúteis esforços tentados para a coordenação de transportes públicos, que se tomem medidas apropriadas acerca de transportes privados, por automóvel, das mercadorias principalmente a grandes distâncias.

A aplicação dessas diversas providências demandaria a generalização de estatísticas suficientes do tráfego automóvel, tais como se fazem já em vários países.

4—A fim de evitar concorrência desleal e dar aos clientes dos transportes automóveis do mesmo modo que aos que utilizam a estrada as garantias necessárias, as autoridades competentes deveriam:

a) Velar atentamente pela observancia, pelo automóvel, dos regulamentos de policia dos transportes a fim de conseguir maior segurança de circulação na estrada.

b) Impôr aos transportes públicos automóveis regulamentação que tornaria a sua responsabilidade para com os clientes e para com terceiros comparável à dos Caminhos de ferro;

c) Assegurar ao pessoal empregado nos transportes públicos de passageiros e a todos os transportes de mercadorias condições de

trabalho comparáveis às do pessoal de Caminhos de ferro;

5—Para satisfazer as necessidades da economia, é importante que todos os meios de transporte público adoptem as tarifas públicas regularmente applicaveis e baseadas quanto possível em princípios análogos.

A adopção de tal providência permitiria, se aliás se realisasse, condições comparáveis entre o caminho de ferro e o automóvel, e evitar as lutas derivadas dos abaixamentos reciprocos das tarifas.

Na expectativa de se resolverem as dificuldades dessa realização, os Caminhos de ferro da maior parte dos países estão ainda obrigados a recorrer a meios de defesa tarifários.

As reduções isoladas para casos determinados, que podem comportar clausulas de fidelidade, têm dado, em geral, melhores resultados que os abaixamentos gerais de tarifas.

6—Nas linhas cuja exploração deve continuar a ser assegurada pelo Caminho de ferro, o melhoramento dos horários dos combóios de passageiros pelo aumento de velocidade e da sua frequência, assim como o do seu conforto, revelaram-se meio eficazes de luta contra a concorrência; há logar de continuar a applica-los.

No serviço de mercadorias, tem mostrado a experiência que a regularidade dos prazos práticos de transporte, a aceleração dos mesmos e a extensão dos serviços de porta a porta são excelentes meios de aumentar o tráfego e por isso é para desejar que se generalisem na medida do possível.

7—A experiência das diversas Administrações de Caminhos de ferro mostrou a efficacia da propaganda e da publicidade comercial. Tem logar o desenvolvimento sistemático dessa propaganda e publicidade sob todas as formas, o acentuar a prospecção metódica do tráfego, a multiplicação de relações com a clientela, informando-a das diversas possibilidades e vantagens dos Caminhos de ferro.

8—De modo mais geral, o Caminho de ferro deve continuar, na sua exploração a applicar principios de gerência comercial, que deram as suas provas nos outros negócios, sobretudo desde que perdeu o monopólio de facto. Nos

COIMBRA

E AS VIAS DE COMUNICAÇÃO

DA BACIA DO MONDEGO

:—: NA DEFESA DO PAÍS :—:

Do nosso antigo colaborador, coronel de engenharia Abel Urbano recebemos um exemplar de «Coimbra e as vias de comunicação da bacia do Mondego na defesa do País».

Trata-se dum folheto editado pela Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra, no qual o autor reuniu uma série de artigos publicados nesta Gazeta em Março e Abril de 1933.

Expõe o nosso querido amigo sr. Abel Urbano qual a importância militar de toda aquela região pelo que se impõe a ampliação da rede de comunicações em toda aquela zona, «pois são um elemento essencial ao bom êxito das operações militares de mobilização, de concentração, de manobra estratégica e de reabastecimento. São também indispensáveis ao rápido escoamento, da população e dos vários recursos das zonas do território em perigo de ser ocupadas por o inimigo». O autor diz ainda: «Nos países de pequena área territorial, com uma extensa linha de fronteira, aberta em várias zonas afastadas umas das outras, como em Portugal, com efectivos mobilizáveis muito infe-

riores ao do país visinho, seu natural adversário, atinge o máximo a importância militar duma boa rede de vias de comunicação, traçada e construída de harmonia com os preceitos de defesa do território».

A propósito relata o autor as dificuldades observadas quando da invasão francesa em 1810 para a Beira Alta, no que respeitava as vias de comunicação.

O autor encerra o folheto com uma série de conclusões das quais destacamos a necessidade da substituição das pontes metálicas do caminho de ferro da Beira Alta, fatigadas por a passagem de comboios, durante cinquenta anos de exploração; assentar uma terceira via, de carácter militar ao longo e ao lado da via dupla, entre Pampilhosa e Coimbra bem como da construção de outros caminhos de ferro, na região Central do País.



DR. MANUEL MURIAS

Foi condecorado, com a Ordem de Santiago da Espada, o nosso prezado amigo e ilustre colaborador dr. Manuel Murias.

Ao ilustre director do Arquivo Histórico Colonial, que é um escritor de raros méritos, com relevantes serviços prestados à cultura portuguesa.

Cumprimentos e felicitações.

casos em que seja necessário é para desejar que os poderes públicos dêem ao Caminho de ferro os meios de facilitar uma gerência comercial.

É particularmente desejável que êsse possa interessar o pessoal no desenvolvimento do tráfego, assim como na melhoria geral e na economia do serviço.

É ocioso encarecer o alcance destas conclusões inspiradas pelo senso prático.

Em reunião conjunta das Secções III e V

(*Exploração e Caminhos de ferro económicos e coloniais*) discutiram-se e formularam-se as conclusões relativas à coordenação na exploração das grandes linhas e dos Caminhos de ferro económicos, assunto que tem íntima conexão com o que foi versado na Secção IV — Questões Gerais, cujas conclusões sobre a defesa do tráfego contra a concorrência do automóvel referi.

Deixarei para outro artigo a notícia das referidas conclusões para não alongar êste demasiadamente.

A I EXPOSIÇÃO DE BIBLIOGRAFIA COMERCIAL

No pretérito dia 3, do corrente mês, o illustre Chefe do Estado inaugurou no Ateneu Comercial de Lisboa, com grande solenidade, a I Exposição de Bibliografia Comercial levada a efeito pelos corpos gerentes do referido organismo, animados pela excluída inteligência do seu principal organizador o habalizado comercialista sr. Everard Martins.

Sua Ex.^a o sr. Presidente da República, que viera acompanhado pelo sr. general Amílcar Mota, chefe da sua Casa Militar, era aguardado no átrio do edifício pelo sr. Ministro da Educação Nacional e os representantes dos titulares das pastas do Interior e a Justiça. Estavam, ainda presentes os srs. general Arrobas Machado, do governo militar de Lisboa, coronel Cameira, comandante da P. S. P.,

tenente Toscano, pelo sr. governador Civil de Lisboa; Adolfo Simões Muller, pelo S. P. N.; Guilherme Cardim, da «Sociedade Estoril»; Diniz de Barros, do Ateneu Ferroviário; Domingos Garcia e Aquiles Teixeira, pela Associação Comercial de Logistas; e Mendes de Oliveira e Silvério Matos Carvalho, do S. N. dos Caxeiros, assim como as Associações Comercial e Industrial que também ali estavam representadas.

Em nome do Ateneu Comercial de Lisboa, deram as boas-vindas ao Chefe do Estado os srs. Eurico Pereira Cabecinha, Chefe da Secretaria

Geral, o Presidente de Direcção e os professores da escola comercial do Ateneu; sem esquecer o sr. Everard Martins que foi duma cativante amabilidade elucidativa para todos os assistentes.

O curioso certame, muito interessante, conta entre livros, jornais, revistas, opúsculos e manuscritos, mais de mil e duzentos especímenes e está decomposto em vinte sete interessantes secções onde também se podem admirar preciosas raridades bibliográficas, muitas das quais são pertença do seu principal organizador.

Entre elas figuram na Exposição, um «Tratado sobre partidas dobradas», impresso, em 1764, em Turim; a lista dos accionistas do banco de Lisboa, em 1826, actas da Associação de Logistas, de 1870, e um livro de facturas de 1790 da Casa Batalha, de cujo proprietário figura também o seu antigo «bastão do povo».

O sr. general Carmona visitou depois o museu colonial, felicitando o seu organizador, sr. dr. Marque Costa, e as aulas instaladas no 2.º andar do edifício, em cujas ardósias se liam dísticos de enaltecimento do Estado Novo.

Ao retirar-se, o Chefe do Estado, que foi acompanhado até à porta por todos os presentes, felicitou os corpos gerentes do Ateneu Comercial pelo êxito que representava a exposição, a primeira do género efectuada em Portugal. A importância do certame estava bem marcada pelo valor e quantidade das obras expostas. Aquela iniciativa, digna dos mais conscientes elogios era uma das demonstrações da senda progressiva trilhada por aquela prestigiosa instituição e do desenvolvimento que tem tido o comércio português.

O Chefe do Estado, antes de retirar-se, assinou o seu nome no livro de honra dos visitantes, o mesmo tendo feito o sr. Ministro da Educação Nacional.

A Exposição durante o tempo em que tem estado patente tem sido muito visitada.

ALFAIATERIA AMERICANA
DE
ADELINO NUNES DA COSTA
FORNECEDOR DA ESCOLA DE GUERRA
Completo sortido de fazendas Nacionais e Estrangeiras
EXECUÇÃO RÁPIDA PELOS ÚLTIMOS FIGURINOS
202, RUA DOS FANQUEIROS, 206
TELEFONE N.º 29732 LISBOA

TINTAS, ESMALTES E VERNIZES
FABRICA INGLESA
FUNDADA EM 1760
AGENTES GERAIS
MARIANO C. COSTA L. DA
RUA DOS CORREIROS, 55-59
LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Outubro de 1897

A ponte Maria Pia

Por XAVIER CORDEIRO

Pela segunda vez acaba esta ponte de ser examinada por uma comissão de engenheiros, nomeada pelo governo, em virtude de apprehensões de uma parte do publico da segunda cidade do reino, sobre as condições de resistencia da mesma ponte.

A primeira vistoria teve lugar em janeiro de 1891, isto é, 14 annos depois da construcção terminada em 1877.

Receava-se que a proximidade da fabrica de sulfureto de carbone, pelo desenvolvimento de vapores de acido sulfuroso, prejudicasse a ponte, visto taes vapores, que na atmosphera se transformam em acido sulfurico, poderem atacar-lhe a pintura, e em seguida o ferro.

De taes receios, que se baseavam em meras presumpções, nasceu por esse tempo, tambem, a famosa lenda da chuva de rebites. Dizia-se que a ruina chegara a ponto dos rebites cahirem .. de podres !

A comissão não encontrou vestigio algum do effeito do acido sulfuroso na pintura. As peças da ponte estavam perfeitamente resguardadas dos agentes atmosfericos por camadas de tinta.

Pelo que respeita aos rebites, os que cahem são os que são cortados, por estarem leves, para serem substituidos por outros, como acontece com todas as pontes metalicas; notando-se que n'esta a proporção dos rebites substituidos é muito menor do que nos taboleiros rectos, ordinarios, podendo-se affirmar que até hoje a substituição de rebites se tem limitado ao pavimento da ponte, formado de ferro Zorés, e ao corrimão, isto é, ás peças independentes do taboleiro, propriamente dito, e do arco.

Os fundamentos da segunda vistoria, agora realizada, são ainda os mesmos, e as conclusões da comissão igualmente as mesmas. A ponte, decorridos mais seis annos, isto é, 20 annos depois da construcção, acha-se em perfeito estado de conservação; nem de outro modo podia ser, porque a sua conservação está entregue a um partido permanente de pintores e de serralheiros, resultando que a ponte é toda pintada de tres em tres annos.

A comissão procedeu tambem a varias experiencias, medindo as flechas produzidas nos rins e no fecho do arco pela passagem de varios comboios. Achou-se nos rins uma flecha de 20 milímetros, em media, e no fecho 15 milímetros. Estas flechas, que estão de accordo com as medidas nas experiencias feitas em 1877, parece não deixarem a menor duvida sobre a resistencia e rigidez da construcção. Em 160 metros de vão, uma flecha de 15 a 20 milímetros é quasi phantastica.

E' de esperar que as apprehensões do publico não reapparecem.

Com o tunnel da Serra do Pilar deram-se casos semelhantes. Este tunnel havia ficado com um pequeno defeito de construcção, consistindo em que o pé direito do lado do norte, proximo á testa' lado do Porto, apresentava um jorro para dentro do tunnel, parecendo que tendia a cahir.

Logo em seguida á abertura da ponte á exploração, espalhou-se no Porto que o tunnel ameaçava ruina.

A comissão que o examinou não ficou inteiramente convencida da sua estabilidade e recommendou que o tunnel fosse observado durante um certo tempo. Assim se fez. Não se manifestando, porém, signal algum de ruina, breve cessou a fiscalisação e cessaram tambem os receios do publico.

Passados 14 annos, em 1891, surgiram novamente as apprehensões pela estabilidade do tunnel, como se um tão longo prazo não fosse prova sufficiente de que o defeito da construcção era apenas aparente, e em virtude d'isso ordenou o governo que se fizesse o estudo da reconstrucção da parte do tunnel que se julgava em mau estado. Foi, com effeito, projectada, a demolição e a reconstrucção dos pés direitos na extensão de 20,0 metros e este projecto foi levado á execucao em 1893, reconhecendo-se então quanto eram infundados os receios pela estabilidade do tunnel, pois que a alvenaria demolida estava perfeitamente consolidada não apresentando fenda alguma.

Não é muito de suppor que a Companhia Real, desconhecendo por completo os seus interesses, oculte a ruina de um tunnel ou de uma obra da importancia da ponte Maria Pia.

A grande tarefa da substituição dos taboleiros metalicos das pontes permitivas do typo Kennard, encetada pela companhia em 1889, não foi motivada por apprehensões do publico, mas sim resultou da sua propria iniciativa.

Até á presente epoca já foram renovados 48 tramos de 11^m, 24 de 15^m, 14 de 18^m, 12 de 22^m, e 29 de 30^m, além das pontes de Tejo, Asseca, Alviella e Jamor e outras pontes de vão inferior a 11^m.

A ponte Maria Pia é uma obra magistralmente projectada e executava com notavel perfeição; podendo-se dizer que constitue, com o viaducto de Garabit, as duas obras primas de Eiffel.

Como se sabe, o projecto da ponte Maria Pia foi submetido ao exame de uma comissão de engenheiros formada das tres sumidades, Krantz, Molinos e de Dion.

O relatorio d'estes engenheiros conclue do modo seguinte:

«Le project de M. M. Eiffel & C.^e est bien conçu et parfaitement executable dans ses données générales: les conditions de stabilité de l'arc sont satisfaisantes; l'écartement donné aux naissances entre les fermes le met dans de bonnes conditions pour résister aux efforts du vent et aux oscillations horizontales qui peuvent se produire au passage des trains. Les coefficients de résistance sont généralement peu élevés, on peut donc assurer que ce pont, bien executé et monté avec soin, se comportera bien».

O projecto foi estudado por M. Seyrig, que então estava ao serviço da casa Eiffel. Não podemos dar melhor ideia d'esta importante obra do que mencionando alguns dados de construcção.

O comprimento total da parte metalica da ponte, entre os paramentos dos dois encontros, é de 352^m,875, do qual 160^m correspondem ao arco e 192^m,875 aos viaductos de um e outro lado. O arco é de forma parabolica; a sua flecha de intradorso é de 37^m,50; a sua altura no meio de 10^m. Esta altura, que dá ao arco uma grande regidez, diminue de um e outro lado, sendo, porém, ainda de 7^m nos rins, isto é, nos pontos onde se inserem dois pilares que supportam o taboleiro recto.

Os apoios do arco consistem em quatro fortes articulações duas de cada lado, distantes 15^m uma da outra. D'este modo o arco offerece uma grande base para resistir aos effeitos do vento.

O peso total da parte metalica da ponte é de 4:100 toneladas, sendo 512 do arco, na razão de 3:200 kilos por metro corrente.

A ponte Britannia, com vãos de 140^m, peza 11:300 kilos por metro linear. Isto mostra a grande vantagem do arco.

A sobrecarga adoptada para o calculo da resistencia da ponte foi de 4.000 kilogrammas por metro corrente ou 640 toneladas em todo o arco. Esta sobrecarga excede por tal forma o peso dos comboios ordinarios, que tendo-se empregado, nas experiencias, um comboio formado de duas maquinas Sharp do Minho e Douro, seguidas de wagons com o maximo de carga, não se obteve para meio arco mais de 5.000 kilos por metro corrente. Segue-se que realmente a ponte, nos casos mais desfavoráveis, não está sujeita a esforços supe-

PUBLICAÇÕES LINHAS PORTUGUESAS

RECEBIDAS

A prestimosa Liga dos Combatentes da Grande Guerra acaba de publicar o relatório da gerência administrativa do ano findo.

Muito desenvolvido, completo e expressivo é índice incontestável do carinho, probidade e competência dos dirigentes dessa humanitária e patriótica associação.

A edição, de perfeita apresentação gráfica honra as oficinas onde foi elaborada; a Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.

Agradecemos o exemplar enviado.

riores a $\frac{3}{4}$ dos calculados no projecto, isto é a 4 k,5 em lugar de 6 k. por milimetro quadrado.

E' esta uma das razões que explicam o facto já citado de não ter sido necessario substituir rebites nem no arco nem nos tableiros rectos. Mas duas outras razões ha d'este facto notavel; são ellas, a grande massa metalica da ponte e a propriedade que apresenta o arco, de trabalhar em todas as suas partes, exclusivamente á compressão. Effectivamente os rebites affrouxam, em virtude das vibrações, proporcionalmente aos esforços que supportam, e mais quando estes esforços variam de sentido do que quando actuam n'um sentido constante.

Na ponte Maria Pia o trabalho do ferro é pequeno, como vimos, e é sempre de compressão no arco. As vibrações são portanto pequenas e, distribuindo-se por toda a ponte exercem pouca accção nos rebites.

Está, pois, esta importante obra de arte em excellentes condições de resistencia; e se a sua conservação for sempre cuidadosa, não pode haver receio de que esteja proximo o termo da sua duração.

Mostram, com effeito, as innumerables experiencias executadas por habéis experimentadores, que uma barra de ferro sujeita a choques repetidos de uma força inferior á sua resistencia no limite de elasticidade, não chega a romper, por mais que se repitam os choques. Se, pelo contrario, a barra for sujeita a uma força que exceda o limite de elasticidade, a fractura tem lugar tanto mais rapidamente quanto maior fór essa força.

O facto dos tableiros do typo Kennard não terem resistido mais de 30 annos, prova unicamente que n'elles o ferro trabalhava a coefficients superiores ao limite de elasticidade do ferro, o qual é de 15 a 20 kilogramas; o que não succede na ponte Maria Pia, como mostrámos. A ponte Britannia, construida em 1850, isto é, ha proximadamente 48 annos, continua a estar de pé, e não ha receio algum de que morra de velha.

Não se diga que a proximidade do mar é causa de mais rapida ruina para a ponte Maria Pia, porque a ponte Britannia, situada no estreito de Menai, isto é, sobre o mar, não se acha mal por esse motivo.

A accção do ar maritimo obriga certamente a uma conservação activa, e a nada mais.

TRÁFEGO INTERNACIONAL

As madeiras de pinho vulgar, procedentes da Galiza, que transitem por Portugal em expedição directa para as outras regiões da Espanha, será applicado no percurso da C. P. o preço que, conforme o estado em que essas madeiras se encontrem, corresponda às rubricas da classificação geral de mercadorias respeitantes á madeira de pinho nacional.

A C. P. poderá anular estas disposições logo que assim o julgue conveniente, mediante simples publicação de um aviso nesse sentido feito com antecedência não inferior a 15 dias.

FEIRA EM TOMAR

Por ocasião da feira de Santa Iria, em Tomar, nos dias 19 a 21 do corrente, serão postos à venda bilhetes de ida e volta para aquella cidade, a preços reduzidos, com validade para a ida de 17 a 21 e para o regresso de 19 a 24.

FEIRA DAS MERCÊS

Nos dias 17 a 24 do corrente, devido à feira das Mercês, serão estabelecidos os combóios supplementares que a affluência de passageiros justificar. Para estes combóios vender-se-ão exclusivamente bilhetes de ida e volta, aos quais serão applicáveis as condições da tarifa especial n.º 3 de grande velocidade (tramueis).



CARTAZ DE HOJE

TEATROS

EDEN—20 e 45 e 25—«Chuva de mulheres».
MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«O Cartaz de Lisboa».
VARIÉDADES—20 e 45 e 25—«Desculpas, ó Caetano!».
COLISEU—21,50—Companhia de Circo.

CINEMAS

POLITEAMA—21 e 50—«O general morreu ao amanhecer».
S. LUIZ—15 e 21,50—«A rainha do patim».
TIVOLI—21 e 50—«O rei dos optimistas».
CENTRAL—15,50 e 21,50—«Concerto na córte».
CONDES—15,50 e 21,50—«Maria Papoila».
CAPITÓLIO—Saião e Terraco—21—«A Revolução de Maio».
ODÉON—15 e 21,15—«Café Metropole».
PALÁCIO—21,50—«Café Metropole».
LIS—21,15—«Alarme em Pequim».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«Alarme em Pequim».
PARIS—14,50 e 21—«A Revolução de Maio».
SALÃO PORTUGAL.
PALATINO—21—«Os dois garotos».
OLIMPIA.
REX—15 e 21,15—«Alta roda».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL.
PROMOTORA.
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
CINE-ORIENTE—21—«Luzes da China».
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES.
CINE-ROSSIO—15 e 21—«O ultimo combate».
EUROPA—21—Filmes variados.
BELGICA-CINEMA—Rua da Beneficência (ao Régo).
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governø», n.º 224, de 24 de Setembro, publica o seguinte :

Nos termos dos artigos 2.º, 3.º, 10.º, 11.º e 12.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1956, se faz público que está aberto concurso de provas práticas, pelo prazo de trinta dias a contar da publicação deste aviso no «Diário do Governø», para o preenchimento das vagas de primeiro oficial existentes no quadro permanente desta Direcção Geral e das ocorrentes durante o prazo de dois anos, contados da data em que fôr publicada no «Diário do Governø», a lista dos candidatos aprovados.

As respectivas provas serão prestadas de harmonia com o programa aprovado superiormente e inserto no «Diário do Governø» n.º 222, de 21 de Setembro de 1956, o qual, para conveniente elucidação dos interessados se transcreve no final desta rúbrica.

O «Diário do Governø», n.º 225, de 25 de Setembro, publica o seguinte :

Nos termos do disposto na alínea *b*) do artigo 19.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1956, determino que o júri para o concurso de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Dr. João de Matos Rodrigues, vogal secretário do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Vogais — Engenheiro civil de 2.ª classe João Exaltação da Cunha e Engenheiro civil de 3.ª classe António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo.

O «Diário do Governø», n.º 226, de 27 de Setembro, publica os seguintes despachos :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente o projecto de aviso ao público relativo ao transporte de madeiras de pinho da Galiza em trânsito por Portugal, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente o projecto de 1.º complemento ao 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, aplicando as tabelas 9 e 11 da citada tarifa aos transportes de telhas ou telhões de barro ou de grés, tsjolos de barro ou grés e manilhas de barro ou de grés, proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Governø», n.º 251, de 2 de Outubro de 1957, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de

19 do corrente, o projecto do 1.º aditamento ao complemento à tarifa de despesas accessórias sobre aluguer ao público dos terrenos disponíveis nas estações para depósito de mercadorias, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

4.ª Repartição

O «Diário do Governø», n.º 220, de 20 de Setembro, publica o seguinte :

Manda o Governø da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovado o projecto de um dormitório para o pessoal de material e tracção, a construir em Vila Nova de Gaia, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, constante do desenho n.º 10:751, e bem assim a instalação e localização de uma fossa Mouras, conforme o desenho n.º 10:917, apresentado por aquela Companhia.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governø», n.º 215, de 11 de Setembro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de acôrdo com a firma Manuel B. Vivas, Limitada, para o transporte de peixe e marisco em grande velocidade em todas as linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governø», n.º 216, de 15 de Setembro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, baixando para as terras corantes o mínimo de pêso, para aplicação da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, de 500 e 1:000 quilogramas, para 100 quilogramas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governø», n.º 223, de 30 de Setembro, publica os seguintes despachos :

Manda o Governø da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta de garantia de juros da linha férrea de Santa Comba a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1957 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 16.716\$12 como complemento desta garantia.

Manda o Governø da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta de garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1957 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 8.687\$73 como complemento desta garantia.

O «Diário do Governø», n.º 230, de 1 de Outubro, publica o seguinte :

Manda o Governø da República Portuguesa, pelo Ministro

das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta de garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1957 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 28:566\$05 como complemento dessa garantia.

Divisão dos Serviços Gerais

O «Diário do Governo», n.º 215, de 11 de Setembro, publica os seguintes despachos:

De 4 de Setembro:

Hermínio Soares da Costa e Sousa, engenheiro civil de 1.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Martins, encarregado de obras, idem — idem trinta dias, idem.

Manuel Martins, encarregado de obras, idem — idem trinta dias, idem.

De 6 de Setembro:

Júlio José dos Santos, engenheiro chefe da Repartição dos Serviços Gerais, idem — idem vinte e cinco dias, idem.

Henrique de Albuquerque Ramos, adjunto de inspecção de exploração, idem — idem trinta dias, idem.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 219 de 18 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 13 de Setembro:

Jaime da Costa Simões, escriturário de 1.ª classe do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Em harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1956, se publica a relação dos segundos oficiais aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto no «Diário do Governo» n.º 125, de 28 de Maio do corrente ano:

	Valores
1.º — António Pinto Serra	15,40
2.º — Júlio Emílio Moreira Marques	14,29

O «Diário do Governo», n.º 220, de 20 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 14 de Setembro:

Bernardo da Rocha Páris Espregueira, engenheiro, contratado, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 222, de 22 de Setembro, publica o seguinte:

António Moreno Lagarto Júnior, fiscal de 2.ª classe de

via e obras desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 229, de 30 de Setembro publica o seguinte:

António Marques Antunes, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951, com comêço em 9 do corrente, trinta dias de licença por doença, por parecer médico, de harmonia com a portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1952. (São devidos emolumentos).

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro chefe da Repartição de Exploração e Estatística desta Direcção Geral — concedidos quinze dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Pinto Serra e Júlio Emílio Moreira Marques, segundos oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral — promovidos, por concurso, a primeiros oficiais do mesmo quadro, nos termos da alínea b) do artigo 11.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1956.

Augusto César das Neves, Agostinho Bastos da Silva e António Augusto de Freitas da Luz Maltês, terceiros oficiais do referido quadro permanente — promovidos, por concurso, a segundos oficiais, do mesmo quadro, nos termos da alínea a) do artigo 11.º do citado decreto n.º 27:236.

O «Diário do Governo», n.º 230, de 1 de Outubro de 1957, publica o seguinte:

Hélio Rodrigues Gonçalves, segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Emídio Pereira dos Reis, terceiro oficial idem — idem trinta dias, idem.

Raúl Guedes de Matos, desenhador de 2.ª classe idem — idem trinta dias, idem.

Raúl Mesnier de Ponsard, desenhador de 2.ª classe idem — idem trinta dias, idem.

O «Diário do Governo», n.º 235, de 7 de Outubro, publica o seguinte despacho:

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos 30 dias de licença por doença, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478.

Carlota Teixeira, dactilógrafa, idem, idem — idem, quinze dias, idem, idem.

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 237, I série, de 11 de Outubro publica o seguinte despacho:

Publica-se, de harmonia com as disposições do artigo 7.º do decreto-lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1955, que S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizou, por despacho de hoje, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência de verba, no orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o corrente ano económico:

A sair do n.º 5), alínea a), do artigo 11.º, «Garantia de juros: linha da Senhora da Hora à Trófa (linha classificada)»	12.755\$46
Para a alínea d) do mesmo número e artigo, «Garantia de juros: linha de Foz-Tua a Mirandela»	5.687\$75
Para a alínea e) do mesmo número e artigo, «Garantia de juros: linha de Santa Comba a Viseu»	7.065\$75
	12.755\$46

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 250, III série, de 1 do corrente mês, insere o seguinte anúncio:

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos estatutos se anuncia que foram sorteadas, para amortização, as obrigações da 1.ª série Mirandela-Viseu com os n.ºs 671/5, 2.861/5, 3.191/5, 3.401/5, 7.501/5, 11.611/15, 12.636/40, 12.781/5, 15.166/70, 15.846/50, 16.111/15, 20.956/40, 21.731/5, 25.748/50, 25.816/20, 26.061/5, 27.326/30, 29.006/10, 29.061/5 e 29.136/40.

O pagamento dos títulos amortizados e juros das obrigações relativo ao 1.º semestre de 1957 (cupão n.º 96) começará no dia 1 de Outubro próximo futuro e continuará até ao dia 15 do referido mês, todos os dias úteis, excepto aos sábados, das onze às doze e das catorze às dezasseis horas, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 18, 5.º, e no Pôrto, na filial do Banco Pinto & Sotto Mayor.

Este pagamento continuará depois do dia 15 às sextas-feiras, para as relações conferidas em cada semana.

A importância líquida do imposto de aplicação de capitais e avença de sêlo e de registo é de \$64 por cupão ou obrigação ao portador e de \$72 para os títulos nominativos.

O «Diário do Governo», n.º 251, III série, de 2 do corrente mês, publica o seguinte anúncio:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

São avisados os portadores do cupão n.º 17 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) de que o seu pagamento, pela importância de 3\$87(5), terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Outubro.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na sede da Companhia, e no Pôrto, na tesouraria da Companhia (estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as dez e meia às treze horas e das catorze às quinze horas e meia, e aos sábados desde as dez e meia às doze horas.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral do Fomento Colonial

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo», n.º 212, I série, de 10 de Setembro, publica o seguinte:

DECRETO N.º 28.022

Considerando que, nos termos do acôrdo de 21 de Agosto de 1902, entre a The West of India Portuguese Guaranteed

Railway Co, Ltd., e a The Southern Mahratta Railway Co, Ltd., passou a última destas companhias, mais tarde substituída pela The Madras & Southern Mahratta Railway Co, Ltd., a realizar a conservação e exploração do caminho de ferro e pôrto de Mormugão, que, até essa data, eram efectuadas directamente pela primeira, conforme contratos com o Governo Português de 18 de Abril de 1881 e 19 de Dezembro de 1892;

Considerando que, pela cláusula 3.ª do mencionado acôrdo, ficou entendido que, oportunamente, lhe poderiam ser feitas, por consentimento mútuo, as modificações julgadas convenientes, e, de harmonia com a cláusula 4.ª, igualmente se estabeleceu que o seu prazo de vigência poderia ser prorrogado, se essa fôsse a vontade de ambas as partes;

Considerando que, nos termos do artigo 2.º do decreto de 3 de Outubro de 1902, que sancionou o referido acôrdo, quaisquer modificações que se lhe pretendam introduzir nos termos da cláusula 3.ª e a prorrogação de que trata a cláusula 4.ª só poderão ter lugar quando autorizadas pelo Governo;

Considerando que em 30 de Junho do corrente ano terminou o prazo de vigência da última prorrogação, autorizada por decreto n.º 21.877, de 18 de Novembro de 1952;

Atendendo ao que foi exposto pela The West of India Portuguese Guaranteed Railway Co, Ltd., no sentido de se autorizar nova prorrogação do acôrdo de 21 de Agosto de 1902, com as alterações que posteriormente lhe foram introduzidas com a aprovação do Governo, expressa nos decretos n.ºs 14:201, de 25 de Julho de 1927, e 21:877, de 18 de Novembro de 1952;

Atendendo ainda ao que representou a mesma companhia acêrca da necessidade da modificação da cláusula 19.ª do citado documento;

Ouvido o Conselho do Império Colonial e visto o disposto no artigo 28.º do Acto Colonial;

Usando da Faculdade conferida pelo artigo 10.º da Carta Orgânica do Império Colonial Português e pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. E' aprovada a prorrogação, até 31 de Dezembro de 1945, do acôrdo de 21 de Agosto de 1902 entre a The West of India Portuguese Guaranteed Railway Co, Ltd., e a The Southern Mahratta Railway Co, Ltd., a que se substituiu a The Madras & Southern Mahratta Railway Co, Ltd.

§ 1.º E' autorizada, para vigorar durante o período de validade desta prorrogação, a modificação da cláusula 19.ª do acôrdo de 21 de Agosto de 1902, a qual passará a ter a seguinte redacção:

Em conta separada serão lançadas as importâncias respeitantes a direitos do pôrto, de acostagem, de guindastes, de armazenagem e de outras fontes de receita do pôrto de Mormugão, e a quantia que há-de ser levada à conta de exploração do pôrto de Mormugão pela M. & S. M. Railway será a despesa efectiva de exploração e conservação (incluindo as despesas ordinárias de inspecção) mais 7 1/2 por cento da receita líquida anual do dito pôrto pela inspecção dos funcionários superiores da M. & S. M. Railway.

§ 2.º São mantidas, no texto do referido acôrdo, as alterações sancionadas pelo artigo 2.º do decreto n.º 14.201, de 25 de Julho de 1927, e pelo artigo 3.º do decreto n.º 21.877, de 18 de Novembro de 1952.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

UM ASSUNTO EMPOLGANTE

Do factor espionagem ao critico momento que avassala o Oriente

Por ALEXANDRE F. SETTAS

III

Mas porque razão os japoneses se arrogam ao direito de manter guarnições em Pequim e em Tien-Sin, sem um possível desrespeito pelos tratados internacionais?

E, ainda o que tornou possível tais accidentes?

Certamente que não é só a ideia louvável e apregoada de estabelecer uma formidável barreira contra o bolchevismo, nem um pretenso castigo a infligir aos indisciplinados soldados da China.

Primeiro do que tudo impõe-se como necessário demonstrar-lhes uma forte correcção pelo seu inconsciente proceder, é o que dizem os japoneses e o que nós vamos demonstrar aos nossos leitores, tão sucintamente quanto possível nos seja dado fazê-lo.

Mas para evidenciar o que acima afirmamos é preciso e indispensável mesmo recorrer a um passado longínquo, porque todos os efeitos têm a sua História casual e, muito mais facilmente se compreenderá cada um dos pequenos acontecimentos particulares quando se conheçam as linhas gerais em que a questão se debate.

Contudo, ainda antes disso, sabia-se que é comunmente admitido que o nome do china deriva da vetusta dinastia de Ts'in, a qual imperou no século III, antes da era de Cristo e que, presentemente o nome oficial do Estado Chinês é: Tchong Houo Min Kouo. Isto quer dizer: República Florida Central e representa a soma das antigas designações; Tchong Kouo significando Império do Centro, e Houo Kouo que é sinónimo de Reino Florida.

Em 1868, os grandes senhores japoneses (Daímios) fizeram uma revolução da qual resultou o poder ser transferido em absoluto para o Imperador (Mikado). Porém, o que nos interessa sobretudo conhecer é que esta revolução foi o ponto de partida duma completa transformação social do Japão.

A partir dêsse momento, abandonando a velha civilização oriental o Japão enviou os seus naturais a aprender nos grandes centros da industrial occidental e em particular na Gran-Bretanha, sem esquecer-se de mandar freqüentar em escolas, institutos e liceus todos os seus naturais que pudessem vir de futuro a ser úteis ao seu país.

Por êsse motivo dentro de algumas dezenas de anos, o Japão tornou se, na extremidade da Ásia, um grande país moderno, podendo rivalizar pelo seu exército, pela sua marinha e pelas suas novas indústrias, tôdas florescentes, com a Inglaterra, a França, a Alemanha e os Estados Unidos da América.

Pela sua própria situação geográfica era racional que o Japão desde há muito pensasse em considerar a China como sendo um país propício para lhe absorver tôda a produção nacional e, por êsse facto, naturalmente indicado para a colheita de apreciáveis vantagens económicas pela manutenção e desenvolvimento dum comércio activo e permanente que, pelas razões expostas se mostrava evidente, como vamos mais exemplificadamente demonstrar: primeiro, porque a China é sua bem próxima vizinha; segundo, porque ainda nos fins do século passado aquele

país estava absolutamente desprovido de indústrias, sem caminhos de ferro a sulcarem-lhe o vasto território, sem conhecer os magníficos benefícios da electricidade e, numa palavra, desconhecendo por completo a conquista do progresso e os seus efeitos na civilização moderna dos povos.

Porém, sob outro aspecto, a China era um país literalmente fechado à intromissão de estranhos, não obstante Portugal ter lá incrustado um dos seus domínios, na provincia de Kouang-Toung—Macau—e haver amistosas e desenvolvidas relações comerciais com os seus nativos.

Esta nossa Colónia, de cerca de 10:000 metros quadrados de superficie, e com a população de 157:157 habitantes, fica situada na península, ligada à Ilha de Hiang Hiang-Can, na embocadura do rio Cantão.

Separa-se da China pela Grande Muralha, que atravessa o istmo no sentido da largura, e numa extensão de 1800 metros.

Ali, todos os demais estrangeiros eram considerados como bárbaros e os portos chineses ficavam interditos aos navios de outras nações, tornando por isso impossível as relações comerciais ou, pelo menos, extremamente dificultosas.

Por êste poderoso motivo é que no final do século XIX quasi tôdas as grandes potências industriais começaram a hostilizar abertamente a China, declarando-lhe guerra. A França ganhou-lhe Tonquim, que ainda actualmente está sob o seu protectorado; a Inglaterra apoderou-se de Hong-Kong, cidade im-

portantíssima, de grande comércio de trânsito, e de Wei-Hai-Wei; a Alemanha confiscou-lhe a baía de Kiao-Tchéou; o Japão tomou-lhe conta da Ilha Formosa, cuja capital é Tai-Wan, situada entre os mares da China e da Coreia e de onde, em 1884, e 1885 os franceses dirigiram as suas operações bélicas contra a China.

Depois, êste ambicioso país, em virtude da guerra contra a Rússia e da qual saiu vitorioso, em 1905, anexou a península de Pôrto Artur que, pela sua especial posição estratégica comandava a passagem das unidades dessa beligerância entre o mar amarelo e o pôrto de Péchili.

Ainda além disso apoderou-se igualmente da Coreia que ficou sob o seu protectorado, cujas negociações não constituíram senão um simples pretexto, pois em 1910 a Coreia ficou pura e simplesmente anexada ao Império Nipónico.

Desde então o Japão não tem cessado nunca de se aproveitar de toda a sua intensiva propaganda e influência para ocasionar à China grandes e graves perturbações, desde as desordens internas, provocadas sob várias desculpas, até ao aproveitamento das circunstâncias ocasionadas pela conflagração de 1914-1918, servindo-se mesmo do desencadeamento de contínuos e desastrosos reflexos da revolução russa de 1917.

De maneira muito sucinta, como convém, pelo espaço de que dispomos e também para não abusarmos da tolerância dos nossos possíveis leitores, expuzemos a situação opressa em que a China se tem debatido improficuamente. Todavia, logo no início dêste século se começaram a esboçar no Celeste Império os primeiros vislumbres duma forte reacção, tendente a obter ao desmembramento total do seu território.

A reacção da China

É que à força de serem batidos pelos franceses, pelos alemães, pelos ingleses, pelos russos e pelos japoneses; à força de verem enge-

nheiros estrangeiras arrancarem da sua terra as próprias riquezas naturais do solo e instalarem no seu país os caminhos de ferro em manifesto interesse de grandes companhias inglesas ou franco-belgas, os chineses dessa época, tocados por um muito louvável brio de incontestável patriotismo, bradaram revoltosos e quasi unisonamente, insuflados por uma potente corrente de puro nacionalismo:

«Porque nos submetemos, nós, vergonhosamente e sem heróica opposição, da nossa incontestável força?»

Se a China é o maior e o mais potente Império do mundo porque razão se permite aos estrangeiros que nos vilependiem?

Porque não se pensará em criar com intusiasmo uma China nova, uma outra China que, recordando os opróbios sofridos saiba criar um Novo Estado para o seu povo? Assim pensavam os nacionalistas chineses, na mais calorosa das intenções, acalentadas pelo fogo sagrado do patriotismo, mas, de tudo o idealizado nada teve realidade ainda efectiva, porque do seu atrazo na civilização se ressentiam os que pensavam em ser soldados-reformados dum Império Vasto mas desmembrado por ataques de diversos povos.

Consubstanciando em si o ardor patriótico dos seus patrícios o general Chiang-Kai-Chek, confiado arreigadamente de que a sua pátria ha de triunfar, finalmente, desde 1931, que vem elaborando uma consciente propaganda de efeitos evidentes no progresso da sua reorganização nacional, como se pode notar por estas simples indicações que apresentamos.

Em 1934 a China possuía mais 207 aviões de guerra do que no ano anterior e nesse mesmo ano contava cerca de seis vezes mais de unidades do que a existência do ano de 1932.

Sem que se indiquem nestes elementos qual a quantidade actual de aeronaves, diz-nos contudo o documento que compulsamos que, dentro três ou quatro anos, o seu

effectivo aéreo atingirá a enorme cifra de 2:000 aeroplanos, dos últimos modelos, sem contar ainda com uma reserva de outros aparelhos de ataque aéreo.

Não obstante êste esforço extraordinário a desordem interna ainda é tão grande e manifesta na China que chegam a acusar de traidor o general Chiang-Kai-Chek, a quem se deve tudo o já conseguido, porque sempre se tem oposto, com inabalável firmeza, a fomentar — pelo menos por agora — a guerra com os nipões.

A revolta dos «Boxers»

Um exemplo célebre é o da revolta dos «Boxers», no ano de 1900.

Êstes elementos perturbadores eram os que constituíam um partido ou sociedade secreta, cujo fim em vista era o da ansiada revolução nacional.

Provocaran nesse ano uma revolta em Pequim, mas como para acordar do letargo moral os seus adormecidos sentimentos patrióticos de alguns dos seus patrícios, chegaram ao excesso de prégar imponderadamente, a necessidade de chacinar todos os estrangeiros residentes na China.

E as turbas ignaras, maldosas e sanguinárias, macularam as nobres intenções que ditara a sua revolução, suscitada por um elevado sentimento altruista, com o hediondo massacre de europeus e americanos, especialmente em Pequim.

Como resultado de tão formidável chacina, imediatamente o Japão, Estados Unidos e França, decidiram-se, se bem que ainda um pouco tardiamente, a intervir. Ora, como estas três potências coligadas e, — mesmo que fôsse cada uma de per si, — eram bem mais fortes, visto que o governo chinês não dispunha do mais insignificante exército moderno para lutar com o inimigo aliado, deu em resultado que esta revolta foi para a China um grande desastre, pois teve de indemnizar as potências estrangeiras com fabulosas quantias em valores reais, além da concessão de inúmeras vantagens económicas e o

direito garantido de protegerem as legações e as indústrias pertencentes aos seus nacionais, com contingentes das nações que assinaram o pacto, armadas e que tivessem guarnições efectivas em determinadas cidades chinesas.

No entanto, as potências aliadas informavam por tratados posteriores, renunciarem à conquista de novos territórios chineses, comprometendo-se todavia a respeitar a integridade da China.

Permitimón-os recorrer ao passado e expor neste desprezencioso artigo alguns pontos essenciais da história, não para se alardear a posse de grande erudição neste assunto, mas tão somente para que lendo o que aqui se escreve se possa asseverar melhor as graves circunstâncias da actualidade.

Começando pois, a ligar o passado com o presente, vê-se logo que, foi por virtude do acôrdo a que acima aludimos que os japoneses mantêm guarnições completas e bem equipadas, tanto em Pequim como Tien-Sin, cidade muito evocada no presente, para se relatar a posição dos acontecimentos e que o incidente de Lou-Kou-Chiao, em 7 de Julho último só foi possível succeder em circunstâncias especiais como aquelas a que nos referimos.

Ainda sob outro aspecto, nota-se que como entre as potências signatárias do acôrdo a que anteriormente aludimos, se contava também o Japão, êste país se via inhibido de, legalmente se apoderar de novos territórios por anexação.

Encontraram porém os seus inteligentes estadistas uma fórmula inesperada que lhes podia servir à maravilha.

Trataram, para isso, de encontrar um subterfúgiu e resolveram pô lo rápidamente em prática. Consistia essa solução em cultivar pela propaganda os desejos emancipadores dos povos, preconizando entre êles as vantagens da autonomia,

Tactica política

Não pretendiam conquistar na verdadeira acepção do termo, novas províncias á China como, por

exemplo, a Prússia fez em 1870 á França, conquistando a Alsácia e a Lorena, mas destacando estas províncias do seu território materno e levando-as a constituirem-se independentes, ainda que submetidas á sua directa influência, como aliás é do domínio de toda a gente que tem acompanhado a situação dos países orientais nestes últimos tempos.

Assim há cêrca de cinco anos nasceu de uma revolta inesperada para a China o novo Estado da Manchúria.

Foi a 1 de Março de 1932 que se registou o nascimento dessa nova nacionalidade. Com efeito os dirigentes notificaram ao mundo a vontade dos seus concidadãos se emanciparem da tutela chinesa para, pelos próprios meios de que dispunham dirigirem os seus destinos.

Como se sabe a Manchúria é, na realidade, um grande país vastíssimo e situado á mesma latitude da França e da Europa Central e Meridional.

Transportou-se depois a capital Moukden, a capital dêsse novo es-

tado independente e conduziu-se um descendente antigo do imperador chinês, para lá fazê-lo proclamar imperador da Manchúria.

Desta maneira não se poderia considerar que houvesse infracção à letra dos compromissos tomados em 1900 e até mesmo, sem risco de controvérsia se poderia afirmar: «O Japão respeitou a integridade da China».

Mas, note-se, a Manchúria, considerando-se oprimida pelo governo de Nanquim proclamou a sua independência e recorreu ao auxílio do Japão para vir em seu socôrro.

Desta maneira a intromissão dos exércitos chineses na revolta da Manchúria foi somente um *caridoso* auxílio de vizinhos que se estimam e, sabem prestar ajudas nos momentos das suas situações críticas.

Todavia, como a Sociedade das Nações não concordasse com o critério apresentado pelo Japão e êste país não lograsse demover-lhe a forma de encarar o assunto, resolveu por isso demitir-se de seu membro.

(Continua)

Guinchos-Elevadores

PARKER

(aparelho para elevar cargas rapidamente e economicamente a varias alturas)

Carros de mão, em ferro, Forquilhas, Pás, Picaretas e outro material de construção

Batoneiras

PARKER

Depositarios:

HERBERT CASSELS JUNIOR

Avenida 24 de Julho, n.º 56

TELEF. 23743



