

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; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O :

Ecós e comentários. — Adicionaes e unificação de tarifas, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Publicações recebidas. — O novo Paquete «L'Atlantique», por LOPES DE ANDRADE. — Congresso Electro-técnico Sul Americano. — Vila Franca de Xira. — A crise económica mundial e a super-produção, por C. MENDES DA COSTA. — Estações modernas da C. P., por CARLOS D'ORNELLAS. — As primeiras grandes instalações de descarga de carvão no Japão. — «Sugestões e alvitres apresentados pelas fôrças económicas do Norte, com respeito à crise económica», por VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Ha quarenta anos. — Linhas estrangeiras. — Melhoramentos nas redes ferroviárias, pelo Coronel J. CARVALHO TEIXEIRA. — Montepio Ferroviário. — Propaganda de Turismo. — A Censura á Imprensa. Francisco da Silva Passos. — Linhas portuguesas. Companhia dos Caminhos F. P. da Beira Alta. —

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO
JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

Ecos e comentários

Feira das Mercês

Realisa-se no domingo a tradicional e tipica feira das Mercês que fecha o ciclo das romarias populares que se fazem nos arredores de Lisboa.

Por este motivo e ainda porque o local é muito pitoresco é natural a grande afluencia de feirantes, de romeiros dos arredores e de muita gente amiga de conservar as tradições das festas portuguesas.

A C. P., estabelece entre os dias 18 e 25 do corrente um seruiço especial de bilhetes de ida e volta para os comboios suplementares que se estabelecerem, sendo o custo dos bilhetes, da estação do Rocio, 12\$40, 8\$70 e 5\$50, respectivamente em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

Um autentico «Stradivarius» em poder dum ferro-viario portuguez, em Lobito

De quando em vez descobre-se, como por acaso, num estabelecimento abandonado ou em qualquer granja, um quadro devido ao pincel de qualquer artista notavel. Tambem da mesma maneira se descobre de vez em quando algum «Stradivarius». É preciso notar que este instrumento se vende tão caro como um quadro notavel, e alem disso, é muito mais facil de falsificar que uma tela.

Em Lobito — Africa portuguesa — descobriu-se um destes famosos instrumentos em poder de um individuo de nome Lopes de Almeida. Os jornaes dizem que esse violino foi ali parar por intermedio de um marinheiro sueco o qual, estando ebrio quando desembarcou no Lobito, o vendeu muito barato ao portuguez.

Ultimamente, um violinista amador e riquissimo, teve occasião de ouvir uma «romanza» executada pelo empregado ferroviario no seu violino. Ficou surpreendido com o som maravilhoso; e aproximando-se, verificou, depois de um exame atento, que se encontrava na presença de um magnifico e autentico «Stradivarius».

Esse violinista no mesmo instante comprou por uma quantia enorme o violino ao seu possuidor, que viu assim garantida uma real abastança para o seu futuro e dos seus.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

Portugal (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

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

Telefone **P BX 20158**

DIRECÇÃO 27520

ADICIONAES E UNIFICAÇÃO DE TARIFAS

Pelo Eng. J. FERNANDO DE SOUSA

Uma portaria de 16 de setembro ultimo determinou que a Comissão de tarifas estude com urgencia o projecto de unificação de tarifas apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Indica a portaria varios objectivos a que esse estudo deve visar, como se vê do texto, que reproduzimos a seguir para melhor inteligência dos comentarios que vamos fazer:

Direcção Geral de Caminhos de Ferro
Divisão Central e de Estudos
Secção de Expediente

De acordo com as considerações justificativas do decreto n.º 20:308, de 14 de Setembro corrente:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a comissão de tarifas, à qual é agregado o adjunto da Delegação do Govêrno nos Caminhos de Ferro do Estado, engenheiro Carlos Duque, proceda imediatamente ao estudo do projecto de unificação das tarifas ferroviárias sobre que já recaiu parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, Direcção Geral de Caminhos Ferro e Delegação do Govêrno junto dos Caminhos de Ferro do Estado.

Nesse estudo procurar-se-á:

1.º Atender na medida do possível os alvitres e reclamações dos interesses económicos;

2.º Atendendo à estabilização da moeda, integrar na tarifa o produto da aplicação dos multiplicadores, por forma a eliminar os, devendo porém para o cálculo das liquidações das garantias de juro encontrar-se uma fórmula que permita essa liquidação, sem que haja prejuízo para o Estado ou para as empresas;

3.º Estender a unificação às restantes rôdes ferroviárias;

4.º Determinar-se, para compensação da baixa de receitas que transitóriamente possa vir a resultar da unificação, seria bastante ou exagerado o adicional de 10 por cento, nos termos do decreto n.º 19.718, de 1 de Maio dêste ano, se convirá modificar as cláusulas que o regulam, ou, ainda, se haverá meio mais profícuo de obter aquela compensação.

Paços do Govêrno da República, 16 de Setembro de 1931.
— O Mínistro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães.

(Decreto do Governo, II serie de 21 de setembro).

Na *Gazeta* de 1 de julho ultimo publicámos o primeiro projecto do parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que foi largamente distribuído ás Associações representantes dos interesses económicos para dar logar ás reclamações a que o novo sistema de tarifas pode suscitar.

Essas reclamações foram objecto de parecer adicional da comissão respectiva encarregada pelo

Conselho do estudo do assunto, parecer que também reproduzimos na *Gazeta* de 1 de outubro.

Foi afinal votado parecer favorável ao projecto, com indicação de algumas reclamações que deviam ser atendidas. Essa aprovação seria provisória, por dois anos, devendo-se atender durante esse período as indicações da experiência e corrigir as imperfeições e anomalias que se manifestassem.

A análise das reclamações apresentadas fôra bastante minuciosa para dispensar novo parecer agora pedido á Comissão de tarifas, que não tem conhecimento do projecto da C. P. e é composta de delegados das Companhias, parte dos quaes vivem longe de Lisboa.

Tornar-se-á pois difícil e moroso, e parece-me dispensável, o exame, por ela, de assunto tão complexo, já devidamente estudado e ponderado.

O segundo objectivo proposto á comissão é a eliminação dos multiplicadores das tarifas e a incorporação do respectivo produto nas taxas, para o que se alega a estabilização da moeda.

Neste momento de pungente incerteza, em que a libra perdeu o seu carácter de moeda-ouro, de padrão estavel dos valores e quando a nossa moeda se acha intimamente relacionada com ela, que acompanha porventura nas suas vicissitudes, como se podem empreender reformas que tenham por base e postulado a estabilidade da nossa moeda?

Os coeficientes substituiram em 1924 as sobretaxas, que foram autorisadas por forma empírica, ficando sempre àquem do que reclamava a actualização dos preços de transporte, em correspondencia com a desvalorização da moeda, que atingira o máximo nessa ocasião.

Os coeficientes, pelos quaes se multiplicavam as taxas normaes, deviam ser uniformes, pois derivavam do facto geral da depreciação monetária. As diferenças entre as diversas mercadorias resultariam das taxas propriamente ditas.

Para não agravar certas mercadorias, consideradas generos de primeira necessidade, estabeleceram-se dois multiplicadores: 6 e 11, o que, longe de favorecer o consumidor ou o produtor, beneficiou principal e quasi exclusivamente o intermediário.

Desde logo começaram as instâncias e reclamações para alargar a aplicação do multiplicador 6, com prejuízo grande das empresas.

Pois neste momento, em que á C. P. foi conce-

dido um adicional de 10 %, que as outras empresas reclamaram logo tambem; quando aquela prevê sensivelmente quebra de receitas determinadas pela unificação projectada e pretende ter a compensação em novo adicional: — é acaso ensejo favoravel para a normalisação das tarifas, como se tivessemos entrado num periodo de estabilidade definitiva de preços?

Com os demorados estudos, de resultados incertos e aleatorios, abrangendo todas as linhas, só se consegue protelar por largo tempo um reforma util já preparada pela C. P. e que representava uma experienca interessante.

Propõe-se tambem ao estudo da Comissão a unificação de tarifas em todas as linhas da rede nacional.

Que se entende por isso?

Compreende-se o regresso á unidade das tarifas geral, de despesas acessorias e condições geraes da tarifa especial n.º 1, p. v. para as quaes a C. P. propoz diversas alterações. Aprovadas e postas por ela em execução, conviria que as outras companhias as examinassem e adoptassem, já que se não fez primeiro esse estudo em comum. Foi porem posta urgencia tal no exame da reforma proposta pela C. P., que pretendia ensaiar o novo sistema de taxas, que se marcou, ao conceder-lhe a sobretaxa de 10 % por decreto n.º 19.718, o prazo de quatro mezes para entrarem em vigor as novas tarifas sob pena de cessar a sobretaxa concedida. É aquela a unica unificação possivel.

Quanto ás taxas das tarifas especiaes e normas de aplicação, como se podem unificar?

Compreende-se que a C. P. torne rede unica o conjunto das três que explora, com tarifas corridas, mas essa unidade não se pode tornar extensiva ás linhas das outras empresas com tão diversas condições de economia regional e de tracção.

Demais essa tarifa corrida liga-se a um sistema engenhoso de aplicação, que dá os preços totaes de estação a estação, englobando não só o transporte como as despesas acessorias. Que enorme complicação não seria a adição de todos os quadros que resultariam da ampliação das tarifas a todas as estações das outras empresas?

Não! A unica norma racional de proceder é deixar a C. P. aplicar a titulo de ensaio o novo sistema, conforme alvitrou o Conselho Superior.

Entretanto a Comissão de tarifas pode examinar rapidamente as alterações que nas tarifas geraes, de despesas acessorias e especial n.º 1 p. v. foram por aquela Companhia propostas, pronunciando-se cada uma das outras empresas sobre a aceitação das mesmas clausulas.

Restabelecer-se-ia assim a unidade, por pouco tempo quebrada, no que a comporta, deixando cada empresa com as suas tarificações especiaes.

Quando a experienca se tivesse pronunciado sobre o novo processo de determinação das taxas

nas redes da C. P., seria então ensejo de cada uma estudar a sua adopção na respectiva rede, soldando-se os preços nos transportes combinados.

Em tarifas especiaes de mercadorias a unidade só é possivel em casos particulares, que dão logar a combinações especiaes, como é a tarifa de pequenos volumes até 10 kg. com caracter postal.

Finalmente, a portaria manda examinar se o adicional de 10 % autorizado pelo D. n.º 19.718 é bastante ou exagerado para compensar a baixa proveniente da unificação.

Ha neste ponto um equívoco, que deve ser desfeito.

A C. P., ao propor a unificação das suas tarifas de p. v., previu nos antigos C. F. E. diminuição de receitas, que estimou em cerca de 9.000 contos e por isso pediu um adicional de 10 %, que pouco a pouco fôsse reduzido á medida que elas crescessem.

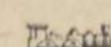
Posteriormente começou o trafego a diminuir nos primeiros meses do ano corrente em proporções taes que a C. P. pediu a imediata autorização de um adicional de 10 %, que foi concedido pelo D. 19.718 em termos que o confundem com o primeiro pedido.

As outras empresas, que sofriam dos mesmos males, pediram em maio esse adicional, que até hoje não foi concedido e que não podia ter relação alguma com a unificação, só possivel na rede da C. P. e que daria logar nela a quebra de receitas pela disparidade de tarifas.

Nos ultimos meses essa quebra tem-se accentuado assustadoramente e por isso as Companhias teem instado pela autorização do adicional.

Como nas suas linhas não ha unificação de tarifas que influam nas receitas, o adicional nada tem com ela, nem pode depender do estudo confiado á Comissão de tarifas.

Fica assim esclarecido o alcance da portaria.



Publicações Recebidas

O ESTADO E OS CAMINHOS DE FERRO — *Subsidio para a Historia da Ditadura em Portugal*, pelo Coronel J. C. Carvalho Teixeira.

Pelo sr. coronel Carvalho Teixeira foi publicado um folheto onde se historiá a sua acção em prol dos caminhos de ferro, quando ministro do Comercio.

Vale pela sinceridade das suas palavras e é uma obra de palpitable interesse para aqueles que se dedicam aos assuntos ferroviarios.

Desnecessario se torna salientar a autoridade e a competencia com que o auctor escreve sobre o assumpto, e para que os nossos leitores avaliem publicamos neste unmero um capitulo.

O NOVO PAQUETE “L' ATLANTIQUE,,

Por LOPES DE ANDRADE

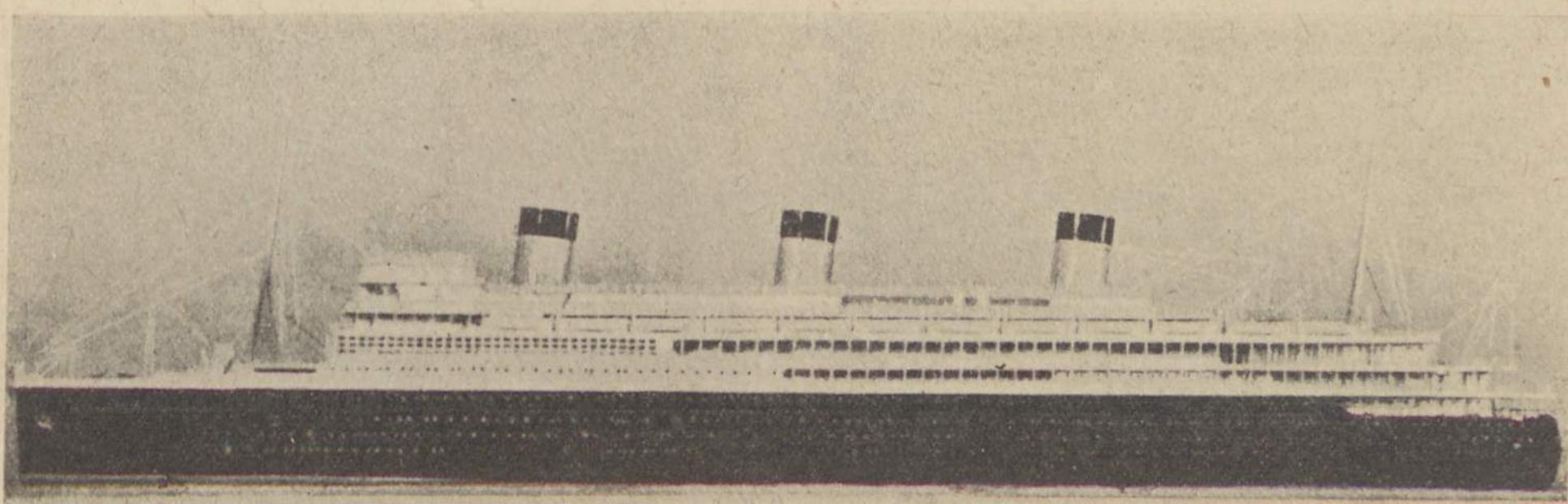
O paquete francez *L'Atlantique* da Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, que ha dias tocou no porto de Lisboa na sua primeira viagem a caminho de Buenos Aires, pôde dizer-se sem perigo de errar que é uma das melhores unidades de marinha mercante existente.

Com um porte de mais de 40.000 toneladas, e

banho privativo, pouco vulgar até agora noutros paquetes.

A sala de jantar e a de recepção são outras tantas maravijhas de arte, tanto no conforto como na decoração.

Uma nota interessante, é a escolha das cores destas salas, fugindo a banalidade a que estamos



Novo paquete «L'Atlantique»

uma velocidade de cerca de 25 milhas, pôde também agrupar junto das unidades mais rápidas de todo o mundo.

Não sendo exteriormente de uma beleza fóra do vulgar, o seu interior é uma verdadeira maravilha de arte, de luxo e de conforto.

Logo de entrada depara-se como uma inovação até agora desconhecida a bordo de paquetes: a *Rua*, uma autentica avenida ladeada por lojas de toda a especie: uma livraria, lojas de vestidos, de modas, de cristaes, e até um *stand* de automoveis, sendo intercalados entre estas lojas os camarotes de luxo, dando portanto ao passageiro a impressão quando sai da sua cabine que se encontra numa cidade.

Uma outra inovação que achamos digna de nota, é o sistema de ventilação não só nas salas como em todos os camarotes que permite dar-lhes uma temperatura de acordo com o clima. Todos os camarotes simples de primeira classe possuem quarto de

habitados, sendo o candieiro da sala de recepção qualquer coisa de extraordinario.

A piscina que supunhamos estar situada por baixo da sala, de jantar como é costume, acha-se situada num dos *decks* superiores e é interessante notar a altura extraordinaria do teto.

O *tennis* com as dimensões usuaes e umas cabeceiras enormes, tem ainda um *deck* superior donde as pessoas poderão mais a vontade assistir ao decorrer do jogo.

Além de todas estas comodidades possue o paquete tambem, uma sala de ginastica, sala de esgrima, *bar* em todas as classes, sala para tratamentos hidroterapicos, etc..

Sobre a terceira classe, podemos dizer sem faltar á verdade que com os seus camarotes para 2, 4, 6, 8 e 10 pessoas e todos os mais modernos confortos, rivalisa com muitas segundas classes dos paquetes que actualmente efectuam carreiras para os portos do Brazil e Rio da Prata.

Congresso Electro-técnico Sul Americano

Está marcado para os primeiros dias de Julho de 1932, o 1º Congresso Electrotécnico Sul Americano, que se realizará em Buenos Ayres.

O comité de honra será presidido pelo Presidente da Republica Argentina, tomando parte as mais altas personalidades do paiz.

O comité compõe-se de 15 secções, a saber:

Electricidade e Magnetismo, Ensino e Historia, Estatistica, Produção e distribuição, Aplicações mecanicas, Luz, Calor, Comunicações a distancia, Aplicações no lar e no Comercio, Fomento das aplicações, Electro quimica, Electrologia e Radiologia Medica, Aplicação na Agricultura, Electrotecnica Naval e Militar, Legislação e Regulamentação.

Para facilitar a eleição dos temas, foi confeccionada uma lista que comprehende uns 180 títulos entre os quais são destacados aqueles que se podem considerar como caracteristicos deste Congresso:

Plano geral para uma estatística de Centrais e sub-estações Sul-Americanas.

O consumo de energia electrica equivalente ás unidades de productos nas industrias, nos serviços publicos, na agricultura e no lar.

A variação mensal do consumo de energia como indicação para o grau de electrificação.

A influencia do adeantamento da hora sobre o consumo de energia electrica.

Criação de um instituto central para dirigentes e para o ensaio de materiais electricos.

Nomenclatura de unidades electricas.

Possibilidade de estabelecimento de superusinas que interessam a varios países sul-americanos.

Tipos normais de geradoras electricas para povoações de 5.000 a 10.000 habitantes.

Transmissão a distancia de energia electrica com cabos de 60 Kw. e de maior potencia.

Os melhores métodos para representação da distribuição da carga anual de geradoras electricas.

Compensação de carga e melhoramento do factor de carga anual Locomotoras e comboios Diesel electricos.

Calefação e Refrigeração eléctrica de edifícios.

Anteprojecto de bases modificando o regulamento telegráfico internacional.

Fusão dos convenios telegráficos e radiotelegráficos,

Medidas de precaução a tomar nas instalações telegráficas e nas linhas de tracção, bem como nas linhas trifásicas quando se aproximam ou cruzam.

Acordo entre os diversos países sul americanos para a utilização de freqüência ou grupos de freqüências, especialmente na radio difusão.

Estudo sobre a contribuição do ouvinte para melhoramento dos programas radiofónicos.

Perturbações na recepção radiofónica produzidos por aparelhos electricos de uso doméstico, industrial ou medicinal.

Organização de associações para fomentar o uso das aplicações electricas e sua propaganda.

Estado actual das aplicações medicas da electricidade nos centros urbanos importantes.

Possível utilização de energia hidráulica nas industrias electro-químicas.

Descrição de instalações electro-químicas e electrometalúrgicas na America do Sul.

Envelhecimento de bebidas alcoólicas.

Acção dos Raios X e ultra violetas; de ondas electricas e electro-magnéticas; da electricidade atmosférica; das correntes de alta frequencia e de descargas electricas sobre as sementes e sobre as plantas.

Aplicação da electricidade nas creanças e na cura de animais.

A importância da energia electrica para as regas.

Unificação da classe de corrente na marinha mercante e de guerra de acordo com a classe de corrente usada em terra.

Balizagem das costas sul americanas por meio de radio sinais.

Como poderá conservar-se o segredo nas comunicações de um exercito em campanha.

Radiogoniometria — condições que devem reunir os aparelhos — aplicações de indole militar.

Transmissão de energia electrica a grandes distâncias e questões de jurisdição suscitadas.

Transmissão radio telefonica e leis relativas Serviços telefónicos e leis relativas.

Transmissão de energia electrica para serviços publicos e restrições ao domínio privado.

Durante os dias do Congresso realizar-se-hão varias visitas e excursões a institutos científicos na capital e interior do paiz. A secção "Aplicações no lar e no comercio" organizará uma exposição que se denominará.

"O lar electrificado".

Os preparativos para o Congresso estão fazendo-se de forma acelerada.

E' ESTA vila uma das mais tipicas da margem direita do Tejo, fundada em epoca anterior ao reinado de D. Sancho I.

É n'esta terra que verdadeiramente a vida ribatejana encontra tudo que a represente, desde a alegria cheia de cõr e luz que lhe imprimem as toiradas até aos trabalhos de campo e feiras que são das mais notaveis da região.

A vida ali, tem movimento, tem expressão, e o casario caiado de branco dá-lhe uma nota risonha animada ainda mais pelos garridos trajes dos campinos, brava gente que apascentando feras a brincar com a morte, ganham o pão de cada dia.

Para Vila Franca, um dia de toirada, é um dia de festa que lhe leva muitos forasteiros que, com grande entusiasmo começam por assistir á espera dos toiros, sempre cheia de peripecias.

E' um concelho de 2.^a ordem e tem uma população de mais de 20.000 habitantes, tendo ultimamente devido ao esforço de particulares e da actual Comissão Administrativa tomado certo desenvolvimento.

E' notavel a sua estação de Caminho de Ferro, edificio moderno que nada deixa a desejar, com um regular movimento de comboios.

Está esta vila bem dotada de meios de comunicação, pois cerca de 11 comboios circulam diariamente em sentido ascendente e 13 descendente, entre os quais dois rápidos, além de outros transportes que a ligam tambem diariamente, com Samora, Benavente, Salvaterra de Magos e Alemquer.

Vila Franca faz uma grande feira anual, em Outubro, que dura cinco dias, e uma exposição, muito interessante e importante, de pecuaria e de maquinaria agricola, em Junho de cada ano, que dura oito dias.

Concelho bastante industrial, possue fabricas de moagem em Vila Franca e na Povoa de St.^a Iria, de adubos químicos em Alhandra e Povoa de St.^a Iria, de cimento e de cortiça em Alhandra bem como fornos de cal, moagem e descasque de arroz (a Ribatejana), de fiação de lã e de cal hidráulica em Vila Franca.

Vila Franca possue um excelente mercado, melhoramento importante para o publico e para o concelho pelo volume das suas transações de produtos agrícolas e pescaria que ali se efectuam diariamente.

Este mercado foi inaugurado em Abril de 1929 e importou em quinhentos e tantos contos.

A industria da pesca é tambem importante, vivendo dela bastante gente.

Esta região é muito fértil. Produz trigo em abundância; as uvas são ricas em sabor, estendendo-se as vinhas pelas encostas das colinas e outeiros. Produz o grão, a oliveira, o pinheiro e o sal em abundância.

E' grande exportador de uva e maçã.

Cria muito gado nas Lezirias, especialmente touros de grande fama, corpulentos e bravos. Vão daqui para Espanha e são temidos pelos cavaleiros tauromaquicos pela sua resistencia, especialmente os de Palha Blanco, que tem a ganaderia mais importante com o gado mais puro e mais cuidado. Em tempos, na sua propriedade em Pancas, por ocasião da festa de S. Isídro, havia a benção do gado.

Os seus habitantes, parece distingui-los um tipo especial. Diz-se que nas suas veias ainda corre sangue árabe. Nos campos também trabalha muita gente de outras regiões, que vêm dos arredores de Tomar. A esta gente chamam « Gai-béus ».

O movimento comercial e industrial no concelho é já hoje grande e sé-lo-ha maior daqui por algum tempo, mercê das suas proprias condições que o destinam para um grande movimento agrícola e industrial. Ha no concelho duas associações comerciais, uma em Vila Franca e outra em Alhandra, que procuram ser uteis á sua classe, auxiliando-a na medida do possível. Tem tambem o seu Sindicato Agrícola e uma Caixa de Credito Agricola, como a propria região exige, para orientação e auxilio aos agricultores.

Ha três Associações de Bombeiros Voluntarios no concelho: Vila Franca, Alhandra e Alverca que prestam já bons serviços ás populações. Especialmente a de Vila Franca, devido á nova orientação que lhe foi dada por elementos de boa vontade, está em condições de prestar optimos serviços ao concelho, desde que tem a instrui-la o sr. tenente José Maria Guedes. Povoa de St.^a Iria também já possue corporação de bombeiros.

Tem o concelho varias corporações sportivas regularmente organisadas. Possue tambem tres Misericordias que muito beneficiam os pobres, sendo respectivamente em Vila Franca, Alhandra e Alverca.

Tem bons estabelecimentos de moveis, ourivesaria, cereais, carnes verdes, salsicharias, fazendas e modas, materiais de construção, mercearias, etc., bem como varias industrias regularmente montadas.

E' justo salientar a obra da Camara Municipal que é já grande, pelos grandes melhoramentos que tem introduzido em todo o concelho.

(Continúa na pag. 421)

Enorme a crise que avassala o mundo em todos os campos de actividade comercial, industrial e agricola.

A cada passo nos chegam noticias desoladoras do que se lá passa fóra, e francamente, não sabemos até que ponto irá essa crise, que dia a dia em vez de estabilizar antes parece querer aumentar e subverter tudo.

Produz-se mais do que as necessidades dos mercados?

Parece que sim, pois por exemplo na America decreta-se que se queime um terço da produção do algodão, queima-se trigo servindo de combustivel, dá-se ao gado, etc..

E tudo isto para que os preços não baixem, trazendo a ruina ao comércio e à agricultura.

Será boa politica económica? Será má? Ignoramos, esperando que os factos no-la demonstrem.

A revista *Brazil Ferro-Carril*, traz-nos um brado sobre as medidas tomadas no Brasil sobre o café.

Decretou-se neste paiz que se lançasse ao mar ou se queimasse uma certa percentagem de café, do existente em armazem, medida que considera anti-economica e que a ninguem aproveita, apelando para «as possibilidades de se arrancarem quaisquer utilidades desses grãos, de modo a aproveitá-los, ainda num minimo que fôsse, pois sempre seria um pouco mais do que deitá-los ao mar ou queimal-los em fornalhas onde não se lhe aproveita o calor, sequer ao menos para ferver uma chaleira d'agua com que fazer uma infusão de um punhado de café retirado da fogueira».

Dá-nos depois um calculo bastante interessante e que se refere ao que se poderia extrair de 100.000 sacos de café.

Damos os numeros: «2.100.000 de kilos de oleo; 180 mil de caféina; 1.440.000 de assucar; 1.080.000 de taninos; 3.600.000 de cellulose para papel; 720.000 de sáes de potassio, phosphatos, etc..

Muito por baixo, só de caféina, calcula-se que essa massa de café nos renderia 9.000:000\$ e, em oleo, 3.000!»

Realmente em boa razão esta é que seria a politica económica desejavel, pois que além de não haver desperdicio, os productos extraídos devem ser de facil guarda, esperando melhores tempos.

Ainda o caso do café não é dos mais flagrantes! O que mais nos admira é o caso do trigo na

America, servir de combustivel e de alimento aos animais, quando por esse mundo fóra há tantos milhões de desempregados, portanto milhões de bocas ávidas por um pouco de pão.

Certamente que esta politica, comquanto possa ser comercial e sob o ponto de vista industrial até certo ponto aceitável, é sem duvida pouco moral e pouco humana.

E' claro que todos estes acontecimentos, geram a revolta e a má vontade contra o capital, obrigam os estados a grandes subvenções ás massas trabalhadoras não ocupadas e tem ainda o grave inconveniente de não servir a humanidade, mas unicamente os interesses comerciaes e industriais.

Na grande crise que estamos atravessando o que deve preocupar toda a gente? Unicamente que a Sociedade se salve por um sistema de inteligente cooperação em que todos vivam, e nunca o beneficio de uma só classe.

Ora parece-nos que, além das crises existentes e que todos apontam ha mais uma crise de que ninguem se lembra e que é um facto.

É a crise moral, que é verdadeira, pois temos sem duvida avançado no progresso material sem que no moral se tenha dado um passo.

Simplesmente se procura crear mais e melhor no diz respeito a interesses particulares, sem olhar aos interesses colectivos.

Não temos pretenções a economista, porque o não somos, no entanto julgamos interpretar com estes pequenos reparos, o sentir da maioria, que vê isto cada vez mais, acentuadamente a peor.

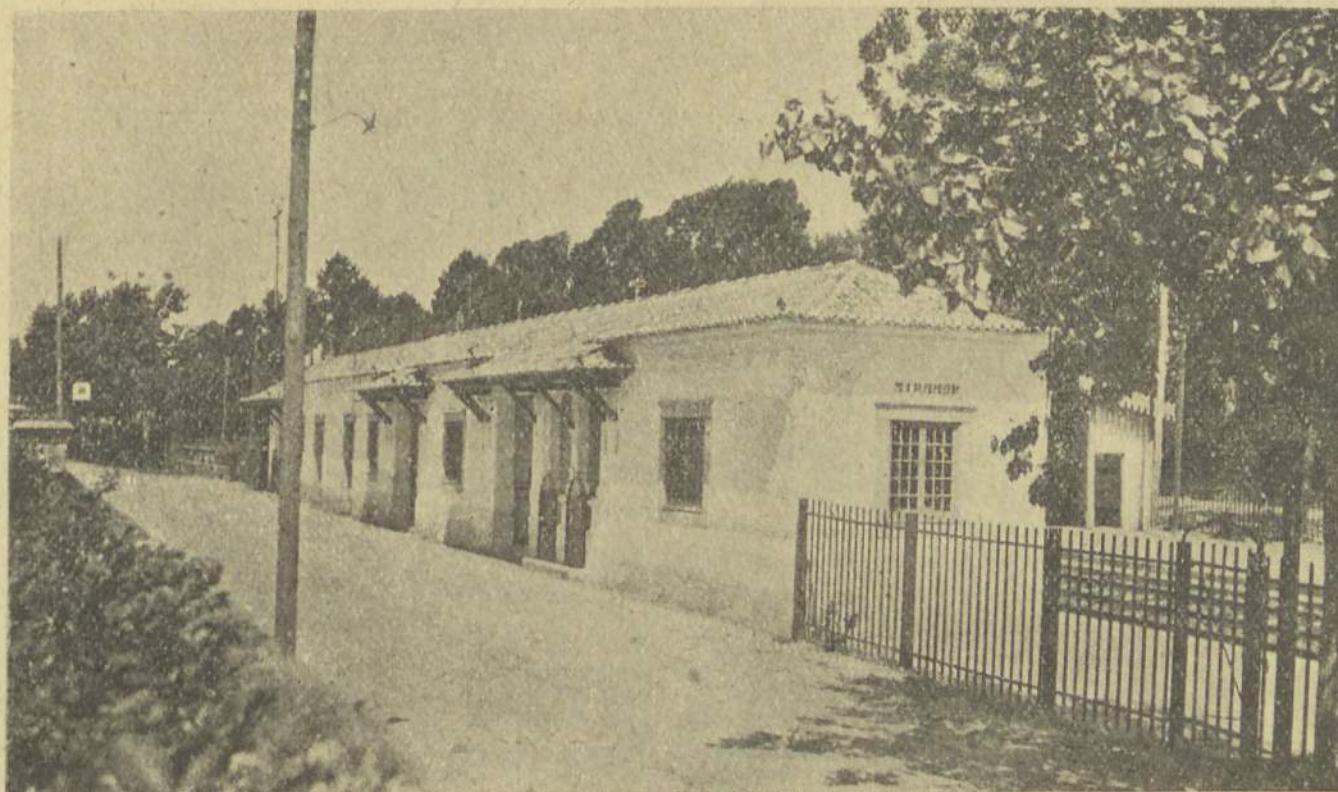
As grandes capacidades economicas, os grandes industriais e comercialistas que estudem este assunto, pois que, com a resolução deste problema capital — tornar o mundo habitavel por todos — dar-se-há ács espiritos revoltados, que se contam por milhões, um pouco de calma e socego.

O desequilibrio gerado pela superprodução e a enorme quantidade de desocupados, torna cada vez mais dificil a resolução do assunto, não só pelo poder de compra que, cada vez mais se vai restringindo, mas tambem por outras razões, taes como, exiguidade de salários, contribuições elevadas que agravam o custo dos productos industriais e agricolas etc.

O que é facto é que o desequilibrio existe afigurando-se-nos que, não será nestes tempos mais proximos que o mesmo desapareça.

A crise económica mundial e a super-produção

Por C. MENDES DA COSTA



Apeadeiro de Miramar

ESTAÇÕES MODERNAS DA C. P.

Apeadeiro de Miramar

Por CARLOS D'ORNELLAS

A doze quilometros da cidade do Porto existia um velho casebre que se chamava apeadeiro de Miramar e que devido ás suas precarias e insuficientes instalações foi condenado a desaparecer.

Depois de variados estudos e convencidas as comissões das localidades próximas que em virtude do desenvolvimento grande entre Granja e Valadares, se tornava necessário fazer ali um estabelecimento que facilitasse o tráfego de mercadorias, que é importante e o de passageiros, resolveu a junta de freguesia de Arcozelo e a sua comissão de melhoramentos, contribuir com uma verba que é importante, para ampliação do velho casarão e construção de um edifício digno do sitio que hoje é frequentado pelos banhistas que no verão percorrem aquela região, de praias de banhos, do Porto á Granja e Valadares, bastante desenvolvidas nos últimos anos.

Sobre a construção do novo edifício de Miramar diz a excelente Revista *Arquitetura Portuguesa* o seguinte:

“A única construção de alvenaria existente no local era uma pequena e exigua casa da guarda da passagem de nível que consti-

tuiu o nucleo, do curioso e movimentado edifício que hoje lá se levanta.

O espaço disponível entre a via ferrea e a avenida paralela ao mesmo era constituído por uma estreitíssima faixa de terreno pelo que houve de alongar-se suficientemente a construção de maneira a poder comportar os alojamentos requeridos que no entanto se limitam a bilheteiras, despacho de bagagens, gabinete do chefe e telegrafo, vestibulos de entrada e saída de viajantes e um posto de socorros.

O ante-projecto desenhado pelo sr. P. de Magalhães teve a realiza-lo o habil artista que é o contramestre de edifícios José Rodrigues Vilela que nessa ocasião trabalhava sob as ordens do digno e sabedor chefe de Secção de Conservação de Via e Obras, sr. Viana.

Alem deste pequeno edifício houve necessidade de construir três habitações para o pessoal nele empregado o que foi levado a efeito em terreno para esse fim doado pela Junta de Freguesia.

Todo o conjunto de obras relativo ao apeadeiro de Miramar estava concluido em 1928 e tinha custado cerca de 120.000 esc.”.

As primeiras grandes instalações de descarga de carvão no Japão

Pelo facto do rápido desenvolvimento industrial no Japão, o consumo do carvão aumenta dumha maneira contínua, de maneira que as instalações destinadas ás manutenções e ao transporte do carvão do logar da extracção aos consumidores devem satisfazer ás necessidades sempre crescentes e ás exigencias cada vez mais severas. Como o Japão tem um grande desenvolvimento cost-iro, o carvão é quasi sempre transportado por via marítima. Nos principaes portos de embarque: Wakamatsu, Otaru, Muroran e Moji, encontram-se instalações suficientes para o carregamento dos barcos, mas em outros portos destinatarios não existia, ainda ha pouco tempo, senão um pequeno numero de instalações de descarga. Isto é devido ao facto que o comércio do carvão está entre as mãos dum grande numero de pequenas emprezas e em muitos casos é levado directamente aos consumidores em batelões ou pequenos navios de vela de 150 a 300 toneladas de carga. As instalações existentes não foram, em geral, previstas senão para a descarga destes pequenos barcos e o seu rendimento atingia só o maximo de 40 a 50 toneladas por hora. Ainda ha dois anos só as Fabricas Imperiales de Aço dispunham para o seu proprio uso duma instalação para a descarga dos navios de alto mar. Em todos os outros portos, estes navios deviam ser descarregados a braços. Não foi senão nestes ultimos anos que a «Mitsui Bussan Kaisha» fez construir duas grandes instalações modernas de descarga de carvão nos dois principaes portos de desembarque deste combustivel; são destinadas a assegurar as operações de manutenção entre navios de alto mar, batelões, barcaças de carga, wagons de caminho de ferro e veículos de estrada. A primeira instalação foi construída em 1928 num novo porto perto de Kawasaki sobre o canal de grande navegação que liga Tokio a Yokohama, a segunda foi recentemente posta em serviço no porto de Osaka.

O novo porto de Kawasaki é disposto em parte para o trasbordo de carvão e em outra parte para a manutenção de mercadorias em fardos. O caes de descarga de carvão é munido de três porticos de descarga que podem deslocar-se sobre todo o comprimento do caes. Com um alcance de 55^m,60 entre apoios dominam o deposito e varias linhas ferreas; o seu braço que pode ser levantado permite atingir 22^m alem da borda do caes e servir ao mesmo tempo um navio e varios batelões colocados lado a lado. Sobre os banzos inferiores das vigas principaes dos porticos e dos braços deslocam-se carros rolantes e girantes de 10 toneladas de força de levantamento que, com um alcance de 6^m e colheres automaticas de 6^m,5 de capacidade, asseguram principalmente o trasbordo de carvão entre os navios, os batelões e o deposito, enquanto que os guindastes rolantes e girantes de 4 toneladas de força que se deslocam sobre os banzos superiores dos porticos são, com um alcance de 12^m e colheres automaticas de 2^m exclusiva-

mente destinados ao serviço do deposito e dos wagons de caminho de ferro. O afastamento dos dois pilares do portico do lado da agua é tal que os carros rolantes podem girar tambem durante a sua passagem entre os pilares.

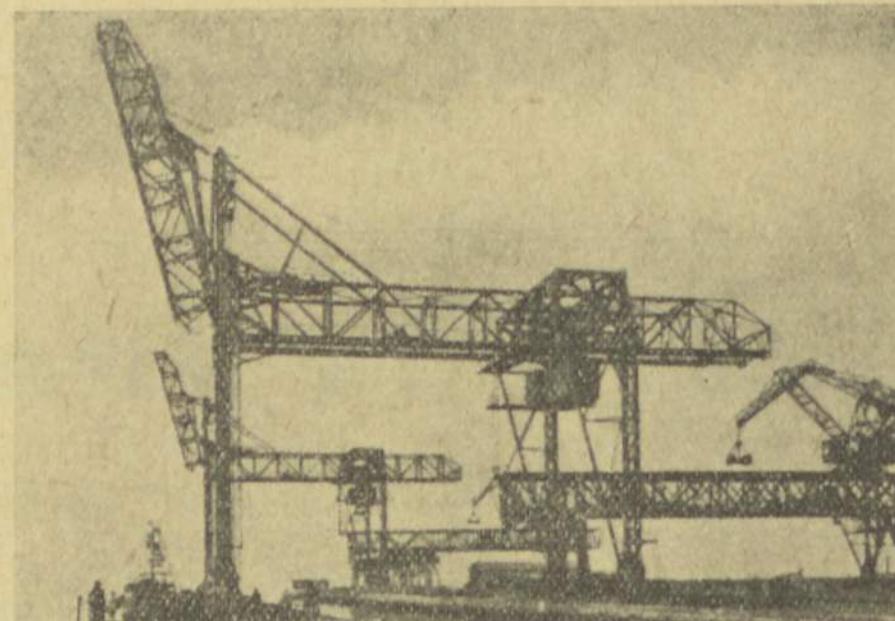
O carvão que deve seguir o seu caminho por via de agua é carregado nos batelões pelos carros rolantes e girantes, seja directamente dos navios de alto mar, seja do deposito. O carvão que deve ser transportado por via ferrea ou por estrada é carregado sobre wagons ou camiões por intermedio duma serie de paioes-depositos fixos ou rolantes, de 60 a 70 toneladas de capacidade, construidos no Japão. Os paioes são conservados constantemente cheios por intermedio das colheres do portico de maneira que o carvão pode ser deitado nos carros que vêem tomar lugar debaixo dos depositos.

Com o antigo metodo do trabalho a braço, o carregamento dum wagon de 15 toneladas com 8 a 10 operarios era feito em 30 a 40 minutos; hoje o mesmo trabalho efectua-se em 2 minutos. O trabalho manual está quasi completamente suprimido. Em todo o deposito, não ha senão 10 operarios que se ocupam do carregamento dos wagons e camiões.

O quadro comparativo seguinte mostra o aumento da capacidade de trasbordo obtido por intermedio dos novos porticos. A este respeito é preciso tomar conta do facto que os carregamentos dos barcos comparados não são de igual importancia e que em Kawasaki uma parte do carvão é ainda descarregada á mão. Uma comparação muito exacta faz resair, em favor dos guindastes, economias ainda maiores em horas de trabalho e tempo de imobilisaçao.

Barco descarregado	Carga em carvão ts.	Descarga		Dias de trabalho a 24 horas	Tempo de imobilização h.
		Manual	Mecânica		
«Mandai Maru» no porto de Yokohama	6 000	6.000	—	225	36
«Kinkasan Maru» no porto de Kawasaki	7.670	820	6.850	80	28

Um navio com dois porticos serve ao trasbordo de todas as especies de mercadorias entre os navios de alto mar, as barcaças de carga, os wagons do caminho de ferro e o alpendre do caes. Vão por cima deste ultimo assim como por cima dum armazem de três andares. O seu braço que se pode levantar atinge 26^m alem da aresta do caes. Cada portico é munido de dois carros de 3 toneladas de força com posto de conductor; estes carros deslocam-se independentemente um do outro á razão de 120^m sobre duas vias separadas e podem por consequencia trabalhar simultaneamente pela mesma escotilha. Os diferentes andares do armazem recuam para cima de maneira que cada andar tem uma plataforma para colocar as



Vista parcial da instalação de descarga de carvão de Osaka

mercadorias. Além disso o tecto chato do armazém tem diversas aberturas pelas quaes as cargas podem ser descidas directamente no edifício.

A nova instalação de descarga de carvão em Osaka comprehende dois porticos de carga com carros rolantes e girantes e braços podendo levantar-se, e três porticos de deposito munidos de guindastes girantes de braço articulado deslocando-se por cima e de bandas transportadoras. Cada portico de deposito é equipado dum paiol rolante de 15^{m³} de capacidade alimentando a banda transportadora. Além disso, como em Kawasaki, um grande numero de tremontas alimentadoras rolantes de construção japoneza asseguram o carregamento dos wagons do caminho de ferro. Paralelamente à margem estende-se um cais de desembarque em cimento sobre o qual está deitado um dos rails de rolamento dos porticos de descarga. A bacia formada por este cais e a margem recebe barcos pequenos, batelões e barcaças de carga, enquanto que os grandes navios acostam ao lado exterior do cais debaixo dos braços do portico. Os porticos de descarga podem pois assegurar em todas as direcções as manutenções de carvão entre os barcos. O braço do lado da terra permite de lançar sobre a parte anterior do deposito o carvão extraído dos barcos, ou de encher directamente os wagons de caminho de ferro, as tremontas de descarga ou os paioes alimentadores dos porticos do deposito.

Os guindastes de braço articulado dos porticos do deposito podem efectuar todos os trabalhos de manutenção e carga sobre o deposito, descarregar também o carvão dos batelões ou carregalos com o carvão do deposito, tudo isto directamente por intermedio das bandas transportadoras e dos planos inclinados moveis.

Os carros rolantes e girantes dos dois porticos de descarga teem um alcance de 6 m e são equipados de colheres automáticas de 3 a 3,5 m³ de capacidade. São munidos de basculas regulaveis. Os guinchos de levantamento são do tipo diferencial Demag. A velocidade de levantamento é de 51 m/min. pouco mais ou menos e a velocidade de translação do carro é

de 150 m/min. A velocidade de rotação dos carros é calculada para que possam efectuar duas voltas completas num minuto.

Os porticos do deposito estão equipados de bandas transportadoras que facilitam o carregamento dos wagons-tremontas e evitam os longos deslocamentos dos guindastes girantes. Assim, os guindastes podem na extremidade do portico do lado da agua descarregar os batelões e deitar o carvão nos paioes do portico, enquanto que as bandas transportadoras o deitam atraç do deposito ou enchem os wagons-tremontas colocados por baixo dos braços do portico do lado da terra. As bandas de 800 mm de largura são ócas, em forma de gamela, e calculadas para um rendimento horario de 150 toneladas. A direcção do transporte é reversivel. Debaixo dos rolos extrelos do lado da terra acham-se planos inclinados duplos com escoadouros regulaveis para conduzir o carvão nas tremontas rolantes. Nas extremidades do lado da agua acham-se tambem planos inclinados duplos que conduzem aos batelões e ás tremontas rolantes. O derramamento do carvão no deposito efectua-se por meio de um carro electrico especial tendo um tubo telescopic destinado a evitar a producção das poeiras na ocasião da queda do carvão. Um dispositivo electrico de alimentação assegura o rendimento regular do carvão dos paioes do portico sobre a banda transportadora.

Os guindastes girantes montados sobre os porticos do deposito são do tipo de braço articulado de alavanca dupla de guia, o qual convém particularmente para a marcha com a colher automatica. O alcance maximo do guindaste é de 18,30 m, o alcance minimo de 9,15 m. O guincho de levantamento é igualmente um guincho diferencial Demag; a colher tem uma capacidade de 2,75 m³.

A fim que a instalação possa igualmente ser utilisada para o tra-bordo de mercadorias em fardos, todos os carros e guindastes rolantes e girantes são feitos de maneira que as colheres possam ser rapidamente substituidas por um gato de carga.

«Da Gazeta Demag»

VILA FRANCA DE XIRA

(Continuação da pag. 417)

E' da actual Comissão Administrativa a aquisição do Campo do Cevadeiro, que arborisou e onde se realizaram as feiras e as exposições que se teem efectuado com brilho, servindo até para corridas de cavalos. Tem reparado e reconstruido ruas e caminhos; aberto novas ruas, para o que tem tido necessidade de fazer expropriações caras.

Tem em projecto a construção do novo matadouro, o que existe é um baracão improprio.

Projecta fazer em breve a canalisação da agua potavel das nascentes das Torres e do Cevadeiro, para os domicilios de Vila Franca, segundo proposta apresentada em Abril do corrente ano, obra de grande utilidade para os habitantes, e que explorada pela camara como se espera, é para esta uma boa fonte de receita com que conta mais, para o muito que tem para fazer e de muita necessidade no concelho.

Tem arborisado algumas ruas com arvores de sombra, que as embeleza e refresca.

A Comissão Administrativa com a presidencia do sr. Miguel Esguelha, um vilafranquense incansável pelos progressos do concelho, verdadeiramente amigo da sua terra, tem conseguido em quatro anos com rigorosa economia e honesta aplicação do dinheiro dos contribuintes, uma verdadeira transformação no concelho, construindo, embelezando e melhorando, especialmente a séde, que há cinquenta anos não sofria modificação alguma.

Ainda lhe falta alguma coisa de essencial: Não tem esta vila, que tanto tem feito para atrair forasteiros, teatro e hoteis capazes, tornando-se necessário e urgente pensar nesta lacuna que é importante, pois a prejudica. Ha muitos forasteiros que vêm aqui pela primeira vez atraidos pelos reclames das suas festas ou pela beleza da sua paisagem, e se não encontrarem um hotel, embora modesto, com conforto rasoavel e uma mesa rasoavelmente servida, não voltam.

Vila Franca tem também muita necessidade de um Cais Acostavel para o tráfego fluvial de mercadorias, passageiros e de veiculos, que diariamente atravessam o rio para a margem sul do Tejo.

“Sugestões e alvitres apresentados pelas fôrças económicas do Norte, com respeito à crise económica”

A instalação de silos nos portos do Continente

Por VISCONDE DE ALCOBAÇA

GRANDEMENTE afectadas pelos graves reflexos da crise económica de carácter mundial, as fôrças económicas do Norte de Portugal, entregaram ainda ha poucas semanas, uma fundamentada representação ao sr. Ministro da Agricultura, na qual se expunham as sugestões e alvitres, que em seu parecer poderão auxiliar eficazmente a solução da crise geral.

Poderá parecer a muitos leitores desta revista, que as dificuldades em que se debate a lavoura do Norte, não têm um interesse directo para serem versadas nas colunas desta publicação quinzenal e assim poderá parecer á primeira vista.

Entretanto o sub titulo deste artigo, foi-me sugerido pela leitura da referida representação entregue ao Governo e largamente publicada nos jornais e a leitura de uma correspondencia de Buenos Aires para a importante revista londrina, «The Railway Gazette», referente á inauguração de uma série de silos em varios pontos da rede do Caminho de Ferro Central Argentino.

Está portanto, explicado o motivo deste artigo; mas antes de entrarmos na descripção destas instalações Argentinas, conforme a dá a correspondencia de Buenos Aires para a revista ingleza, expomos as razões e as causas, pelas quais, as fôrças económicas do Norte, advogam junto do Governo o estabelecimento dos silos, primeiramente no pôrto de Lisboa e em seguida no de Leixões.

Referindo-se a representação em especial ao problema da colocação do milho continental, o eruditímo documento aponta como causas principais da dificuldade da venda deste cereal: 1.º a forma anormal como o milho de Angola está entrando em Portugal; 2.º as condições em que normalmente ele é importado e entra no mercado.

Analizando em detalhe estas causas, a represen-

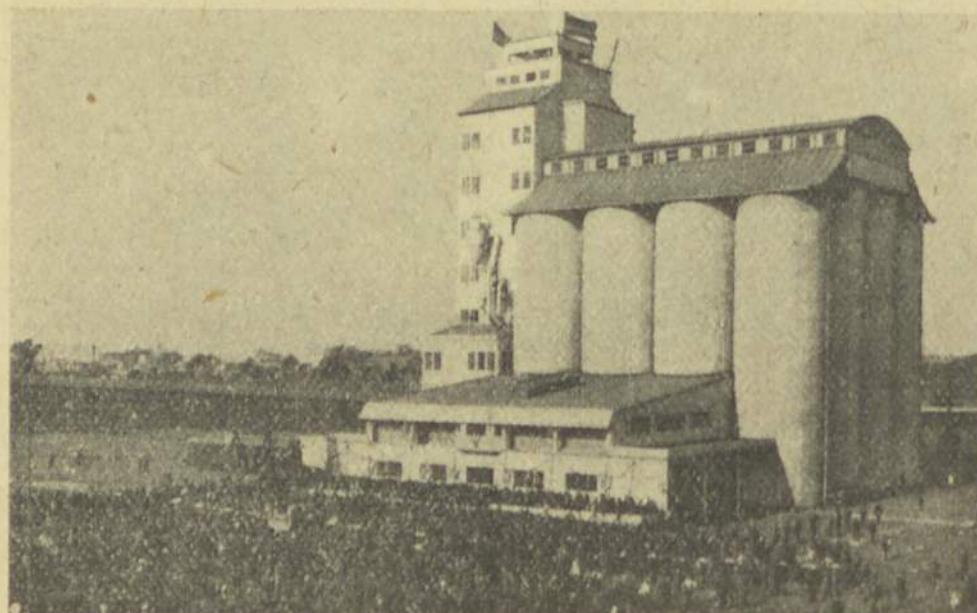
tação alega que a questão das transferencias de Angola, faz com que o comércio da colonia para satisfazer os compromissos tomados no continente, envie para cá generos coloniais, entre os quais se destaca o milho, vendendo se no paiz por um preço inferior ao da produção local.

Esta importação, nas condições actuais em que se realisa, provoca perturbações no mercado e para que estas não se façam sentir e pezem tão gravemente na lavoura do Norte; alvitra a representação a que nos vimos referindo, a racionalização do comércio deste produto, pelo estabelecimento de silos nos portos de desembarque.

Dada assim uma breve ideia do conteúdo da mensagem ao Governo, passaremos a dar em seguida a notícia respectiva da inauguração dos silos para cereal, ultimamente instalados na Argentina.

Nas regiões produtoras de cereal, organizou-se o ano passado a Sociedade Cooperativista Argentina, que está a instalar presentemente silos do tipo mais moderno nos pontos mais estratégicos. Esta sociedade já construiu seis silos nas linhas do Caminho de Ferro Central Argentino e no dia 19 de Julho foi oficialmente inaugurado um silo pelo presidente da Republica, juntamente com o Governo argentino e com a assistencia do funcionalismo superior e representantes da agricultura, finanças e comércio.

O Chefe do Estado e a sua comitiva visitaram expressamente a cidade de Rosario para inaugurar este melhoramento e na larga enseada do porto de Rosario, viam-se todos os barcos bandeirados, bem como todos os edifícios publicos. Ao Presidente Uriburu foram prestadas todas as honras navais e militares, tendo-lhe sido feita uma grande ovacão por parte da multidão que assistia ás festas.



Em seguida á cerimonia de inauguração do silo, à comitiva presidencial e convidados, em numero perto de 3.000 pessoas, foi oferecido um lunch no edificio da Sociedade Rural de Rosario.

O novo silo está situado no Rio Parana, proximo a uma das estações da Companhia do Caminho de Ferro Central Argentino em Rosario e está equipado com toda a maquinaria mais moderna para permitir a manipulação rapida e economica de grandes quantidades de cereal.

O edificio foi construido em betão armado, tem 52 metros de altura e ocupando um espaço de 200^m possue nove pavimentos com 16 silos cilindricos e nove silos intermediarios, podendo receber e embarcar o maximo de 800 toneladas de cereal por hora. A capacidade actual é de 20.000 toneladas, podendo eventualmente atingir 80.000 toneladas.

A gravura reproduzida mostra a grande construção deste silo.

Quando será que em Portugal, poderemos assistir a iniciativas desta natureza, tomando em consideração, não resta duvida, as devidas proporções e as necessidades do cereal a depositar nos portos de desembarque ?



HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Outubro de 1891)

Boletim financeiro

A quinzena que hoje finda, teve desusado movimento de publicações officiaes. Estando proxima a reabertura do parlamento e sendo urgente realizar algumas reformas, de ha muito reclamadas pela opinião e tacitamente promettidas pelo governo, vieram successivamente a lume as reformas do município de Lisboa, dos institutos industriaes, e agricolas, das escolas militares e da província de Moçambique, todas elles proclamando a necessidade imperiosa de grandes economias e conseguindo effectivamente realizar importantes reducções nas despesas orçamen taes. Especialmente pelo ministerio das obras publicas, onde nas construções de estradas havia larga margem para economias, já suspendendo algumas menos urgentes, já desdobrando os prazos de construção e por consequencia dos pagamentos, conseguiu o ministro respectivo, com um desassombro e com uma energia, que realmente lhe fazem honra, realizar economias que já orçam por 5.000 contos de reis. Nas reformas coloniaes as economias anunciadas elevam-se a 700 contos, mas temos razão para as julgar ainda muito problematicas, visto que a administração ultramarina tem muito de imprevisto, dependendo muito das circunstancias a variação das suas despesas, cujo limite se não pode decretar. No entanto, algumas economias se poderão fazer e bastante importantes, para fazer avolumar as que já conseguiu estabelecer a solicitude do sr. ministro das obras publicas. Vê-se que a administração comprehende a gravidade das circunstancias e está provado que o paiz tem condições de solvabilidade e que são injustos os que malevolentemente insinuam e propagam o contrario.

* * *

A propaganda de descredito contra nós mantem-se inalteravel, sobretudo em Paris, sendo mais do que evidente que ella é unica e exclusivamente originada pela desgraçada questão dos caminhos de ferro. No dia em que se conseguir colocar n'uma situação normal a companhia dos caminhos de ferro portuguezes conciliando todos os legítimos interesses a elle ligados, abandonando expedientes, que só têm

conseguido desacreditar-nos, n'esse dia a questão financeira portugueza mudará completamente. E é um erro grave, se não um crime de tesa patriotismo estar a deixar agravar esta situação, que no estrangeiro é muito mais deprimente e humilhante do que aqui parece, e que generalizando o nosso descredito maiores dificuldades nos vai creando dia a dia. A teimosia e algumas imprudências de cá, e a má vontade e os ressentimentos de lá não são, nem podem ser, auxiliares e cooperadores apreciaveis para o restabelecimento do nosso credito, tanto mais quando á frente da oposição está um homem de tacto e da capacidade de mr. Leroy Beaulieu. Nos seus famosos artigos do «Economiste Français» vê-se que lhe não escapa o menor acto, a menor palavra do governo portuguez e que de tudo tira partido para a sua nefasta propaganda. A questão dos caminhos de ferro chegou a um periodo agudo, de que é preciso sahir, custe o que custar, porque a situação, como está, difficilmente se prolongará por muito tempo mais, sem sacrificio. No estrangeiro o abalo produzido pela propaganda é enorme, e nós precisamos a todo o transe desfazer as apprehensões que existem sobre a estabilidade das instituições e sobre a extensão e força dos recursos de Portugal. E se não a desfizermos breve, estaremos irremediavelmente perdidos.

* * *

Não se modificou sensivelmente o estado dos fundos portuguezes no estrangeiro que se manteem oscilantes entre 37 e 58, parecendo com tudo certo que estas cotações não correspondem á verdadeira situação dos mercados, porque compradores tem havido que procurando obter papel pelas cotações indicadas, o não encontram á venda. Em Lisboa e Porto continua a ser muito procurado o dinheiro, não se tendo com tudo elevado o agio das libras além de 850 e 900 reis. O preço do «chiqué» tem-se mantido inalteravelmente 44 e 44^{1/2} e 44^{5/8}, sobre Londres e entre 643 e 645 sobre Paris. Começou o resgate das cedulas de bronze na Casa da Moeda mas a concorrência não tem sido extraordinaria, talvez por se ter espalhado para fóra de Lisboa o papel do tipo da troca. De Leipzig ainda hontem chegou uma nova remessa de 757 contos em notas de 2\$500, de 1\$000 e de 500 reis. Tem continuado em grande escala a exportação de ouro para Londres tendo orçado n'esta quinzena por 450.000 libras esterlinas. A's alfandegas de Lisboa e Porto foi ordenado que se occultasse o valor d'estes despachos. No entretanto pelos boletins do «Money Market do Times» é facil organizar esta estatística, que tem importancia, e mal se comprehende como se queira sonegar ao publico os elementos para ella. O cambio do Brasil não tem subido, infelizmente, e as ultimas desordens no Rio de Janeiro, apesar de não terem importancia politica, não deixaram de se reflectir na Bolsa.

Linhos portuguezas

Há uns collegas nossos que tem por «parti pris» desdenhar de tudo quanto se refere ás linhas portuguezas.

N'uma d'estas tardes chuvosas a machina do comboio de Cascaes das 4,15 «patinou» dentro do tunnel do Rocio, em consequencia da humidade que havia no carri. Em virtude d'este caso, vulgarissimo em caminhos de ferro, houve uma demora de mais 5 minutos na passagem da galeria. Tanto bastou para que um collega assustadiso viesse protestar indignado:

«Enquanto não houver um caso grave, não se tomam providencias. Continuam passando o tunnel do Rocio, comboios puxados por machinas sem serem fumivoras, o que é prohibido. Hontem, no comboio da tarde, de Cascaes, quasi que os passageiros se asfixiaram – as carroagens encheram se completamente de fumo. A machina era velha e avariada.

Certamente, ha de haver quem tenha obrigação de olhar por estes factos, repetidos quasi todos os dias !».

Ora contra o que o collega diz ha «apenas» a notar o seguinte :

Nem no tunnel do Rocio nem nos maiores da Europa é prohibida a passagem de machinas não fumivoras.

A machina, em vez de velha e avariada, era uma das mais modernas da companhia.

Estes factos não se repetem todos os dias porque – casualmente – nunca se deram.

Tirados estes pontos o resto da noticia – a virgulaçao – está certa.

Linhas estrangeiras

Bélgica

Celebrou-se em Bruxelas a assemblea geral dos acionistas da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, cujo relatório, referente ao exercício de 1930, foi aprovado.

Por acharmos interessante os seus numeros, publicamos um resumo:

Em 31 de Dezembro de 1930, o parque de material móvil compreendia 2.392 veículos. Durante o exercício puseram-se em circulação 105 novas unidades e foram retiradas 47. As suas especies são: 1287 vagons camas; 717 vagons restaurantes; 24 vagons salões; 182 vagons Pullmann e 182 forgons.

Tem a Companhia em construção mais 82 vagons-camas, 29 vagons restaurantes e 4 vagons Pullmann.

O lucro bruto da exploração em 1930 eleva-se a francos 162.887.502,26, e o producto liquido deduzidos os encargos financeiros de amortização e sociais, é de francos 12.353.084,46 ao qual se soma o saldo do exercício anterior que era de francos 7.136.521,30.

Deste saldo unicamente foi distribuido um dividendo de 5% ás acções privilegiadas, o que significa um desembolso de francos 750.000,—.

O resto que se eleva a francos 18.739.605,76, passa a conta nova como medida de prudente precaução ante a persistencia da crise mundial que tanto tem afectado o ramo de transportes.

Por este mesmo motivo as amortizações neste exercício foram muito elevadas e superiores ao do anterior.

O numero de vagons-dias realizado em 1930, foi de 488.165 contra 460.625 em 1929.

Estabeleceram-se novos comboios de luxo: O «Tauro-Express» até Bagdad, e o «Riviera-Napoles-Express» que une Berlim e Amsterdam com Nápoles e Riviera e é composto por vagons-camas de 1.^a e 2.^a classe.

Prepara-se para o verão do proximo ano o estabelecimento de um comboio Pullmann de 1.^a e 2.^a classe chamado «Golden-Mountain-Pullmann Express» entre Montreux-Zweisimmen e Interlaken.

A Companhia possue actualmente 176 agencias e 425 sub-agencias ás quais há que juntar 157 agencias Cook.

Em 1930 abriram-se 10 agencias e 18 sub-agencias.

Suiça

A rede ferroviaria da Republica Federal Suiça, comprehende 8.124 quilometros, dos quais 5.485, pertencem a companhias particulares. O principal sistema de tracção é o electrico, elevando-se a 65% a quilometragem explorada electricamente, o que corresponde a 1.666 quilometros para o Estado e 3.623 para as empresas, sendo 55% para as primeiras e

63% para as segundas. Esta proporção coloca a Suiça á cabeça das nações onde a electrificação dos caminhos de ferro tem alcançado maior prosperidade. Compreende-se este desenvolvimento, pois que o seu sub-solo não produz a hulha, tendo em contra-partida bastantes quedas de agua que produzem a energia necessaria e ainda mais se preciso fôr.

America do Sul Encontra-se em Buenos-Ayres **Grandes projectos** o director presidente da *Midland-Railway*, Sr. San Fay, na America do Sul acompanhado de varios engenheiros, a fim de estudar o projecto da construcção de uma linha que deverá cortar a America do Sul, do Atlântico ao Pacífico.

Como é uma obra de grande alcance economico, despertou o maior interesse, tendo o Sr. San Fay, no decurso duma entrevista feito declarações que reproduzimos:

«Um dos grandes problemas sul-americanos é o meio de comunicação. Da Europa para qualquer paiz ou do Oceano Pacífico, da Oceania ou da Asia, via Oceano Atlântico, são necessarios muitos dias de viagem, o que vem encarecer os productos, que poderiam ser vendidos por um preço muito reduzido.

A grande crise sul-americana é devida principalmente aos seus meios de comunicação. Podemos mesmo dizer que as poucas linhas ferreas que existem não correspondem ás necessidades do momento.

Será um melhoramento importantissimo a construcção de linhas ferreas que cortem a America do Sul em multiplas diagonaes, facilitando assim os meios de transporte e de comunicação. É um problema inadiável para o estabelecimento de uma vida mais barata em todo o continente.

Os productos sul-americanos e os europeus chegariam em menos tempo ao ponto de destino, o que baratearia a vida e faria nascer novas cidades e vilas.»

O Sr. San Fay terminou as suas declarações, dizendo contar para a realização do seu projecto com o apoio financeiro dos governos das Republicas Sul-Americanas.

Numeros atrasados da GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

Faltando a um nosso assinante os numeros 853, 854 e 855 respectivamente de 1 e 16 de Julho e 1 de Agosto de 1923 e o N.^o 927 de 1 de Agosto de 1926, rogamos a quem os tiver os envie a esta redação, indicando qual o preço porque os devemos pagar.

MELHORAMENTOS NAS REDES FERROVIARIAS

Pelo Coronel J. CARVALHO TEIXEIRA

ENTRE todas as linhas férreas projectadas em Portugal, foi talvez a de «Peniche-Rio-Maior» a que mais activamente foi lembrada e que teve começo de execução durante o período a que estas notas se referem.

Poucos dias depois da minha entrada no Ministério do Comércio, uma comissão presidida pelo Engenheiro Fernando de Sousa foi agradecer ao meu antecessor, tenente coronel Passos e Sousa, a publicação do decreto relativo à construção daquela linha da autoria daquele Ministro, e entregou-me uma representação sobre este mesmo assunto.

Apenas prometi à comissão atender todas as aspirações que fossem justas e afirmei que, estando aquela linha já incluída no plano geral das rôdes ferroviárias do País, seria possivelmente construída segundo o traçado estabelecido no Decreto a que ele se referia e que pelo meu antecessor tinha sido há pouco tempo publicado.

Começaram então as divergências sobre o traçado da linha, surgindo em 14 de Dezembro uma representação, no sentido de se adoptar o traçado por A dos Francos, à que foi também por mim respondido que se ressolveria com a imparcialidade e com justiça este assunto.

Para poder apreciar no próprio local as razões apresentadas, visitei em 19 de Dezembro a região de Obidos a Rio Maior, a convite de um grande proprietário entusiasta pelos melhoramentos naquelas terras e meu amigo pessoal, fazendo-me acompanhar do Engenheiro Duque e tendo procurado que passasse despercebida aquela visita, quo para isso não foi precedida de qualquer aviso às autoridades ou individualidades locais e por isso, apesar de em 12 de Novembro ter já partido para aquela região a missão de estudos nem com ela eu procurei encontrar-me.

As representações sobre o assunto foram remetidas às entidades técnicas competentes, cujo parecer não cheguei a conhecer.

* * *

A electrificação da linha do Estoril constituiu um melhoramento importante na rôde ferroviária do País.

Desde Junho de 1926, estava suspensa a tracção eléctrica naquela linha, devido a um incidente entre a Sociedade Estoril e a Companhia do Cabo Submarino, motivado pelas perturbações que causara no telegrafo marítimo a corrente da geradora de Paço de Arcos, que alimentava esta linha.

Procurei resolver este incidente, encarregando o Administrador Geral dos Correios e Telégrafos, Engenheiro Henrique de Carvalho de uma acção particular de medianeiro entre aquelas duas empresas, conseguindo êsie preinstoso funcionário, pela sua interven-

ção, um acôrdo que consistiu em ambas tomarem a responsabilidade da sua cota parte nas despêses a fazer para se obter para alguns cabos telegráficos uma nova amarração que evitasse aquelas perturbações.

A Sociedade Estoril prometeu contribuir com um determinado número de libras para a realização desses trabalhos e por isso se conseguiu fechar em 11 de Dezembro de 1926 o acôrdo definitivo entre as duas empresas, a que os jornais se referiram, e naquela data começaram os trabalhos para evitar a continuação das perturbações exercidas no cabo submarino pela electrificação, da linha do Caminho de Ferro do Estoril.

A «Sociedade Estoril» pôde assim fixar a inauguração oficial da linha para breve, apesar de terem ainda surgido umas ligeiras dificuldades, por parte da fiscalização técnica do Estado, que facilmente desapareceram, por intervenção minha, se qualquer forma prejudicar a acção fiscalizadora daquêle organismo, conseguindo assim apressar a inauguração daquêle melhoramento, que me pareceu interessar a toda a população de Lisboa e não apenas à «Sociedade Estoril».

A 29 de Dezembro de 1926, pelas 11 horas, partiu efectivamente do Caís do Sodré o comboio especial desta segunda e definitiva inauguração da tracção eléctrica naquela linha, com numerosos convidados, entre os quais figuravam os Ministros da Justiça, Interior e Comércio e um representante do Presidente do Ministério. O comboio teve uma paragem em Paço de Arcos, para uma visita rápida à estação geradora, e seguiu até Cascais, donde regressou poucos minutos depois ao Estoril. Aqui seguiram em automóveis os convidados para o Hotel Italia do Monte Estoril, onde se realizou um almoço oferecido pela «Sociedade Estoril».

Discurrou, muito naturalmente, em 1.º lugar o Administrador da «Sociedade Estoril», Fausto de Figueiredo, que saudou o Ministro do Comércio, o Dr. Rui Ulrich, a Emprêsa do Cabo Submarino ali representada, e outras entidades, a cujo esforço se devia especialmente a resolução do problema suscitado entre as duas companhias e historiou os esforços feitos nesse sentido. Saudou o Ministro Passos e Sousa a cuja decisão, no que dizia respeito ao problema ferroviário português, rendeu homenagens entusiasticas.

Em meu nome e do Ministro Passos e Sousa, signifiquei, em resposta, o aprazimento do Governo em poder assistir a esta festa, em que se celebrava um esforço e uma vitória técnica, e elogiei o trabalho dispendido pela «Sociedade Estoril».

* * *

Outro melhoramento, também importante nas linhas ferreas nacionaes foi a inauguração dos ramais de Reguengos e de Sines, realizadas com pequeno intervalo na rôde do Sul e Sueste.

A inauguração do ramal de Reguengos realizou-se na manhã de 5 de Abril de 1927, partindo de Lisboa em comboio especial, para assistirem a essa cerimónia o Presidente do Ministério e Ministros da Justiça, Colónias, Finanças e Comércio.

Houve manifestações em Evora, em Montoito e à chegada à estação de Reguengos. No Sindicato Agrícola de Reguengos, foi oferecido aos visitantes um copo de água. Uma das pessoas que discursaram nessa ocasião foi o Dr. Rui Ulrich, que louvou a Administração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste por ter levado a cabo a construção deste ramal e afirmou que a C. P. ao tomar posse das linhas do Estado, se obrigara a não tirar lucros nos primeiros anos para melhorar as linhas.

Respondeu àquêle orador o Presidente do Ministério que disse em resumo o seguinte:

A ditadura não se fêz para perseguir ninguém, e a prova era que se fazia justiça a quem a tinha e o Governo não se poupava a trabalhos para conseguir os altos objectivos que o norteariam, necessitando apenas, como estímulo justo, que a opinião pública compreendesse as suas intenções e o auxiliasse moralmente.

Seguiu-se uma singela mas comovedora homenagem no cemitério ao Dr. Rojão, que tinha empregado notáveis esforços para construção daquêle ramal.

Os convidados foram depois assistir à tourada, no fim da qual deram uma volta de automóvel pela vila e seguiram depois para a estação do Caminho de Ferro, afim de regressarem a Lisboa.

Para a inauguração do ramal de Sines, partiram ás 11 horas de 8 de Abril de 1927 para aquela localidade, o Presidente do Ministério e Ministros da Justiça e Comércio, que receberam os habituais cumprimentos oficiais em Setubal, Alcacer e Grandola, estando nesta última localidade o velho republicano Dr. Jacinto Nunes, que felicitou o Governo pelo melhoramento realizado.

A' chegada a S. Bartolomeu da Serra, estação terminus, houve manifestações populares e em seguida um copo de água, em que discursaram diferentes pessoas entre elas o Engenheiro Plinio Silva, que disse em resumo o seguinte:

Todos os portugueses teem objectivos diferentes, mas conducentes ao mesmo fim, que é o ressurgimento do País, mas, infelizmente, confundem-se as intenções.

Lamentou que o Estado fosse constrangido a alienar as suas linhas.

O Governo tem declarado não ter má vontade contra os políticos e estar na disposição de fazer justiça a quem a merecesse, acabando com lutas e paixões estéreis. Pedia ao Governo que fizesse justiça a todos, qualquer que fosse o campo político em que se encontrassem, porque em toda a parte havia bom e mau.

Respondeu lhe o Presidente do Ministério, General Carmona, nos termos seguintes :

O Governo não era inimigo dos políticos e pelo contrário desejava que uma hora de concordia e paz vigorasse em Portugal, para bem de todos.

Ao Engenheiro Plinio Silva especialmente dizia que o Governo tinha os melhores propósitos de harmonia e todos os membros estavam de acordo em acamaradar com todos os português que quizessem ser úteis à Pátria, colaborando com eles dedicada e lealmente na obra do ressurgimento que está por fazer.

Políticos ou não, a todos o Governo receberia de braços abertos, desde que tivessem a garantia de um passado tempo e de boas intenções.

Estes discursos despertaram especial curiosidade, por ser esta a primeira vez que o Engenheiro Plinio Silva falava em público na presença do Governo, depois de liquidada a sindicância que foi mandada fazer contra ele e outros engenheiros dos Caminhos de Ferro do Estado em Junho de 1926 pelo meu antecessor e que por mim foi solucionada em Março de 1927, pela publicação das conclusões do relatório do sindicante, que lhes eram absolutamente favoráveis.

Os membros do Governo e convidados regressaram a Lisboa pelas 18 horas desse dia.

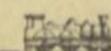


Montepio Ferroviario

No dia 8 do corrente, realizou a Comissão Administrativa deste organismo uma sessão ordinária, aprovando o balancete do mez de Setembro findo cujas conclusões são:

Receitas Esc. 28.210\$70, despezas com legados, expediente e depositos á ordem no Montepio Geral, Esc. 27.888\$40. Saldo em caixa que transita para Outubro, Esc. 322\$30.

Aprovou varias propostas de candidatos a socios, o pagamento do legado á familia do socio sr. Francisco Ferraz de Melo, 4.680\$00 bem como á familia do socio Godofredo Fernandes na importancia de Esc. 3.380\$00, a instalação do telefone na séde. Pediu ao sr. Presidente da Assembléa Geral a convocação de uma Assembléa para discussão e aprovação do Relatorio e Contas de 1930, discussão e aprovação do Estatuto em conformidade com a nova Lei. Pedir a todos os socios para se munirem do Bilhete de Identidade para apresentação no acto da Assembléa Geral.



Propaganda de Turismo

A comissão de propaganda de turismo de Portugal no estrangeiro, na sua reunião do dia 13, tomou, entre outras, as seguintes deliberações :

Conhecer das duas monografias acerca do turismo de Portugal, editadas por aquela comissão, quer a que se encontra editada em inglês e distribuida, quer a que vai ser publicada em francês; exarar na acta um voto de louvor ao vogal sr. dr. José de Figueiredo, pela sua notável acção na organização da recente exposição de arte portuguesa no Jogo da Pela, em Paris, e que se dê conhecimento dessa deliberação ao sr. ministro dos Negocios Estrangeiros; e manifestar ao sr. Ferreira dos Santos, gerente da Casa de Portugal, também em Paris, o seu aprêço pelos serviços que está prestando no exercício daquele cargo.

A CENSURA Á IMPRENSA

Aos presidentes das comissões de censura de Lisboa, Porto e províncias foi enviada pela Direcção Geral dos serviços de Censura á Imprensa a seguinte circular urgente:

Aos ex.^{mos} presidentes das Comissões de Censura de Lisboa e Porto e Delegações na Província. — A análise conscientiosa das «directivas» que, desde o inicio, têm orientado esta Direcção Geral, nas suas relações com a Imprensa e cuja cópia se junta, esclarece sobre o justo conceito em que é tido o «direito de livre expansão de idéas» que, entretanto, o bem publico condiciona.

Reconhece a Nação, e com ela as mais insuspeitas opiniões, como supremas aspirações nacionais, a energica defesa do principio de autoridade e a criação de um estado de equilibrio no espírito publico, incompativel com os processos de desordem e de violencia de determinadas facções que mesquinhos ambições conduzem.

Para se alcançar a realização dessas aspirações, importa considerar o notável papel que á Imprensa está reservado nessa obra sagrada de amor pátrio em que quasi toda diz colaborar mas, de facto, oferecendo em alguns dos seus órgãos o triste exemplo de uma intencional atitude de reserva perante actos graves contra a Pátria, o que de modo algum se harmoniza com as pesadas responsabilidades inerentes á sua elevada missão social.

Não cabe, evidentemente, no propósito desta Direcção Geral, a menor intenção de conduzir a Imprensa Portuguesa a uma atitude de colaboração servil com a obra nacional da Ditadura, e a que a publicação que se autoriza das «Directivas de Serviço» recusaria sentido lógico.

Não deve, porém, deixar de considerar-se — por, além de aos jornais, isso interessar á Nação — a influencia deletéria que exercem sobre a opinião publica, determinados jornais do País, quer aplaudindo, ainda que indirecta ou veladamente, a violencia e a desordem, a coberto de uma ideologia falseada, quer mantendo um mutismo culposo e absurdo, em face de actos que a Nação repudia e cujas consequencias só em lagrimas e sangue podem ser avaliadas.

Delibera, portanto, esta Direcção Geral chamar a atenção das suas delegações, para os jornais que contumazmente se apresentam aos seus leitores com qualquer daquelas feições, que só reservados propositos explicam, com desprezo absoluto do interesse nacional.

Que por essas delegações seja dado conhecimento a todos os jornais, da conveniencia de encararem a sua missão sob o aspecto a que se atude nesta circular, tendo sempre presente o grau de responsabilidade que lógicamente lhes é atribuída no desempenho da sua função civilizadora, a qual de «forma insofismável», deve frequentemente ser expressa no jornal, clara e nitidamente, pela ordem e disciplina, contra a loucura e a violencia.

Reserva-se esta D. G. o encargo da organização de processo de supressão, a subordinar a s. ex.^a o sr. presidente do Ministerio, contra todo o jornal, cujo procedimento fôr julgado de prejuizo publico, nos termos da doutrina expressa nesta circular.

Lisboa, 18 de Agosto de 1931

O director Geral

Alvaro Salvação Barreto
major de art.

As «directivas» a que se refere esta circular, unica matéria nova em tal assunto, e que estão em vigor desde 1928, são do teor seguinte:

Instruções gerais

a) — «fins:— A censura foi instituida pelo Governo da Ditadura Militar, com o fim de evitar que seja utilizada a Imprensa como arma politica, contra a realização do seu programa de reconstrução nacional contra as instituições republicanas e contra o bem-estar da Nação.

b) — Publicações abrangidas: — Estão sujeitos á censura prévia: a) publicações periodicas; b) manifestos ou folhas volantes; c) folhetos ou cartazes não sujeitos á I. G. E.; d) boletins ou relatórios que tratam assuntos de carácter politico ou de interesse ou conhecimento publico; e) circulares emanadas das associações de classe ou a estas dirigidas, envolvendo assunto de carácter politico, de interesse ou conhecimento publico; f) livros, por indicação especial do Governo; g) manifestos, folhas volantes ou circulares, envolvendo assunto que por lei implique autorização superior; h) todas as publicações, não incluídas nas alíneas anteriores e que envolvam serviço publico ou entidades oficiais.

c) — «Directivas»: — As Comissões de Censura terão em vista que: 1.^o A Imprensa periódica é o mais poderoso e eficaz meio de propaganda. Por isso mesmo, tem uma complexa e elevada missão social a cumprir, de que os governos se não podem alhear e a que correspondem inelutáveis deveres em relação ao Estado e sagrados direitos que não é lícito negar;

2.^o — A Ditadura Militar propõe-se conseguir a reabilitação moral da Republica Portuguesa e a restauração financeira e económica da Nação;

3.^o — A Ditadura Militar é estranha a todas as reivindicações, políticas ou religiosas, não abrangidas pelas leis da Republica.

4.^o — A Censura prévia é o meio indispensável a uma obra de reconstrução e saneamento moral. Vivendo de uma idéa de justiça, não deve gerar a violencia; para tal deve á sua acção presidir um critério sólido, elevado e coerente, o que não exclue o indispensável rigor na serena mas firme aplicação das Instruções presentes;

5.^o — A intervenção da Censura, rigorosamente condicionada pela necessidade de evitar a publicidade de idéias e factos considerados prejudiciais ao bem publico, deve exercer-se na medida justa. O corte não é uma punição mas, frequentemente, uma indicação para o jornal;

6.^o — A Censura não colabora no jornal. Porém, uma simples indicação escrita reduz a um mínimo o grave prejuizo de um corte total;

7.^o — A aceitação, por parte do jornal, de tais indicações é facultativa, sendo-lhe reconhecido, portanto, o direito de opção pelo mal maior: o corte extenso;

8.^o — Não é permitida a intervenção da Censura em Campanhas, relatos, locais ou quaisquer notícias de natureza particular, sem autorização expressa desta Direcção Geral;

9.^o — Em questões de política local, que interessem a ordem publica, é sempre de atender a opinião da autoridade superior do respectivo distrito, cujas indicações devem ser tomadas na consideração devida ás pesadas responsabilidades inerentes a tal cargo.

10.^o — Sendo a Ditadura um regime de legalidade, é de desejar a serena crítica de todas as medidas governamentais que para esse fim forem dadas a publico, com o propósito manifesto de uma util colaboração. Este ponto de vista, com maioria de razão, deve abranger tocas as decisões das comissões administrativas, juntas de freguesia e outros organismos de interesse publico.

11.^o — Não sendo a Censura um organismo de colaboração jornalística, mas sim de repressão contra abusivas funções da Imprensa, cujo alto papel nas sociedades modernas importa, todavia, não esquecer, deve á Imprensa ser dada a maior liberdade, «compatível com as instruções presentes», para a exposição de idéias e doutrinas, sempre da exclusiva responsabilidade do jornal. Nem a Censura nem o Governo, por seu intermedio, ligam a sua responsabilidade, pelo facto de aposição do «visto», ás idéias e doutrinas ou mesmo simples notícias expostas nos jornais.

12.^o — Se o prestígio das Instituições Republicanas depende principalmente da administração honesta dos serviços publicos, tendo em vista o engrandecimento da Nação, não é menos de atender a influencia perniciosa sobre a ideologia republicana que importa fortalecer e desenvolver, da falsa doutrinação contra o regime, contra os altos poderes do Estado, e contra os seus serviços e homens publicos.

13.^o — As forças morais da Nação, garantia do seu progressivo engrandecimento, não podem estar á mercê de influencias deletérias, de doutrinas doentias e actos criminosos de facil poder de sugestão cuja publicidade deve ser reduzida a um mínimo compatível com a função informadora da Imprensa.

14.^o — A obra de reconstrução nacional exige de todos os sectores da vida publica portuguesa o mais acrisolado amor á ordem que á Imprensa pertence manter e não destruir.

15.^o — A liberdade de Imprensa, justamente compreendida, não implica o uso da linguagem despejada, do insulto soez e da grave injuria ás crenças religiosas de cada um.

16.^o — A Imprensa pertence o principal papel na acalmado dos espíritos, no esquecimento dos odios e paixões, congregando os esforços de todos os portugueses para o bem da Nação. A luta irritante sem elevação nem criterio, a campanha acintosa e apaixonada geram a desconfiança, o odio e o atentado.

17.^o — O alarme na opinião publica provocando a desordem nos espíritos, gera a indisciplina e perturba a ordem nas ruas. A Imprensa que o provoca abusa do seu direito e esquece o seu mais instante dever.

18.^o — Um jornal intelligentemente dirigido pode ser de optimo auxilio em diligencia de serviços de polícia.

19.^o — Os interesses materiais dos jornais, sempre de atender normalmente, não podem sobrepor-se ao bem publico, interindo reclamos e anuncios cuja redacção a boa moral condena.

Francisco da Silva Passos

Depois de publicada na nossa secção de *Ecos e Comentários* uma carta de Carlos d'Ornellas ao Francisco de Silva Passos, recebemos a notícia do falecimento deste conhecido jornalista.

No dia 2 do corrente na sua residencia na Rua D. Carlos Mascarenhas, 102, 1.^o apagou-se para sempre o Francisco Xavier Carregal da Silva Passos de 47 anos de idade, natural de Funchal, casado com a sr.^a D. Maria Luiza Delor Valat da Silva Passos, filho da sr.^a D. Maria Teresa Bastos Carragal da Silva Passos, residente naquela cidade e irmão do sr. dr. José Carregal da Silva Passos e das sr.^{as} D. Maria Matilde e D. Maria da Assunção Carregal da Silva Passos, D. Maria Cristina da Silva Passos de Vasconcellos e D. Maria dos Prazeres Carregal da Silva Passos Meirelles.

Dotado de vasta cultura, espírito finissimo, Silva Passos encontrou no jornalismo campo aberto para poder evidenciar, sobejamente, as suas muitas qualidades de inteligência.

Colaborou em quase todos os jornais da capital, deixando publicadas algumas obras.

Republicano, desde sempre, Silva Passos conviveu, muito de perto, com todas as figuras em relevo no actual regime.

Logo após a implantação da República, foi nomeado bibliotecário do Congresso da Republica ingressando, depois, na carreira consular onde esteve durante algum tempo.

De volta a Lisboa, reingressou no jornalismo a que, até há ainda há pouco tempo, se dedicava.

O seu funeral realizou-se no dia 3 para jazigo no cemiterio dos Prazeres, constituindo uma grandiosa manifestação de pesar

No prestito, entre outras pessoas, viam-se os srs. Correia da Costa, almirante Tito de Moraes, Silveira Gomes, pelo sr. general José Vicente de Freitas; Carlos de Oliveira, coronéis Mardel Ferreira e Ribeiro de Almeida; major Pinheiro Correia, Rangel de Lima, pelo *Diario de Notícias*; Norberto de Araujo, pelo *Diario de Lisboa*; Alfredo Marques, pelo *Comercio do Porto*; Mario Quintela, pelo *Primeiro de Janeiro*, do Porto; Fernando de Assunção, pelo *Jornal de Notícias*, da mesma cidade, e pelo *Diario de Coimbra*; José Malheiro, pelo *Domingo Desportivo*; Erico Braga, pelo Gremio dos Artistas Teatrais; dr. Brito Camacho e Gustavo de Matos Sequeira, pelo Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa; Norberto de Araujo; Rogerio Perez e Junqueiro de Matos, pela Caixa de Previdencia do mesmo Sindicato; Julio de Almeida, pelo gabinete da Imprensa no Ministerio do Interior; dr. João de Barros, Dr. Joaquim Kopke, Herlander Ribeiro, Marques de Azevedo e Feliciano dos Santos; Edmundo Porto, pelo professor sr. Emilio Costa; Garibaldi Falcão, D. Virginia Quaresma, Cardoso Leitão, Magalhães Ferraz, Luiz Pereira, Julião Quintinha, Julio Caiola, Belo Redondo, Amadeu de Freitas, filho; Aprigio Mafra, Augusto Ricardo, Remedios Bettencourt, Carlos Ferrão, Silva e Costa, Americo Faria, Carlos Portugal Ribeiro, José Barão, José Fidalgo Freire, Albano Negrão, desenhador Lemos, David de Carvalho, Mario Barros, Pinto Monteiro, David Lopes, Amadeu de Macedo, Mario Neves, Carlos dos Santos, Fernando Avila, Marques da Costa, Ferreira da Cunha, Abel de Andrade, Constantino Mendes, Antonio Martins Ramos, João Braz, Carlos Fernandes, Secundino Branco, Manuel Marques, Mario Roda, Cristovão Freire, Ferreira de Albuquerque, João Borges, Manuel Pires, Moreira Fernandes, Alberto Lagardère, Antonio Santos, José Leão Amzalak, Sousa Junior e Carlos Mendes da Costa que representava a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

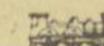
A familia enlutada apresenta esta *Revista* a expressão do nosso pesar.

Linhas portuguesas

Pedido de aumento de tarifas

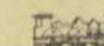
Representantes de varias companhias ferroviarias nacionais procuraram o Sr. Ministro do Comercio com o fim de solicitar do mesmo senhor que, o adicional de 10 % sobre as tarifas concedidas à C. P., Minho e Douro e Sul e Sueste se tornasse extensivo a todas as outras Empresas de Caminhos de Ferro.

O Sr. Dr. João Antunes Guimarães respondeu que o assumpto seria apresentado em Conselho de Ministros depois de devidamente apreciado.



JULIO DA COSTA PINTO

Desde este numero passou a exercer as funções de secretario desta *REVISTA* o nosso presado amigo e distinto colaborador Julio da Costa Pinto, em substituição do nosso companheiro de redação Dr. Calado Rodrigues que se encontra actualmente á frente das suas propriedades em Maçao.



Companhia dos C. F. P. da Beira Alta

Bilhetes de ida e volta para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional

Para facilitar as viagens de recreio, a Companhia da Beira Alta acaba de pôr em vigor a sua Tarifa Especial n.^o 12 de G. V., para a venda de bilhetes especiais de ida e volta a preços muito reduzidos, para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional.

Todas as estações da Companhia venderão bilhetes desta tarifa para as de Figueira, Pampilhosa, Luzo, Santa Comba Dão, Canas, Mangualde e Guarda, vendendo também cada uma destas para todas as outras.

Os bilhetes são válidos para:

PARTIDA — Aos sábados e vesperas de feriado nacional desde as 12 horas, e aos domingos e dias de feriado nacional até às 17 horas.

REGRESSO — Desde os dias de domingo ou de feriado nacional até às 12 horas do primeiro dia útil que se lhes siga.

As estações de Figueira, Pampilhosa e Luzo tambem venderão bilhetes nas mesmas condições para Tondela e Vizeu.

Esta tarifa tem aplicação desde 1 de Julho a 31 de Outubro.

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



Baía do Funchal