

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

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

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

BELLO & BRAVO

★ ★

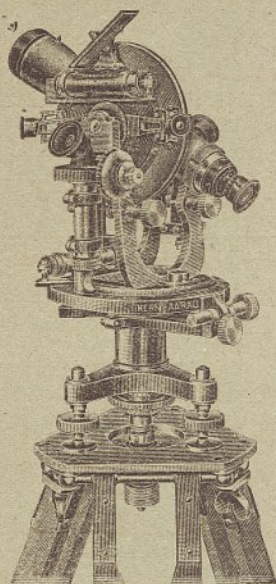
Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaidades 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 pólvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Crescote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, raijais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, de «Sté. Ame. Manufacture Liège» e 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 outros 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 ferramentais

♦ **Maquinas para lavar roupa** e instalações completas de lavandarias
 ♦ **Maquinas de rectificar** e afiar
 ♦ **Maquinas de atarrachar**
 ♦ **Maquinas de fresar**, universais, horizontais e verticais
 ♦ **Maquinas** para trabalhar madeira
 ♦ **Maquinas** para fabrico de parafusos
 ♦ **Maquinas** para todas as indústrias
 ♦ **Material electrico** de qualquer especie
 ♦ **Material** fixo e circulante
 ♦ **Metal branco** e anti-fricção
 ♦ **Oleos** para lubrificação
 ♦ **Platina e Nickel**
 ♦ **Pedras de esmeril**
 ♦ **Pegamoides**
 ♦ **Pontes** e outras construções metalicas
 ♦ **Rails d'aço** de qualquer perfil
 ♦ **Tintas** em pó e preparadis
 ♦ **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 portateis**, wagonetes, etc.
 ♦ **Wagons** de qualquer tipo e tonelagem
 ♦ **Zarcão**
 ♦ **Zinco** em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA

Telefone: 25141



Kern
AARAV
SUISSE
Boites de compas de précision

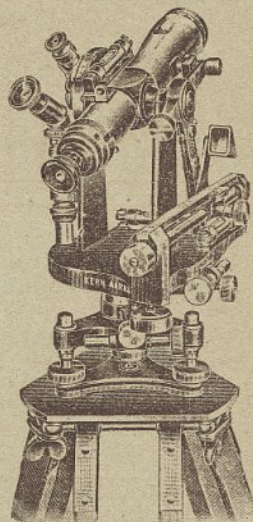
Kern INSTRUMENTOS
AARAV DE PRECISÃO

TACHEOMETROS

ALIDADES

THEODOLITOS

BINOCULOS



VENDAS A RETALHO EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE
Agencia em Lisboa: RUA DOS FANQUEIROS, 15-2.º

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	3965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "	AMBRIZ	858 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	SAVE	890 "
AFRICA	5491 "		
PEDRO GOMES	5471 "		

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

Vapores de carga

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

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

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

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfândega, 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 853 - ANVERS: Elffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve - HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès - PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière - BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès - GENOVA: Burke & Capellino; Piazza Cinque Lampadi, 84 - LIVORNO: Erellio 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, 10



Plaza Castelar — Calle de Alcalá — MADRID

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto McIntinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

S U M A R I O :

Página artística: Plaza Castelar, Calle de Alcalá, Madrid. — Reina a Paz... — A Regulamentação dos Serviços de Camionagem, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — A Aviação, Portugal e o seu Império Colonial, pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ. — A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Negociabilidade dos Títulos de Transporte por Caminho de Ferro. — Um Novo Teodolito. — O que todos devem saber. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Turismo, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Parte Oficial. — A «Gazeta» em Espanha. — Publicações recebidas. — As origens vulcanicas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — «Contos Amargos da Guerra» — Terras portuguesas, pelo Dr. JACINTO CARREIRO. — Ha quarenta anos. — A Automotora Bugatti. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Uma página do meu jornal, por AUGUSTO D'ESAGUY. — Comissão Central de Assistência de Lisboa. — Companhia dos Caminhos : : : : de Ferro Portugueses : : : :

1933

ANO XLVI

1 DE JULHO

NUMERO 1093

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 D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO
COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 20158
DIRECÇÃO 2 7520

REINA A PAZ...

O facto mais notavel desta quinzena ferro-via-ria foi sem duvida o aparecimento do decreto regulando o serviço de transportes em conjunto, que pretende vir resolver a rivalidade entre *camionagem* e caminhos de ferro.

Apareceu na imprensa para colheita de opiniões o projecto do mesmo decreto e logo o Ministerio das Obras Publicas começou recebendo felicitações que encorajaram á publicação do diploma; logo em seguida appareceram os protestos, porque os ha sempre que se decreta qualquer coisa.

Nas lutas de interesses, por mais conciliatorios que sejam os arbitros ha sempre algum que se julga lesado, e, protesta. No entanto, é de crêr e assim parece provar-se, o diploma em questão feito sobre estudos que procuraram resolver equitativamente o problema; não desagradou no geral e sem deixar para o futuro a resolução definitiva de tal competição.

Ha pelo menos um facto que o decreto procura atender: á moralisação das más industrias. Procura terminar com aqueles maus comerciantes, pessimos administradores que se inventaram neste *après guerre* e se encontram refugiados em qualquer parte onde se julgue fazer dinheiro, criar riqueza sob que processos fôr.

Ha empresas de camionagem cuja exploração não tem bases algumas. O que se procura é uma receita diaria, para ir vivendo, embora não entre em conta a depreciação do material e, quantas vezes, o proprio pagamento — a prestações — da caminheta... O preço da passagem... era quasi o que quizessem dar! Nem escrita, nem a mais elementar base duma exploração honesta e digna.

Ora se eram desta categoria alguns dos mais acirrados concorrentes do Caminho de Ferro, facil é considerar o decreto que estabelece a taxa minima de carreiras, como um estatuto moralizador e absolutamente necessario.

É a ultima palavra de justiça o referido decreto?

É difficil dizê-lo. O que ha que reconhecer — gregos e troianos — é que o espirito que presidiu á sua elaboração era o de fazer justiça, e se não se conseguir em absoluto é porque a justiça ainda não é uma virtude que congrace todos os interesses.

Longo é tambem o decreto para o analisarmos aqui minuciosamente. O que desejamos frizar neste local é a oportunidade do seu aparecimento, e o intuito de paz que encerra...

A REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CAMIONAGEM

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

CONFORME referimos anteriormente, havia sido publicado no *Diário do Governo* o Decreto n.º 22.718, pelo qual foram organisados os serviços de viação.

Na *Gazeta* de 16 de junho reproduzimos o projecto de decreto regulador do imposto de camionagem.

Esse diploma foi promulgado como decreto-lei n.º 22.716 de 22 de junho, que veio a lume no *Diário do Governo* da mesma data.

Nê-se mesmo *Diário* veio, sob o n.º 22.718 de 22, o regulamento de transportes em automoveis pesados, a que serviu de base o relatório da Comissão publicado no *Diário do Governo* de 7 de junho.

Na *Gazeta* de 1 de junho reproduzimos o projecto e decreto, que tinha vindo a lume na imprensa diaria em 18 de maio e que agora o *Diário do Governo* de 22 do corrente publicou, havendo apenas ligeiras alterações.

Uma das mais importantes encontra-se no art. 18.º, IV em que a tarifa mínima de passageiros, que era primitivamente a de 3.ª aumentada de 25 %, ficou essa mesma tarifa com o aumento apenas de 10 %.

Confrontando os decretos com o relatório da Comissão vê-se que a proposta da mesma sofreu profundas alterações de redacção, que a melhoraram dando melhor arrumação aos diversos preceitos. Foi, sobretudo, a classificação das carreiras que foi modificada com vantagem.

Fixam-se tarifas mínimas e máximas das carreiras, havendo também taxas diversas para o transporte de camionagem.

Fica portanto assente a distinção das diversas especies de carreiras, conforme são ou não concorrentes de caminhos de ferro ou nas afluentes.

O imposto de camionagem; cobrado integralmente nas carreiras concorrentes, desce a 50 % nas independentes a 25 % nas afluentes e complementen-

tares. A tarifa mínima é a de 3.ª classe da tarifa geral dos caminhos de ferro, salvo para as concorrentes em que essa tarifa é acrescida de 10 % e não de 25 % como propozera justificadamente a Comissão.

Quanto a mercadorias, ficou proibido o seu transporte nas carreiras concorrentes.

Nas carreiras accidentais o imposto de 40\$00 por dia proposto para as caminhetas de passageiros pela Comissão foi reduzido a 30\$00. São essas as principais alterações.

A formula de cálculo do imposto estatuida no Decreto n.º 22.716 difere também do da Comissão.

Propozera esta para os passageiros:

$$J = 0,001 L \times P \times N$$

sendo L a lotação do carro, P o percurso da carreira, N o número de viagens mensais.

O decreto preservou estoutira:

$$J = 0,05 T_{\text{nin}} \times L \times (P \times N)$$

Supondo a ocupação média de metade dos logares o imposto é de 10 % sobre o tráfego efectivo. No texto decretado figura a formula:

$$I \ 5/100 \times T_{\text{nin}} \times l \times (p \times n)$$

em que manifesto de composição aparece repetido o factor l.

Para a mercadoria a Comissão propoz a formula

$$J = 0,0001 \times C \times P \times N$$

em que C é a carga maxima em quilogramas e o decreto;

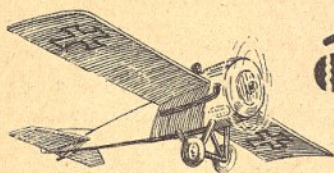
$$J = 0,05 \times T_{\text{nin}} \times C \times P \times N$$

equivalente a 10 % de receita do tráfego efectivo computado em media em 50 % de lotação.

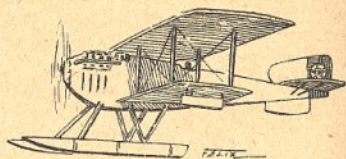
O Decreto n.º 22.716 sujeita à revisão anual os factores das formulas estatuidas, o que permite atender sussecivamente as indicações da experiencia.

O regulamento decretado é pois um diploma de valor, que põe termo á anarquia actual, submete a regras bem pensadas o estabelecimento das carreiras, acaba com a liberdade da concorrência sem limites entre a caminheta e o caminho de ferro, estatuidando tarifas mínimas e variações correlativas do imposto de camionagem, cujo calculo se torna fácil e é independente do tráfego efectivo.

É portanto digna de louvor a providencia tomada. A experiencia mostrará os retoques de que porventura careça. Tal qual foi promulgada, representa melhoria consideravel da legislação em vigor.



Aviação



PORTUGAL E O SEU IMPÉRIO COLONIAL

Pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ

Pareceu-me que um dos assuntos que deveria interessar a actividade manifestada nas decorridas conferências sobre o nosso Império Colonial, seria o da Aeronautica. A África dividida pela soberania de Portugal — Inglaterra — França — Itália e Espanha, vê a sua imensidade territorial, gigantesca, defendida da civilização nos seus longínquos recantos pela falta de estradas e caminhos de ferro que nem utópicamente podemos palpar realizáveis. Como um sonho de megalomano poderíamos imaginar o desbravamento do Continente Negro por ligações e meios de comunicação que entre as grandes distancias bem poderiam significar ruína. É através da África, mais do que em qualquer outra região do Globo, que a Aviação poderá manifestar o seu elevado valor como meio de transporte. O começo está lançado sem a nossa prática colaboração. Portugal nação colonial, possuidora de ricos e extensos territórios em África é a única Nação com interesses ligados a esse continente que não tem ainda qualquer modalidade Aeronautica que a sirva. A Inglaterra cria e desenvolve numa inteligente protecção, a sua aviação particular; lança através de África, de Norte a Sul as suas carreiras comerciais aéreas, a sua Imperial Airways do Cairo ao Cabo; tem as suas bases militares nos pontos que melhor servem o seu domínio. A França, no Norte e no Sul, na sua linha de aerodromos e esquadrilhas de África Ocidental Franceza — A. O. F. — enraiza as suas forças aéreas; comercialmente faz a travessia do Deserto do Sahará, faz a travessia do Rio do Ouro e da Mauritania ligando a Europa às Américas do Sul. A Itália domina e defende as suas colónias Africanas criando, desenvolvendo e modernizando as suas esquadrilhas aéreas na Tripolitania e Cirenaica. A Espanha senhora das areias, das terras de fome e da sede, onde a vegetação rareia e a duna impera, tem nas suas esquadrilhas de Cabo Juby e Vila Cisneiros o marco indicador da sua soberania. A Belgica dedica um grande interesse à sua já montada e bem organizada Aviação Colonial.

Portugal não responde à chamada nesta parada de modernas forças, de garantia colonizadora.

Porque havemos de esperar mais, confundindo a nossa acção bem clara e interessante de povo co-

lonizador com o atrazo de adaptação aos proveitosos processos de trabalho e cimentação de tradições. Que nos falta para que possamos cadenciar nossos passos nas fileiras dos que caminham e se preocupam? Dinheiro?

Balô e inquietante me parece tal argumento. A inteligência servindo o moderno espírito não se espraia divagando pelo passado sem que trace o caminho de futuro alicerçando o presente.

Esse caminho custa sempre dinheiro que pôde ser melhor ou peor empregue.

Sem processos modernos, sem uma visão clara do que vem, jamais podemos consentir que em nossa imaginação se forme a idéia do que poderemos progredir. A Aviação é seguramente um dos grandes elementos dêsse todo a que se pretende jungir com elevação e critério o nosso Império Colonial.

No turbilhão comandado em que giram fórmulas de governo que muito prestarão ao bom andamento e consolidação do nosso dominio colonial decerto resiste em aberto o logar destinado à nossa Aeronáutica Colonial.

Falemos dela com o interesse que nos merece tudo quanto nos ligue ao que é nosso de facto e de direito. Olhemos à Marinha! A sua acção, os seus feitos, as suas tradições, correndo Mares, mostrando nos portos nacionais e estrangeiros, os seus elementos êsses bocados de aço, que são bocados da Nacionalidade, estadeando a nossa bandeira, impondo a nossa raça.

O seu natural complemento, as naves do ar, sobrevoando as areias dos grandes Desertos, sobrevoando a selva virgem, do mundo que se espalha primitivo em quilómetros e quilómetros que preciso é vencer e nacionalizar, serviços têm prestado que bem confirmam o seu valor.

A sua acção indiscutível, fortemente provada nas regiões onde impera já a civilização, levada foi já aos mais reconditos sítios, para Norte e para Sul, para os Gêlos e para a selva, para toda a parte, robustecendo continuamente a acção empreendedora do homem em todos os campos da sua actividade. O nosso despegado Império que no navio sente sempre o braço da mãe Pátria, viverá mais

(Continúa na pág. 415).

A' TABELA

A CASA DOS FERRO-VIÁRIOS

Pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA

A CABO de lêr um romance social francês, do senhor Jean Vézeré, cuja tradução em português tem o título *A casa dos ferro-viários*.

Atraiu-me o título, na curiosidade natural de encontrar em literatura a vida dos trabalhadores do caminho de ferro. Depois da *Bete humaine* de Zola e do film *A roda*, nada mais me impressionou na arte ou nas letras sobre o tema ferro-viário.

O novo romancesinho que é inferior em qualidade teve apenas um mérito; provar-me que a família ferro-viária tem grandes admiradores; que a missão de manter as comunicações pela via ferrea é compreendida no seu alto significado nacional e que ha, para todo o bom funcionário ferro-viário um ideal, assim expresso no romance:

— “Sim o Ideal! Quando eu rabisco numeros na minha secretária de pequena velocidade, lembro-me de que dos meus cuidados, da minha exactidão dependem a prosperidade dos nossos comerciantes a reputação dos nossos industriais; quando assisto à formação dum combóio de fruta ou de cereais e vejo esse vulgar combóio de mercadorias dirigir-se á cidade, lembro-me de que é o trabalho de todos os agricultores do vale do L. que vai, graças aos meus cuidados, proporcionar á terra gascoa um pouco mais de riqueza...”

Estas frases na boca dum pequeno funcionário duma gare provinciana, dão ideia da indole do romance e do espirito que o anima.

E noutras páginas:

— A Companhia — volveu Criquet com emoção — é um grupo de acionistas, de certo, mas é também, e sobretudo, esse exército dos trabalhadores honestos que participam dum mesmo trabalho gigantesco; que, todos solidários uns com os outros, conscientes das suas responsabilidades, asseguram dia a dia numa grande parte do solo francês, a livre expansão do nosso comércio, da nossa industria, de toda a nossa vida nacional.

O romance longe de cair numa forma revolucionária, social ou demolidora, é conduzido dentro dos bons principios; mostra-nos a vida de um pequeno garoto que nasceu e passou a mocidade entre carruagens, viajando nas *dresines*, bebendo como toda a gente agua da bomba de alimentação... A família ferro-viária, numa estreita cooperação e solidariedade aparece em todos os personagens do romance com a noção viva da corporação e do sacrificio.

As mortes por desastres, os sacrificios e a abnegação de outros, a dedicação e a offerta para todas as acções boas, passam constantemente sob os olhos do leitor, num ambiente simpático, curioso, interessante e que merece a atenção dos nossos ferro-viários por ser um livro que lhes exalça as qualidades e presta homenagem ás suas belas virtudes.

Como os mineiros, como certas aldeias de pescadôres, os ferro-viários constituem uma família unida por estreitos laços de solidariedade e sacrificio. E, como os tempos que correm são propicios ao esquecimento e á indiferença, é bom que de vez em quando apareça um ou outro livro ou artigo, a recordá-lo e a despertar a divida de gratidão por esses humildes obreiros da civilização.

NEGOCIABILIDADE DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE

POR

CAMINHO DE FERRO

«Foi um dos interessantíssimos assuntos tratados no Congresso do Cairo. Dele damos nota aos nossos leitores, pelas considerações que vamos publicar e que são traduzidas do «Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer.»

O problema da possibilidade e oportunidade de crear títulos de transporte utilizados no tráfico dos caminhos de ferro, por via de semelhança como o conhecimento no tráfico marítimo, problema de carácter jurídico preocupou as empresas de transporte por caminho do ferro, desde o início da conferência constitutiva da primeira convenção internacional de Berne.

Dificilmente a questão deixava de interessar os técnicos nas diversas conferências de revisão, embora quasi sempre a solução fosse negativa. De resto o aspecto do problema no seu sentido pratico, escapava a muitas entidades administrativas ligadas a empresa de transportes, e nas esferas comerciais ou agricolas e industriais, a importância da questão era insignificante.

Por seu lado, a jurisprudência e nomeadamente o direito comercial, nunca se dispuzeram no decorrer de dezenas de anos a encarar a oportunidade da criação dos títulos desta natureza.

Estes últimos anos contudo, vira surgir, inesperadamente discussões nos meios dos caminhos de ferro particularmente suestionadas pelas vantagens d'uma criação dessa natureza, embora a amplitude dos mercados, novas mercadorias em curso, inovações e usos comerciais de recente introdução, não revelem suficientemente toda a conveniência e a criação dos títulos de transporte.

Há factos recentes, da última hora, que provam que os meios ferroviários votam decididamente pela utilidade dos ditos títulos e se revelam interessados porque a questão seja submetida a novo exame.

Seria de todo inoportuno apresentar n'este trabalho os nomes das pessoas ou grupos que nos debates da questão, sentem que este sistema — o título de transporte tem toda a oportunidade.

Devem também ser registadas as opiniões atribuidas a determinadas pessoas e que se fossem tomadas em consideração inutilizariam a finalidade deste estudo. Observa-se desde logo, que todos os partidários de uma utilização comercial do documento de expedição encaram a questão dentro do campo restricto do direito de transportes. Os trabalhos desta ordem quer careça de particulares quer de colectividades têm sempre evitado a questão no seu aspecto juridico, pondo de parte as relações do direito civil com o direito das coisas. Daqui resultou uma situação um tanto embaraçosa. E já lá vão dois anos de discussões em busca de uma fórmula definitiva donde

nascem obrigações jurídicas. E o defeito destas discussões está simplesmente na despreocupação de aclarar os próprios elementos da questão — em suma — o problema de direito.

Os partidários da negociabilidade segundo os relatórios que expõem, propõem-se criar um titulo de transporte por via férrea ornado do mesmo caracter juridico que já possuem os conhecimentos no transporte marítimo. Ora a função jurídica deste documento responde essencialmente no facto de ela representar a mercadoria transportada. É quanto basta.

— Assim como no direito de pessoas, o mandatário surge como um «alter ego» do mandante, o conhecimento torna-se nas operações marítimas ou fluviais um «alter id» do objecto deslocado, inscrito no documento. Percebe-se que neste mandato, há vários riscos derivados da natureza do «alter ego» que importa essencialmente num desdobramento da pessoa. Pelos poderes conferidos ao mandatário, o mandante não renuncia ao direito de disposição; mas, além disso, ele criou à margem do seu próprio direito, um segundo — o de disposição — o do mandatário.

Succede, como consequência natural, que as duas personalidades — mandatário e mandante — tomam iniciativas contraditórias. Eis um exemplo bem frisante:

No próprio instante em que dois advogados autorizados a transigir sobre o diferendo para o qual eles foram constituídos com poderes suficientes para concluir uma transacção, as partes transigem, num outro lugar, com bases diferentes. É evidente que a criação para o conhecimento de uma «alter id» da mercadoria pode originar riscos procedentes do desdobramento da personalidade. Estes perigos são da mesma ordem dos que provêm do «alter ego» do mandante. Se as dificuldades nascidas desta situação foram na prática do transporte marítimo ou fluvial, assaz raras, deve-se isso à natureza especial do transporte por mar. No decorrer da travessia é praticamente impossível dispor da mercadoria, porque, em alto mar, um determinado navio com destino a porto determinado e com carga bem definida, permanece fóra de toda a accessibilidade às pessoas interessadas. Não há desdobramento possível nesta qualidade de transporte pela constituição dum «alterum id», não há perigos, pois a registar.

Pelo contrario, é precisamente a impossibilidade de dispor da mercadoria em curso de navegação que motiva a criação dum «alterum id» no conhecimento — simbolo da mercadoria transportada — susceptível de ser negociada em terra firme, de mão em mão, no lugar e em mercados inacessíveis a mercadorias.

Insistimos: Não há perigo em direito marítimo, duma disposição simultânea e contraditória do «alterum id» da mercadoria e da própria mercadoria, uma vez, que está esta em transporte marítimo. Bem diferente é a situação no transporte terrestre, em que a coisa transportada está ao alcance das entidades interessadas. E é nisto que se encontra o perigo. Tal era a situação pelo menos até aos últimos tempos, o desenvolvimento da telegrafia sem fios facilitando as comunicações em alto mar, e a qualquer hora com o capitão do navio, poderá talvez originar novos usos comerciais que permitam dispor da mercadoria em curso pelo menos no caso de um carregamento completo.

Não seria extranho a esses usos a possibilidade de alterar o porto de destino no navio em alto mar.

Admitidas essas inovações, o direito de transporte marítimo, adquirindo maior elasticidade facilitaria a marcha das mercadorias pela mesma forma como se opera no transporte por caminho de ferro em que é possível ao expedidor modificar o contracto de transporte.

Desta maneira tornar-se-ia patente que a constituição dum «alterum id» da mercadoria, mediante o conhecimento em direito marítimo e igualmente a criação do «alter ego» do mandante foram primitivamente um puro expediente da prática juridica. O mandante cria um representante do mandante para remediar a insufficiencia da sua capacidade ou da possibilidade

de agir e o conhecimento cria uma representação da mercadoria para remediar a impossibilidade de dispor da mesma.

Daqui resulta que se a mercadoria em trânsito está à disposição dos interessados, o expediente do conhecimento é inútil. Estas considerações incidem sobre o tráfico por caminho de ferro, com mercadoria sempre à disposição e por consequência não ha necessidade de um titulo negociável de transporte ferroviário quer sob o ponto de vista do transporte, quer para defeza dos interesses do transportador.

Além das considerações precedentes, seja-nos permitido encerrar o assunto pelo seu aspecto duplo. O do direito internacional de carácter geral :

O conhecimento d'uma mercadoria em viagem pelo alto mar foi estabelecida para um transporte effectuado n'uma região independente (no man's land). Por outro lado, a mercadoria segue n'um navio que segundo o direito de bandeira permanece por direito no solo d'um país bem defendido. As condições da transmissão da propriedade e os outros aspectos do direito privado relativamente à mercadoria encontram-se subordinados à «lex rei sitae» a qual, segundo o direito internacional tem applicação no direito das coisas — direito de propriedade invariável como seja o do Estado a cuja soberania o navio está submetido.

O mesmo direito nacional incide tanto na mercadoria como no seu simbolo o conhecimento, d'acôrdo com as disposições da «lex rei sitae». Assim o conhecimento está subordinado a tantas leis quantas as nacionalidades embora haja entre elas pontos de contacto bem numerosos, graças aos quais um carregador confia a sua mercadoria tanto a um navio inglês, como alemão, e se por vezes surgem preferências de pavilhão, estas são motivadas por sentimentos de ordem geral, certas particularidades jurídicas peculiares a essa bandeira nacional. Do exposto é lícito concluir, que o transporte marítimo é um facto jurídico simples, quer pelo que respeita à soberania nacional quer pelas relações que mantem com o direito internacional formado. As decisões a tomar simplificam-se partindo do facto que o navio e o carregamento têm nacionalidade definida. Como quer que seja, as situações de facto são mais simples no transporte marítimo do que própria. men.e no tráfico por caminho de ferro internacional. Effectivamente o vagão oferece uma base jurídica diferente mais notável quando se compara com um navio nacional. Desde logo, por força da «lex rei sitae» está submetido à legislação nacional local encontrando-se no curso através de vários países exposta a intervenções e incidentes originados de direito público ou privado e sobretudo variáveis com a natureza dos direitos nacionais a respeito das coisas.

Ora para todos os países, o direito das coisas, o direito de transmissão, constituição de garantias, efeitos de posse são mais ou menos diferentes e particularmente na Europa central e nos estados submetidos ao sistema notam-se divergências muito accentuadas do direito de influencia francesa, tanto actual como antiga, — o código de Napoléon. Imagine-mos um transporte de cereal por caminho de ferro partindo dos Balkens com destino à Europa occidental. O transito realizar-se-á através de nações diferentes — Roma, Bulgária, Hungria, Yugoslavia, Austria, Suíça, Alemanha, França, Belgica e Países-Baixos.

Em suma, quantos países com soberania distincta.

Direitos civis sensivelmente variados. Mas a «lex rei sitae» expressão do direito internacional quando terá de applicar-se para efeitos de transporte da mercadoria ao longo do território Hungaro, segundo o direito Hungaro, através de França d'acôrdo com o direito francês e assim successivamente.

Se a base numa da propriedade da mercadoria ou ainda a sua constituição como garantia em vez de effectuar-se pela entrega da própria coisa se realizasse mediante o seu simbolo, isto é, pelo endosso do conhecimento, teria de applicar-se a esta transacção, se bem com a sua caução, o direito que rege a mercadoria em curso de transporte. Succede porém que o

detentor do conhecimento ignora quasi sempre não só o lugar por onde anda a mercadoria como também o momento em que se conclue o acto jurídico, as suas consequências, os direitos adquiridos, etc.

Ainda mesmo supondo que o detentor do conhecimento conseguisse localizar a mercadoria, pelo recurso a informações perante as autoridades administrativas dos caminhos de ferro-ser-lhe-ia mais fácil dispor da mercadoria por uma alteração posterior ao contracto de transporte, do que propriamente dispor do conhecimento, alienando-o por via de um endosso. Vê-se pois que o método do simbolo fica arruinado pela diversidade das legislações. Estas afirmações serão reforçadas com exemplos. O autor previu as dificuldades todavia preferiu isolar-se num silêncio discreto nessa expectativa, de que as dúvidas se aclarassem por si, seguindo persuadido das graves dificuldades que este assunto comporta (o da transmissão dos titulos de transporte) quando se defronta com o direito internacional. Todavia afastar um problema não é buscar-lhe a solução, e compreende-se que, enquanto os efeitos de direito que affectam os titulos de transporte por caminho de ferro não entrarem nas normas do direito internacional, apenas poderão transferir-se com estes documentos, os direitos e obrigações de contracto de transporte — nunca porem os efeitos jurídicos de transporte.

Isto envolve a impossibilidade da criação dum conhecimento para transporte ferroviário antes por causa das dificuldades dos direitos civil e comercial do que pelas dificuldades e objecções alegadas ou resistências opostas ao conhecimento.

Ainda no direito público internacional, surge outro obstáculo — o da alfandega — advertimos que a mercadoria em transporte, com um conhecimento endossável é expedido anonimamente e que é difficil nas fronteiras verificar se esta ou aquela mercadoria está dentro da categoria de productos de importação.

As probabilidades da criação de um conhecimento à ordem anulam-se progressivamente com a política comercial dos contingentes de exportação e importação. Seria necessário afim de obter transportes internacionais com conhecimento à ordem que as administrações das alfandegas e as finanças alterassem a applicação dos contingentes.

Ora como tomar em consideração que a garantia pessoal, determinada pela outorga dum certo contingente quando o contingente é outorgado anonimamente? É este precisamente que anula toda a possibilidade de uma modificação dos contingentes. No trânsito marítimo as dificuldades quasi não existem comparadas com as do trânsito ferroviário, porque, afinal a escala num porto intermediário não se compara sob o ponto de vista jurídico com a passagem das fronteiras de alfandega.

Por mar, não há perigo de confusão ou de troca de mercadorias, não há os riscos de carga e descarga dos vagões. Até hoje não houve em lugar ou em tempo algum, conhecimento para o trânsito internacional. Fala-se da Russia e da América, parecendo esquecer que estes países constituem um todo territorial com direitos uniformes.

Em territórios com uniformidade de direito podia prever-se sem grandes dificuldades a criação de titulos negociáveis por ex. na França ou Alemanha mas nos diferentes estados europeus o conhecimento à ordem nunca existiu nem nelle se pensou a serio. Objectar-se-á talvez, negando a existência de conhecimentos internacionais para transportes ferroviários ou mesmo que se afirma o facto de conhecimentos directos emitidos por ex.: de Chicago ou de S. Luiz para Leipzig ou Paris. É uma afirmação de facto, mas não de direito. Tratando-se de redes europeias, esses conhecimentos na realidade emitidos pelas companhias de navegação maritimas destinam-se apenas a facilitar a entrega da mercadoria ao detentor do mesmo, n'um lugar determinado do continente europeu, em Leipzig por ex..

(Continúa no próximo número).

UM NOVO TEODOLITO BÚSSOLA

NINGUEM ignora que os instrumentos topográficos tem beneficiado, nos últimos anos, de importantes aperfeiçoamentos. Os principais melhoramentos são: a redução de dimensões e de peso, o aumento da precisão das leituras, assim como a simplificação e a grande rapidez das mesmas. Estes importantes resultados foram constatados no Congresso dos Geómetras de 1930, em Zurich.

Actualmente existem teodolitos que dão a aproximação de 1" por leitura directa, que pesam menos de 5 kgs. e cujo preço é menor que o dos grandes e pesados teodolitos da mesma precisão mas de concepção antiga.

Por outro lado, será útil, para os trabalhos que não exijam uma grande precisão, dispor de instrumentos ainda mais pequenos, duma precisão igual a 1' aproximadamente, e possuindo as vantagens de leitura rápida e segura dos teodolitos de precisão modernos.

Para chegar a este resultado, seria necessário encontrar uma nova solução, muito simples, para o dispositivo de leitura; com efeito, se o fôr fosse apenas a redução de dimensões dos dispositivos de leitura utilizados no teodolito de precisão, o preço estaria em desproporção com a precisão requerida. A utilização dum instrumento de precisão reduzida não faz sentido senão quando essa redução de precisão estiver ligada a uma diminuição notável do preço do instrumento.

Uma tal solução foi obtida renunciando ao emprego de microscópios de leitura e utilizando uma lupa de fraca ampliação para o exame das imagens juxtapostas das divisões situadas em duas regiões diametralmente opostas do limbo. Desta forma, pôde facilmente lêr-se directamente sobre o limbo 1/20 duma divisão, no caso deste intervalo aparecer no campo visual com uma grandeza aparente superior a 1 mm. Esta disposição é utilizada desde 1930 na bússola de prismas Wild, instrumento no qual uma divisão vale 2° e a precisão da leitura é portanto igual a 1/10°, com uma só leitura (automaticamente isenta do erro de excentricidade, por ser a média de duas leituras diametralmente opostas).

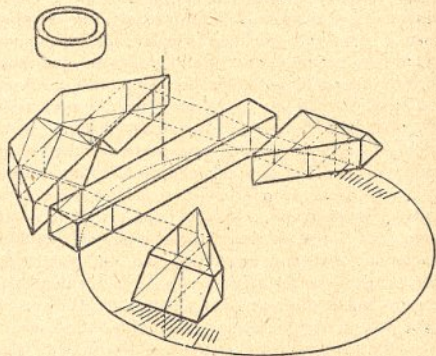
A precisão da bússola de prismas assim concebida seria insuficiente no caso dum teodolito; aumenta-se então notavelmente esta precisão pela utilização dum micrómetro óptico de coincidência. Ora os micrómetros deste tipo, usados até ao presente, são dum preço excessivamente elevado no caso que estamos estudando, porquanto eles comportam duas lâminas de vidro de faces planas e paralelas que devem girar de ângulos iguais em sentidos inversos. Mas uma simplificação importante conseguiu, dividindo em duas partes os prismas de leitura e intercalando entre elas uma lâmina única de vidro de faces paralelas; a rotação desta lâmina desvia no mesmo sentido os feixes luminosos emanados das duas regiões diametralmente opostas do limbo, mas as reflexões que se verificam entre esta lâmina e a lupa conduzem a movimentos em sentidos contrários das imagens dadas por essa lupa — donde resulta a possibilidade de obter a coincidência das divisões.

Se a leitura deve ser feita, por exemplo, com a precisão de um minuto, divide-se o limbo em duplos grados a fim de obter sobre ele, por leitura directa, um grado e sobre o tambor do micrómetro (que comanda a rotação da lâmina de faces paralelas) o minuto centesimal. Para a divisão em graus (sexagesimal) escolhe-se a mesma realização.

A figura anexa representa a disposição dos prismas de leitura e da lâmina de faces paralelas do micrómetro óptico, em relação ao limbo e á lupa de leitura.

Na realidade, são utilizadas duas lupas separadas cujos eixos são inclinados, de forma a permitir uma leitura cómoda. Um prisma inversor transmite as imagens da graduação ora para uma, ora para outra lupa, segundo o óculo é utilizado na posição normal ou na posição inversa. Desta maneira, o observador não tem nunca que se deslocar para andar em torno do instrumento.

A rotação da lâmina de faces paralelas é obtida fazendo girar, pela sua extremidade recartilhada, um tambor dividido situado do lado oposto ás lupas de leitura. O parafuso acionado por esta manobra actua sobre uma alavanca simples de comprimento variavel cuja extremidade livre está ligada á lâmina de faces paralelas por uma barra articulada.

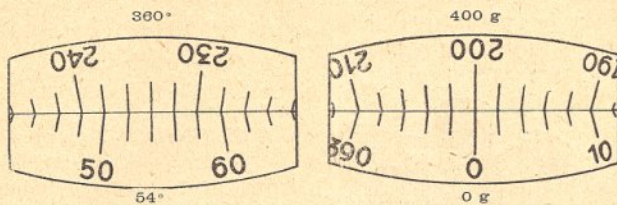


Este novo dispositivo de leitura, em virtude da fraca ampliação das lupas, conduz a um efeito praticamente nulo da precisão na centragem e das pequenas variações da distância do limbo à lupa. Por esta razão, é perfeitamente applicavel ao emprego dum limbo-bússola que assenta sobre uma ponta-eixo e é orientado por um íman fazendo corpo com ele.

A realização do teodolito-bússola Wild é baseada nas considerações precedentes. Este instrumento representa uma combinação absolutamente nova da bússola e do teodolito; para as duas possibilidades de emprego, isto é, a medida directa à bússola e a medição ordinária dos ângulos horizontais, utiliza-se o mesmo dispositivo de leitura e o mesmo círculo graduado. Na posição de repouso, o círculo dividido está separado da ponta; para uso, ele é levantado em todo o seu contorno por uma corôa que o imobiliza de encontro a uma peça que faz parte da base fixa do instrumento — o qual se comporta assim como um teodolito ordinário.

Quando se quer usar o instrumento como bússola, faz-se girar uma alavanca que abaixa a corôa já citada e deixa o círculo-bússola assentar sobre o respectivo fulcro, onde ele se orienta por si mesmo.

No teodolito-bússola Wild, a leitura do limbo vertical é feita num microscópio cuja ocular está situada ao lado da ocular da luneta principal. No campo deste microscópio, separadas por uma linha fina, aparecem as imagens juxtapostas das duas partes diametralmente opostas do limbo. Cada divisão vale 20 minutos (360° ou 400 g). Isto permite a leitura directa do minuto, por apreciação de $1/10$ de divisão, da seguinte maneira: lê-se o numero de graus ou grados na numeração observada em posição direita mais próxima do centro do campo (no sentido crescente da gradação) e conta-se o numero de intervalos compreendido entre essa divisão e a correspondente da imagem oposta (numeração em posição invertida), apreciando $1/10$ de intervalo. Visto que o espaço assim avaliado entre dois traços que distam de meia circunferência é igual ao dobro da distancia da divisão que se toma para origem a um índice fictício em relação ao qual se efectuari a leitura (o qual estaria exactamente a meio das duas divisões) attribui-se a cada intervalo metade do seu valor real, ou seja 10 minutos; vê-se então immediatamente que a leitura correspondente ao exemplo figurado é de $14,83$. Este processo de leitura é também utilizável no teodolito uni-



Exemplos de leitura do limbo-bússola; os minutos são lidos no micrômetro

teodolito é dado pela figura anexa. A repartição dos diferentes órgãos de manobra deste pequeno instrumento é particularmente notavel.

Sendo o instrumento destinado para visadas a distâncias reduzidas e sendo a precisão angular

igual a 1 minuto, o óculo não deve ter uma grande precisão de pontaria. Uma ampliação de $10\times$ é mais que sufficiente sempre que esta ampliação fôr bastante para a medição das distancias. O grande campo obtido com uma ampliação de 10 vezes permite utilizar traços estadimétricos correspondendo à constante de multiplicação 50 e, por consequência, obter a mesma precisão do que com um óculo de ampliação 20 munido de estadia $1/100$. Assim, é de grande vantagem usar uma mira com divisões de 2 cm. Se as visadas não ultrapassam 50 m, obtem-se, sobre a mira em centímetros, leituras de distancia com a precisão de 5 mm, ainda superior à que se obtem ordinariamente com um óculo de ampliação $20\times$.

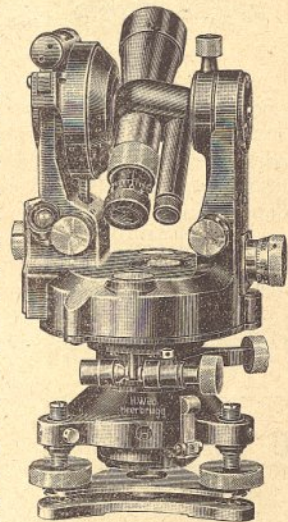
Caso o instrumento deva ser usado duma maneira preponderante na medição de distâncias e se deseje uma maior precisão, pode-se utilizar um óculo de ampliação 16 com estadia de $1/100$ e micrômetro óptico especial. Com esta disposição, os traços estadimétricos são apontados sucessivamente sobre as divisões da mira. Os metros são lidos sobre esta, os decímetros e fracções de decimetro são lidos sobre o tambor do micrômetro.

Visto que o teodolito-bússola deve poder ser utilizado em todos os pontos da terra, é necessário haver possibilidade de ter em conta a influencia variavel do magnetismo terrestre sobre o equilibrio do círculo-bússola. Por este motivo, o círculo possui umas pequenas massas deslocáveis: para efectuar a regulação, retiram-se três pequenos parafusos situados na parte inferior da caixa do círculo e

versal Wild quando não se deseje utilizar o micrômetro de coincidência.

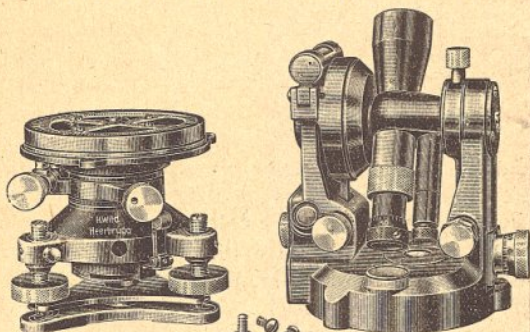
Bem entendido, é preciso calar o nível do limbo vertical antes de cada leitura.

O aspecto deste



separa-se a parte superior do instrumento, o que permite o acesso directo ás massas de regulação.

A agulha que serve de fulcro ao círculo bússola



Teodolito-bússola, desmontado

pode ser retirada e substituída, pois a peça que a suporta pode ser separada do instrumento pela parte inferior; essa agulha pode portanto ser substituída rapidamente se sofrer qualquer avaria em consequência duma falsa manobra.

O peso deste notável pequeno instrumento é apenas de 2,2 kg.; a altura máxima é de 21 cm. e o diâmetro máximo não ultrapassa 11 cm.

A embalagem metálica é blindada ao ar e à água. O peso do instrumento embalado é de 3,4 kg.



O QUE TODOS DEVEM SABER

TELEFONES DO ESTADO

Vai ser publicado um decreto sobre os serviços da rede telefónica do Estado, reduzindo sensivelmente o custo das comunicações telefónicas. Assim, ás conversações trocadas entre os postos públicos de localidades, situadas a distância inferior a 5 quilómetros, é aplicada a tarifa de \$50 por unidade indivisível de conversação.

A's comunicações urgentes é aplicado o dobro da taxa das comunicações ordinárias.

A's comunicações por assinatura, a horas fixas, durante o dia, são applicadas as seguintes taxas: o dobro da taxa ordinária, nas conversações que tenham lugar entre as 10 e as 17 horas; 80 por cento da taxa ordinária nas conversações entre as 8 e 10 horas e entre as 17 e as 20.

A's empresas noticiosas é mantido para estas comunicações, o abatimento de 50 por cento de que já gozam.

Todas as conversações que se efectuem das 12,50 às 14 horas entre os postos situados dentro da área urbana de Lisboa e os postos pertencentes à área urbana do Porto, beneficiarão de um abatimento de 20 por cento sobre a taxa das comunicações ordinárias.

A's comunicações fortuitas, cuja duração foi igual ou superior a uma hora, são concedidos os seguintes abatimentos, sobre a taxa ordinária, nos dias uteis: das 17 às 21, 20 por cento, nos domingos e feriados, das 12 às 21, 50 por cento todos os dias das 21 às 9, 50 por cento.

Também ás chamadas efectuadas nos postos públicos, de determinada rede local para quaisquer postos particulares da mesma rede, e destes para aqueles, é applicada a taxa de \$50 por cada 10 minutos, ou fracção de conversação.

Não é applicada a sobre-taxa de utilização de cabina, ás chamadas cuja taxa unitária for inferior a \$800

Linhas estrangeiras

EST. UNIDOS O presidente Roosevelt pediu ao Congresso a criação de um departamento nacional autónomo de transportes, ao qual serão dados plenos poderes para reorganização financeira das empresas ferroviárias do país.

MANDCHÚRIA O Governo japonês telegrafou ao seu representante em Moscovo o texto da resposta do Japão à nota verbal do Governo soviético, de 16 de Maio, relativamente à questão do caminho de ferro do leste chinês e ao incidente da fronteira russo-mandchu.

Consta que a resposta do Japão frisa o desejo que o Governo japonês nutre de respeitar todos os interesses e direitos da U. R. S. S. e da Mandchúria.

UN.º SUL ARF.º Ultimamente na Rodésia e nas fronteiras da União tem ocorrido casos graves de infecção no gado atingido principalmente os pés e a boca dos animais. Organizou-se corpos expedicionários de veterinários para o hinterland afim de extinguirem logo de início a apedemia. A medida que subitamente ocorreu foi uma desinfecção total nos meios de transporte do gado, e a condução quanto possível para os lugares de consumo por transporte marítimo ou fluvial. O processo adotado para a limpeza dos animais é simples e interessante. Uma vez introduzidos nos veículos, os animais são envolvidos numa nuvem de papel desinfetante lançada a alta pressão de agulhas eslatrelcidas no longo dos caminhos.

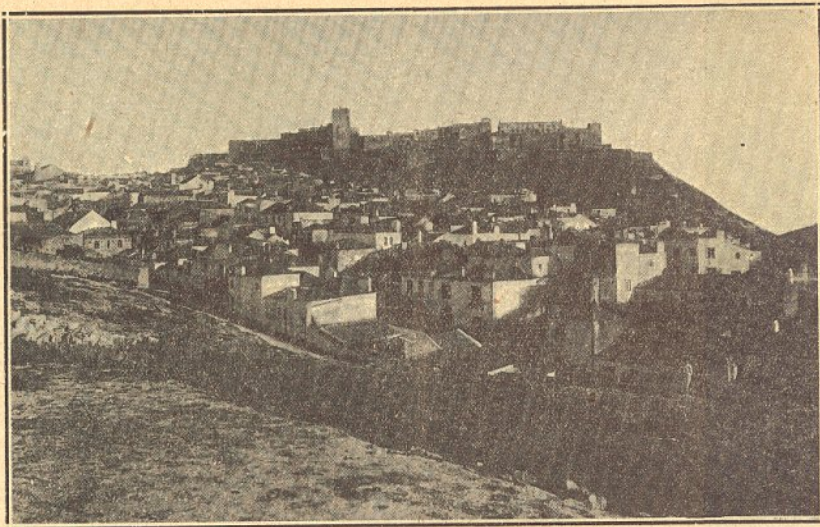
As portas dos veículos abrem-se todos do mesmo lado para facilitar a operação no espaço mínimo de cinco minutos.



Linhas portuguesas

SUL E SUESTE Foi determinado que o Director Geral dos Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do sr. ministro das Obras Publicas, nos contratos a celebrar com a Construtora Moderna, L.ª, e Jaime Denis Duarte, para execução, respectivamente das empreitadas n.º 1 e 2, da estação Lisboa-Terreiro do Paço e Lisboa-Santo Amaro.

O sr. ministro das Obras Públicas aprovou a adjudicação das empreitadas n.º 3, da construção de um abrigo para passageiros e ampliação da plataforma, no apeadeiro de S. Francisco, ao quilómetro 341,100, da linha do Sul, a Eduardo Martins Sero-menho, por 29.500\$00, e n.º 4, da construção de um edificio para passageiros e outros melhoramentos, na estação do Pinhal Novo, a Amadeu Gaudêncio por 345.000\$00.



Vila e Castelo de Palmela

TURISMO

Viajar é uma necessidade contemporânea

PELO DR. ALFREDO BROCHADO

A vida tem feito grandes progressos em pouco tempo. Assim não é difícil encontrarmos hoje pessoas que podendo ter andado ainda de liteira, assistam, já há muitos anos, ao vôo maravilhoso dos aeroplanos, sulcando com suas azas frágeis os espaços infindos.

Na vida de um individuo a humanidade fez avanços prodigiosos, e o século passado, tantas vezes caluniado e apelidado de "estúpido século XIX", bem merece ser considerado como o maior ou um dos maiores da História.

Deste modo, antigamente, viajar era difícil, caro e além disso incerto e o homem era sedentário.

Não havia segurança nos meios de transporte e as pessoas que se metiam a caminho, nem sempre estavam certas de poderem alcançar, ao fim de longos dias, a terra demandada.

Viajar era nos tempos dos nossos avós, expôr-se aos maiores perigos.

E então, perdidos no fundo de suas casas, os homens passavam a vida, numa extática contemplação, como frades em convento, rememorando seus dias passados.

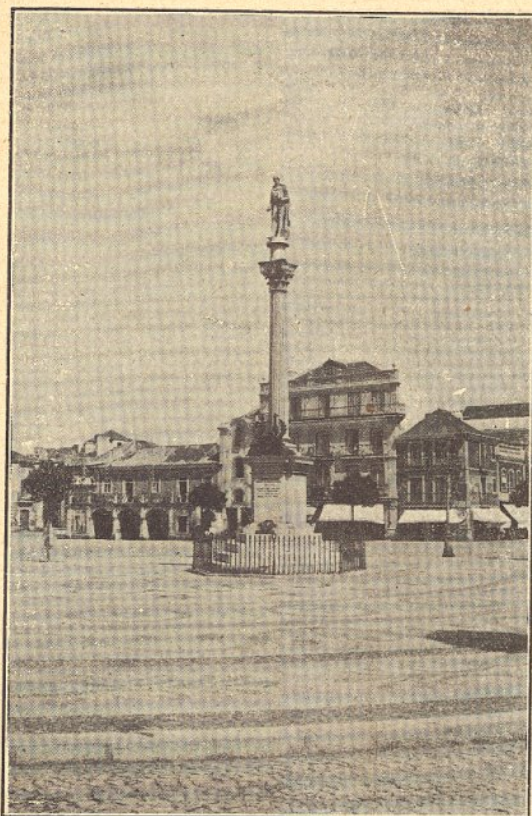
Se isto era verdade pelo que diz respeito aos

homens, mais o era quanto às mulheres, porque essas, dizia-se, para serem virtuosas deviam sair de casa apenas para batizar, para casar e para enterrar.

* * *

Com o aparecimento dos transportes movidos a vapor, com os comboios, pôde dizer-se que, sob o ponto de vista material e sob o ponto de vista moral, a vida mudou. Os produtos que até aí se trocavam, na maioria dos casos, entre regiões de pequena distancia, passaram a ter um intercambio maior, começou a produzir-se para o mundo, surge a troca das matérias e a permuta das ideias, numa esfera mais desenvolvida, e assistimos assim a um maior incremento da chamada economia internacional.

Nesta fase da história, para todos, o mundo é pequeno e o homem torna-se instável; instável nas suas dedicações e instável nos seus ódios, desprende-se, pouco a pouco das velhas convenções; se a sorte não lhe sorri aqui, vai tenta-la em outro sítio mais propício, e como a existência é curta, desce-lhe á alma o desejo de gosar e fixar o que é efêmero, de fruir a vida com prazer.



SETUBAL — Monumento a Bocage

Não vá, porém, daqui depreender-se que este sentido da vida se apoderou imediatamente de todos e que todas as conquistas do progresso foram, assim, admitidas sem discussão ou sem protesto.

Não! Homens de pensamento houve, estetas, sobretudo, que lançaram sobre os meios de comunicação velozes, e sobre a máquina de um modo geral, o seu anatema fulminante, condenando-os em nome da beleza da paisagem e do sossego da vida antiga, que eles diziam ter sido conspurcada pelo fumo das locomotivas e das chaminés das fábricas gritantes.

* * *

Mas os tempos passaram e o espaço quieto de outrora, pouco a pouco, foi-se enchendo de ruídos de locomotivas, de vozes agudas de automóveis e do zumbido dos aeroplanos. O corpo da humanidade foi-se assim dilatando. Oxalá sua alma o pudesse seguir.

Chegou-se assim à época das grandes empresas e da economia dirigida.

Com a industrialização dos grandes centros, com o urbanismo sempre crescente, alimentado pelo exodo constante e inquietante, da gente do

campo para as cidades, não há remédio senão considerar este ponto Capital: — Póde o homem passar a existência inteira nestes aglomerados sociais que são hoje os grandes centros, sem se atrofiar, sem que isso o prejudique e traga o depauperamento físico da raça?

Nos grandes centros populacionais, para obviar a estes males, que os higienistas há muito denunciaram e os homens publicos compreenderam, as edilidades respectivas procuram abrir largas avenidas; por toda a parte os jardins com relva e folhagens de árvores se multiplicam e com estes melhoramentos surgem por encanto os campos para jogos, as piscinas. Os bairros operários e os grandes palácios para trabalhadores.

A idéia de que por todos os meios é necessário trazer para dentro das cidades um pouco da vida feita em contacto com a Natureza, é perfilhada, hoje, por todos aqueles que têm a seu cargo a administração dos grandes centros, o seu embelezamento e superintendem nos planos da sua construção.

Certo é que quem labuta durante o dia nos bairros mais populosos e febris, procura para sua residência recantos solitários e pacíficos, servidos



BARCELOS — Colégio de Sant'Ana, Antigo Morgaço de Bemfeita

por meios rápidos de comunicação, de modo que no sossêgo da terra arejada e fresca, e sob o azul do céu, sinta um pouco da calma e bem estar reconfortante, que só a Natureza pôde dar.

E assim, pelo progresso dos meios de comunicação, as cidades foram-se descongestionando e perdendo aquele aspecto antigo e acanhado, de emaranhado de ruas escuras e estreitas, onde não entrava a luz do sol, e vão ganhando em largueza e beleza natural.

Os homens foram-se prendendo de amor à terra, dir-se-ia um regresso ao humus donde saíram. Nasceu neles o desejo de viajar e a tal ponto que o turismo foi mais uma industria que apareceu.

A vida ao ar livre, os sports, o que se pôde chamar a ressurreição dos corpos, foi uma conquista do século XX, pagã, cheia da alma dos gregos.

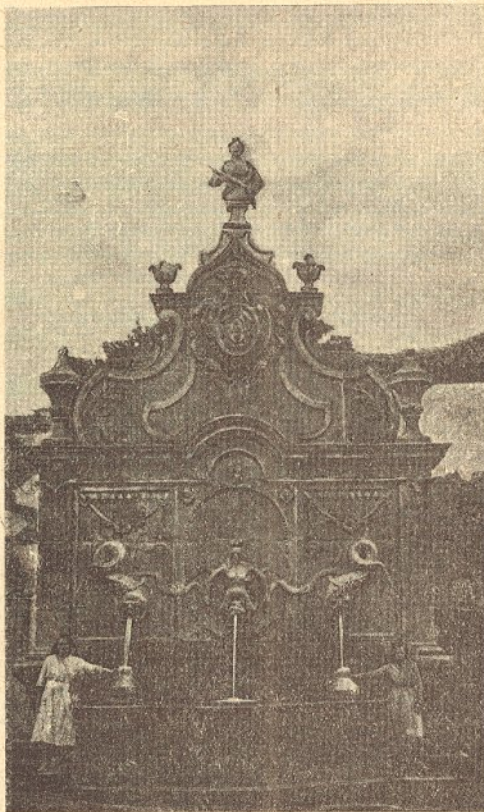
Para aqueles que no árduo labutar do dia a dia não conseguem amellar o bastante para poderem passar alguns dias em contacto com a Natureza, este desejo de fugir da cidade, de respirar, por horas que seja, o ar puro

das montanhas, torna-se uma obsessão constante.

Compreendendo este desejo, as grandes companhias ferroviárias de todos os países procuram dar-lhe realização. Assim por toda a parte se promovem hoje estas viagens, que, se têm por fim mostrar às pessoas as belezas naturais do país em que vivem, e desvendar aos seus olhos de cidadãos o mistério da vida da aldeia, têm também por objectivo retemperar-lhes o organismo em contacto com a Natureza rúde.

Sobre este assunto muito se tem feito já em Portugal, com o barateamento das passagens em épocas de férias, para praias e estancias de repouso, mas recortamos, a título elucidativo do que se passa lá por fóra, esta notícia reproduzida num grande diário europeu. Refere-se à Itália e diz assim:—
“Os comboios italianos do Estado, depois do feliz exito dos ensaios dos anos

anteriores, renovaram em grande escala as viagens populares. No primeiro dia saíram 47 comboios que transportaram 36.815 passageiros. As viagens populares não devem ser consideradas unicamente



TONDELA — Chafariz da Praça

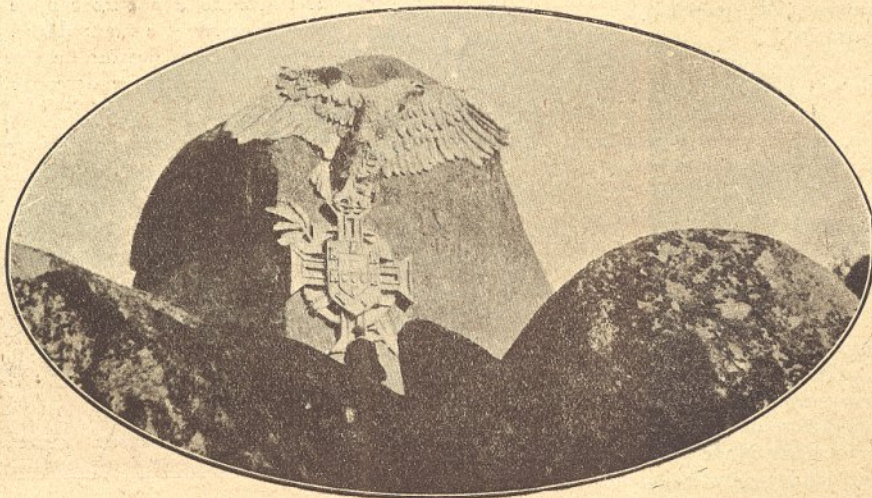
PENHA — Monumento

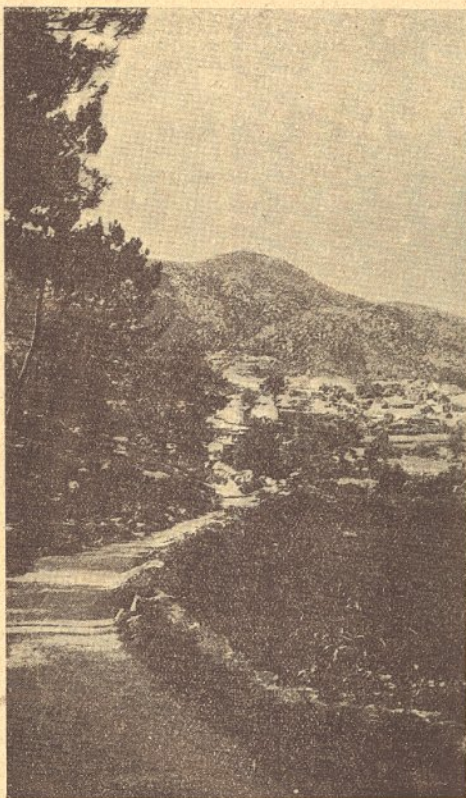
aos aviadores

Gago Coutinho

e

Sacadura Cabral





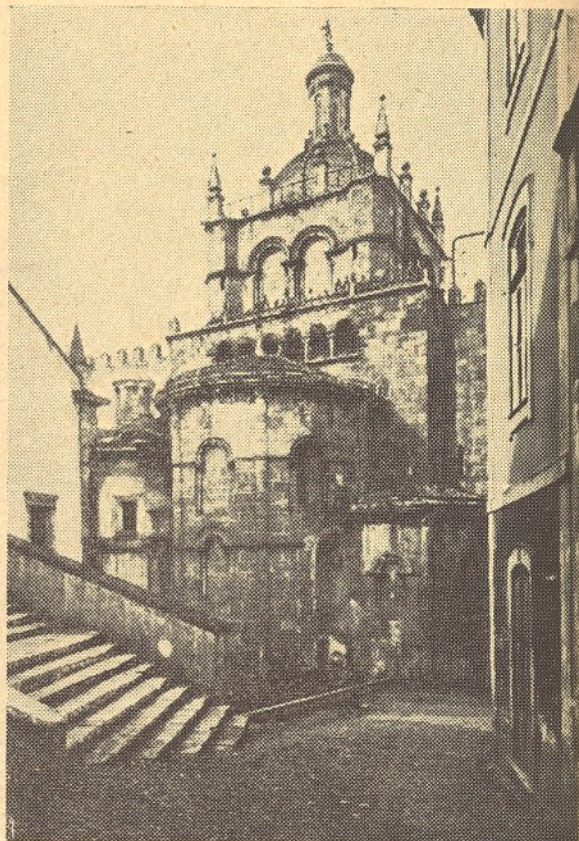
CARAMULO - Um trecho da Serra

como um passeio dado ao domingo até junto do mar, até à montanha ou até às lindas cidades, mas também como uma manifestação de um sistema novo de vida nacional, que permita a todos os cidadãos, até os de escassas possibilidades económicas, deslocar-se, visitar o país, admirar suas belezas, dar ao seu espírito descanso eficaz e necessário.

Hoje os italianos podem conhecer e disfrutar todas as belezas naturais e artisticas da nação, com gastos limitadíssimos; empregados, estudantes, comerciantes e operários, podem visitar aquelas belezas que atraem à Itália os espíritos selectos de todo o mundo». E a notícia continua: «A iniciativa italiana merece ser secundada por todas as empresas ferroviárias em vista dos benefícios, tanto materiais como morais, que podem trazer a organização de estas viagens populares».

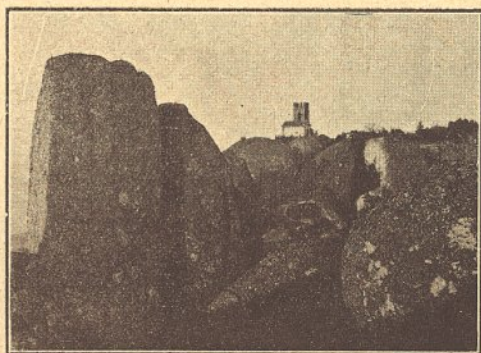
Em Portugal já se começa a encarar este assunto que não é para desprezar.

Na verdade são as classes laboriosas, as que mais trabalham durante o ano, o enxame dos operários, dos funcionários publicos, aqueles que mais necessidade têm de que se lhes proporcionem facilidades para poderem sorver o ar livre e puro dos campos ou retemperar o organismo empobre-



COIMBRA - Sé Velha

cido, junto da curva azulínea do mar de todos nós, de modo que a um ano intenso de trabalho, suceda uma época de repouso, que dê, ainda que seja por momentos, a ilusão de que nem tudo são agruras, que a vida não é tão má como os homens a tem feito e pôde ser mais bela, mais fecunda, mais aprazível e mais alegre. Só assim o homem, dentro do seu destino da perfeição, será o senhor dos seus triunfos e descobertas, em vez de ser o seu escravo.



PENHA - Um aspecto do santuário

P A R T E O F I C I A L

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 22:604

Os transportes automóveis são hoje, pela importância dos valores que representam, pelas actividades que utilizam e pelos benefícios da sua acção, elementos necessários que muito interessam à vida do País.

Os aperfeiçoamentos constantes dos veículos automóveis e a restauração da rede de estradas têm tido como consequência natural o incremento progressivo da sua utilização.

A generalização dos veículos automóveis tem criado fortes correntes de tráfego — há bem pouco tempo ainda de ignorada possibilidade ou insignificantes —, dos quais uma boa parte é canalizada para os caminhos de ferro.

Outra parte porém, e a essa se vem juntar algum tráfego dantes exclusivamente realizado por caminho de ferro, desviou-se da via férrea, provocando assim uma viva concorrência entre estes dois meios de transporte e dos transportes automóveis entre si, concorrência que está longe de obedecer a um critério industrial bem enunciado, o que tem produzido o definhamento das empresas dos dois ramos.

Não pode o Estado, pela própria natureza da sua função coordenadora das actividades nacionais, deixar de intervir no exercício da indústria dos transportes automóveis, orientando-a por forma a evitar o desbarato de capitais e no sentido de que da sua acção resulte fomento de riqueza.

Dada a acuidade do problema, vai o Governo publicar, em obediência a tais princípios, o regulamento dos transportes em automóveis pesados.

Nêle se fixam as normas de conjugação dos transportes por caminho de ferro e por estradas, disciplinando a sua concorrência ou promovendo a sua colaboração, com o intuito de obter o regime que mais convenha ao interesse nacional, se definem e unificam os critérios sobre capacidade de transporte e normas de segurança, se estabelecem os novos moldes de relação dos condutores conforme o seu grau de responsabilidade e de um modo geral se consideram os novos aspectos técnicos, económicos e administrativos do problema de transporte em automóveis pesados.

Ora a actual organização dos serviços de viação é manifestamente insuficiente — mostra-o a experiência — para assegurar a eficiência dos serviços em face dos importantes e complexos problemas postos ao novo regulamento e dos problemas técnicos especializados que a cada momento surgem em matéria de viação automóvel.

Assim reconhece o Governo a necessidade de remodelar a sua estrutura no sentido de obter dos serviços de viação a máxima eficiência, uniformizando-os, quanto possível, com outros serviços técnicos do Estado e preparando as condições indispensáveis para posterior e oportunamente promover a concentração de todos os serviços de transportes sob uma única direcção.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I

Da organização dos serviços de viação

Disposições fundamentais

Artigo 1.º Os serviços de viação do continente e ilhas adjacentes funcionam na dependência do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 2.º Para os efeitos da organização dos serviços de viação é a metrópole dividida em cinco circunscrições:

Norte.
Centro.
Sul.
Açores.
Madeira.

a) A circunscrição norte, com sede no Porto, corresponde à zona compreendida entre a fronteira norte do País e o limite sul dos concelhos de Espinho, Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Macieira de Cambra, Arouca, Sinfais, Resende, Lamego, Tarouca Armamar, Tabuaço, S. João da Pesqueira, Penedono, Meda, Vila Nova de Fozcoia e Figueira de Castelo Rodrigo;

b) A circunscrição do centro, com sede em Coimbra, corresponde à zona compreendida entre a circunscrição norte e a linha correspondente ao limite sul dos concelhos de Pombal, Vila Nova de Ourém, Tomar, Vila Nova da Barquinha e a margem do Tejo, dali até a fronteira;

c) A circunscrição sul, com sede em Lisboa, compreende o restante território do continente;

d) A circunscrição dos Açores, com sede em Ponta Delgada, compreende as ilhas deste arquipélago;

e) A circunscrição da Madeira, com sede no Funchal, compreende as ilhas daquele arquipélago.

Art. 3.º São órgãos dos serviços de viação: o Conselho Superior de Viação, a Comissão Administrativa dos Serviços de Viação e a Direcção dos Serviços de Viação.

Art. 4.º O Conselho Superior de Viação é constituído da forma seguinte:

Presidente:

O presidente da Junta Autónoma de Estradas.

Vice-presidente:

O director dos serviços de viação.

Vogais:

a) O engenheiro director dos serviços de construção da Junta Autónoma de Estradas;

b) O engenheiro director dos serviços de conservação da Junta Autónoma de Estradas;

c) O director dos serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

d) Um engenheiro delegado da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

e) Um delegado da Inspecção das Tropas de Comunicação;

f) Um delegado da Direcção Geral da Segurança Pública;

g) O comandante da polícia de trânsito de Lisboa;

h) Um delegado do Automóvel Clube de Portugal;

i) Dois delegados das empresas ferroviárias, um pelas redes de via larga e outro pelas redes de via estreita;

j) Dois delegados pelos concessionários de carreiras, um pelo norte e outro pelo sul do País.

k) Dois engenheiros mecânicos de reconhecida competência em assuntos de automobilismo, da livre escolha do Ministro.

l) O conservador do registo de propriedade automóvel da circunscrição sul, que será o consultor jurídico dos serviços de viação.

§ 1.º Os delegados das empresas ferroviárias e dos concessionários de carreiras serão eleitos em lista tripartite e nomeados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º Os vogais a que se referem as alíneas d) a f) e h) a k) exercem o seu mandato por três anos, podendo ser reconduzidos.

§ 3.º Quando as entidades mencionadas nas alíneas h), i) e j) não acordarem na indicação dos seus delegados, o Mi-

nistro das Obras Públicas e Comunicações nomeará pessoas idóneas para as representar.

§ 4.º O Conselho Superior de Viação reúne ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente sempre que o Ministro das Obras Públicas e Comunicações assim o determine, ou por iniciativa do presidente.

§ 5.º O Conselho Superior de Viação e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderão reunir em sessão conjunta sempre que o Ministro das Obras Públicas e Comunicações o determine.

§ 6.º As funções de vogal do Conselho Superior de Viação são gratuitas.

Art. 5.º A Comissão Administrativa dos Serviços de Viação, é constituída pelo director dos serviços de viação, como presidente, por um vogal eleito anualmente pelo Conselho Superior de Viação e pelo director dos serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, como vogal nato.

§ único. Os membros da Comissão Administrativa dos Serviços de Viação têm direito a uma gratificação, que será fixada pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 6.º A Direcção dos Serviços de Viação é constituída por uma repartição técnica com uma secretaria de expediente e contabilidade, nos serviços centrais, e por cinco secções técnicas com as respectivas secretarias, nas sedes das circumscrições.

§ 1.º A Direcção dos serviços de Viação é dirigida por um engenheiro de reconhecida competência, da livre escolha do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º O director dos serviços de viação tem a categoria e vencimentos de um director geral e é coadjuvado por um adjunto, engenheiro mecânico.

§ 3.º A repartição técnica é dirigida pelo engenheiro adjunto do director e os serviços técnicos que lhe competem são desempenhados por um engenheiro mecânico e dois conductores de máquinas, diplomados ou técnicos de automobilismo.

§ 4.º A secção de expediente e contabilidade é dirigida por um funcionário administrativo de reconhecida competência, que secretaria, sem voto, o Conselho Superior de Viação e a comissão administrativa.

§ 5.º As secções técnicas dos serviços de viação são chefiadas por um engenheiro mecânico e constituídas pelo seguinte pessoal técnico:

Secções técnicas do centro, Açores e Madeira: um condutor de máquinas diplomados ou técnico de automobilismo;

Secção técnica do norte: um engenheiro mecânico e um condutor de máquinas diplomados ou técnicos de automobilismo.

Secção técnica do sul: um engenheiro mecânico e três conductores de máquinas diplomados ou técnicos de automobilismo.

§ 6.º Junto das secções técnicas dos serviços de viação haverá um delegado da Inspecção das Tropas de Comunicação, que terá função de informação e ligação com os serviços de comunicações do Ministério da Guerra.

CAPITULO II

Atribuições

Art. 7.º São atribuições do Conselho Superior de Viação:

1.º Emitir parecer sobre as dúvidas que se suscitarem na execução dos diplomas legais referentes ao serviço de viação;

2.º Propor ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resolução de todos os problemas que possam interessar ao aperfeiçoamento dos serviços de viação;

3.º Emitir parecer sobre os processos de concessão de carreiras e respectiva classificação;

4.º Emitir parecer sobre propostas referentes ao regime de exploração das carreiras de serviço público e nomeadamente a tarifas, a submeter ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações;

5.º Julgar os recursos que lhe sejam submetidos por determinação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações;

6.º Emitir parecer sobre os projectos de posturas municipais relativas ao trânsito na via pública, depois de devidamente informados pela Direcção dos Serviços e em ordem a obter em todo o País a maior uniformidade possível nas normas reguladoras do trânsito, atendendo embora ás circunstâncias especiais de cada caso;

7.º Consultar sobre quaisquer assuntos relativos a trânsito que sejam submetidos ao seu exame pelo Ministro ou pelo director dos serviços de viação.

Art. 8.º Compete à comissão Administrativa dos Serviços de Viação:

1.º Gerir os fundos e dotações que lhe forem confiados;

2.º Promover e fiscalizar a cobrança das receitas dos serviços de viação a entregar ao Tesouro;

3.º Autorizar pagamento até a importância de 200.000\$;

4.º Publicar anualmente o relatório da sua gerência relativo ao ano económico anterior.

Art. 9.º Compete ao director dos serviços de viação:

1.º Apresentar a despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, devidamente informadas, todos os negócios correntes e propor-lhe a adopção das medidas que julgar convenientes para aperfeiçoamento dos serviços de viação;

2.º Estudar e apresentar ao Conselho Superior de Viação os problemas cuja solução possam interessar ao desenvolvimento da indústria dos transportes automóveis;

3.º Superintender em todos os serviços de viação, orientando e fiscalizando a acção dos serviços técnicos e do corpo especial de policia de trânsito;

4.º Zelar pelo rigoroso cumprimento das disposições legais sobre viação;

5.º Promover a organização do cadastro de todos os veículos automóveis e conductores que houver no País e da estatística de todos os accidentes ocasionados pelo trânsito na via pública;

6.º Organizar o corpo especial de policia de trânsito;

7.º Organizar e informar todos os processos de concessão de carreiras e ordenar a expedição dos títulos de licença dos que forem aprovados;

8.º Fiscalizar técnica e comercialmente o estabelecimento e funcionamento de carreiras;

9.º Ordenar às secções técnicas inspecção extraordinária dos veículos automóveis, especialmente dos que sejam empregados em carreiras de passageiros, sempre que o julgue necessário;

10.º Outorgar por delegação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações em todos os contratos para que tenha competência legal;

11.º Propor à Comissão Administrativa dos Serviços de Viação, para ulterior aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, os vencimentos do pessoal técnico e administrativo contratado, bem como as gratificações que julgue deverem ser abonadas ao pessoal ao serviço da Direcção.

12.º Fornecer mensalmente à Inspecção das Tropas de Comunicação, em duplicado, as folhas referentes aos veículos registados e conductores aprovados em cada mês;

13.º Apresentar relatórios anuais sobre os assuntos da sua Direcção.

CAPITULO III

Disposições diversas

Art. 10.º Os membros da Comissão Administrativa e o pessoal técnico e administrativo da Direcção dos Serviços de

Viação não podem estar interessados, directa ou indirectamente, em quaisquer ramos do comércio ou indústria de automóveis ou em empresas de caminhos de ferro.

§ único. É-lhes também vedado exercer qualquer função alheia aos serviços de viação ou exercer, por si ou por interposta pessoa, qualquer ramo de comércio ou indústria sem autorização do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.º Os lugares da Direcção dos Serviços de Viação, a que se refere este decreto, serão providos pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações por contrato e sob proposta da Direcção dos Serviços de Viação.

§ 1.º A Direcção dos Serviços de Viação poderá contratar ou assalariar, mediante autorização do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o pessoal técnico e administrativo auxiliar que fôr exigido pelas necessidades dos serviços, desde que os respectivos encargos caibam nas suas dotações.

§ 2.º O pessoal técnico dos serviços de viação deve estar habilitado com a licença de condução de automóveis.

Art. 12.º É da exclusiva competência do Governo o lançamento e cobrança de quaisquer impostos, taxas, contribuições ou multas relativas ao uso, trânsito, estacionamento ou qualquer outro assunto em tudo que se relacione com veículos automóveis, respectivos condutores, bem como a gasolina, protectores e câmaras de ar.

Art. 13.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, mediante parecer consultivo do Conselho Superior de Viação, regulamentará os serviços de viação e estabelecerá as bases de organização e funcionamento do corpo especial de policia de trânsito nas estradas, a qual fica na dependência directa dos serviços de viação.

Art. 14.º As câmaras municipais é permitido, de acordo com os serviços de viação e nos termos das leis em vigor, regulamentar o trânsito nos respectivos concelhos.

§ 1.º No caso de discordância entre as câmaras municipais e os serviços de viação, resolverá o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º O trânsito nas vias públicas de veículos que não careçam de carris é exclusivamente condicionado pelos preceitos do Código da Estrada, legislação complementar e respectivos regulamentos, mas ficando o de todos os outros sujeito ás respectivas determinações na parte aplicável.

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

Paços do Governo da República, 31 de Maio de 1933. —
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.

Decreto-lei n.º 22.717

— Define quem deve ser considerado condutor profissional de automóveis.

Decreto n.º 22.718

Aprova o regulamento de transportes em automóveis pesados.

Presidência do Conselho

Rectificação ao decreto-lei n.º 22.636, que concede à Sociedade Portuguesa de Estudos e Exploração de Minas, Limitada, o direito exclusivo de proceder a pesquisas de ouro e metais nobres a ele associados nas áreas declaradas cativas por portarias de 23 de Fevereiro de 1933.

Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura

Decreto-lei n.º 22.676

Autoriza a delegação da Junta Nacional de Exportação de Frutas, no Algarve, a contratar com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência um ou mais empréstimos até o montante de 80.000\$00.

A «GAZETA» EM ESPAÑHA

LINHA DE MURCIA CARAVACA

No dia 28 do mês de Maio foi solenemente inaugurada, esta linha que será explorada pelo Estado.

Assistiram ao acto o director geral dos Caminhos de Ferro e outras individualidades da mais alta representação do Comércio, da Indústria e Bancos.

A nova linha enlaça em Alguazas com a rede da Companhia M. Z. A. Em Murcia não tem empalme com a dita Companhia.

O seu comprimento é de 79 quilómetros e as suas estações são as seguintes: Murcia, La Riviera, Molina de Segura, Alguazos, Los Rodeos, Campos Del rio, Albudeite, Los Baños, Puebla de Mula, Mula, El Niño, La Luz, Bullos, Sehégín e Caravaca.

Por agora não prestará serviço combinado.

As tarifas desta linha são isentas durante dez anos do encargo de 15% e do imposto de transporte.

ESTAÇÕES ECLIPSES

Inaugurou-se na linha de Monforte a Corunha o novo serviço das estações «eclipses», o que quer dizer que funcionam durante uma parte do dia e estão paradas durante as horas da noite por serem desnecessários os seus serviços.

São 144 as estações atingidas pela novidade, com o que se chega à supressão de 444 agentes de trem, calculando-se a economia de em umas 485.000 horas de trem e um milhão e meio de quilómetros. Fazendo o custo do quilómetro a duas pesetas, obtém perto de 3.000.000 de pesetas de economias.

O funcionamento das estações eclipses atinge principalmente os comboios de peixe que durante a noite não necessitam serviço nas estações fechadas.

CONCURSO PARA AQUISIÇÃO DE LOCOMOTIVAS

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, foi autorizada a abrir concurso para aquisição de 15 locomotivas com os seus respectivos tenderes.

Este concurso que é aberto exclusivamente à indústria nacional fecha hoje.

Publicações recebidas

Relatório de 1932, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Apresentado à assembléia geral ordinária, realizada em 28 de Abril passado, mostra desenvolvimento as contas da exploração do último exercício, contendo muitos mapas explicativos das diversas receitas, despesas, impostos, etc..

Dão as suas contas um lucro na antiga rede de Esc. 161.888\$77,5, apresentando as linhas arrendadas um prejuízo de Esc. 1.891.210\$44, isto é um prejuízo líquido de Esc. 1.729.321\$66,5 que conjugado com outras contas deu em realidade um prejuízo de Esc. 1.308.100\$44.

O parecer do Conselho Fiscal dá esta situação como grave, devendo no entanto ser atenuada logo que o Governo em cumprimento do Acórdão do Tribunal Arbitral, a que houve necessidade de recorrer, reembolse a Companhia de 70 % dos déficits havidos nas linhas arrendadas durante este exercício.

Memoria presentada por el Consejo de Administracion a la junta general de accionistas celebrada el 28 Mayo de 1933

É um completo e bem documentado relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Boletim Comercial

Ministerio dos Negocios Extranjeros, Direcção Geral dos Negocios Comerciais — 2.^a repartição — Serie III — n.º 45 referente a Junho de 1933.

Interessa sobretudo ao Comercio Exportador pela grande soma de informações sobre mercados externos.

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Apresenta-se muito bem elaborado, mostrando-nos dumha forma bem evidente a excelencia da sua administração e os progressos quanto a aumento de receitas e trafego durante o ano findo.

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Na noticia que, da Assembleia Geral desta Companhia, demos aos nossos leitores, dele se fez referencia.

Relatorio e Contas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

Pela breve analyse que fizemos verifica-se que, apesar da crise e da diminuição de receitas há a von-

tade da parte do conselho de administração de melhorar a situação desta importante empresa.

Assim as despesas diminuíram grandemente, equilibrando um pouco mais a situação vinda do exercício anterior.

Ferrocarriles

Aprovechamiento y Cambio de Material Movil por J. Rolland Paleo.

É uma obra absolutamente técnica e com especialidade dedicada aos Serviços da Companhia do Oeste de Espanha.

Codigo do Inquilinato

Suplemento de actualização até Junho de 1933 com o decreto 22.661 ultimo sobre inquilinato e sua apreciação pelo Dr. Carlos de Mendonça.

É um folheto utilissimo a toda a gente não só para consulta, mas também pela inteligente forma como são apreciadas pelo autor as leis sobre o assunto.

Ruidos da Cidade

Camara Municipal de Lisboa.

É o relatório acerca dos trabalhos da Comissão Municipal incumbida de estudar a possibilidade de reduzir e eliminar os ruidos provenientes da actividade da Cidade de Lisboa. Apresentado em sessão da Comissão Administrativa realizada em 23 de Março de 1933.

Banco de Portugal

Serviços de Estatista e Estudos Economicos.

Boletim n.º 2 — Janeiro a Maio de 1933. Interessantissimo pela sua colaboração e pelos dados preciosos sobre comercio, industria, finanças, estatística, etc..

Saudades da «Terra das Oliveiras»

Tese apresentada no I Congresso Alentejano realizado em Evora por um Congressista Oliventino.

Oliveira, a Gloriosa

Palestra realizada a pedido da Direcção do Gremio Alentejano em 22 de Maio de 1933.

Ambos os folhetos são da autoria de V. L. A., edição da Casa Ventura Abrantes.

Prosa repassada de saudades de uma terra onde tudo nos fala ao coração de portugueses.

Terra irridenta de Portugal, e portuguesa a fala dos seus habitantes e portuguesas são as suas igrejas com pedras tumulares de fidalgos lusitanos.

Tudo isto no recorda e aviva a nossa saudade, V. L. A. nos seus patrióticos e interessantes folhetos.

A Mulher do próximo, por Quedes de Amorim

É uma interessante novela onde o enredo prende e os diálogos são bem cuidados.

Quedes de Amorim é um novo que promete e que merece ser acarinhado pelo publico.

AS ORIGENS VULCANICAS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DOS AÇORES

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

(Continuação do número anterior)

mais antiga em resultado do vulcão que rebentou na praia do Norte, formando o mistério desse nome. Perto de Bandejas rebentou o vulcão de St.^a Luzia em 1 de Fevereiro de 1718 formando outro grande mistério. Em 10 de Fevereiro de 1720 rebentou o vulcão de S. João produzindo outro mistério. Na ilha do Faial em 12 de Abril de 1672 houve a formação dos vulcões do Capello e da Praia do Norte, cujas vilas foram submersas, formando o primeiro, o do Capello um mistério com 500 metros de largura, sendo todos estes vulcões precedidos de grandes tremores de terra.

Os habitantes das ilhas, gente muito religiosa, quando estas novas explosões de lava vinham cobrir o solo cultivado, uma mata, uma vinha, e mesmo uma aldeia dirigiam-se aos padres que embora ignorantes neste assunto tentavam apaziguá-los dizendo-lhes que eram *mistérios de Deus*, e assim se ficaram denominando *mistérios* aos grandes lençóis de lava meia solidificada, que saindo nessa época de alguns dos vulcões novos ou mesmo dos da segunda, se espalhava em mantos de meio metro de espessura até 2 e 3 metros, sobre o terreno cultivado, e em larguras que se estendiam quando nas partes mais afastadas dos vulcões e mais junto ao mar em 200 a 500 metros de largura em marcha lenta, dando tempo aos habitantes das vilas e povoações a fugirem como na vila das Velas em S. Jorge. Houve um sítio em que estando uma mulher sem po-

unindo-se num só manto de lava na parte inferior, deixando como que uma ilha. Ainda assim nestes calaços morreram muitos habitantes, sobretudo no Falal, Pico e S. Jorge. Nesta ilha a Igreja das Urselinas ficou emersa cerca de 90 anos antes da minha visita, contornando-a a lava descida de um vulcão em nível superior, e como a igreja era já na planície ou quasi, em vez de o mistério se alastrar, subiu, subiu, até chegar à altura do telhado, mas então começou a dobrar para o interior da parede, para entrar na igreja, depois do telhado ter ardo, mas neste momento solidificou-se e ficou em pendor, dentro das paredes da igreja, e quando eu há mais de 40 anos ali fui via-se apenas pequena parte superior dos muros, sair da rocha basáltica, não tendo sido ofendida a imagem da Nossa Senhora, segundo me disseram. Homens ainda encontrei, já muito velhos, que isto tudo tinham presenciado.

Na ilha de S. Miguel abateu de repente um grande vulcão, dando lugar à formação da magestosa Caldeira das Sete Cidades, cuja agua é doce. Nesta revolução de terreno foram cobertas com mantos de lavas matas antigas, muito pujantes, e cuja existência ha poucos anos foi comprovada pelas sondagens a que já fiz referência e que meu Tio o Dr. Mariano Machado de Faria e Maia então director das Obras Públicas mandou fazer para estudo e projecto do desagamento superficial da referida lagôa, cujo nível por causa das chuvas ameaçava inundar os jardins e parques em torno.

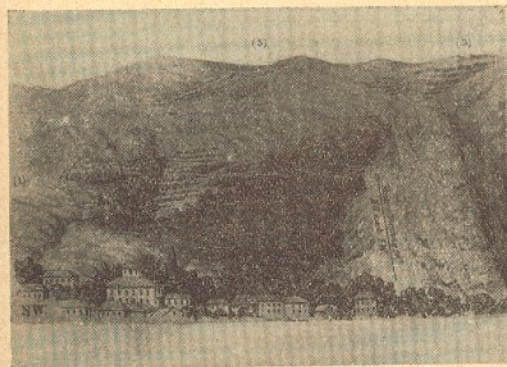
O sábio Fouqué comprovou até certo ponto as duas primeiras épocas, vulcánicas visto o local das duas primitivas ilhas de S. Miguel se encontrar basalto rijo e nos vulcões que as ligaram, a quasi total existência de tufo, cascalho, e de pequenos jazigos de madeira carbonizada.

De todas as ilhas foi o Pico a mais vitimada pelos *mistérios* e é muito trabalhosa nesta ilha a cultura da figueira e vinha porque é só plantada no solo aravel que fica inferior à camada dos *mistérios* que é preciso furar a tiro de dinamite, para se poder plantar bacelo e as figueiras no terreno inferior, mas em compensação o vinho é muito, e de superior qualidade, especialmente o vinho branco.

A lava que os vulcões deitaram nessa época, é levíssima com a cor de carvão de coke, às vezes azulada, e muito porosa. Havia quando lá estive extensões enormes ainda não captadas pela vegetação superiormente, e onde apenas então vegetavam uns raquiticos e raros likens, analogos aos que cobrem em Portugal a rocha basáltica. É esta a feição mais característica dos *mistérios*, dessas enormes extensões de terreno, das quais um homem só com bastante fadiga, pode sair, tão irregulares são os sítios onde mal e com risco mesmo de se ferir, pode colocar os pés. Fouqué diz que a ilha Graciosa parece não ter tomado parte na actividade vulcânica desta época. A nós parece-nos que a ela se podem juntar as ilhas de St.^a Maria, Madeira e Porto Santo.

Qual aplicação mais prática que podem ter muitos dos picos vulcánicos dos Açores e Madeira

Foi este o estudo que encelamos há mais de 40 anos, quando fazíamos parte da 4.^a brigada de reconhecimentos militares das ilhas dos Açores e Madeira, e por essa ocasião notámos que os picos vulcánicos da segunda época, ficando todos mais ou menos perto do mar, e dominando as costas das ilhas, pela sua elevação, poderiam com bastante vantagem servir, para nêles instalar as necessárias baterias marítimas de calibre médio, e mesmo grandes calibres, e obuzes para a defeza das ilhas. Daí o dividirmos esses vulcões em classes, pelo seu perfil, visto que a planta, em todos eles é mais ou menos circular. As cotas desses vulcões cujas crateras já se encontram entulhadas, ou mesmo tendo desaparecido a indicação do local da sua abertura na sua parte superior, vão de 50 a 300 metros acima do nível do mar. Assim os picos do primeiro tipo, tem um perfil mame-loide como de um seio, podendo-se perfeitamente instalar



(15) - Queda de um Mistério (2) sobre a Vila das Velas na Ilha de S. Jorge

der fugir se apegou a um santo orando, e a lava abriu-se em duas partes seguindo pelos lados, de onde ela estava, e deixando-a sem ser queimada. Naturalmente porque alguma pedra ou elevação fêz partir em duas a torrente de lava, que seguiu unida, e assim deixou uma porção de terreno livre de *mistério* como me mostraram perto da Calheta na Ilha de S. Jorge

uma bateria na sua parte superior. Citaremos os dois exemplos do monte das Cruzes na Ilha das Flores, e o Pico da Cruz na ilha da Madeira, imediatamente a oeste do Funchal o qual me consta já ter servido para este fim, no tempo da grande guerra.

O segundo tipo refere-se aos picos que tendo um perfil mameloide tem contido uma depressão na parte superior mas os respectivos bordos todos à mesma altura, depressão que representa o local onde existiu a antiga cratera do vulcão, hoje esbroadada e aterrada no fundo, pela desagregação das matérias mais ou menos soltas, que o formam. Citaremos por exemplo o cabeço do Brasil na ilha do Pico, e os picos da Bagassina na ilha Terceira.

O terceiro tipo refere-se aos vulcões com o mesmo perfil mameloide, mas em que a cratera central está mais bem definida, tendo as bordas em nível diferente e o bordo mais elevado do lado do mar. Neste tipo encontramos inclinações de encostas que vão até 40 graus e alguns em que por vezes o bordo menos elevado se confunde com o terreno adjacente. Esta diferença de nível foi naturalmente devida à acção do vento dominante na ocasião da erupção mais demorada. Assim quando soprava o vento da terra para o mar o bordo mais elevado era desse lado, e vice-versa. Citaremos para exemplo deste tipo os picos do Jardim e Hortelã na ilha Graciosa e a posição do Monte da ilha do Pico, situada a 4 kilómetros da vila Madalena para sul, que tem 160 metros de cota, e dista 200 metros da costa. Tem na parte superior entre os bordos 20 metros de largura, suficiente para estabelecer uma bateria e a parte mais baixa, rasa o terreno visinho. Encontram-se muitos picos deste tipo uns ao pé dos outros, o que confirma ser devida à acção do vento a menor altitude da sua borda do lado de terra.

Finalmente os picos do 4.º tipo, o qual não é mais que o

tipo antecedente, na posição inversa, ou seja a parte mais baixa da borda do lado do mar, igualmente devido a efeito do vento. Deles encontramos dois exemplos bem frisantes o do monte da Guia no Faial, já atrás mencionado à cota máxima de 200 metros e cortada a encosta quasi a prumo do lado do mar, tendo na parte mais alta 80 metros de largura suficiente para uma bateria e as extremidades mais salientes sobre o mar uns 50 metros de largo, igualmente próprias para baterias. O fundo da caldeira é abaixo do nível do mar, que por ela entra. Um outro é o ilheu das Cabras na ilha Terceira que é apenas em planta metade de um pico deste tipo tendo sido a outra metade desmoronada pelo mar. Tem 140 metros de cota e fica a 5 kilómetros da baía de Angra.

Terminaremos citando mais três exemplos deste tipo de picos, a saber o Monte Brasil na ilha Terceira, e sua grande cidadela, à cota máxima de 240 metros; o Morro grande das Velas, perto da vila do mesmo nome, na ilha de S. Jorge, e cota de 180 metros, e o Pico da Ajuda na ilha Graciosa à cota de 120 metros, próximo de St.ª Cruz.

Por aqui se vê que já os nossos antigos engenheiros militares, e construtores aproveitaram para a defesa destas ilhas pelo menos um destes picos, o do Monte Brasil, o que me fez pensar ao visitá-lo, que era perfeitamente adaptável este como os outros indicados ao estabelecimento neles de moderna baterias modernas.

Termino referindo-me aos Açores, abençoado arquipélago, pátria de homens notáveis de grande energia, e imaginação; desde os antigos navegadores até aos poetas e políticos da época actual, e em que a grande quantidade rádio, emanada dos vulcões, como que a todos tem dado o desapêgo do psrigo em que constantemente vivem e a enérgica mentalidade que muitos tem mostrado.

"CONTOS AMARGOS DA GUERRA"

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

Gente da Guerra:

Outro livro de Carlos d'Ornellas, mas completamente diverso, na forma, do anterior.

Dá-nos agora contos da guerra, mas contos rapidos, contos que, no entanto, conseguem prender a atenção do leitor.

É uma das coisas mais difíceis que conheço o escrever contos que agradem e que não decaiam na linguagem vibrante e apaixonada do artigo de fundo.

Uma narração que deve ser o mais possível sóbria, procurando no desfecho a moralidade pretendida, há quem faça de uma serie de divagações em torno dum eixo que se acaba por quebrar, filosofando até perder o fio ao discurso, na preocupação humaníssima de «falar bem ou irritar o indigena».

E, em dada attura quando os linguados se amontoam no lado esquerdo e as ideias caminham aos encontros por falta de fila-guia, o contista cae em si, e diz atrapalhado:

Ó demonio! Onde ia eu?

Vê que perdeu o principal efeito que desejava. Meia a obra e encontra-a fraquinha e, vae d'aí, resolve acabar de qualquer modo, ma-

tando a heroína ou sacrificando uma personagem que, pobre dela, só lhe faltava morrer de morte macaca.

Carlos d'Ornellas transpôs, com facilidade, aquele fôssco em que tantos caem.

E conseguiu dár-nos contos naturais e autenticos, contos que se guardam na estante, no lado dos chamados livros bons.

«Contos Amargos da Guerra» tem, ainda, outros elementos interessantissimos: Publica o drama em 1 acto «O ultimo dia do condenado», episodio que recorda o fusilamento do unico homem que no exercito portuguez sofreu tal sentença.

Capa de S. Veloso.

E. F.

Comercio do Porto:

«Carlos d'Ornellas - nosso distinto colega na Imprensa lisboense e combatente da Grande Guerra - dá-nos, neste seu interessante livro uma serie de suggestivos contos que se leem com aprazimento.

Contos Amargos da Guerra intitulou o sr. Carlos d'Ornellas este ser agradável livro, que fica, na literatura sobre a conflagração mundial como mais um interessante documento.

O autor não nos dá apenas uma obra de simples literatura - através dos seus contos, elabutados com espontaneidade, escritos com colorido, nos quais há lampejos de ironia e espirito e cintilações de sentimento e emotividade, colhem-se revelações e surpreendem-se aspectos sobre essa terrível hecatombe que assolou o Velho Mundo e que nos proporcionam uma leitura empolgante e suggestiva».

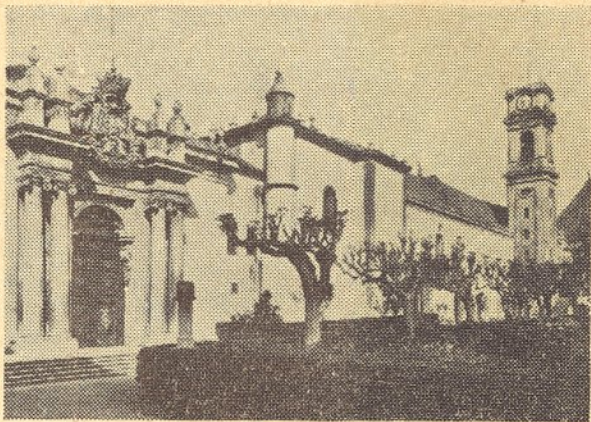
VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

TERRAS PORTUGUÊSAS

Deambulação por Coimbra
e seus arredores
Regresso a Sintra — o jardim
de Portugal

I

Pelo Dr. JACINTO CARREIRO



COIMBRA — Cidade Doutora

A velha usança coimbrã — tida e mantida inalterável através as idades — e que faz juntar em sucessivos quinquênios, na cidade doutora, os bachareis que em direito se formaram e anualmente se vão espalhando pelo país fóra, não aproveita apenas ao prestígio e ao renome da nobre Universidade, sempre homenageada pelos seus antigos alunos, saudada sempre com sentida emoção nos discursos inflamados dos discípulos d'outroza.

Certo que essa praxe constitue também e d'algum modo como que uma resistência disfarçada à senectude, que cada vez mais se avizinha tão depressa começam a despontar os primeiros cabelos brancos.

E é certamente subjugados pelo cruel avançar do crepúsculo que os bachareis de hoje, camaradas de ontem, que se não vêm há dez, há quinze, há vinte anos, se estreitam n'um abraço sempre mais demorado e mais enternecido, com a lembrança

cada vez mais viva d'um tempo que lhes foge, que se lhes vai perdendo de vista...

○ Todos sentem que os anos vão fazendo seus estragos.

○ Os que se reúnem agora voltarão d'aquí a 5 anos?

* * *

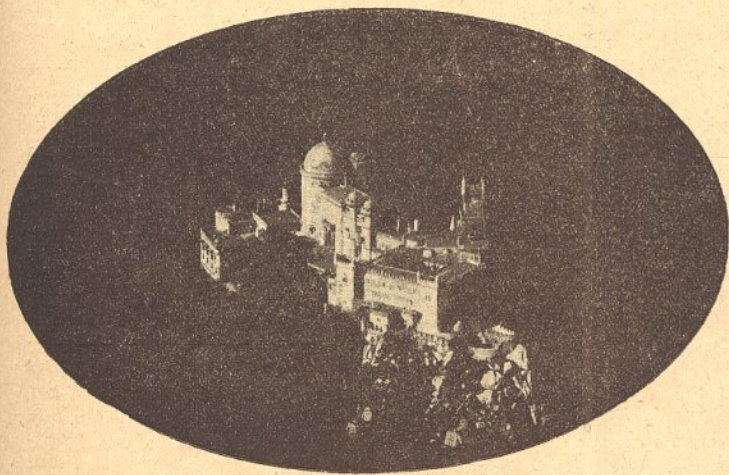
○ Afóra este aspecto, que tem seus longes de sentimentalismo, a tradição apontada consolida igualmente afinidades mal definidas e mal caracterizadas, que melhor se apercebem no amadurecer da vida, e dá-nos por vezes um sentido novo de coisas e aspectos que escapa com frequência à observação da mocidade. Reparam-se injustiças graves e modificam-se interpretações, errôneas frequentes vezes; aquilo que o fácil humorismo dos verdes anos ridicularisava surge agora com diversa e bem mais verdadeira perspectiva. Os homens tornam-se a nossos olhos mais «humanizados» certos lugares são-nos menos hostis, mais acolhedores.

É talvez um acto de penitência, de contrição.

D'antes, em pleno estouvamento, em plena juventude irrequieta — a Universidade, os lentos, as «sebentas» constituíam de ordinário um pesadelo, qualquer coisa de que convem afastarmos sem demora...

Volvidos porém alguns anos, munidos já então do saber de experiência feito, não se sobe a escadaria da «Via Latina» sem nos sentirmos invadidos e dominados por uma funda emoção, por um respeito mais alto, sincero...

E é ver então o Administra-



CINTRA — O Jardim de Portugal

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Julho de 1895

Bolatin financeiro

Lisboa, 30 de Junho de 1895.

Está concluída a discussão do orçamento geral do estado (que ha treze anos se não fazia) tendo-o hoje sancionado o conselho d'Estado, devendo publical-o amanhã o *Diário do Governo*. Das propostas do governo, que formavam o conjunto das suas reformas financeiras, estão ainda pendentes as referentes à contribuição predial, à contribuição industrial e ao regimen do alcool. A primeira parece que foi posta de parte, por dificuldades surgidas, a segunda discute-se na camara dos deputados, mas parece receiar-se que tenha uma votação contrária, a terceira diz-se também que está prejudicada por haver sido impossível chegar-se a um accordo sobre ella.

D'estes factos, demasiadamente evidentes para que possam ser occultados, resulta que a situação governativa se tornou mais e mais difficil, parecendo a muitos inevitavel uma recomposição ministerial, que se fará poucos dias depois de encerradas as camaras. A situação parlamentar também deve preoccupar o governo, que não dispõe na camara dos deputados de força numerica de votos que lhe dê maioria no caso de uma votação em que as oposições deviam manifestar-se contra. Dahi naturalmente a indicação da dissolução das camaras, solução a que o governo não desejaria recorrer agora por motivos facéis de comprehender. Em todo o caso esta camara está condemnada.

O nosso mercado monetario esteve durante a quizenha algum tanto animado, em consequencia da consolidação dos juros da divida interna. Tem continuado a concorrência á conversão, tendo até hoje sido apresentados titulos por um valor superior a 10:000 contos. O preço das inscripções tem corrido parallelamente com o da divida externa de 25,25 e 28,40. O mercado de cambios não se agravou apezar da constante procura de papel para os vencimentos do fim de semestre, prevalecendo as cotações de cheques sobre Londres de 45 a 45 1/2 e sobre Paris de 655 a 659. O agio das ilhas estabeleceu-se mais em paridade com os cambios, regulando entre 970 e 975 réis.

No sentido de fornecer aos nossos leitores todos os elementos para a apreciação do movimento das cotações de titulos portuguezes no paiz e no estrangeiro, começaremos a publicar com o nosso boletim de 15 um mappa contendo as notas diarias das cotações de fundos portuguezes na Bolsa de Lisboa e nas de Paris e Londres, com o que lhes proporcionaremos meio de avaliar bem as oscillações e a verdadeira situação dos nossos titulos.

As acções do Banco de Portugal sustentaram a cotação de 116\$500 réis, havendo compradores a este preço. O dividendo do primeiro semestre de 1895 será de 3 p. c. podendo ser maior, porque os lucros davam para isso margem, mas o conselho do banco entendeu preferivel reservar para o dividendo complementar o augmento, afim de poder consolidar algumas contas do activo. As do Banco Lisboa & Açores mantiveram o preço do 89\$500 e a do Commercial 84\$000 réis (papel).

As obrigações de 4 % (empréstimo de 1888) tiveram pequena procura e pequena venda a 13\$000 réis. as de 4 % (1890) procura regular a 57\$700 e 58\$000 réis, as de 4 1/2 % (coupon) tiveram compradores a 56\$200, 56\$500 e 56\$400 réis. As obrigações do Credito Predial tiveram procura regular, as de 6 %, obtendo, as de assentamento, 91\$500 réis, as de 5 % 86\$000 réis (ass.) e 85\$500 (coupon). As obrigações Loanda-Ambaca subiram um pouco com a proximidade do vencimento do coupon de julho, cujo pagamento se vae realizar.

As camaras nada resolveram ainda sobre a questão do Banco Ultramarino. A proposta do governo, prorogando os privilegios, tem já parecer favoravel da commissão do ultramar, mas, como dissimos, vae ser impugnada, constando que se proporá que a prorrogação seja apenas até 31 de dezembro de 1895 e que se faça um inquerito official á situação d'este banco nas diversas colonias. Estes inqueritos bancarios tem sempre grandes inconvenientes porque abalam a confiança que nos bancos inqueridos deposita o publico e sobressaem os interesses n'elles. O inquerito ao Banco Ultramarino está feito nos relatorios da sua gerencia no largo periodo decorrido, desde a sua fundação até hoje, cerca de 50 annos. A nós affigura-se-nos que a questão do Banco Ultramarino se não resolve por inqueritos, mas por um estudo consciencioso das suas condições e circumstancias, que ha muito devia ter sido feito nas estações officiaes de modo a fazer d'este estabelecimento o que elle deve ser, isto é, um banco colonial exclusivamente destinado a favorecer o commercio, a industria e a agricultura das provincias ultramarinas.

dor Geral da Caixa de Crédito, grave, solene, dizer palavras solenes, palavras graves, de saudação aos antigos mestres; e é adivinhar as lágrimas de comoção que embargam a voz do juiz de Moimenta, homenageando a velha Universidade na pessoa do seu Reitor.

...Está feito o exame de consciência — sem esforço, sem constrangimento: o revoltado de outros tempos, o iconoclasta, o rebelde confesso prontamente se penitencia, de bom grado repudia as apostrofes violentas, os ápodos levianos, as blasfemias irreverentes que tudo pretendiam desmorrar.

Irrecusavelmente: Coimbra foi sempre, há de ser sempre o escriptorio da mentalidade lusa.

Por isso eu te saúdo, oh Coimbra do meu tempo!

* * *

A velha cidade universitária deve ser presentemente a terra portugueza mais progressiva, que mais tem prosperado nestes ultimos anos.

A sua população, que em 1918 era de 20 mil

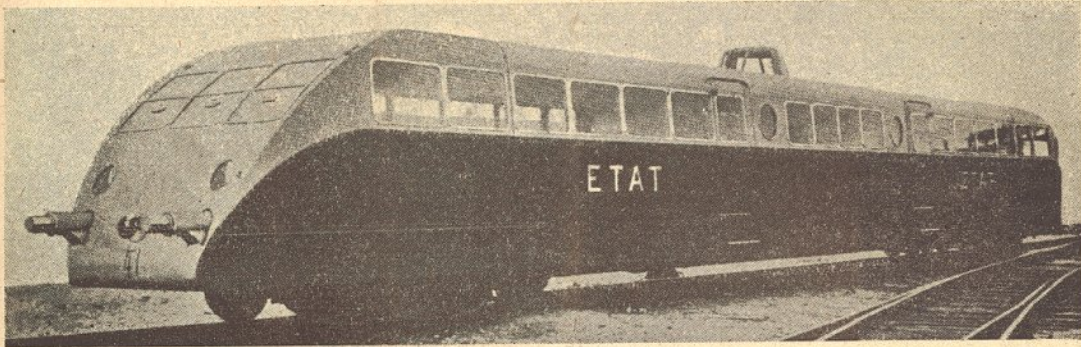
habitantes, hoje é aproximadamente de 40 mil. Isto diz tudo. O desenvolvimento da população traduz bem-estar, conforto, condições económicas prosperas e desafogadas. Supomos que em Coimbra, pelo menos na classe de construção civil, não deve haver crise de trabalho.

A área da cidade aumentou por uma forma que a todos impressiona. Há novos arruamentos em vários pontos da cidade, as construções novas são incontáveis e por toda a parte se erguem os andaimes, n'uma faina que o viajante observa com visível agrado.

A quietude, o marasmo e o bafio da cidade velha cederam o passo a uma ancía de renovação, de arejamento, de vitalidade que nos deixa surpresos e maravilhados.

Decidimos por isso tomar um melhor contacto com esta velha urbe que resurge, com esta formosa terra que se desdobra por tal arte que, conservando o tipo tradicional, secular, consegue criar a seu lado, em permanente comunhão, uma cidade nova, moderna, civilisada.

Visitemol-a, que bem o merece.



A AUTOMOTORA BUGATTI FORNECIDA AOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO FRANCEZ

A parte dos interessantes detalhes mecanicos da automotora Bugatti exposta recentemente na estação de St. Lazare em Paris, algumas das suas particularidades foram descritas na «Railway Gazette» do mez passado. O projecto do veiculo chama a atenção porque agrupa os resultados de pesquisas e pratica de experiencia conseguidas na construção e condução de automoveis de corrida. Seguindo este principio foram efectuadas experiencias com pequenos modelos num tunel de vento, a fim de conseguir a melhor forma sob o ponto de vista de resistencia do vento, outras experiencias foram feitas para determinar os efeitos de atravessamento de tuneis e de passagem por outros veiculos, em direção contraria a grande velocidade. As experiencias feitas com a automotora foram coroadas do melhor exito, sendo a resistencia no cruzamento de veiculos praticamente insignificante e a deslocação de ar ligeiramente sentida pelos passageiros das plataformas quando a automotora Bugatti as atravessa a grande velocidade.

A colocação do condutor ao centro do carro na torre de comando permite vêr em todas as direções, devido á disposição da carrosserie, igualmente os passageiros podem vêr em todas as direções. Nos períodos finais do projecto do veiculo os constructores foram auxiliados pelo sr. M. Pacon, architecto dos caminhos de

AUTOMOTORA

B

U

G

A

T

T

I

ferro do Estado. As dimensões da automotora correspondem ás dos carros da Wagon Lit, sendo de 76 pés em todo o comprimento, 9 pés e 3,1 2 polegadas de largura e com a altura interior de 6 pés e 6 polegadas. As acomodações são para 52 passageiros, sendo 42 os assentos reversíveis dum engenhoso e simples sistema patentado. Esta automotora

foi devidamente projectada para funcionar em grandes velocidades.

O sr. M. Ettore Bugatti deu a entender que brevemente será possível viajar nos caminhos de ferro com o dobro das velocidades conseguidas até hoje. Nas experiencias de velocidade entre Connerré-Beillé e Le Mans, a automotora Bugatti electricamente chronometrada alcançou 107 milhas por hora, e quando posta ao serviço regular entre Paris e Trouville-Deauville, distancia esta de 137 milhas, poderá atingir uma media de 69 milhas por hora. Nas experiencias realizadas para demonstração de estabilidade e resistencia, a automotora fez um percurso de 500 milhas sem parar.

Depois do conjunto geral, talvez a parte mais interessante da automotora Bugatti é o esquema dos eixos-bogies, sobre a qual é montada. Estes bogies foram projectados para prover um movimento diferencial nas direções verticais e laterais, resultando que a amplitude de qualquer movimento do eixo naquelas direções, é reduzida á quarta parte do tempo

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

SOL, VIDA, DESPORTOS E TURISMO

BANDOS de estrangeiros, ingleses na sua maioria, atravessam diariamente a cidade de Lisboa, exibindo suas fisionomias sádias, bem coradas, em flagrante contraste com as dos lisboetas, neurastenisados pela luta diária na conquista do pão que o diabo amassou. A lusa polidez, e certo tom asiático ou bronzeado, emprestam aos tristes habitantes de Lisboa cidade destinada pela sua maravilhosa situação a possuir uma intensa vida náutica e desportiva — um vago ar doente, e triste, que pessimamente contrasta com a exuberante saúde física e moral daqueles que nos visitam.

As mulheres oferecem maior destaque. Sádias, fortes, robustas, bustos direitos e musculados membros, parecem vender saúde ao lado das burguesas cloróticas, pinhalgadas de vermelho, que saltitantes atravessam as ruas da capital, temerosas do Sol, e do vento, olhos maguados por desejos vagos, vestígios de romantismo que em pleno século vinte, à suça, pelos bairros longes vai ceifando, ainda, as suas vítimas. As inglesas e americanas ficam estonteadas com o bom Sol que amorna a lusa grei, e não compreendem a ausência de saúde moral que os mais ligos facilmente diagnosticam nos rostos lisboetas.

Sol, Vida, Desportos! Bem haja o turismo, indústria da saúde, que exhibe aos olhos doentes dos lisboetas, exemplares sádios, corpos ginasticados, em cujas epidermes rosadas nós adivinhamos os efeitos salutar e terapêuticos do Sol, dos desportos e da vida.

em que chega ao ponto á qual o bogie é ligado ao chassis. O seu funcionamento é demonstrado claramente pelos os desenhos diagramaticos, especialmente quando estes são estudados em conjunto com a fotografia que reproduzimos, mostrando a construção da bogie. O resultado desta disposição, é, naturalmente de conseguir que o veículo corra suavemente, os motores estão assentos sobre suportes de borracha, igualmente a carroserie assenta em blocos de borracha, sendo as rodas de construção especial com borracha inserida entre o cubo e o aro, esquema este que reduz os ruídos.

Dos quatro eixos de cada bogie, os dois centrais são movidos pelos motores, enquanto os externos são simplesmente eixos de condução, sendo as rodas igualmente montadas sob cubos, e similares ás dum carro normal, ficando assim completamente livres para seguir a curva da linha. Daqui resulta, que este sistema em combinação com o movimento diferencial dos eixos, permite que curvas de raios pequenos como sejam as de 262 pés possam ser feitas a grande velocidade. Todas as rodas são equipadas com travões de expansão interna, do tipo de automovel, comandados por cabos, o que impede por completo a gripagem dos travões.

SUICIDIO DE TELEFONISTA

CONTA a *República* que uma empregada dos Telefones de Paris ligou para a redacção de um jornal e comunicou: — Esta é a minha última ligação telefónica. O meu último serviço. Vou suicidar-me.

Da redacção do jornal correram a estação telefónica — e verificaram que a comunicação era verdadeira.

E comenta o caso de seguinte maneira:

Pálida e loira, como nos versos do Poeta, a telefonista jazia por terra com uma bela no coração... por um desgosto de amor.

Foi telefonista até ao fim. E até ao fim... mulher.

Porque só as mulheres ainda sabem morrer de amor nestes duros tempos de prosa e de crise.

REPRESSÃO DO NUDISMO

A Direcção Geral de Segurança Publica forneceu, á imprensa, a seguinte «nota officiosa»:

«A bem da moral e dos bons costumes, torna-se publico que vão ser tomadas as necessarias providencias, por forma a reprimir «severamente» as praticas de nudismo nas praias portuguesas, bem como a exhibição de trajos que, pela sua simplicidade ou transparencia, ofendam a decencia e o pudor publicos».

E o sr. ministro da marinha mandou reforçar a policia maritima nas praias, para se evitar não só o nudismo, como o uso de vestuários pouco decorosos.

Até que finalmente vamos entrar no caminho da decencia nas praias.

Assim já o celebre sr. dr. não pode exhibir-se com a esposa, dois filhos e tres meninas todos nus na praia da Trafaria, mandando fotografias para as revistas alemãs.

Bem hajam os moralistas.

Não conseguimos colher elementos detalhados sobre o sistema de propulsão e transmissão, apenas conhecemos que estão agrupados a meio da automotora, 4 motores de 200 H. P. cada, utilizando como carburante o alcool-benzolado, não existe caixa de velocidade mas apenas um sistema especial de embraiagem com reversão de marcha que permite á automotora a deslocar-se com a mesma velocidade em qualquer dos sentidos. A caixa de velocidade torna-se desnecessaria em face da facilidade com que os motores conseguem demarrar. O peso do vehiculo é relativamente pequeno pois peza 23 toneladas alem disso o sistema especial de arranque montado sobre rolamentos Timken facilita enormemente a demarragem. O chassis é construido em aço prensado e a carroserie em chapa de aço.

O sistema de lubrificação foi cuidadosamente estudado sendo absolutamente perfeita a lubrificação de todas as partes moveis da suspensão, a tal ponto que não requerem durante alguns meses o mais pequeno cuidado.

O sr. M. Ettore Bugatti agradeceu sinceramente ao sr. M. Dautry, gerente geral dos caminhos de ferro do Estado Francez pelo seu auxilio e pelo recebimento duma encomenda de duas automotoras Bugatti.

UMA PÁGINA DO MEU JORNAL

Por AUGUSTO D'ESAGUY

30 de Out. de 1932

ARRUMEI tudo para escrever. Sinto que hoje vou trabalhar muito. Há vários dias que uma idéia me persegue — a idéia de escrever a nossa vida desde o início, desde o nosso primeiro dia.

Tinha resolvido o contrário, tinha jurado nunca mais escrever, isolar-me de todos, deixar-me ir, despedaçar-me de encontro à corrente. Uma força oculta, superior, obriga-me a trabalhar. Não sei se queres que conte a nossa vida, tam cheia de tormentos e aventuras, que divulgue os nossos segredos, a luta formidável que nós tivemos, os horribéis instantes da barricada.

Móro numa casa que fica na Avenida da República. Fronteira a ela, à janela do nosso quarto, há um platano, cujas folhas foram teus brinquedos durante a tua longa doença, e junto dele um banco. Não sei bem ligar todas estas coisas, mas disseram-me hoje que aqueles cinco homens que todas as tardes ali passavam horas esquecidas não voltaram mais depois do teu último dia. Reparei neles uma ou duas vezes. O mais velho tinha certo ar de cipreste. Tu gostavas de os ver, entretidos uns com os outros, e algumas vezes verifiquei que que os teus olhos, os teus olhos maguados pela longa doença, seguiam com carinho os gestos despreocupados daqueles cinco homens, entretidos a consumir as horas sob a sombra tranqüila do nosso platano querido.

Tenho uma novidade par ti: eles não voltaram mais. O nosso platano está doente, doente de outono; ferido pelo vento e pela chuva, abandonado, deixou tombar todas as folhas, ficou esquelético, braços erguidos para o céu, numa atitude mística de oração.

Quando falo de ti, quando aponto uma ou outra passagem da nossa vida, sinto que não posso continuar, e fico à tua espera, à espera dos teus sorrisos, da tua presença.

Continua a chover, estou cada vez mais só, e mais inquieto.

Levanto-me e vou à janela. Fixo a nossa Avenida que tem certo ar de boulevard distante, frio e pouco acolhedor. Enquanto estou debruçado na janela do nosso quarto, sentindo a chuva cair solenemente, recordo-me, não sei porque misteriosa intercepção de pensamentos, dos meus dias de Paris, Boulevard Pasteur, 14.

Tenho necessidade de passar pelo Hotel a saber se tenho carta tua, a recolher as tuas notícias.

Há a mesma tristeza nesta Avenida, idêntico aspecto desolador. Passam crianças pálidas a caminho do colégio, indiferentes a tudo, à tragédia que paira sobre elas, ao movimento constante dos automóveis. Os meus olhos tomam conta delas.

Porque será que as janelas fronteiras às nossas nunca se abriram? Aflige-me a tragédia daquela casa que tem um exterior de túmulo envidraçado, e esqueço a da minha. Tenho uma imperiosa von-

tade de ir bater àquela porta, e interrogar a porteira. Nasce no meu espírito uma dúvida: aquela casa terá porteira? Será Dona Morte a porteira daquela vivenda silenciosa que foi muitas vezes motivo das nossas longas conversas?

Regresso à minha secretária, e julgo que um romance sobre aquela casa alcançaria um grande êxito, mas talvez não; a tragédia da vida deve ser muito superior à daquela família que escolheu um túmulo envidraçado para viver, e morrer, e poucos dão conta dela.

Manhãs de Paris! Metro Nord-Sud, Hospital de St. Louis! Ai do Luziada, coitado... Passagens de modelos, tristes modelos mutilados pela vida, fazendo bicha para as injeções...

AVIAÇÃO

(Continuação da página 394)

forte, viverá mais Português, quando a bandeira de Portugal acompanhar o ronco dos motores das naves aéreas que aproximam, que enlaçam energias, que despertam actividades acabando com o pesadêlo das distâncias.

Na África, a Guiné, Angola e Moçambique, mostram bem quanta falta lhes faz o avião. Nas ligações entre si ou com a metrópole alguma coisa devia estar feito já e no entanto nem a simples avioneta dá ao Governo Central de cada uma delas a faculdade de um transporte rápido tantas vezes preciso através dos seus extensos territórios. Que o digam, e esses melhor que ninguém, todos os Governadores Coloniais, quantas vezes eles sentiram a falta! A nossa Índia lá vai fazendo sentir os proveitosos ensinamentos do mundo colonial. Os seus dois aviões são já uma promessa que merece atenção.

Macau — A resposta está dada pela leitura do Relatório do Ex.^{mo} Almirante Ivens Ferraz, à cerca do seu cruzeiro nos Mares da China. O que viu e sentiu melhor do que as palavras nos mostram quanto era necessário lá termos uma base. E Timor? Tão distante! É ver o desenvolvimento da Aviação nas Ilhas suas vizinhas, hoje dos Holandeses, as quais, pelas suas carreiras aéreas com a Europa, nos convinha estar ligados.

E não quero falar das nossas Ilhas. Não é preciso somar argumentos, estou disso convencido.

É preciso apenas, ... lembrar o assunto. Se ele é tão claro!

Aguardemos, com alguma esperança, a nova era que desde já se deve manifestar como consequência das coferências decorridas sobre o nosso Império Colonial. A Aeronautica não passou, com certeza, por detraz da segura mentalidade dos nossos governadores.

Comissão Central de Assistência de Lisboa

Desta comissão que é presidida pelo sr. Governador Civil de Lisboa recebemos o relatório da gerência durante o período decorrido de 1 de Dezembro de 1929 a 31 de Dezembro de 1932..

É um documento que bem evidencia, pelos seus números, a obra benemérita que tem levado a efeito e que certamente não deixará de continuar, sobretudo para bem da caridade privada, que neste organismo conta com o principal protector.

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

MAYBACH

UNICO AGENTE:
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
TELEFONE: 23851
TELEGRAMAS: CARDELETZ

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Séde - Calçada do Duque n.º 20 - Lisboa

Pagamento do cupão das obrigações de 6 %
relativo ao 1.º semestre de 1933

São avisados os portadores do cupão n.º 4 das obrigações de 6 %, de que o seu pagamento liquido de impostos, terá lugar a partir de 1 de Julho de 1933, em escudos, ao cambio do dia sobre Paris, ao preço de:

Frs. F. 12,00 para a série n.º 1 a 378.118

Frs. F. 12,85 para a série n.º 378.119 a 484.845

O pagamento efectuar-se-ha:

Em Lisboa:

Séde da Companhia

Banco de Portugal

Fonseca, Santos & Viana

No Porto:

Filial do Banco Lisboa & Açores

O pagamento no estrangeiro será efectuado em Paris, Berlim, Londres, Genebra, Bruxelas e Amsterdão, conforme os anuncios publicados nos diversos países.

O pagamento na séde da Companhia, efectua-se todos os dias úteis, desde as onze às treze e das quatorze e meia às dezesseis horas e aos sabados desde as onze às doze e meia horas.

Lisboa, 21 de Junho de 1933

O Presidente do Conselho de Administração

António A. Vasconcellos Correia

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

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

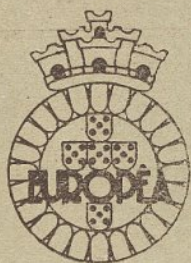
S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distancia do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



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

WILD

O melhor instrumento de topografia

O NOVO

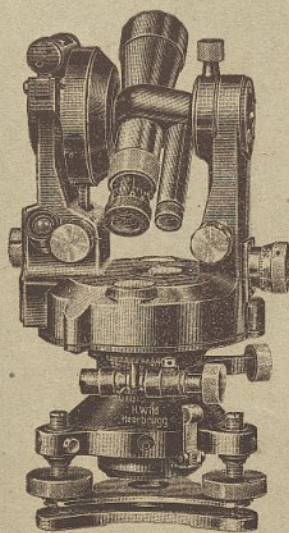
TEODOLITO-BÚSSOLA

Utilizavel como taqueómetro ou como bússola

Emprego prático e extremamente simples
Leitura dos dois círculos: 1 minuto
Micrómetro óptico de coincidência

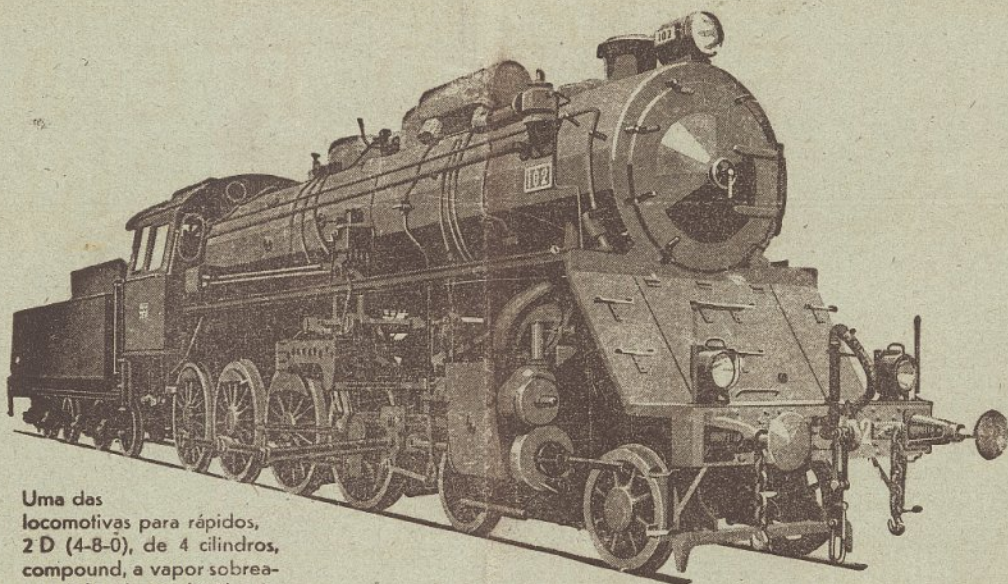
Preço muito moderado

*Pedir descrição detalhada nas
boas casas da especialidade*



Escala: 2/5

Peso 2,2 kg.



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

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

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIŢ
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA