

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: Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina (Azenhas do Mar), Escola Primária Oficial. — A' Tabela, por ARMANDO FERREIRA. — Automoveis e Caminhos de Ferro. — As comodidades e distracções que podem oferecer os Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro em Marrocos, por JOSÉ DE ESAGUY. — V Centenário do descobrimento dos Açores. — Os Caminhos de Ferro da França, por AUGUSTO FERREIRA GOMES. — Os Caminhos de Ferro e a concorrença, por C. MENDES DA COSTA. — Linhas estrangeiras. — Ecos e Comentários, por SABEL. — Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. — Grande Exposição Industrial Portuguesa — Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. — Ha quarenta anos. — Caminho de Ferro ou Navio, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Parte Oficial. — Brasil Ferrocarril. — Cambios. — Associação Comercial do Porto. — Viagens com itinerario escolhido pelo passageiro. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Na Alemanha, nova regulamentação dos transportes automoveis. — :— :—: Caminhos de Ferro Europeus :—: :—:

1932

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça)

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

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

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

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

A' TABELA

VIII—“MISTERIO...”

A' imagem e semelhança do que se faz *lá fóra*, vai a Companhia Portugueza dos Caminhos de Ferro realizar alguns comboios *misterios*.

Na Inglaterra, — a ideia não é inglesa, mas americana — fartos os habitantes de conhcerem as inumeras excursões ferroviarias que se realizam normalmente, criou-se o *comboio-misterio* para aquelas que amam o imprevisto, e que não querem estar a pensar de ante-mão naquilo que vão ver. O comboio é para *sítio desconhecido*, e durante um certo numero de horas ou dias, os viajantes ficam entregues ás surpresas que a Companhia lhes queira reservar. E como os ingleses viajados, sabem que as Companhias têm saber, e gosto na organisação das excursões normais, o *comboio-misterio* foi um sucesso novo graças a esta confiança do publico.

A C. P. vai fazer o mesmo. E' claro que a C. P. não adota em Portugal — porque é pobre e arruinada — os sistemas de reclame e propaganda que usam as companhias lá de fóra. E como tem realizado poucas excursões; e como reclama os seus *produtos* em 25 linhas de tipo miudo nos jornais, ou cartazes tipo unico; e como a maior parte das excursões só se realizam havendo um numero determinado de passiantes, o que faz com que até ás vesperas da partida ninguem saiba se ha ou não excursão; e como o publico lisboeta é desconfiado a valer, ou faz de esperto, querendo aqueles saber para onde vai e estes saberem já tudo por inconfidencias... iamos apostar que o *comboio-misterio* em Portugal será um *comboio-fiasco*.

E oxalá que não.

Já aqui o dissemos. A C. P. é a entidade privilegiada para organizar *excursões*. O que tem é de quebrar aquela rigida superioridade com que encara os problemas de terra a terra, e vir cá baixo ao contacto do povinho pagante e interessá-lo, despertá-lo, movimentá-lo.

No capitulo *excursões* é preciso lembrar que, se em Portugal, as excursões têm agora, em 1932, o aspecto de experiências reciosas, elas são em toda a parte uma das grandes fontes de receita dos caminhos de ferro.

Em Inglaterra datam do velho Cook, o fundador da casa Cook; este Cook era um pobre diabo, sem capitais e que se lembrou de ir a uma companhia de Caminhos de ferro e alugar um comboio todo, a preço mais barato que a tarifa comum visto que tomava e garantia todos os lugares. Veiu cá fóra e comunicou, que no dia tal, havia um comboio a preços mais baratos para tal parte. Foi um sucesso! E a tal ponto que a Companhia se associou ao Cook e o negocio das excursões iniciou-se. Ontem? Não; no seculo passado!

E' claro que hoje em Inglaterra (escusamos o exemplo de outros paizes) ha excursões ás centenas todos os sábados para toda a parte. Nas gares ha ao alcance da mão do publico, impressos que dão todas as explicações sobre a excursão, hora da partida, preços, etc. e a excursão realisa-se sempre... qualquer que seja o numero de passageiros... E toda a gente viaja no seu paiz a tal ponto que começou a desejar e a imaginar o comboio sem destino conhecido: *O comboio misterio*.

E como Portugal é *civilizado*, embora não tenha outras facilidades, tem o *comboio misterio*, para o Porto ou para Vigo... Chiu.. Mas não digam nada a ninguem!

ARMANDO FERREIRA

AUTOMOVEIS E CAMINHOS DE FERRO

(Conclusão do numero anterior)



Art. 11º — Aceite o caderno de encargos pelo unico solicitante, ou escolhida pelo Conselho Superior de Viação qual a proposta mais vantajosa, o mesmo Conselho fará a concessão da carreira, com o caracter de exclusivo, nas condições do dito caderno de encargos e pelo prazo de 10 anos.

§ 1º — Se, no trajecto considerado, houver já alguma carreira estabelecida, terá ela, caso assim o deseje, a preferencia para a concessão em igualdade de condições. Da mesma preferencia — mas a seguir áquela — gosará a empresa de caminhos de ferro cuja linha tenha um ponto de comum com a carreira em questão.

§ 2º — Quando, no trajecto considerado, houver duas ou mais carreiras já estabelecidas que desejem usar do direito de preferencia, far-se ha entre elas uma licitação a fim de ser preferida aquela que melhores condições ofereça relativamente ás variaveis que serviram de base ao concurso.

Art. 12º — Se, havendo um unico solicitante, não fôr por êle aceite o caderno de encargos, o Conselho Superior de Viação porá novamente a carreira a concurso por outros 30 dias e caso êste fique deserto, passará a carreira a regimen de simples licença ou autorização.

§ unico — Posteriormente e em qualquer ocasião, por requerimento de individuo ou empresa que o pretenda, poderá a carreira em questão passar ao regimen de concessão seguindo-se em tudo o disposto nos arts. 7º, 8º, 9º, 10º e 11º.

Art. 13º — Publicada a concessão no «Diário do Governo», deverá o concessionário abrir a carreira ao serviço publico dentro do prazo de três meses prazo êste que poderá ser prorrogado por outros três meses desde que seja apresentado motivo justificativo e como tal aceite pelo Conselho Superior de Viação.

Art. 14º — O concessionário terá de fazer os transportes postais segundo as condições de remuneração e outras que forem acordadas com a Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Art. 15º — Serão motivos de caducidade da concessão :
a) — a não abertura da carreira ao serviço publico no prazo estipulado no art. 13;

b) — a infracção repetida das condições do caderno de encargos ou das disposições regulamentares que estejam ou venham a estar em vigor com relacão a êste serviço publico;

c) — a interrupção do serviço durante 5 dias consecuti-

vos ou 10 interpolados por mês, salvo casos de força maior devidamente justificados perante o Conselho Superior de Viação e por êste aceites como tais.

Art. 16º — A reincidencia em falta grave assim considerada pelo Conselho Superior de Viação — e como tais entendem-se as faltas de segurança para o transito publico, para os passageiros ou para a correspondencia postal, e a desobediencia ás autoridades poderá ser causa de o referido Conselho declarar caduca a concessão.

Art. 17º — O concessionário poderá transferir a sua concessão mediante prévia autorização do Conselho Superior de Viação, contanto que tenha decorrido pelo menos um ano desde o inicio do serviço.

Art. 18º — Por cada carreira, comprehendendo os trajectos parciais da mesma, não poderá ser feita mais do que uma concessão.

§ unico — Quando, porém, o Conselho Superior de Viação entenda que, numa carreira já estabelecida, haja necessidade imprescindivel de criar um novo serviço ou de ampliar o existente, e o concessionário da dita carreira não tenha — depois de o Conselho lhe ter dado conhecimento de tal facto — providenciado devidamente, poderá o mesmo Conselho fazer uma nova concessão na referida linha.

Art. 19º — Independentemente de requerimento dirigido ao Conselho Superior de Viação por qualquer individuo ou empresa que pretenda estabelecer uma carreira nas condições de ser sujeita ao regimen de concessão, pode o mesmo Conselho, por sua propria iniciativa ou por solicitação de qualquer autoridade ou particular interessado na criação dessa carreira, pô-la a concurso mediante o respectivo caderno de encargos, que organizará.

§ unico — No caso de êste concurso ficar deserto, será êle repetido por outros 50 dias com o mesmo caderno de encargos e, não havendo ainda concorrentes, o Conselho passará a carreira em questão ao regimen de simples licença ou autorização, podendo ela posteriormente, em qualquer ocasião e por requerimento de individuo ou empresa que o pretenda, passar ao regimen de concessão seguindo-se em tudo o disposto nos arts. 7º, 8º, 9º, 10º e 11º.

Art. 20º — Quando se trate da concessão de uma nova carreira de transportes automoveis entre pontos de partida e de chegada iguais aos de outra já estabelecida mas seguindo trajecto diferente, ou que seja o seu prolongamento, será dada preferencia, em igualdade de circunstancias, ao concessionário da carreira já existente.

Art. 21º — Os individuos ou empresas que pretendam estabelecer um serviço regular e permanente de transportes automoveis de passageiros, de mercadorias, ou mixtos, em trajectos não satisfazendo ao art. 5º e seus §§, dirigirão o seu requerimento ao Conselho Superior de Viação, ao qual cabe conceder a respectiva autorização ou licença.

§ unico — O pedido será acompanhado dos documentos e indicações a que se faz referencia no art. 7º, devendo porém o depósito de garantia na Caixa Geral dos Depositos ser, pelo regulamento, fixado em importancia inferior à exigida no caso de se tratar de carreiras a ficar no regimen de concessão.

Art. 22º — Os individuos ou empresas que pretendam fazer carreiras temporarias ou accidentais de transportes automoveis de passageiros, mercadorias, ou mixtos, dirigirão os seus requerimentos à respectiva Comissão Regional de Viação, acompanhados da indicação do serviço a executar, sua duração, tarifas, itinerario, numero de veículos, sua força e capacidade.

Art. 23º — Ao Conselho Superior de Viação compete exercer, sobre todos os veículos empregados nos transportes nas estradas, uma rigorosa fiscalização, não só sob o ponto de vista técnico como tambem sob o do cumprimento das disposições regulamentares e das estabelecidas pelos

cadernos de encargos das concessões, por forma a conseguir-se que êsses transportes sejam feitos nas melhores condições de segurança, comodidade, economia e regularidade para o publico.

Esta fiscalização deverá ter muito especialmente em atenção o rigoroso cumprimento do que se acha legislado sobre horario de trabalho para o pessoal, bem como a prática de medidas repressivas dos abusos quanto a cargas excessivas e a velocidades demasiadas.

Art. 24.^º — Com destino exclusivo aos grandes encargos que ás estradas acarreta a circulação dos veículos automóveis empregados em carreiras publicas — quer das satisfazendo ao disposto no art. 5.^º e seus §§, quer das que não estão nessas condições — bem como é compensação da quebra do imposto ferroviário, no caso destas ultimas, é criado o *imposto de circulação* englobando o actual imposto de transito, e que será regulado pelas seguintes formulas:

a) Para as carreiras satisfazendo ao disposto no art.º 5.^º e seus §§:

1.^º — Camionetes para transporte de passageiros

$$Ip = m [100\$00 + (n - 5) 35\$00] + \frac{P}{2} \times K \times \$01$$

2.^º — Camions para transporte de mercadorias

$$Im = m [100\$00 + (n - 5) 35\$00] + \frac{C}{2} \times K \times \$10$$

b) Para as carreiras não satisfazendo ao disposto no art.º 5.^º e seus §§:

1.^º — Camionetes para transporte de passageiros

$$I'p = m [100\$00 + (n - 5) 35\$00] + \frac{P}{2} \times K \times (\$01 + 0,12 Tp)$$

2.^º — Camions para transporte de mercadorias

$$I'm = m [100\$00 + (n - 5) 35\$00] + \frac{C}{2} \times K \times (\$10 + 0,12 Tm)$$

em que:

I = Importancia anual do imposto por veículo (passageiros e mercadorias).

T = preço da tarifa por kilometro (por passageiro ou por tonelada de mercadoria).

n = numero de cavalos (potencia fiscal do veículo).

m = multiplicador fiscal em vigor (actualmente = 3).

p = numero de passageiros por veículo (lotação aprovada).

c = carga, em toneladas, que o veículo pode transportar.

K = numero de kilometros percorridos anualmente pelo veículo.

§ unico — O valor de *K* — numero de kilometros percorridos — será determinado por meio de aparelho conta-kilometros. No entanto, enquanto assim não fôr possivel fazer-se, adoptar-se ha as seguintes soluções provisorias:

a) — para as carreiras regulares e permanentes, o numero de kilometros — *K* — será o resultante do numero de carreiras previstas e do seu percurso maximo.

b) — para as carreiras irregulares e accidentais, aquele numero — *K* — será arbitrado pelo Conselho Superior de Viação, na ocasião de ser dada a respectiva licença.

Art. 25.^º — Tudo que, nos artigos anteriores, se estabelece com relação ao Conselho Superior de Viação, aplicar-se ha a qualquer outro organismo que porventura venha a substitui-lo.

* * *

Com o que acima deixamos exposto, julgamos ter satisfeito a honrosa incumbencia que nos foi cometida e que procuramos encarar em toda a sua generalidade, esforçando-nos por — apontando os males que se estão manifestando — indicar medidas praticas e tanto quanto possivel eficazes para combater esses males.

Lisboa, 23 de Maio de 1929.

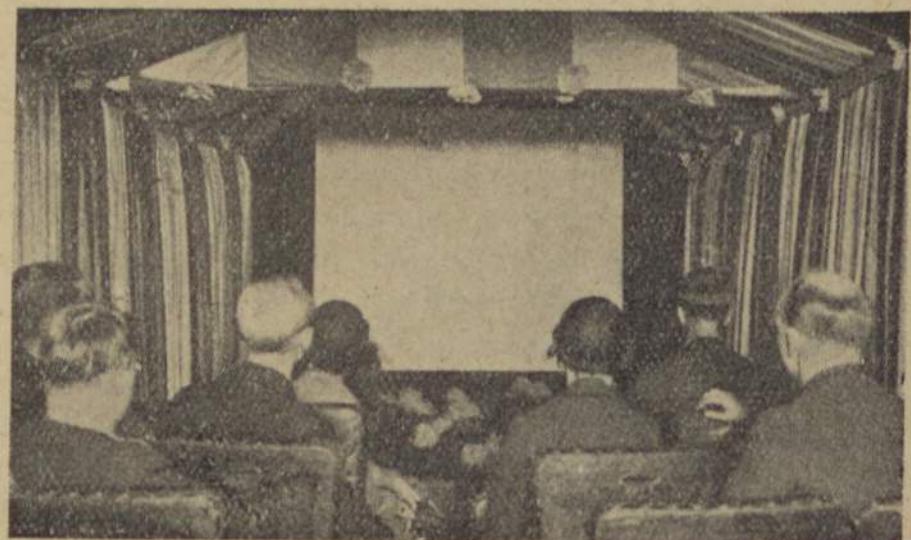
(aa) — Matens de Oliveira Monteiro, Francisco Ramos Coelho de Sá, Constantino de Figueiredo Cabral e Julio José dos Santos.

AS COMODIDADES E DISTRACÇÕES QUE PODEM OFERECER OS CAMINHOS DE FERRO

A evolução das comodidades ferroviarias é hoje um facto. As empresas estudam meios de amenizar aos passageiros as viagens longas, monotonas e por vezes desagradaveis por falta de distração.

Assim, é uma realidade a T. S. F., em viagem de caminho de ferro que, alem da distração que pode oferecer a boa musica consegue eliminar ao ouvido os ruidos impertinentes das ferrarias do comboio em marcha.

A todos os passageiros que o desejem, são fornecidos auscultadores a troco de uma pequena taxa; independentemente as carruagens tem colocados



Interior da carruagem adaptada a cinema

a meio, alto-falantes, por intermedio dos quais se anuncia aos passageiros, o nome das estações, tempo de demora nas mesmas, ligações com outros comboios etc.

Outro melhoramento acaba de ser posto em prática em Inglaterra pela L. N. E. R., que adaptou aos seus comboios de longo curso, um vagão cinema.

As experiencias teem-se sucedido com exito para o cinema mudo, depois de 1924. Com o cinema sonoro o problema tornou-se mais dificil de resolver em vista do barulho produzido pelos rodados passando de carril para carril.

Estes ruidos na carruagem cinema foram muito diminuidos, conseguido-se ver e ouvir distintamente sem intercepções.

Nenhuma modificação importante foi feita no interior da carruagem, além da colocação de um tapete vermelho e 24 fauteils, e, para que a obscuridade necessaria fosse obtida, cobriram-se a papel as vidraças dos postigos.

Não será, estamos certos, ainda a ultima palavra sobre o progresso ferroviario no que respeita a comodidades e vantagens oferecidas ao publico, além das que já existem e que o tornam sempre preferido a concorrência.

CAMINHOS DE FERRO EM MARROCOS

Por JOSÉ DE ESAGUY



NA obra civilisadora que a França efectuou em Marrocos, a construção das linhas ferreas ocupa um dos primeiros lugares, senão o primeiro. Instrumento político e instrumento económico, os caminhos de ferro, são, efectivamente, a condição indispensável do toda a política de pacificação e a sua base comercial e industrial. Charles de Foucauld um dos primeiros a penetrar em Marrocos há cerca de 50 anos, no Marrocos desconhecido e misterioso, viu bem esta necessidade, e indicou que as potencias comerciais de Marrocos, aceitavam o caminho de ferro muito facilmente, pela rápida efectivação das suas transações.

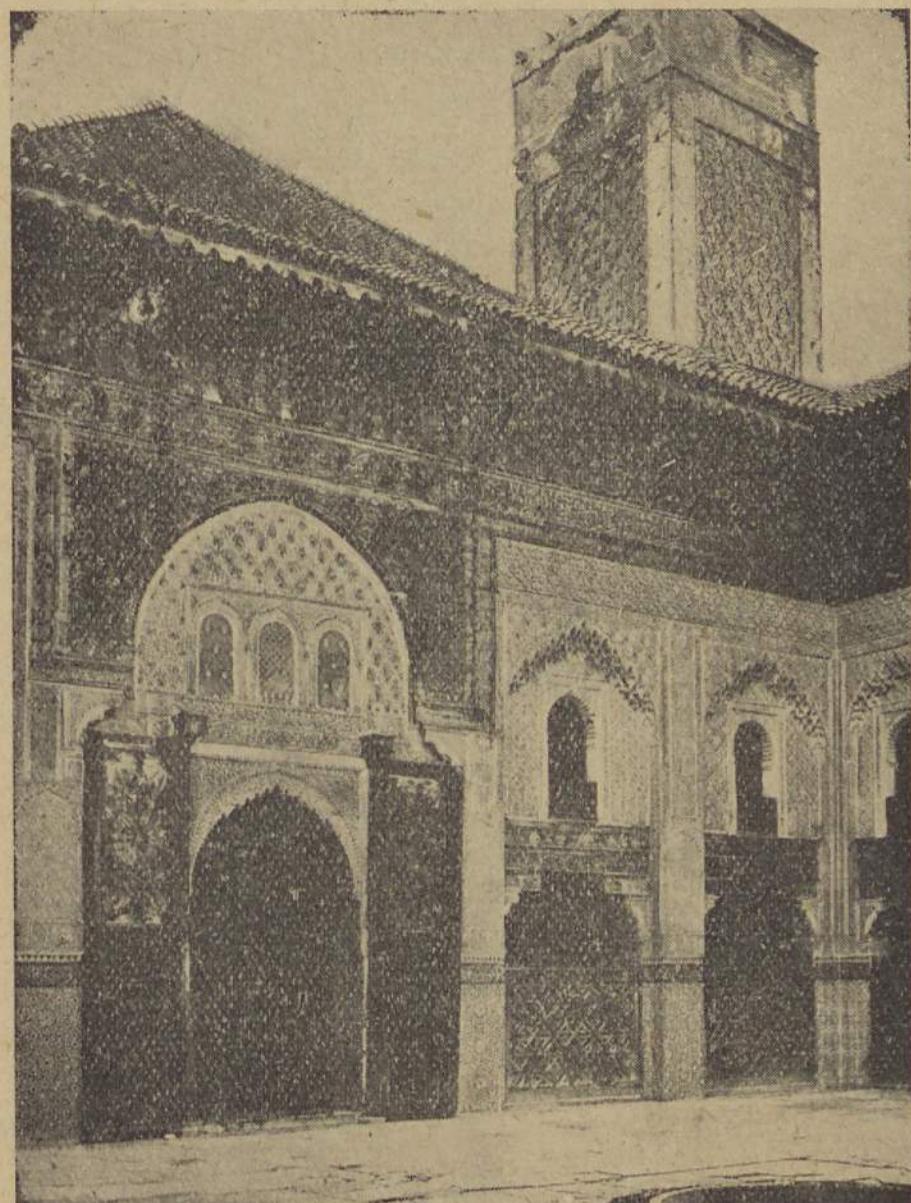
Mas antes da guerra a França tinha as mãos ligadas, presas: os compromissos internacionais duma parte (Acto de Algeciras de 1906) e, doutra parte o acordo franco-alemão de 1911, não consentiam a construção de linhas normais, isto é, a via normal, sem que a linha de Tanger a Fez tivesse sido construída.

Foi a França, portanto, obrigada a contentar-se com a construção e exploração duma via estreita (0,60), essencialmente militar, que prestava grandes serviços mas que era insuficiente para as necessidades crescentes do tráfico.

A vitória de 1918 libertou a França dos antigos compromissos, e permitiu-lhe deste modo em 1920 constituir um grupo de sociedades



O imperador de Marrocos, acompanhado do Residente Geral da França, Mr. Lucien Saint, figura notabilíssima da França colonizadora



Um velho palacio árabe, a Mederza Bou Ananya da antiga cidade de Fez

(Companhia Geral de Marrocos, Companhia dos Caminhos de Ferro P. L. M., Companhia P. O. e Companhia Marroquina) que formaram um bloco, reunindo-se, para constituir a Companhia dos Caminhos de Ferro de Marrocos.

* * *

O governo Cherefiano concedeu a esta companhia por um período de 79 anos, 1018 quilometros, divididos em 6 linhas:

1.º — De Petitjean a Fez e Casablanca (entrancamento);

2.º — De Kenitra a Casablanca, via Rabat, com extensão aos portos de Rabat e Casablanca;

3.º — De Kenitra a Souk-el-Arba del Garb a um ponto da linha de Tanger a Fez, situada entre Souk-el-Arba e Arbáua;

4.º — De Casablanca a Marrakech (antiga Marrocos);

5.º — De Settat a l'Oued ZEM;

6.º — De Oujda até a fronteira da Algeria;

A maior parte deste programa está realizado. Rapidamente, sem falsas manobras, sob o impulso dum autoridade calma e refletida, a locomotiva francesa efectuou a conquista de Marrocos.

No dia 5 de Abril de 1923, a linha de Rabat a Fez foi inaugurada. Em Setembro do mesmo ano, a chamada linha de fosfatos, que liga Casablanca a Kourigha, centro de exploração mineira, foi também inaugurada. Foi esta mesma linha em 1928 prolongada até Oued-Zem, grande centro exportador de cereais.

Em 1925, no dia 1 de Abril inaugurou-se a linha de Rabat a Casabranca. Permitiu esta linha, no começo da guerra no Rif, assegurar o transporte de tropas, e não sómente isto, como o transporte de passageiros e turistas entre Tanger, Casablanca e Fez. A conclusão da linha ferrea entre Fez e Oujda que está a realizar-se permitirá estreitar as relações da Argelia com o Império Marroquino.

Por fim, em 7 de Novembro de 1928, foi inaugurada a linha de Casabranca a Marrakech.

Em Janeiro de 1928 a Companhia dos Caminhos de Ferro de Marrocos foi encarregada pela Alta Comissaria da França, da construção do Caminho de Ferro, via estreita (1.300 kms.), e que presta enormes serviços nas regiões onde o Caminho de Ferro de via normal não existe. Nestas circunstâncias pode facilmente o leitor ter uma ideia do desenvolvimento dos Caminhos de Ferro em Marrocos.

Este desenvolvimento resume-se no seguinte: em 1926, o percorrido foi de 972,551 quilometros e 187 milhões de toneladas transportadas. Em 1928 o percorrido

foi de 1.599.500 kms. e 267 milhões de toneladas. A seguir têm-se electrificado as linhas, aproveitando as forças hidráulicas abundantes em Marrocos.

A mesma electrificação estende-se por todo o Império, no momento actual.

Os Caminhos de Ferro marroquinos auxiliaram facilmente o desenvolvimento e distribuição da electricidade num país rico, mas privado de carvão, contribuindo igualmente para o desenvolvimento turístico e económico do protetorado. O árabe começa a sentir a necessidade desse meio de transporte, utilizando as 4.^{as} classes criadas exclusivamente para ele, e a preços ridículos.

Terminarei dizendo que o caminho de ferro é um excelente propagandista da civilização europeia, levando a toda a parte o alto prestígio francês.

Não olvidarei declarar que a ação ferro-viária da França, em Marrocos, criou o instrumento sólido da aproximação entre ela e o povo protegido...

(Apontamentos fornecidos pela secção da Imprensa da Residência francesa, em Rabat).

V CENTENÁRIO DO DESCOBRIMENTO DOS AÇORES

A VISITA PRESIDENCIAL AO ARQUIPELAGO AÇOREANO

A visita presidencial aos Açores coincidirá com as comemorações do V Centenário do Descobrimento do Arquipélago. Para esse fim o navio que conduzirá o Chefe do Estado e alguns ministros que o acompanham, encontrar-se-há, no dia 15 de Agosto, data do descobrimento, no porto de Santa Maria, a primeira ilha que foi descoberta, escoltado por alguns navios da nossa Marinha de Guerra.

Para tomarem parte nas comemorações, esperava-se que vêm também aos açores alguns navios de guerra estrangeiros.

A comemoração em Santa Maria constará da inauguração de um padrão, pela comissão distrital de Ponta Delgada.

De Santa Maria o sr. Presidente da República seguirá no mesmo dia para a vizinha ilha de S. Miguel, onde se realizarão as principais comemorações. Constarão estas, nas suas linhas gerais, da inauguração de um padrão na vila da Povoação, primeiro ponto da ilha de S. Miguel onde desembarcaram os navegadores portugueses e da inauguração da estátua do Infante D. Henrique, oferta do escultor Simões de Almeida, em Vila Franca, primeira capital da ilha e residência dos antigos donatários.

Com as comemorações do Centenário realizar-se-hão várias festas de recepção ao sr. Presidente da República. Estão projectados passeios aos dois

pontos afamados da ilha de S. Miguel, Furnas e Sete Cidades.

De S. Miguel seguirá o Chefe do Estado para a ilha Terceira, realizando-se em Angra, antiga capital do Arquipélago no tempo das navegações a inauguração de um padrão e uma comemoração religiosa no templo de S. Francisco onde jazem os restos mortais de Paulo da Gama e João Vaz Corte Real.

Passando pelas ilhas centrais do Arquipélago, o sr. general Carmona visitará a Ilha do Faial, assistindo ali à inauguração de uma lápide comemorativa e a várias festas em sua honra.

Do Faial irá ainda até às Flores, a ilha mais ocidental, regressando depois a Lisboa com possível escala pela Madeira.

O itinerário definitivo e tempo de demora nas ilhas principais estão ainda dependentes dos programas de comemorações e festas de recepção nos três distritos que só devem chegar a Lisboa na próxima mala.

Entretanto os representantes daqueles distritos têm continuado a trabalhar junto do Governo nos preparativos da viagem, tendo pedido ao sr. ministro da Marinha para coordenar e centralizar esses preparativos.

A partida do Chefe do Estado será provavelmente em 12 de Agosto, em viagem directa de Lisboa aos Açores.

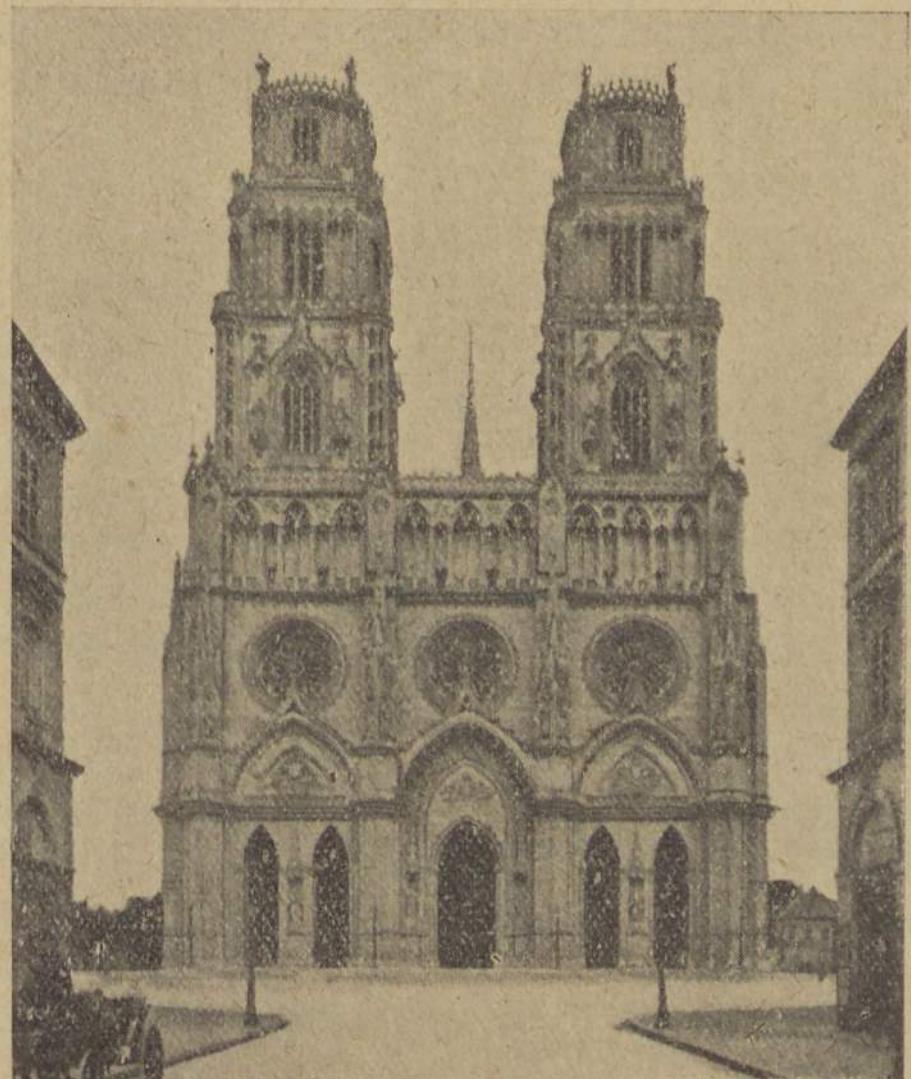
Pela presidência do Ministério foi comunicado oficialmente aos governadores dos distritos açoreanos que o sr. Presidente da República aceitou o convite que pelos mesmos lhe foi feito para a visita ao Arquipélago.

OS CAMINHOS DE FERRO DA FRANÇA

Por AUGUSTO FERREIRA GOMES

UM dos melhores serviços do mundo é, sem dúvida, o dos caminhos de ferro em França. A sua completa organização possue uma maravilhosa rede de comunicações que garante aos viajantes toda a segurança, conforto e rapidez. A França está cruzada, em todos os sentidos, por linhas férreas pertencentes a companhias particulares, e ao Estado. Estas últimas pertencem à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e Administração dos Caminhos de Ferro da Alsácia e Lorena. As outras grandes redes são: Companhias do Norte; do Oeste; de Paris-Lyon-Mediterrâneo (P. L. M.); de Paris a Orleans (P. O.), e do Midi.

Para que os nossos leitores possam fazer uma ideia dessas formidáveis organizações, publicamos, acompanhando êste artigo, um mapa, onde as diferentes linhas e cruzamentos se acham marcados. Como se verifica, o cruzamento é formidável. Assim, o combóio, a linha férrea, cruza toda a França de uma maneira assombrosa, prestando os melhores serviços aos turistas, ao comércio e à indústria.



A CATEDRAL DE ORLEANS

Os combóios, em França, dividem-se, como em Portugal, em *omnibus* (que param em todas as estações), *expressos* e *rápidos*. São êstes dois últimos combóios de grande velocidade, com pequenas paragens, poupando, portanto, muito tempo no trajecto. Os rápidos unem as grandes cidades, com marchas aceleradas, não parando nas gares de pequena importância. A maioria dêstes combóios é formada por carruagens inteiramente metálicas, de grande estabilidade e de enorme solidez. Todos são equipados com material a *boggie*, com comunicação de carruagem para carruagem. Estas são completamente diferentes dos *Days Coaches* americanos. Têm 7 a 9 compartimentos destinados, cada um, ao transporte de 5 a 8 viajantes, que ficam sentados *vis-a-vis*; um comprido corredor lateral em todos os compartimentos e em cada extremidade dêsse corredor, portas de acesso para a via, o gabinete de *toilette* e a comunicação com as outras carruagens.

As decorações são modernas e os assentos de esplêndido estofo. Aceio irrepreensível e o pessoal de uma delicadeza extrema.

Emfim, em todas as linhas da França — Companhia do Norte, do P. L. M., do Midi, e P. O. — viaja-se com prazer, com comodidade e com rapidez.

A França é de todos os países da Velha-Europa um dos mais característicos. A Picardia, a Flandres, Artois, Champagne, Alsácia-Lorena, Borgonha, Saboia, e Delfinado, a Provença, a Gasconha, o Auvergne, a Bretanha, a Normandia, são as suas províncias principais sem esquecer também Borgo-



ROCA MADAOUR

nha, a Turaine, Languedoc e a Ilha de França — esta que engloba no seu centro a capital, essa luminosa Paris enlevo e inveja de todo o Mundo!

Para as conhecer em pormenor é necessário bastante tempo; mas para o turista tem sempre, embora em viagem rápida, as melhores surpresas e deixam gravadas as mais gratas recordações. Primeira, entre todas as nações, em vida mental, facho do pensamento desde a Edade Média, as suas Universidades atraem o que ha de mais selecto na intelectualidade mundial. Paris é uma das provas: as bibliotecas nacionais e municipais possuem colecções incalculáveis que estão à disposição dos interessados; e em tudo há o cuidado em facilitar aos estudantes — que vêm de todos os cantos do globo — essas consultas e bem assim, o serviço universitário.

Em uma série de artigos da qual este é o primeiro daremos aos nossos leitores o relato completo das viagens através da Espanha e da França. Quem subscreve este artigo irá, como enviado especial, fazer essa reportagem de grande interesse turístico, reportagem que será acompanhada por fotografias que documentarão a narrativa.

Entretanto, enquanto êsses artigos não forem publicados — o nosso enviado especial só partirá no próximo mês de Agosto — iremos dando à estampa alguns outros de carácter elucidativo dos serviços ferroviários em Espanha e França.

E visto que este artigo se refere à França eis, para conhecimento de todos a lista dos combóios de luxo que diariamente saem de Paris — esse formidável centro de relações internacionais — em direcção a tôdas as partes da Europa:

Calais-Mediterraneo Express (Inglaterra, Itália);

Calais-Paris-Praga-Carlsbad Express (Inglaterra, Alemanha, Tchecoslovaquia);

Engadine Express (Inglaterra, Suíça);

Londres-Paris-El Cairo (Inglaterra, Suíça, Itália, Europa Oriental, Turquia, Palestina, Egito);

Norte Express (Inglaterra, Bélgica, Alemanha, Polónia, Países Bálticos);

Oberland Express (Inglaterra, Suíça);

Paris-Mediterraneo (Itália);

Oriente Express (Inglaterra, Alemanha, Áustria, Hungria, Rumania);

Bombay Express (Inglaterra, Índias);

Pirineos-Côte d'Argent (grande luxo) (Espanha);

Pirineos-Côte d'Argent (vagons-camas de 1.^a e de 2.^a classe) (Espanha);

Roma Express (Inglaterra, Itália);

Simplon-Oriente-Express (Inglaterra, Suíça, Itália, Jugoslavia, Rumania, Grécia, Oriente);

Sud-Express (Espanha e Portugal);

Suíça Arlberg-Viena Express (Inglaterra, Suíça, Áustria, Hungria, Oriente);

Pirineos-Côte d'Argent (Espanha);

Golden Arrow (Paris, Calais, Inglaterra);

Paris-Bruxelas Pullman,
Etoile du Nord (Belgica, Holanda);

Londres-Vichy Pullman (Inglaterra);

Paris-Boulogne (Inglaterra);

Paris-Calais (Inglaterra);

Paris-Genebra (Suíça);

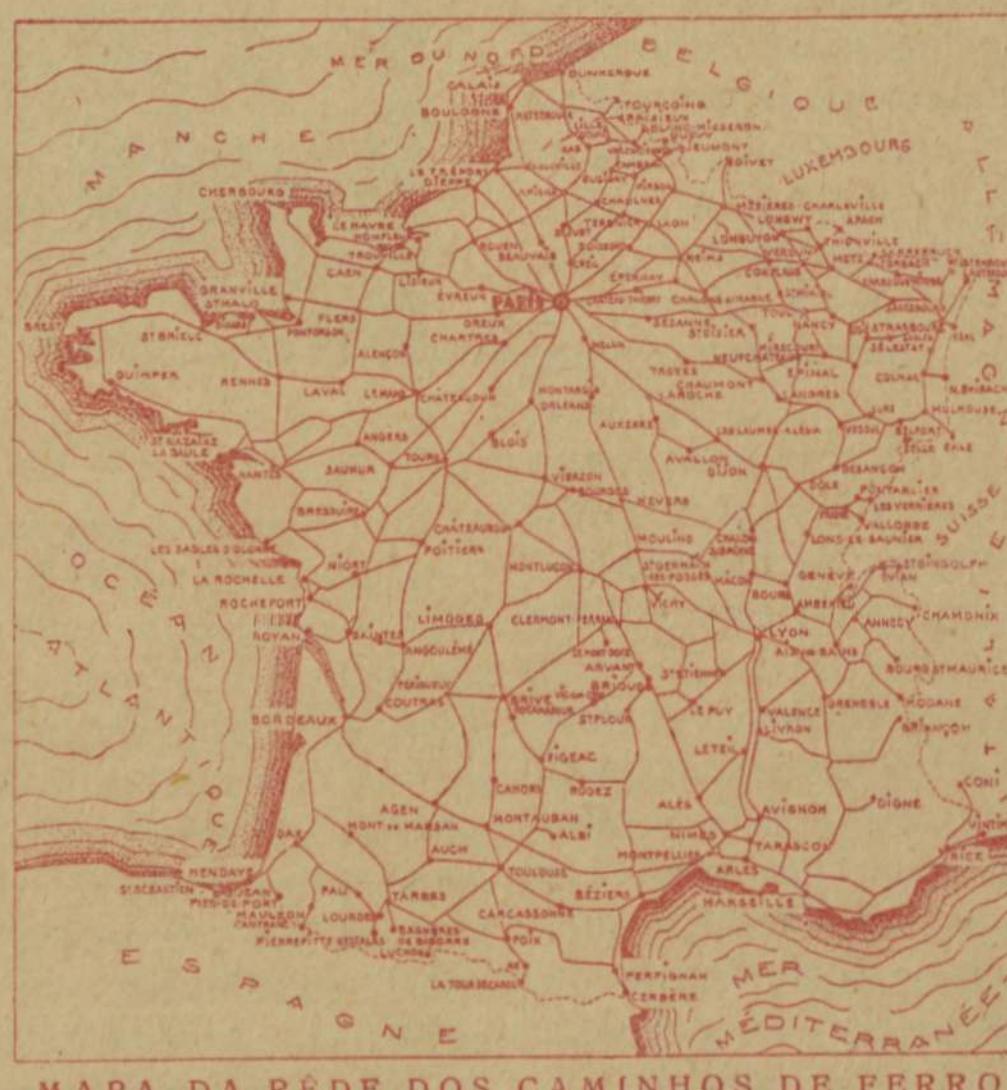
Paris-Lieje (Belgica);

Côte d'Azur Express (Pullman) de grande luxo;

L'Oiseau Bleu (Belgica);

Paris-Marsella-Menton (vagons-camas de 1.^a e de 2.^a classe);

Barcelona Express.



MAPA DA RÉDE DOS CAMINHOS DE FERRO
— MAIS IMPORTANTES — DA FRANÇA

Para o turista há, pois, todas as facilidades de transporte e, como já dissemos, o mais conforto e a mais moderna organização. Paiz acolhedor, sorriso sempre aberto para os estrangeiros, a França tem todas as qualidades para atrair viajantes. Em outros artigos trataremos das suas termas, das suas praias, dos sports de inverno e, também dos magníficos hoteis que tão galhardamente recebem os seus visitantes.

Queremos, com a anunciada série de artigos elucidar os nossos leitores das vantagens que os portugueses teem em viajar no caminho de ferro — via Espanha — pondo em confronto as belezas naturaes das terras do trajecto onde, o viajante, antes de chegar a Paris, pode demorar-se sem que isso lhe aumente o custo da passagem. E uma vez em Paris seguirá para onde quiser: para vêr a França inteira ou para qualquer parte do mundo.

Assim e em razão da configuração geográfica da Europa, a França exerce um grande atractivo sobre os outros paizes e é, pode dizer-se a chave das relações internacionais,

OS CAMINHOS DE FERRO E A CONCORRENCIA

Por C. MENDES DA COSTA



MUITO se tem escrito e falado sobre a concorrência extraordinaria que o automobilismo tem feito aos caminhos de ferro, com grave prejuizo deste ultimo, que alem de ver as suas receitas fortemente diminuidas, se vê forçado a procurar soluções para este problema, até certo ponto interessante.

Tem procurado os governos de muitos paizes defender o Caminho de Ferro, lançando leis que facilitem a vida das empresas, promovendo estudos com o fim de conciliar os interesses dos dois grandes meios de transportes.

Na Alemanha, por exemplo, prohibiu-se não só o estabelecimento de novas carreiras por estrada alem de 50 quilometros, mas tambem aquelas que pretendam serviço paralelo ao dos caminhos de ferro; na Italia só são concedidas autorizações de transportes por estrada, com exclusivo ás empresas ferroviarias.

Em Espanha, o problema reveste já outro aspecto, pois para equilibrio, lançam-se impostos com intuito de dificultar a concorrência. Lemos ha dias no jornal de Barcelona «La Noche», numa entrevista com o Secretario da «Federación Industrial de A. T. de Cataluña» em que o mesmo amargamente se queixa, achando asfixiantes os novos impostos creados e que enormemente vem agravar a exploração dos transportes por estrada.

Pelas razões expostas na citada entrevista, parece que os novos encargos, tendem unicamente proteger os serviços ferroviarios, considerados hoje naquele paiz, oficialmente como de utilidade publica.

Tendo o jornalista preguntado ao entrevistado se era grande o prejuizo ocasionado pelos transportes por estrada ás companhias ferreas, este respondeu:

«Insignificante e completamente nulo se se conside-

rar a fonte de riqueza que representam para o paiz.

A Companhia M. Z. A., no seu ultimo relatorio, calcula o prejuizo que lhe ocasionam os camiões em 2 % para a grande velocidade e 8 % para a pequena velocidade. Sem se estudar o assunto, pode parecer maior, mas ha que levar em conta as receitas que os camiões proporcionam aos caminhos de ferro, pondo em comunicação as suas estações com povos afastados da via ferrea, o que redunda num maior incremento de passagem e transito de mercadorias.»

Tendo se-lhe observado que, desta forma o camião não é inimigo do caminho de ferro, retorquiu:

«De forma alguma. E se em algumas linhas paralelas pode sê-lo, as companhias ferreas estão em vantagem para manter a concorrência, pois teem estrada propria. E' questão de modernizar-se unicamente, como o fizeram as companhias francesas e de outros paizes, por cujas linhas correm durante a noite grandes camiões anfíbios.»

Segundo compreendemos da continuação, refere-se ao sistema «Ro-Railers», isto é camiões vulgares com um dispositivo que permite o uso de rodas com bandage de aço para a via, e de rodas pneumáticas para a estrada.

O entrevistado no ponto onde diz que os caminhos de ferro têm estradas proprias, deveria juntar que a conservação e manutenção dessas estradas é de exclusiva responsabilidade das empresas que as exploram, ao passo que as vias de comunicação pelas quais transitam os transportes automoveis são abertas e conservadas pelo Estado.

Esta entrevista, vem confirmar o que muitos técnicos ferroviarios teem dito que é preciso fazer-se e que se resume mais ou menos no seguinte:

1.º — Uma distribuição equitativa dos impostos que, para as empresas ferroviarias são pesadissimos e não estão em relação com os encargos que incidem sobre os transportes automoveis.

Uma distribuição justa de encargos, faria com que as tarifas destes se aproximassesem mais das ferroviarias.

2.º — Aperfeiçoamento dos serviços de caminhos de ferro, no que respeita a velocidade, frequencia de transporte, horarios, etc., e ainda procurar-se neste aperfeiçoamento a forma de baratear a exploração.

3.º — Coordenar os transportes de maneira que a concorrência se não faça até ao ponto do aniquilamento de qualquer dos sistemas, que conjugados podem dar excelentes resultados praticos.

O que acima deixamos escrito já tem sido apontado por pessoas mais competentes e com maior autoridade no assunto do que nós, no entanto nunca é demais frizar estes pontos de capital importancia. A época que atravessamos trará aos caminhos de ferro uma nova era de prosperidade, e pouco a pouco o publico lhe dará a preferencia, distinguindo-o como o meio de transporte mais comodo e que maiores garantias de segurança oferece.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITALIA

Realizaram-se com pleno sucesso as experiencias oficiais de um novo tipo de comboio ligeiro, que já está sendo adoptado em varias linhas de interesse local.

O comboio compõe-se de um carro-motor e um vagão-salão, assentes em pneumáticos.

O comboio cobriu em 11 minutos uma distancia que o comboio eletrico leva meia hora a percorrer.

— A linha electrica de Roma a Civitá Castellana e a Viterbo, cujas obras foram ha pouco visitadas pelo sr. Mussolini, é de grande importância económica para a região do Lacio.

A linha, que incluirá 30 estações, comprehende um trecho subterraneo de mais de dois quilometros. As obras foram iniciadas a 28 de Outubro de 1931 e deverão ficar concluidas em Outubro do ano corrente.

Os trabalhos subterraneos representam ingente esforço, visto que devem ser atravessadas varias camadas de aguas e gazes. Foram cavadas galerias na extensão de mais de 4.000 metros e abertos 13 poços de 35 metros de profundidade. A estação subterrânea de Roma será a maior do mundo. Terá 500 metros de comprimento ao passo que a de Nova York mede apenas 430 metros.

Trabalham nas obras cerca de 3.000 operarios.

— Inaugurou-se a 21 do mez, uma linha ferrea ligando S. Marino á rede de caminhos de ferro italianos, estabelecendo assim comunicações directas entre o minusculo Estado Independente, que antes eram feitas por diligencias e depois por meio de auto-omnibus.

O Presidente Mussolini, quando da sua visita a San Marino, em 17 de Agosto de 1926, prometeu fazer construir essa linha e fiel á sua promessa, pouco tempo depois, assignava com aquela Republica um acôrdo para a execução d's trabalhos que deviam começar em Setembro de 1930.

Conjuntamente inaugurou-se a linha Florença-Bolonha, que mede a extensão total de 73 quilometros e que já custou a vida de 65 operarios.

Cerca de 45% do percurso é feito sob tuneis, atravez dos Apeninos. Já foram construidas 250 obras de arte.

ARGENTINA

As empresas ferroviarias Argentinas, apresentaram no exercicio de 1930/31 um lucro liquido de Pesos 86.430.213, tendo obtido um coeficiente de exploração de 82,63%.

INDIA

O balanço geral dos Caminhos de Ferro da India, relativo ao ano de 1931, acusa um déficit de cerca de sete milhões esterlinos.

SUISSA

O relatorio publicado recentemente pelos Caminhos de Ferro Federais Suíssos, referente ao ano de 1931 acusa uma importante reducção das receitas e trafego em relação ao ano anterior e que se traduz pelos numeros a seguir:

	1931	1930
Passageiros transportados	122,5 milhões	127,9 milhões
Mercadorias - toneladas	17.820.000	18.500.000
Receitas passageiros	Frs. 150.722.568	159.120.836
Receitas trafico de mercadorias e postais	Frs. 222.728.187	232.056.476
Receitas brutas	Frs. 389.449.904	405.398.268
Despesas de exploração,	Frs. 283.282.101	291.419.950
Receitas liquidas	Frs. 106.167.803	113.978.318

INGLATERRA

A Companhia L. N. E. surpreendeu a circulação de comboios na linha de Hadleigh, substituindo os por serviços automoveis.

BRASIL

O Encarregado do Expediente do Ministerio da Viação declarou ao Ministro das Relações Exteriores que, por falta de verba no orçamento do corrente ano, o Ministerio se vê forçado a abster-se de organizar a representação do Brasil no Congresso International de Caminhos de Ferro, a realizar-se no Cairo, em 1933.

CHILI

Entrevistado sobre a situação do caminho de ferro Transandino, que suspendeu o trafego em consequencia dos grandes prejuizos sofridos, o ministro dos caminhos de ferro, declarou que o governo chileno estava disposto a auxiliar com a soma de um milhão de pesos a companhia. Em tal sentido estavam entabolidas negociações com vistas num acordo entre os elementos interessados.

A situação da companhia é tão precaria que ao que se afirma, será obrigada a dispensar mais de 60% de seus empregados, ficando sómente em Mendoza mais de 600 familias no mais completo desamparo.

Tanto em Santiago como em Buenos Aires ficaram sem poder viajar numerosos passageiros que deviam partir nas duas combinações internacionais de ambas as capitais.

Todo o material rolante está sendo concentrado em Mendoza, do lado argentino.

Em quanto não se soluciona o problema, o trafego para a Argentina será feito por meio de aviões pelo monte Uspallata, por meio da linha Antofagasta-Bolivar e pelos navios que dão a volta pelo estreito de Magalhães.

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

NOVOS INVENTOS

EM Moscovo o pintor ruso Vladimiro Tatlin inventou um aparelho que se chama «bicicleta do ar», no Brasil o engenheiro electricista J. Carvalho Marinho registrou um curioso invento que se destina a assinalar o ponto em que um navio se tenha afundado e Timoteo Glenn, mecanico negro inventou um novo modelo de avião.

O primeiro aparelho a que o seu inventor, o celebre pintor russo Vladimiro Tatlin chama a «bicicleta do ar» tem grande analogia com as asas misticas de Dedalo e de Icaro.

Tatlin foi um dos melhores discípulos de Paul Picasso e representante notável do «construtivismo» na Russia. O projecto que apresentou dum singular monumento á Terceira Internacional, que em grande parte se compunha de tubos de vidro, foi em tempo muito fotografado e discutido. Mas tambem na Russia passou de modo a construtivismo, e Tatlin, desiludido, retirou-se da vida publica para um antigo convento nas proximidades de Moscovo, para passar do construtivismo á construção do seu aparelho.

Durante muitos anos trabalhou Tatlin na construção da sua bicicleta aerea, que desde já, não apresenta semelhança alguma externa com uma bicicleta corrente. Pelo contrario, tem a forma duma ave. As primeiras experiencias de vôos, que se realizaram demonstraram o valor pratico do invento. Alguns engenheiros elogiaram a construção, porém para o profano a invenção produz uma grande curiosidade.

Para voar com esta bicicleta do futuro, deve introduzir-se uma pessoa na armadura do aparelho. Em vez da cabeça da ave, sai a cabeça do homem; os braços e as pernas destinados a mover as asas e a cauda são introduzidos em buracos feitos nos lados da armadura.

Mesmo que o aparelho vôle bem, não será coisa facil voar com ele. Será necessário primeiramente «aprender a voar», como é necessário aprender a andar de bicicleta, diz Tatlin. Em compensação ter-se-á logo a verdadeira sensação do que é voar, pois o que hoje se chama «voar», no entender de Tatlin, é o mesmo que «nadar» estando bem sentado numa canoa-automovel.

O segundo invento do sr. Carvalho Marinho consta de uma esfera construida em chapa de ferro ou outro metal apropriado, completamente estanque, na qual é soldada a autogene, pelas extremidades das paredes da sua base, uma piramide invertida, truncada, no interior da qual está adaptada uma carretinha, chavetada em um eixo, cujas extremidades giram em mancais de esferas fixados ás paredes opostas da aludida piramide.

No interior da piramide ha uma cordoalha metalica, enrolada na citada carretinha, onde tem um dos seus extremos do eixo em que está chavetada a carretinha, excede um pouco mais o mancal, afim de ser nele aplicada uma manivela, tendo para isso um orificio, na parede da piramide, aplicação essa só necessária quando se deseja enrolar a cordoalha.

O novo dispositivo é colocado a bordo dos navios, em local livre e descoberto, prendendo-se apenas com «castanhais» ou por outra forma segura, á extremidade da cordoalha que pende da carretinha ao navio. Dando-se por qualquer motivo o afundamento do navio; este levará consigo a extremidade da cordoalha metalica nele presa e que se desenrolará facilmente da carretinha, enquanto que o dispositivo da invenção ficará na superficie da agua, tendo nele fixado o outro extremo da cordoalha que assim o amarra ao navio afundado, assinalando-o com exactidão. Assim se evitará o perigo da aproxi-

mação ao local de outros navios e se poderá fazer a necessaria indicação ás companhias de salvamento, no caso de levantamento da embarcação ou dos valores nela contidos.

O terceiro invento pertence ao mecanico grego Timoteo Glenn, que trabalhava no aerodromo de Detroit (U. S. A.). Aproveitando as suas horas vagas o grego estudou aviação e mecanica e montou nas trazeiras da sua casa onde vive, uma oficina construindo ali aeroplanos, cujo modelo é de sua invenção.

Glenn não tem ainda «brevet» de aviador mas conseguiu, atender ao seu invento, que lhe concedessem autorização para voar, realizando ele já varios vôos de estudo nos novos aparelhos que construiu.

MORTOS DA GUERRA

RECENTEMENTE o sr. ministro de Defesa Nacional da Belgica, chamou a atenção do nosso ministro em Bruxelas, para a necessidade de proceder á exumação de dois soldados alemães sepultados, por equívoco no cemiterio português de Tornai e á exumação de dois soldados portugueses, Francisco Lourenço Granja e João José Pinheiro, que pertenceram respectivamente aos regimentos de infantaria 4 e 21, e faleceram em 31 de Outubro e 2 de Novembro de 1918 e tambem, por engano se encontram sepultados no cemiterio alemão Anseghen.

O governo português parece ter concordado com a proposta do sr. ministro de Defesa Nacional Belga.

Quando se fizesse a trasladação não era mais interessante e patriótico que os ossos dos nossos irmãos viesssem para Portugal para o cemiterio dos Combatentes da Grande Guerra?

Perguntar, não ofende!...

VEM AHI A «RAINHA!...»

CÁ está na brecha outra rainha que vem visitar Portugal, embarcando no dia 2 no «Niassa», chegando cá no dia 15. Esta é a «rainha» da Colonia Portuguesa no Brazil, D. Léopoldina Belo, que como tal vem mostrar novos vestidos para reclamar os modernos figurinos de uma casa francesa.

Tambem deve chegar em breve a «princesa» da Colonia Portuguesa no Brazil, D. Amelia Borges Rodrigues, que vem particularmente visitar o nosso paiz.

O que falta a estas meninas é um pai da força do que escreveu a seguinte carta para o «Matin» a propósito da eleição de sua filha «Miss França», transcrita do «Diario de Notícias» de 25 de Dezembro de 1931:

«PARIS, 24. — O advogado Alexandre Caisson, de Nice, pai da nova «Miss França», enviou ao «Matin» uma carta, na qual deploia a publicidade feita em volta de seu nome e da sua qualidade social, declarando ser inteiramente alheio á eleição de sua filha, que mais lhe agradaria ver glorificada como boa mãe de familia, em vez de portadora de uma realeza efemera, cujos efeitos são pelo menos um abismo de decepções e de desgostos. Esta carta, publicada hoje na primeira página do «Matin», tem provocado numerosos comentários.

Mademoiselle Line Caisson de Sousa é neta de um cidadão brasileiro. — Especial».

HOMENS QUE MAIS PARECEM BICHOS

NO Funchal (Ilha da Madeira) apareceu, vindo do Campanário, um rapaz que ingressou como criado, numa casa respeitável da cidade.

Passados 15 dias o bom do criado desertou, apresentando-se em casa da familia dizendo que havia fugido porque os patrões comiam carne de gente e desconfiou disto logo que os mesmos patrões o mandaram pesar para saberem quantos quilos ele engordara para depois ser morto e comido.

A familia do idiota, gente ignante, ficou horrorizada com a parvoice do rapaz e como tem o hábito de falar muito, não tardou umas horas que o caso fosse comunicado ás vizinhas, primos, comadres, filhas, netos, etc.

A paixão do rapaz fez eco e perguntando-lhe alguém como o caso sucedera ele contou:

Quando entrei para aquela casa, a patróna ordenou-me que me fosse pesar, pois queria saber quantos quilos eu pesava.

Cumpri a ordem mas fiquei a matutar na história da patróna querer que eu me pesasse,

Pensei, tornei a pensar e descobri então o misterio.

Eles os patrões tratavam-me bem e mostravam ser meus amigos, mas recomendavam-me sempre, á hora das refeições:

— Oh rapaz, come á vontade, E' preciso que engordes.

O «engordar» para o rapaz é que era o ponto difícil, até que descobriu que queriam que engordasse para depois ser morto e ser comido e ainda mais veio avivar a sua ideia, depois de ter visto dentro dum caixote umas peças de carne defumada, que não conhecia mas que depressa o seu raciocínio deu luz descobrindo ser carne de gente.

Afinal era carne de porco que estava no caixote e o idiota difficilmente se convenceu da verdade.

DESARMAMENTO ...

De «A Voz» na secção «Das Ideias & dos Factos»:

«Logo nos quis parecer... Os jornais noticiaram ha pouco que o Brasil, a Argentina e o Chile, tinham resolvido tomar a iniciativa de uma conferencia do desarmamento para a America do Sul.

Muito bem. Agora-agora mesmo-o Governo brasileiro (talvez como preparatorio da conferencia) organizou um programa de construções navais, no valor de muitas centenas de milhares de contos, dividido em doze anualidades.

Renovar-se-ão as bases navais e os arsenais, construindo-se também uma frota de dois cruzadores, oito «destroyers» e seis submarinos

Para quem não entrou ainda a serio no desarmamento e apenas se propõe realizar uma conferencia, já não é mau. Mas quais serão os programas do Chile e da Argentina?...»

A nós parece-nos que, estes projectos serão realizaveis depois do Brasil saldar os seus compromissos... ou então a moratoria fez-se para se poder fazer face a estas coisas bonitas.

Não tem Portugal os recursos que possue Brasil, e apesar da crise que se atravessa não entrou ainda nesse extremo. E' certo que, individualmente cada português tem feito pesados sacrifícios, mas valha-nos Deus, são os nossos fundos considerados lá fóra valores de 1.ª ordem.

UM DESAFIO DO SR. MELO BARRETO?

O mês passado a imprensa registou nas suas colunas um facto importante e que também não quero deixar passar sem o nosso reparo.

Um jornal espanhol — o «A B C» — que se publica em Madrid, inseriu um artigo assinado pelo conhecido jornalista e escritor sr. Salaverria, em que este a certo ponto dizia: «Qualquer povo insignificante ou desprezível, Marrocos, Portugal, Turquia ou China, permite-se o luxo de fornecer a Espanha de ovos».

Claro que o sr. Salaverria merecia um correctivo para se não fazer «brincalhão» e chamado á pedra pelas suas incorreções.

Mas, a imprensa apareceu com uma local dizendo que «La Nacion» havia publicado uma notícia dizendo que o embaixador de Portugal em Madrid sr. Melo Barreto, enviou dois amigos seus, representantes de países estrangeiros ao domicílio do sr. Salaverria com o fim de lhe exigir uma ratificação ao que escreveu que representava uma injuria para o nosso paiz.

Deram os jornais, á atitude do sr. Melo Barreto, uma forma de agir que não é verdadeira, fingindo querer o ilustre embaixador chegar ao ponto de uma reparação. Nem pela cabeça do sr. Melo Barreto chegou a passar tal desafio.

Foram os seus dois amigos — embaixadores de Itália e

Brasil — falar ao sr. Salaverria que com duas babuzeiras fin- giu rectificar a sua falta de pessoa correcta e não de um grande amigo de Portugal, como lhe chamaram.

Nada de exageros! ..

NA RUSSIA VERMELHA

SÃO sempre boas notícias que chegam dia a dia dos camaradas russos. Milhões de habitantes da Ucrânia e da região do Volga, bem como as populações da Crimeia e do Cáucaso. luctam imenso para conseguir adquirir um pouco de pão, apesar de estar decretado o racionamento que não é cumprido como manda a lei.

Dizem os periodicos que os preços da venda de pão alcançam quantias importantes atingindo alguns sítios quinze rubros por quilo.

Continuam os camaradas cheios de orgulho e nobreza a pugnar pelos interesses do povo que ansiava pela liberdade foge por todos os cantos correndo sempre o risco da morte pois as fronteiras estão bem garnecidas de guarda vermelha que não deixa passar aqueles que querem fugir a tanta liberdade que existe na magestosa Russia que ordena os fuzilamentos com grande facilidade.

Recentemente em Moscovo foi executada inocentemente uma polaca que era acusada de ser a autora do assassinio dum oficial do exercito vermelho.

Chama-se a polaca Olga Shelkove e era casada com um professor russo.

O crime havia sido perpetrado por um sobrinho da polaca segundo o que agora se descobriu. O marido que fura preso como conivente e libertado após se provar a sua inocencia e de sua esposa, profundamente desgostoso com a injustiça dos tribunais, suicidou-se.

Agora que faz aquela «boa gente» a dois orfãos do casal que sem parente, lutam com grande miseria?

CARTA DE QUELUZ

PESSOA nossa amiga nos escreve uma carta pedindo para que chamemos a atenção de quem competir para que seja posto cobro aos escândalos que se passam com uma família constituída por duas ou três meninas, que na Rua 9 de Abril, em Queluz, fazem exibições recambulescas que provocam a indignação dos vizinhos como ainda há dias aconteceu quando uma dessas meninas se encavalitara numa moto para dar o costumeado passeio.

Que nos perdoe a pessoa amiga que nos escreve mas a nossa publicação não intervém nestes casos.

Damos-lhe um conselho que não deve ser mau de todo.

Dirija-se a um jornal diário onde o caso será bem explorado e dará certo resultado.

O ZELO DOS FISCAIS

EM Figueiró dos Vinhos, o cantoneiro Manuel de Matos, que andava a britar pedra para o concerto da estrada no sítio da Derreada Cimeira, foi abordado por uns fiscais dos fosforos que o apalparam, afim de verem se possuía isqueiro, que não foi encontrado e por tal não o puderam autoar.

E' costume aqueles fiscais invadirem as propriedades alheias procurando os isqueiros pelo que o povo de Figueiró fez o seu protesto a quem de direito, assim como o chefe de Conservação de Estradas também comunicou o facto ás instâncias superiores.

Ainda nos recordamos que cá em Lisboa, na noite de 31 de Dezembro para 1 de Janeiro, andaram uns fiscais zelosos procurando os isqueiros, ou para melhor, o dinheiro que-lhes cabe na multa.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

APROXIMANDO-SE a data da realização do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que será levado a efeito no proximo ano na cidade do Cairo, no Egipto, achamos util inserir de novo nas nossas paginas, o programa do mesmo, pelo qual os nossos leitores poderão antever a utilidade de tal Congresso e os beneficios que advirão aos caminhos de ferro mundiais, não só pelos assuntos versados, mas tambem pelos doulos engenheiros e homens de sciencia que reunidos em assembleia, procurarão achar soluções, que resolvam a tremenda crise ferroviaria.

I.^a Secção — Via e Obras

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

Apresentantes: America, Grā-Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão, Egipto: Mr. Newlands (M. A.), engenheiro Chefe da London Midland and Scottish Railway; Euston Station, London, N. W.

Belgica, Espanha, França, Italia, Paizes Baixos, Portugal e suas Colonias, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Noruega, Suecia e Suiça: M. Collin, director do controle da exploração tecnica no Ministerio das Obras Publicas de França; Boulevard de St. Germain, 244, Paris.

Outros paizes (Alemanha, Bulgaria, Suecia, Romenia, Polonia, Tcheco-Slovaquia, Turquia, Jugoslavia, etc.): M. Miszke (A.) engenheiro chefe da oficina de estudos e projectos no Ministerio das Comunicações da Polonia; rua Langiewicza, 14, Varsovia.

II — Procedimentos mecanicos de conservação e renovação de vias.

Apresentantes: America do Norte, Grā-Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão: Mr. Tomson (F. M.); engenheiro do Distrito Missouri-Kansas-Texas Lines; Demson, Texas, U. S. A.

America Latina, Belgica, Espanha, França, Italia, Paizes Baixos, Portugal e suas Colonias, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Noruega, Suecia e Suiça: Sr. Mendizabal Fernandez, sub-director dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoça e Alicante, estação de Atocha, Madrid, e Sr. Garcia Garin (J.), chefe do serviço de material fixo de via e obras da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, estação do Norte, Madrid.

Outros paizes (Alemanha, Polonia, Tcheco-Slovaquia, Bulgaria, Grecia, Romenia, Jugoslavia, Tur-

quia, Egipto, etc.), Mohamed Kamel El-Kishin Bey, engenheiro de divisão dos Caminhos de Ferro do Estado Egypcio, Zagazig, Egypto.

III — Relações entre o vehiculo e a via com o fim de manter a segurança a velocidades elevadas:

A) — Peso por eixo dos vehiculos, posição do centro de gravidade das carruagens, disposição dos eixos, facilidade de inscrição nas curvas.

B) — Resistencia da super-estrutura, sobre-dimensão, raio das curvas, peraltes, curvas de enlace, mudança de via e cruzamentos, contra carris.

Apresentantes: America, Grā-Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão: Dr. S. Ohkodo, director da Oficina de Protecção e Fomento; Dr. S. Matsunawa, chefe do Railway Research Office, e Dr. K. Asakura, chefe do material movel; os trez pertencentes ao Department of Railways, Governo do Japão, Tokio.

Alemanha, Dinamarca, Finlandia e Noruega, Paises Baixos, Portugal e suas Colonias, Suecia e Suissa, Professor Brumann, (H.), director da Reichsbahn; Lammstrasse, 19, Karlsruhe, e F. Jähn, Reichsbahnoberrat, Reichsbahn Zentrallamt; Hallesches Ufer, 35/36 Berlin, S. W. 11.

Outros paises (Belgica, França, Italia e suas colonias, Luxemburgo, Tchecoslovaquia, Polonia, Bulgaria, Romania, Grecia, Turquia, Egypto, Jugoslavia, etc.): M. Deyl (Hynek), conselheiro ministerial e chefe do Departamento IV/5, Ministerio dos Caminhos de Ferro da Tchecoslovaquia, Praga.

2.^a Secção — Material e Tracção

IV — Meios de aumentar o percurso quilometrico das locomotivas, entre duas reparações com levante.

Apresentantes: America, Grā-Bretanha, Dominios, e Colonias, China e Japão: Sir Henry Fowler (K. B. E.) agregado ao vice-presidente das Oficinas da London Midland & Scotisch Railway (membro da Comissão Permanente), Derby.

Alemanha, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Espanha, Paises Baixos, Portugal e Colonias, Suecia e Suissa: Herr Student (E.), Reichsbahn direktor, Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, Vossstrasse, 35, Berlin, W. 80.

Outros paises (Belgica, França, Italia e suas Colonias, Luxemburgo, Polonia, Tchecoslovaquia, Bulgaria, Grecia, Romania, Jugoslavia, Turquia,

Egypto, etc.): M. Klatovsky, engenheiro, Conselheiro ministerial, chefe do departamento V/1, Ministerio dos Caminhos de Ferro da Tcheco-Slovaquia, Praga II.

V — Electrificação de Caminhos de Ferro sob o ponto de vista económico.

Colocação das centrais, eleição do tipo de corrente, medidas de segurança, etc..

Apresentantes: America, Grã-Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão: Sir Withington (S.), engenheiro electricista, New York, New Haven & Hartford Railroad: New Haven, Conn (U. S. A.).

Belgica, Espanha, França, Italia, Paises Baixos, Portugal e suas Colonias, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Noruega e Suecia; Mr. Leboucher, engenheiro chefe dos serviços tecnicos de material e tracção, Chemins de Fer du Midi. Boulevard Haussmann, 54, Paris (9^{éme}), e Mr. Japiot (M.) engenheiro chefe adjunto do material e tracção dos Caminhos de Ferro de Paris a Lyon e ao Mediterrâneo, Boulevard Diderot, 20, Paris (12^{éme}).

Outros paizes (Alemanha, Polonia, Suiça, Tcheco-Slováquia, Turquia, Bulgaria, Grécia, Romania, Jugoslavia, Egipto, etc.); Mr. Huber, engenheiro do Conselho dos Caminhos de Ferro Federais Suíssos; Neumünsterallee, 12, Zurich.

VI — Construção metálica de material móvel; carruagens e vagões. Emprego de metais, ligas ligeras. Emprego da soldadura autogenea.

Apresentantes: Grã Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão; Mr. Gresley (H. N.), C. B. E., engenheiro chefe mecanico, London & North Eastern Railway (membro de Comissão permanente); King's Cross, Station, London N 1.

Alemanha, Bulgaria, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Paises Baixos e Colonias, Romania, Suecia, Tcheco-Slovaquia e Turquia; Herr Dähnick (E.), Reichsbahnoberrat, Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, Zentralamt; Hallesches Ufer, 35/36, Berlim S. W. 11.

Outros paizes (Belgica, Espanha, França, Itália, Portugal e suas Colonias, Luxemburgo, Suíssa, Jugoslavia, Egito, Grécia, etc.); M. Mariani (R.), engenheiro chefe do serviço de material e tracção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano; Viale Principessa Margherita, 52, Florença (12).

3.^a Secção — Exploração

VII — Repartição do material de mercadorias, Estudo da rotação do material de mercadorias, Análise dos elementos que a compõem. Meios de reduzir a amplitude da rotação.

Apresentantes: Belgica, Espanha, França, Italia, Portugal e suas Colonias, Luxemburgo e Suíssa: Mr. Gaeremynck (O.), engenheiro principal ao serviço da exploração da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belgas; 17, Rue de Louvain, Bruxellas.

Alemanha, Dinamarca, Finlandia, Grã-Bretanha, Dominios e Colonias, Suecia, America, China e Japão, Noruega, Paises Baixos e Colonias; Mr. Van Rijckevorsel (F. H.), engenheiro chefe do serviço de transportes dos Caminhos de Ferro Neerlandeses; Maliesingel, 76, Utrecht.

Outros paizes (Polonia, Tchecoslovaquia, Bulgaria, Romannia, Jugoslavia, Grécia, Turquia, Egypto, etc.) Mr. Ark (F.), inspector da direcção geral dos Caminhos de Ferro do Reino da Jugoslavia, Belgrado.

VIII — Organização do serviço dos transportes das mercadorias de detalhe e medidas mais apropriadas para conseguir sua entrega no prazo mais curto. Emprego e eleição das instalações fixas e mecanicas de transbordo.

Apresentantes: Grã-Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão, Belgica, França, Espanha, Paises Baixos, Portugal e suas colonias, Suíssa, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Noruega e Suecia: Mr. Hauterre, chefe adjunto da exploração dos Caminhos de ferro do Estado Francês; 13, rue d'Amsterdam, Paris (8), Mr. Mermont (M.) Inspector do Movimento de Caminho de Ferro do Este francês, 13, rue d'Alsace, Paris (10).

Outros paizes (Alemanha, Italia e Colonias, Polonia, Tchecoslovaquia, Bulgaria, Romania, Jugoslavia, Grécia, Turquia, Egypto, etc.); Mr. Fettarappa (C.) engenheiro, inspector chefe do serviço de exploração dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, Roma.

IX — Comando automatico da marcha ou da paragem dos comboios; aparelhos de via, aparelhos instalados na locomotiva. Meios empregados para a transmissão de signaes à locomotiva. Dispositivos que servem para manter a vigilancia do maquinista.

Apresentantes: America, Grã-Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão: Mr. Crook (C. G.) engenheiro auxiliar do serviço de sinais, Great Western Railway, Reading (Inglaterra).

Belgica, França, Espanha, Italia, Paises Baixos, Portugal e suas colonias, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Noruega e Suecia: Mr. Vlaikoff (V.) engenheiro de signais dos Caminhos de Ferro do Estado Bulgaro; 2, Praça da Estação, Sofia.

Outros Países (Alemanha, Polonia, Tchecoslovaquia, Bulgaria, Grécia, Romania, Jugoslavia, Turquia, Egypto, etc.); Herr Stäckel (W.) Reichsbahndirektor, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft; Vossstrasse, 35, Berlim, W. 8.

4.^a Secção — Ordem geral

X — Casos de aplicação da organização científica do trabalho nos serviços de caminhos de ferro. Participação do pessoal no rendimento e nos lucros.

Apresentantes: Espanha e Portugal, França, Grã-Bretanha, Dominios e Colonias, Belgica, Luxemburgo, Paises Baixos; Mr. Soulez (E.) engenheiro chefe agregado a direcção da exploração dos

caminhos de ferro do Norte de França, rue de Dunkerque, 18, bis, Paris (10) e Mr. Bloch (M.) engenheiro chefe dos serviços de material e oficinas dos Caminhos de Ferro de Paris a Orleans; Boulevard de la Gare, 41, Paris (13).

Dinamarca, Suecia, Noruega, Finlandia, Alemanha, Suissa, Bulgaria, Grecia, Romania, Jugoslavia, Turquia, Polonia; Mr. Mereutza, sub-director geral, Caminhos de Ferro do Estado Romeno (membro da comissão permanente); 118, Calea Victoriei, Bucarest.

Italia, suas colonias e outros paises: M. Tosti (L.) inspector chefe superior do serviço do pessoal e de assuntos gerais, Caminhos de Ferro do Estado Italiano, Roma, e Mr. Valeri (C.), engenheiro, inspector chefe do serviço de material e tracção, Caminhos de Ferro do Estado Italiano, Florença.

XI — Competencia ou transportes combinados por caminho de ferro e via aerea ou por via ferrea e automovel. Estudo desde o ponto de vista tecnico comercial e contractual.

Apresentantes: America, Grã Bretanha, Dominios e Colonias, China e Japão; Mr. Cox (E. C.), director do trafego Southern Railway; Waterloo Station, London, S. E. I.

Outros paises: Sr. Villamil (F.) chefe da Divisão Comercial dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, Estação do Norte, Madrid e Sr. D'Ocon Cortês, (E), engenheiro do serviço comercial dos Caminhos de Ferro de Madrid, a Zaragoça e Alicante; estação de Atocha, Madrid.

V—Secção — Caminhos de ferro económicos e coloniais

XII — Coordenação na exploração dos grandes caminhos de ferro economicos.

Apresentantes: Europa Continental: Mr. Jacobs (L) director adjunto, Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro dos Arrabaldes, Belgica, 14, Rue de la Science, Bruxellas.

Outros paises: Camel Bey Chehata, director adjunto do serviço de mercadorias dos caminhos de ferro do Estado Egipcio, Cairo, Egipto.

XIII — Emprego de automotoras nas linhas secundarias.

Italia e Colonias, Africa excepto os dominios britanicos, America Latina; Mr. La Valle (E.) Inspector chefe, director da oficina central do Conselho Tecnico da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro, Electricos e Automoveis, Roma, e Mr. Melini, (E.), engenheiro inspector superior da inspecção geral de caminhos de ferro, electricos e automóveis, Roma.

Europa Continental excepto Italia: Mr. Level, director da Companhia Geral das Vias Ferreas de interesse local; 18, rue de Dunkerque, Paris (10^{eme}) Grã Bretanha, Dominios e suas colonias, Estados Unidos da America, China e Japão; Mr. Forster (A. D. J.), auxiliar do Comercio dos Caminhos de Ferro, New South Wales Government Railways, Box 29 A. G. P. O., Sidney, N. S. W. Australia.

Grande Exposição Industrial Portuguesa

Realizou-se no dia 24 do mez findo, na séde da Associação Industrial Portuguesa, uma reunião a que assistiram representantes da Imprensa, aos quais foram expostas as «démarches» já efectuadas e a efectuar para que resulte brilhante a Grande Exposição Industrial Portuguesa.

Pelo Presidente da Comissão Executiva da Grande Exposição, sr. José Maria Alvares, foi pedido á Imprensa ali representada, para que com a sua costumada boa vontade auxiliasse a propaganda deste certame que é da maxima importancia económica e social.

Economica, porque mostrará a todos os portugueses o valor da industria nacional, pela qual depois de conhecida darão preferencia, e social porque, comprando produtos portugueses haverá possibilidades de atenuar a crise do desemprego.

A Exposição que será levada a efecto no proximo outono, é promovida em conjunto pelas Associações Industriais de Lisboa e Porto, de colaboração com todas as associações congénères do País.

Para muita gente deverá ser motivo de surpresa, encontrar como industria nossa, muitos artigos que até aqui eram postos á venda como sendo de origem estrangeira.

Já assim foi a Semana do Trabalho Nacional, realizada o ano passado e que deixou em nós a impressão de que que pouco a pouco Portugal se levanta.

A *Gazeta* fez-se representar na reunião pelo seu secretario, sr. Carlos Mendes da Costa.



COMPANHIA DO CAMINHO FERRO DE Benguela

Foi apresentado á Assembleia Geral Ordinária desta Companhia, em 24 de Maio passado, o relatorio e contas do exercicio de 1931.

Pelos numeros que apresenta verifica-se que a crise tambem atingiu esta Companhia, tendo havido uma diminuição de receitas, comparativamente ao ano anterior, que atinge escudos papel 1.909.532\$20. As despesas foram aumentadas em escudos papel 715.888\$75.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Junho de 1892)

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de junho.

A questão que principalmente preoccupou o nosso mercado financeiro na quinzena que hoje finda, foi a do convenio com os credores estrangeiros. Depois de longas peripécias o sr. Serpa Pimentel, delegado do Governo em Paris, chegara a acordo com os diversos «comités», firmando um convenio «ad referendum» do governo portuguez.

Regressado a Lisboa o sr. Serpa Pimentel, abe ta a crise ministerial, tendo assumido a pasta da fazenda o presidente do conselho de ministros o sr. Dias Ferreira, para logo se começar a espalhar nos círculos políticos e financeiros que o convenio não seria ratificado pelo governo.

Depois de repetidas conferencias entre o sr. Dias Ferreira e o sr. Serpa Pimentel, a que corresponderam amiudadas reuniões do conselho de ministros, foi afinal declarado á imprensa politica que o governo, por altas razões d'estado, resolvera não aprovar o convenio.

No *Diário do Governo* de hontem veiu publicado o decreto dictatorial estabelecendo a nova forma de pagamento dos juros da dívida publica, documento que é precedido d'um succinto relatorio em que são expostas as causas determinativas po acto do governo.

Allega o governo que o plano do convenio não era possível sem o empréstimo de 18.000 contos, levantados nas praças estrangeiras e contrahido a curto prazo, o que daria ao tesouro vida desaffogada por dois annos, sem haver a certeza de que findos elles a situação se não tivesse aggravado com um encargo de 12.500 contos a mais.

Regeitando o convenio o governo diz ter-se inspirado na imperiosa necessidade de reduzir efficazmente os encargos do tesouro na proporção dos seus actuaes recursos e na obrigação de pagar aos credores da nação o que ella pode pagarlhes n'uma das duas formas offerecidas á sua escolha.

Segundo o decreto, que tem a data de 13 do corrente, os juros da dívida publica fundada externa, tanto consolidada como amortisavel a vencer, serão pagos pelas actuaes agencias do governo no estrangeiro na razão de *um terço* da respectiva importancia até resolução do poder legislativo.

Os juros vencidos até 1 de janeiro de 1892 serão pagos em conformidade com a legislação vigente, os dos empréstimos externos (4 e 4 1/2 %) vencidos em 1 d'abril de 1892 serão pagos como os da dívida interna ou nos termos do novo decreto á escolha dos credores.

E' facultada até 31 de julho a conversão da dívida externa, tanto consolidada como amortisavel, em titulos da dívida interna de assentamento ou de coupons, ficando os novos titulos sujeitos ao regimen e encargos em vigor ou que vierem a vigorar para a demais dívida fundada interna.

A impressão causada nos círculos financeiros por este acto do governo não foi má, posto que haja quem se arreche de que, pela falta do empréstimo, o governo se veja forçado, em breve, a decretar novas deducções e novos impostos, que collocarão o paiz n'uma situação desesperada.

Nos círculos políticos as opiniões são desencontradas, mas não nos parece que algumas se devam levar em conta, porque ha motivos de sobejo para duvidar da sua sinceridade e desinteresse, o que não quer dizer que ellas não possam prejudicar o governo e até mesmo embaraçal-o seriamente.

Afinal, depois de muitas contrariedades que pareciam apostadas a fazer malogrado mais uma vez o projecto do cabo

dos Açores, o governo resolveu tornar bom o ultimo concurso fazendo a concessão á «Société française des telegraphes sousmarins», que já firmou o respectivo contracto, precedido de uma caução avultada, que dá todas as garantias á sua execução. A construcção do cabo dos Açores tem uma importância palpável para o paiz como para o archipelago, que assim fica em comunicações directas com o mundo civilizado.

*

Foi, enfim, declarado em estado de quebra o Banco Lusitano, facto que nenhuma impressão produziu por ser consequencia inevitável do que se tem passado com relação a este estabelecimento bancario.

Não foi das menos animadas a situação geral dos mercados financeiros na quinzena. A tendência geral foi excellente, apezar de haver produzido uma pequena reacção a baixa dos fundos portuguezes, motivada pelas primeiras notícias ácerca do malogro do convenio e empréstimo.

Na Bolsa de Lisboa as inscrições (ass.) que haviam ficado a 38 no principio da quinzena baixaram successivamente a 37,50, 34,75, 34,85, 34,50; ficando no sabbado a 34,90. As inscrições de «coupons» baixaram de 37,50 a 34,70. Os titulos da dívida externa sofreram proporcional depressão descendo de 36,50 a 31,55, ficando porem no sabbado a 33,45.

Pelas mesmas causas apontadas o mercado de cambios ressentiu-se igualmente porque havendo procura de cambiaes produziu-se a alta, regulando o cheque sobre Londres a 40 3/4 e sobre Paris a 705, mas no fim da semana voltou respectivamente a 41 1/8 e 695.

As acções de bancos e companhias pouca alteração sofreram, cotando-se as acções do Banco de Portugal a 120\$000 réis, (o mez passado tinham atingido 126\$000 réis), as do Lisboa & Açores a 90\$000 réis, as do Commercial de Lisboa a 98\$000 réis. As acções da Companhia dos Tabacos de Portugal, regulam a 46\$000 réis.

Continuam a ter procura as obrigações Loanda-Ambaca, que ficam a 54\$000 réis. No primeiro trimestre d'este anno o rendimento dos 220 kilometros explorados subiu sensivelmente porque tendo sido em janeiro de 3.766\$030 elevou-se em març o a 6.131\$770, o que é realmente lisongeiro e animado. Este papel tem a alta assegurada.

*

Embora sem maior significação porque representam operações de começo de semana, apenas em dois dias, intercalados em dias santos, damos as cotações principaes de hoje na Bolsa de Lisboa. Foram as seguintes: — inscrições, assentamento 33,75, coupon 33,55, — dívida externa 32,40 — acções do Banco de Portugal 119\$500 réis. As obrigações Ambaca ficaram a 55\$000 os outros papeis pouca alteração sofreram sobre as ultimas cotações.

NUMEROS ATRAZADOS

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

Caso alguém o queira vender compramos na administração desta revista.

Companhia Caminhos Ferro Madrid Zaragoza y Alicante

Desta Companhia recebemos um volumoso e bem elaborado relatorio apresentado á assembleia dos seus accionistas em 29 de Maio passado, que agradecemos.

QUESTÕES DE GOSTO

Caminho de Ferro ou Navio?

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR



PARA muita gente, uma viagem em caminho de ferro constitui largo motivo para aborrecimentos, para lástimas. Essas criaturas fazem-me pena.

Denotam, nas suas palavras, uma algidez espiritual, uma insensibilidade estética, uma rigidez materialista, que as afasta daquilo que o homem de mais valioso, possui: a razão, a fonte da sensação perante a arte.

Já afirmei que a viagem é um deleite íntimo, tam belo como a audição duma sinfonia, a visão duma tela ou a análise duma escultura.

Viajar é percorrer a galeria de arte do mais nobre dos génios: o Criador.

E' apreciar telas vivas no verde das florestas; no anil das águas; admirar esculturas nos relevos das montanhas, nas quásí milagrosas criações humanas dos monumentos; é escutar o rumorejar dos rios, o ciciar das folhas, o chilreiar das aves, o estrondear dos oceanos, enfim tôda a magnifica, polifonia de Deus.

Porque se queixa o homem, a quem a sorte permite ver desfilar ante si como na pantalha dum cinema, com a vantagem da verdade, tôdas essas belas coisas humanamente inimitáveis pela sua origem divina?

Há quem prefira as viagens transoceânicas em relação ás ferroviarias. Pela minha parte, discordo. Além do incómodo duma viagem marítima ser muito maior, da saude do passageiro ser mais fortemente afectada, mas são as diversões de bordo, pagas a peso de ouro, que atenuam a monotonia do mar sempre igual, a não ser quando se enfurece nas convulsões temíveis das tempestades. Mas esta variante não é das mais preferíveis...

Vêm, é certo de longe em longe, os oasis dos portos, atenuando aquela marcha através de imensos saarás líquidos. Mas é isso compensação suficiente para aqueles, que levam semanas sobre um solo oscilante, incómodo, que perturba o organismo; para aqueles que levam semanas e semanas aprisionados na gaiola doirada dum paquete de onde não podem

sair quando o quiserem, de onde os olhos não disfrutam outra paisagem que não seja a mesma toalha de agua, o mesmo céu?

E' claro que não estou encarando o assunto sob o ponto de vista comercial ou util.

Toda a gente sabe que as viagens por mar são tñm necessarias como as efectuadas por terra.

Também sei que o turista, o viajante desejoso de conhecer mundo, têm que forçosamente as realizar.

Mas o que aqui pretendo defender, defeza aliás apenas de uma preferência meramente pessoal, é que as viagens ferro-viárias são, quanto a mim, mais cómodas, mais divertidas do que as efectuadas mesmo nos mais luxuosos paquetes.

Opinião discutivel? Sem duvida! Erro de gôsto? Talvez!

Não falo em perigos, não aponto os riscos dum naufrágio, dum incêndio a bordo, dum abalroamento porque os comboios também descarrilam, também podem arder, também podem chocar, como os automóveis se podem virar, os cavalos cuspir os cavaleiros, os trens resvalar por precipícios; o peão dar quedas mortais.

Tôda a gente sabe que o perigo existe em tôda a parte, a morte desastrosa pode sobrevir tam sinistramente ao destemido que se ergue nos ares numa aeronave, como ao medroso que se esconde sob os cobertores, num quarto bem aferrolhado.

O medo é, além disso, um dos males que o homem mais deve procurar combater. Provado estando que os defeitos próprios e dos outros se não curam com preocupações, mas sim por uma inteligente educação espiritual, baseada numa risca filosofia optimista, devemos encarar a existência sem temores, sem apreensões.

O pavor constante ante o perigo é tam inútil como a preocupação da morte. O homem apenas deve ser prudente, sensato, criterioso, e guiar-se pela própria consciênciia.

Mas noto que me afastei do assunto sobre que estava discreteando, e que a evocação dos perigos das viagens marítimas ou terrestres me desviou para considerações porventura descabidas.

Também pouco mais tenho a dizer sobre a preferência que dedico ao comboio em relação ao navio. Repito que essa preferência é absolutamente pessoal; e talvez desinteressante para o leitor, a quem de forma alguma pretendo nem catequizar nos meus gôstos, nem afirmar dogmaticamente a excelênciâ dêles.

Admito mesmo que o meu gôsto é mau, mas fio-me na indulgência de quem me lê e no broquel do ditado daquele que afirmou que, se não houvessem gôstos maus, não se preferiria o amarelo.

O incógnito autor do anexim não era de-certo oriental, sabido que na China a cõr de canário é símbolo imperial e de consideração. E pela minha parte também não desgosto de amarelo...

PARTE OFICIAL



PELA PASTA DO COMERCIO

Regulamentação das profissões de engenheiro, arquitecto e condutor

CAPITULO I

Do uso dos titulos

Artigo 1.º — O uso do titulo de engenheiro só é permitido aos individuos diplomados com os cursos a seguir mencionados:

- a) Cursos de engenharia militar e de engenharia civil e de minas da antiga Escola do Exercito;
 - b) Antigo curso de engenheiro construtor naval da Escola Naval de Lisboa;
 - c) Curso de engenheiro hidrógrafo da Escola Naval de Lisboa;
 - d) Cursos de engenharia da antiga Academia Politecnica do Porto;
 - e) Curso de engenharia industrial dos antigos Institutos Industriais e Comerciais de Lisboa e Porto;
 - f) Cursos de engenharia do Instituto Superior Técnico;
 - g) Cursos de engenheiro agronomo e de engenheiro silvicultor do Instituto Superior de Agronomia ou dos Institutos que o precederam;
 - h) Cursos de engenharia militar da antiga Escola de Guerra;
 - i) Cursos de engenharia da antiga escola de engenharia anexa á Faculdade de Ciencias da Universidade do Porto;
 - j) Cursos de engenharia da antiga Faculdade Técnica da Universidade do Porto;
 - k) Cursos de engenharia da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto;
 - l) Cursos de engenharia militar da Escola Militar;
 - m) Curso de engenheiro geografo das Faculdades de Ciencias;
 - n) Cursos de artilharia da antiga Escola do Exercito e de artilharia a pé da antiga Escola de Guerra e da actual Escola Militar;
 - o) Os oficiais do curso de artilharia que se habilitem no Instituto Superior Técnico ou na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto com os cursos especiais que os preparam a fazer serviço nas fabricas que hoje dependem do Arsenal do Exercito;
 - p) Os diplomados por escolas estrangeiras de categoria equivalente ás Escolas Superiores de Engenharia Portuguesas e que tenham registado os seus diplomas na Secretaria Geral do Ministerio do Comercio e Comunicações;
 - q) Os diplomados por escolas estrangeiras que não tendo equivalencia ás Escolas Superiores de Engenharia Portuguesas tenham apresentado e defendido perante o Instituto Superior Técnico ou Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto um projecto de engenharia que tenha merecido a aprovação ou que tenha registado os seus diplomas na Secretaria Geral do Ministerio do Comercio e Comunicações até 30 de Junho de 1927.
- § 1.º — O titulo de Engenheiro deverá ser sempre acompanhado da designação da especialidade e do nome da Escola que o conferiu.
- § 2.º — a) E' mantida a designação de engenheiro maquinista naval aos actuais oficiais maquinistas da Armada;
- b) Aos oficiais de artilharia a quem foi concedida a designação de engenheiros industriais é substituida essa designação pela de Engenheiros Fabris do Exercito.
- c) E' mantida a designação de engenheiro auxiliar aos

diplomados pelos Institutos Industriais a quem tivessem sido conferidos os respectivos diplomas até 22 de Agosto de 1926.

Art. 2.º — O uso do titulo de Arquitecto só é permitido aos individuos diplomados pelas Escolas de Belas Artes de Lisboa e Porto ou por Escolas estrangeiras de categoria equivalente.

§ 1.º — O titulo de Arquitecto deverá ser sempre acompanhado da indicação da escola que o conferiu.

§ 2.º — As escolas estrangeiras de categoria equivalente ás escolas de Belas Artes nacionais para efeito da aplicação deste artigo serão fixadas pelo Governo em diploma especial sob parecer fundamentado das escolas de Belas Artes de Lisboa e Porto.

Art. 3.º — O uso do titulo de Condutor só é permitido aos individuos diplomados com qualquer dos cursos a seguir indicados:

a) Cursos dos Institutos Industriais de Lisboa e Porto;

b) Cursos medios de industria dos antigos Institutos Industriais e Comerciais de Lisboa e Porto;

c) Cursos de escolas técnicas estrangeiras de categoria não inferior ás anteriores e ás quais não seja reconhecida a equivalencia ás Escolas Superiores de Engenharia Portuguesas.

§ 1.º (transitorio) E' permitido o uso do titulo de Condutor aos antigos condutores dos quadros do Estado.

§ 2.º — O titulo de Condutor deverá ser sempre acompanhado da designação da especialidade.

Art.º — Os organismos oficiais e as empresas particulares não podem usar as denominações de Engenheiro Arquitecto ou Condutor em qualquer designação de categoria que não seja ocupada por individuos respectivamente nas condições dos art.os 1.º, 2.º e 3.º deste decreto.

CAPITULO II

Do exercicio das profissões

Art. 5.º — O exercicio da profissão de Engenheiro Civil consiste na elaboração de projectos e na direcção e execução de trabalhos de adaptação e aproveitamento das forças e das matérias ás construções, comunicações e industrias mediante a utilização dos principios de regras das ciencias puras e aplicadas.

§ 1º — São compreendidas na designação de Engenheiros Civis os engenheiros das especialidades seguintes :

a) Engenharia de Construções e Obras Públicas.

b) Engenharia mecânica.

c) Engenharia electrotécnica.

d) Engenharia químico industrial.

e) Engenharia de Minas.

f) Engenharia de construções navais.

g) Engenharia Militar.

§ 2.º — Aos engenheiros a que se refere a alinea e) do art. 1.º será averbada uma das especialidades Mecânica, Elétricidade ou Química de acordo com a declaração por eles efectuada á data do registo do diploma nos termos do art. 10.º.

§ 3.º — Aos engenheiros a que se refere a alinea b) do art. 1.º será averbada a especialidade de Engenharia de Construções e Obras Públicas.

Art. 6.º — O exercicio da profissão de engenheiro civil compete exclusivamente aos individuos a que se referem as alineas a), b), d), e), f), i), j), k), l), o), p) e q). do art. 1.º.

Art. 7.º — O exercicio da profissão dos engenheiros a que se referem as alineas c), g), h), n) do art. 1.º é definido na legislação especial que criou os respectivos cursos.

Art. 8.º — O exercicio da profissão de arquitecto na elaboração de projectos e na direcção de trabalhos de construção que pela sua feição artística contribuam para o embelezamento urbano e para o aumento da riqueza monumental.

§ unico — O exercicio da profissão de arquitecto compete exclusivamente aos individuos a que se refere o art. 2.º deste decreto.

Art. 9.^o — O exercício da profissão de Condutor consiste na execução e fiscalização, sob a direcção superior de engenheiros ou arquitectos de trabalhos delineados por estes, bem como na realização de trabalhos técnicos secundários, de domínio corrente, quando a legislação não imponha a direcção dum engenheiro.

§ unico — O exercício da profissão de Condutor compete exclusivamente aos individuos a que se referem a alínea c) do § 2.^o do art. 1^o, o art. 3.^o e seu § 1^o do presente decreto e os antigos agentes técnicos de engenharia.

Art. 10.^o — Para o exercício permanente ou temporário das profissões de Engenheiro Civil, Arquitecto e Condutor é indispensável em todos os casos o registo da carta ou certidão de recurso na Secretaria Geral do Ministério do Comércio e Comunicações.

§ 1.^o — O registo da carta ou certidão será gratuito e nele se fará a descrição do diploma.

§ 2.^o — Aos individuos que registam o seu diploma será passado um cartão de identidade de modelo diferente para cada uma das categorias mencionadas neste diploma.

§ 3.^o — O registo do diploma começa a ser obrigatório 6 meses depois da publicação deste decreto sendo dispensados de novo registo aqueles que já o tenham feito.

§ 4.^o — No princípio de cada ano serão publicados no «Diário do Governo» as listas dos individuos de cada categoria inscritos no ano anterior.

§ 5.^o — Para os individuos nas condições do § 1.^o do artigo 3.^o o diploma será substituído, para efeitos de registo, por uma declaração do Chefe dos respectivos serviços,

Art. 11.^o — Os engenheiros civis de nacionalidade estrangeira diplomados por Escolas equivalentes às Escolas Superiores de Engenharia Portuguesa, exercendo actualmente em Portugal a sua profissão poderão continuar a exercê-la:

a) — permanentemente, quando já o façam há mais de um ano á data da publicação deste decreto.

b) — temporariamente, quando exerçam um cargo para o qual se exigam habilitações técnicas especiais e quando requeiram ao Ministério do Comércio e Comunicações a sua permanência nele obtendo despacho favorável.

§ 1.^o — O despacho dos requerimentos a que se refere a alínea b) deste artigo indicará o prazo pelo qual é concedida a autorização.

§ 2.^o — Esta autorização caducará logo que o engenheiro abandone o cargo para que lhe foi concedida.

§ 3.^o — É exclusivo aos individuos mencionados neste artigo o registo a que se refere o art. 10.^o.

Art. 12.^o — Os arquitectos e condutores de nacionalidade estrangeira que á data da publicação deste decreto exerçam a sua profissão em Portugal, poderão continuar a exercê-la desde que estejam nas condições dos artigos 2.^o e 3.^o e tenham feito o registo a que se refere o art. 10.^o.

Art. 13.^o — Sempre qualquer entidade particular ou oficial com ou sem autonomia, necessite, de futuro, admitir para os seus serviços individuos estrangeiros de qualquer das categorias indicadas neste diploma deverá pedir prévia autorização ao Ministério do Comércio e Comunicações nas condições dos §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o do art. 11.^o com a qual instruirá a sua petição no Ministério do Interior nos termos da legislação vigente.

§ 1.^o — As empresas estrangeiras estabelecidas em Portugal com carácter permanente poderá permitir-se quando assim o requeiram, elevar o número de individuos ao seu serviço, de cada uma das categorias mencionadas neste decreto, até um número máximo igual a 1/3 do número total de individuos dessa categoria ao seu serviço.

§ 2.^o — As empresas estrangeiras adjudicatárias de empreitadas do Estado será permitido quando assim o requeiram que todos os seus engenheiros, arquitectos e condutores sejam estrangeiros.

§ 3.^o — Exceptuam-se das disposições dos §§ 1.^o e 2.^o as

empresas que á data da publicação deste decreto tenham estabelecido, por contrato com o Estado, a percentagem de pessoal estrangeiro ao seu serviço.

§ 4.^o — Os individuos a que se refere este artigo deverão satisfazer ao disposto no art. 10.^o e seus §§.

Art. 14.^o — Qualquer pedido de licença para obras ou instalações que dê entrada nas Repartições Técnicas do Estado ou Corpos Administrativos e que exija a apresentação de um projecto, deverá ser acompanhado de um termo de responsabilidade assinado pelo técnico que executou o projecto, ou que seja encarregado de dirigir essas obras ou instalações.

§ 1.^o — As obras ou instalações enumeradas neste artigo serão agrupadas em duas classes:

Classe A — Que comprehende aquelas para as quais a legislação não exige a apresentação de cálculos justificativos.

Classe B — Que comprehende aquelas para as quais a legislação exige a apresentação de cálculos justificativos.

§ 2.^o — Os trabalhos incluídos na classe A do § 1.^o poderão ser dirigidos por qualquer técnico desde que esteja inscrito na respectiva Repartição; os trabalhos da classe B só poderão sê-lo por um engenheiro civil igualmente inscrito.

§ 3.^o — Quando, de entre os trabalhos incluídos na classe B se tratar de construções urbanas correntes poderá a obra ser apresentada por um engenheiro civil ou um arquitecto; quando se tratar de construções urbanas de grande importância técnica e artística deverá o projecto ser assinado simultaneamente por um engenheiro civil e um arquitecto.

§ 4.^o — As disposições deste artigo entram em vigor 6 meses depois da publicação deste decreto.

§ 5.^o — Exceptuam-se das disposições deste artigo os projectos da instalação que á data da publicação deste decreto tiverem estabelecida por diploma especial a categoria dos técnicos responsáveis.

Art. 15.^o — O chefe da repartição de Engenharia das Camaras Municipais dos concelhos de 1.^a ordem deverá ser um engenheiro civil.

§ unico — Nas repartições de Engenharia das Camaras Municipais dos concelhos de 1.^a ordem deverá haver um arquitecto entre o pessoal técnico.

Art. 16.^o — As Camaras Municipais dos concelhos de 2.^a e 3.^a ordem, quando não possam ter um engenheiro privativo ou quando as necessidades do serviço o não exijam, poderão agrupar-se de modo que os trabalhos a realizar nos seus concelhos sejam sempre conforme os casos orientados e fiscalizados por um engenheiro civil ou arquitecto ou requisitarão quando fôr necessário ao Governo Civil do distrito um engenheiro civil ou arquitecto.

§ 1.^o — Em cada sede de distrito, na secretaria do Governo Civil abrir-se-á para os efeitos deste artigo a inscrição para engenheiros e arquitectos.

§ 2.^o — As Camaras Municipais dos concelhos de 2.^a ordem, nos casos a que se refere o presente artigo, deverão ter uma Repartição Técnica dirigida por um Condutor.

§ 3.^o — As disposições do § anterior poderão tornar-se extensivas ás Camaras Municipais dos concelhos de 3.^a ordem, quando as necessidades do serviço o justifiquem.

Art. 17.^o — Toda a instalação industrial particular será dirigida tecnicamente por um engenheiro ou conductor, conforme o que fôr preceituado pelo Regulamento do Trabalho Industrial.

§ 1.^o — A doutrina deste artigo aplica-se ás instalações dos serviços industriais autónomos ou não, das Camaras Municipais.

§ 2.^o — Exceptuam-se das disposições deste artigo as indústrias agrícolas, de pesca e comércio, assim como as instalações que á data da publicação deste decreto tenham estabelecida em diploma especial a categoria dos seus directores.

Art. 18.^o — São estabelecidas as Ordens dos Engenheiros Civis e Arquitectos com atribuições de fiscalização técnica e disciplinar dos seus inscritos.

§ único. — Duas comissões, formada cada uma delas por um delegado do Procurador Geral da Republica, pelo Secretario Geral do Ministerio do Comercio e Comunicações e por um delegado das Associações de Engenheiros Civis num caso e das Associações de Arquitectos no outro, elaborarão respectivamente dentro de 120 dias os Estatutos das Ordens.

Art. 19.^o — O ministro do Comercio e Comunicações decretará as sanções e os regulamentos necessarios á execução deste decreto.

Art. 2.^o — Fica revogada a legislação anterior na parte que contrarie as disposições deste decreto.

Ministerio dos Negocios Estrangeiros

Decreto n.^o 21:283 — Ratifica a Convenção de Comércio e de Navegação, assinada em Lisboa em 13 de Novembro de 1931, entre Portugal e a Noruega e bem assim o Protocolo Adicional áquele instrumento diplomático, firmado na mesma data.

Decreto n.^o 21:272 — substitue o n.^o XXIV do artigo 4.^o da tabela geral do imposto do selo aprovada pelo decreto n.^o 16.304.

Ministerio das Colonias

Portaria n.^o 7.543 — Manda incluir os revisores de material dos caminhos de ferro (Angola) na tabela das classes dos funcionários anexa ao decreto n.^o 20:260

Ministerio da Guerra

Decreto n.^o 21.239 — Reforça as verbas orçamentais destinadas á gratificação escolar do pessoal da Escola Prática de Engenharia e a compra de material de guerra.

Brasil Ferro-Carril

Este nosso colega do Rio de Janeiro, em virtude da crise que se atravessa em todo o mundo e que muito atinge a grande nação que é o Brasil, passou a publicar-se quinzenalmente a partir do mez passado.

Á interessante revista, enviamos os nossos cumprimentos e sinceros votos que a sua tiragem se normalize.

C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$19	1\$19,4
Madrid	2\$50,1	2\$51
Nova Iorque	30\$50	30\$41
Zurich	5\$90,6	5\$92,7
Roma	1\$54,8	1\$55,4
Bruxelas	4\$21,4	4\$22,9
Amsterdã.	12\$23,3	12\$27,8
Berlim	7\$18,5	7\$21,8
Praga	\$89,7	\$90
Rio de Janeiro	2\$35,9	2\$36,7
Libra Ouro	—	—

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

Desta prestimosa associação recebemos um grosso volume contendo toda a documentação referente ao Relatorio da Direcção no ano de 1930.

Nele se constata pela varia correspondencia que insere, qual a sua acção em prol dos interesses comerciais da cidade do Porto.



Viagens com itinerario escolhido pelo passageiro

As empresas ferroviarias do paiz, no intuito de facilitar as viagens de recreio, em grupo ou individuais, vendem bilhetes a preços reduzidos, com itinerario marcado pelos interessados podendo efectuar um número ilimitado de paragens sem que para esse efeito haja a pagar qualquer sobretaxa, sendo unicamente exigido ao passageiro que faça carimbar o seu bilhete nas estações onde fique.

Estes bilhetes, muito economicos e comodos para quem deseje conhecer o nosso paiz, devem ser requisitados com uns dias de antecedencia nas estações do inicio da viagem, em impresso especial, do qual consta um mapa onde o passageiro marcará o percurso que deseja seguir.

Esta vantagem é oferecida por todas as Companhias nacionais podendo o mesmo bilhete incluir combinações de percursos nas rôdes de diferentes empresas.

E' de esperar este ano que os referidos bilhetes sejam mais procurados em virtude de, a troco de um pequeno incomodo se obter um importante beneficio no custo de qualquer viagem longa.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Venda de barris vasios

Esta Companhia tem para vender os seguintes lôtes de barris vasios que serão vendidos juntos ou seperados.

Na estação da Figueira da Foz:

30 barris servidos a oleos.

15 servidos a alcatrão :

Na estação de Mangualde :

308 barris servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 28 de Junho corrente dirigidas á Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50%, do valor da transacção, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se os maiores preços oferecidos lhe não convierem.

Figueira da Foz, 16 de Junho de 1932.

O Engenheiro Director da Exploração
Fernando Arruda.

Este número foi visado
pela
Comissão de Censura

NA ALEMANHA

**Nova regulamentação
dos transportes automoveis**

Foi publicada ha pouco uma lei que regulamenta a industria dos transportes e com o fim de evitar que a concorrencia continue de molde a prejudicar os transportes ferroviarios, considerados de utilidade publica.

Assim, os projectos de novas linhas de passageiros feitos por automoveis, devem ser apresentados quatro semanas antes da sua inauguração, e quando a Reischbahn se opuser, deverá resolver o assunto, o ministro dos Transportes e Comunicações. Toda a empresa de transportes poderá reclamar ao respectivo ministro contra todas as linhas que redundem em prejuizo do interesse publico.

No que diz respeito a mercadorias, a lei de 1926 exigia autorização prévia para as pequenas linhas regulares, deixando liberdade aos transportes accidentais a grande distancia que, são os que maior concorrencia fazem agora aos caminhos de ferro. O novo decreto submete as concessões de todo o tráfego de mercadorias a 50 quilometros, seja regular ou acidental.

A autorização só é concedida desde que as empresas deem todas as garantias de segurança de exploração, e ainda a observancia rigorosa ás tarifas fixadas pelo Ministerio dos Transportes.

São estabelecidas multas pesadas para castigo daqueles que não observem a lei. Quando se façam serviços não autorizados, são punidos os proprietários com multa ou prisão, podendo-se ir até ao confisco do vehiculo.

A baixa fraudulenta das tarifas poderá ser castigada com o aumento de 100 vezes a diferença dos preços. Para as grandes distancias não se poderão estabelecer novos monopolios.

Estas novas disposições são postas em prática na intenção de proteger os serviços ferroviarios, actualmente em grande crise na Alemanha, em vista da grande concorrencia do automovel. A Reisbahn calcula que assim ficará bastante reduzido o campo de actividade do automovel, tendo este decreto por principal fim o evitarem-se os preços de competencia.

Caminhos de ferro Europeus

Numero de agentes ferroviarios empregados por quilometro nos diferentes paizes:

Belgica	20,93
Inglaterra.	20,82
Austria	14,93
Russia.	14,79
Alemanha	13,04
Tchecoeslovaquia	12,30
França	11,61
Suiça	11,42
Holanda	10,78
Romania	10,34
Italia	9,95
Portugal	9,10
Hungria	8,78
Espanha	8,50
Dinamarca	8,48
Polonia	8,33
Jugoeslavia	8,15
Bulgaria	6,06
Grecia	5,45
Letonia	5,42
Finlandia.	5,07
Suecia.	4,79
Noruega	4,29
Estonia	4,24
Lituania	4,10

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta****Serviço de Via e Obras****ANUNCIO**

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de Julho próximo, pelas 12 horas, recebe esta Companhia propostas em carta fechada, no Escritorio do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 15 000 travessas d'eucalipto, sendo 13.000 normais e 2.000 rectangulares, segundo as condições constantes do Caderno d'encargos, patente n'aquele Serviço todos os dias uteis das 9 1/2 ás 18 horas.

Figueira da Foz, 30 de Maio de 1932.

O Engenheiro Director

Fernando d'Arruda

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de Choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo**RUA DOS DOURADORES 150, 1.º — LISBOA**

Produção, transporte e distribuição de energia eléctrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

INSECTICIDAS



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

**PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO****CAIXOTARIA****DOCA DE ALCANTARA
LISBOA**

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÉCA, 7, 1.º — Lisboa

Telefone (P BX) 2 0158

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º****RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º**

NO PORTO

TAIT & C.º**RUA DOS INGLESES, 28, 1.º**

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no Bureau International de Berne (Suíça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

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

TINTURARIAS

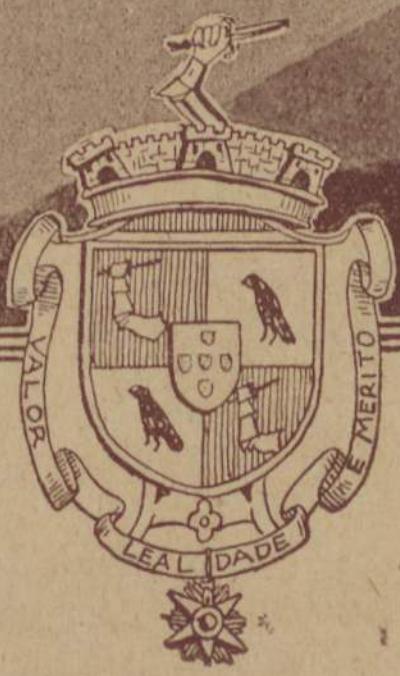
TINTURARIA Cambournac41, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

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



ANGRA DO HEROISMO
(Açores)



JARDIM PUBLICO