

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: Porto, Aspecto dos claustros da Catedral. — A' Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — O XII Congresso dos Caminhos de Ferro. — Octavio C. Pereira. — Engenheiro Armando Ferreira. — Viagens e transportes. — Caminhos de Ferro e Automóveis. — Estradas afluentes á linha do Douro, pelo VISCONDE DE ALCÓBAÇA. — Caminho de Ferro do Monte. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Os Caminhos de Ferro Franceses, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — O «Rail» no futuro. — Linhas portuguesas. — As construções navais no Mundo. — Comité Olímpico Português. — Visita do ministro das Obras Públicas á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. — O Caminho de Ferro Decauville. — Linhas estrangeiras. — Parte Oficial. — Imprensa. — O problema da Corrosão. — Estatísticas industriais, por A. DE MELLO E NIZA. — Comboios com Restaurante. — Natal do Combatente. — Monumento da Guerra Peninsular. — Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. — «Contos Amargos da Guerra» — O valor dos Caminhos de Ferro na vida dos povos, por CARLOS MENDES DA COSTA. — Ecos & Comentários, por SABEL. — A rápida substituição da ponte ferroviária de Pontoise. — O que todos devem saber.

1932

ANO XLV

1 DE DEZEMBRO

NUMERO 1079

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.^o FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.^o M. DE MELO SAMPAIOEng.^o ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSE DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.^a MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.^a JAIME GALO

DR. AUGUSTO DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

A' TABELA

XIX—SERVIÇOS PÚBLICOS

Foi publicado há dias um decreto, muito curto, mas muito energico, formando complemento ás bases para o novo contracto das aguas; era a bala se a espada de Damocles falhasse...

Mas, este decreto não interessa apenas o serviço das aguas; aplica-se a todos os serviços publicos e por isso vamos resumí-lo em poucas linhas; «Quando qualquer serviço publico explorado por uma entidade que não o Estado, deixar de funcionar por qualquer motivo, o Estado deita-lhe a mão e aos bens privados, independentemente das conversações e compensações que haja a estabelecer depois da expropriação». Serviços publicos em concessões ha actualmente as aguas, o gaz e electricidade, os telefones, a radio telefonia e telegraphia, transportes cidadinos (eletricos) e os transportes em todo o paiz (caminhos de ferro).

Rialmente não se admite no grau de civilização atingido, que a vida dos cidadãos esteja privada por qualquer espaço de tempo destes elementos basiliares do progresso. E como não é de admitir a paralisação de qualquer destes serviços por desejo ou vontade das companhias concessionarias, mesmo em caso de cessão do contracto, ha que prever a hipótese possivel duma paralisação forçada, como tem sido as greves, revoluções, casos extremos de força maior. E aí temos, a lei a autorizar a apreensão de todos os bens... Porque não se ressalva o caso de força maior, o acto de força contra os proprios concessionarios?... A uma bela intenção em favor do publico corresponde uma ameaça latente sobre esses mesmos serviços publicos.

De resto, e excluindo essa pequena minucia, o decreto viza á protecção dos cidadãos. E' um complemento do decreto publicado ha pouco tempo que criou as brigadas de telefonistas e telegrafistas, como já ha as brigadas de caminhos de ferro... para a mobilização em caso de guerra ou perigo da nacionalidade.

Se nos lembrarmos que uma grande parte dos serviços publicos estão sendo explorados por capitais estrangeiros, embora muitas vezes sob a sofisima de titulos e nomes de directores portugueses, mais ha que louvar o desejo do Estado português em se munir de todos os elementos para numa emergencia ter na mão tudo aquilo que é legitimamente seu, dos seus cidadãos, da civilização e do progresso do país.

Nada ha para dar força a uma nação como o seu valor moral, a sua sanidade económica, a sua organização interna; a verdadeira noção da independencia vem do bastar-se a si propria.

Ha que reconhecer que nos ultimos anos o país tem feito um esforço de vontade, indo ressuscitar a sua energia adormecida; e o seu aspecto hoje, a sua estatura moral é de molde a poder discutir de frente com qualquer nação, os seus legitimos direitos e os seus intimos designios.

E, os serviços publicos são coisas intimas: da nação.

ARMANDO FERREIRA

O XIII CONGRESSO DOS CAMINHOS DE FERRO

REALIZA-SE em Janeiro próximo no Cairo a 13.^a sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, sob a presidência de Mr. E. Foulon.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro fundou-se em 1885 na Bélgica, para tratar de resolver e acertar problemas ferroviários de interesse comum a vários países. A sua importância e o valôr das suas conclusões tem sido tal que o seu desenvolvimento e a sua actividade tem aumentado com extraordinária rapidês.

Na sua origem compreendeu 19 governos e 131 administrações, representando 50.000 quilómetros de linhas em exploração.

Em 1920, já no nosso século, as redes filiadas atingiam 394.000 quilómetros.

Em 1930, havia, pertencendo à Associação 42 países e 230 administrações esplorando 620.000 quilómetros.

Dia a dia as companhias e os vários governos verificam que os trabalhos destas reuniões magnas são de proveitoso interesse para todos. Ultimamente entraram para a Associação os governos austríaco e húngaro e aumentaram a sua cotização a Finlândia e o Estado Livre da Irlanda.

Várias pequenas administrações, de vida difícil devido à crise atual e que necessitam à *outrance* fazer economias, têm-se demitido depois dos mais vivos protestos de reconhecimento e explicações da sua situação.

Os problemas da indústria ferroviária são o motivo da preocupação e do estudo constante dos técnicos mais distintos de todo o mundo.

Os congressos permitem aos especialistas comprovar os resultados da sua experiência e procurar numa atmosfera de confiança e de competência novos progressos susceptíveis de realização nos diferentes aspectos da técnica.

O proximo congresso terá lugar em Heliopolis, no *Heliópolis Palace*, que contém todas as salas necessárias para as sessões das várias secções e sessões plenárias, bem como todos os locais destinados aos vários serviços do congresso.

Na sessão do Cairo terminam o seu mandato 21 membros da Comissão Permanente. A Secção do Cairo encarregou-se de toda a organização do 12.^o congresso, havendo convite desde já para que o 13.^o se realize ou em Tokio ou em Paris em Setembro de 1936.

Os assuntos que vão ser discutidos no Cairo são:

1.^a SECÇÃO — VIA E OBRAS

1) — Protecção das passagens de nível tendo em consideração o desenvolvimento moderno de circulação estradal.

2) — Processo mecânico de conservação e renovação das vias.

3) — Relação entre o veículo e a via tendo em vista salvaguardar a segurança nas altas velocidades.

2.^a SECÇÃO — TRACÇÃO E MATERIAL.

4) — Disposições a tomar para aumentar o percurso quilométrico das locomotivas entre duas reparações.

5) — Electrificação dos caminhos de ferro sob o ponto de vista económico.

6) — Construção metálica do material rodante, viaturas e vagons. Emprego dos metais e ligas ligeiras. Utilização da soldadura autogénia.

3.^a SECÇÃO — EXPLORAÇÃO

7) — Repartição do material de mercadorias. Estudo da rotação do material. Métodos para reduzir a amplitude de rotação.

8) — Organização do serviço de transportes de mercadorias. Utilização e escolha das instalações fixas e mecânicas de transbordo.

9) — Comando automático da marcha ou paragem do combóio; aparelhos na via ou colocados na locomotiva. Métodos utilizados para transmissão de sinais à locomotiva. Dispositivos para manter a vigilância do maquinista.

4.^a SECÇÃO — ASSUNTOS DE ORDEM GERAL

10) — Aplicação da organização científica do trabalho nos serviços ferroviários. Participação do pessoal no rendimento e lucros.

11) — Concorrência ou transporte combinado por via férrea e via aérea ou por via via férrea e automóvel.

5.^a SECÇÃO — CAMINHOS DE FERRO ECONÓMICOS E COLONIAIS

12) — Coordenação na exploração dos grandes caminhos de ferro e dos caminhos de ferro económicos.

13) — Emprego de automotoras em linhas secundárias.

Portugal não tem nenhum relator neste congresso. Como membro da comissão permanente é seu representante o Engenheiro Costa Couvreur.

O Governo já nomeou seus delegados os engenheiros Lisboa de Lima e Cancela de Abreu.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* enviará o seu representante, como o tem feito a todos os congressos.

OCTAVIO C. PEREIRA

Desde há muito que trabalha junto de nós o presado amigo Octavio Pereira que aqui tem conseguido a simpatia de todos os que trabalham com amor à nossa «Gazeta».

A sua colaboração tem sido sempre desinteressada n'únea firmando Octavio Pereira os seus escritos.

Agora que necessita a nossa redacção de pessoas desinteressadas, como é este nosso presado amigo, foi escolhido o seu nome para juntamente com Carlos Costa auxiliar o muito trabalho que temos com a feitura desta revista que apesar das flexas que lhe têm atirado aqueles que a deviam defender, consegue manter sempre bem alto o nome do seu fundador que bem defendeu a causa ferroviaria.

Engenheiro Armando Ferreira

Na impossibilidade do nosso director Carlos d'Ornelas poder assistir ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro que tem lugar no Cairo (Egyto) de 19 a 30 de Janeiro do proximo ano de 1933, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* far-se-ha representar pelo nosso querido amigo e colaborador Engenheiro Armando Ferreira, que assistirá a todas as sessões do referido Congresso, e nos promete umas interessantes notas sobre a sua viagem.

Viagens e transportes

Norte de Portugal Pelo 1.^º Aditamento ao Cartaz-Horario F. A. n.^º 11 em vigor se previne o publico de que a partir de 2 de Novembro de 1932, foram suprimidos os comboios n.^ºs 36, 53, 56, 57, 342 e 349 da linha do Porto à Povoa e Famalicão e os n.^ºs 232, 245, 247 e 285 da linha de Guimarães.

A contar da mesma data passaram a efectuar-se diariamente, na linha de Guimarães, os comboios n.^ºs 208 e 255.

C. P. Desde 6 de Outubro de 1932, os prazos gratuitos de armazenagem de 24 ou 48 horas previstos nas alíneas b) e e) do artigo 7.^º da Tarifa de Despesas Acessorias da C. P., respectivamente para as remessas de grande e pequena velocidade, começam a contar-se a partir do dia seguinte áquele em que as remessas tenham chegado, quando se trate de remessas de detalhe, e a partir do dia seguinte áquele em que as remessas forem descarregadas, quando se trate de remessas de vagão completo.

Caminhos de Ferro e Automoveis

Reunião prévia da Conferencia Internacional de Coordenação

Até ao mez de Abril proximo futuro deverá realizar-se em Roma uma conferencia internacional de Coordenação de Transportes mecanicos por estrada e caminhos de ferro, patrocinada pela Camara de Comércio International.

Os representantes dos organismos que cooperam na organização da dita Conferencia já tiveram uma reunião preparatoria em Paris e entre eles figuram a União International dos Caminhos de Ferro, Instituto International de Estatistica, Oficinas de Transportes Internacionais por estrada, União International de Tramways e Caminhos de Ferro de Interesse Local, Associação dos Congressos de Estradas, Federação International de Transportes Comerciais por Automovel, Federação International de Comissionistas, etc.

ESTRADAS AFLUENTES Á LINHA DO DOURO

TROÇO DA REGUA A BARCA D'ALVA

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

NA brillante apreciação que o sr. conselheiro Fernando de Sousa faz ao relatório da C. P. e que veio publicado na *Gazeta* de 16 de outubro p. p., diz-se o seguinte: «As estradas afluentes aos caminhos de ferro não encontram o disvelo que tinham jus».

Certamente devido á circunstancia de residir presentemente parte do ano, na região do Douro, no centro de uma região vinhateira, onde a falta de transportes rápidos se tem feito sentir tanto, para as estações de caminho de ferro, lembrei-me logo, que li o referido artigo do sr. engenheiro F. de Sousa, de, com o auxilio da carta geográfica do Douro e das observações e conhecimentos pessoais que vou tendo com esta permanencia na região, procurar reunir alguns elementos de estudo sobre as ligações a fazer á linha do Douro, no troço compreendido entre a Regua e Barca d'Alva.

Partindo da Regua — onde já ha um centro importante de comunicações entre a Beira e a província de Traz-os-Montes — a montante do rio Douro segue a linha, à margem direita do rio em um apergado e escarpado vale, até o transpôr para a margem esquerda entre o apeadeiro da Alegria e a estação da Ferradosa, seguindo até ao *terminus* de Barca d'Alva, para se internar em Hespanha.

Segundo o guia dos caminhos de ferro, este troço de linha tem 93 quilometros, sendo servido por vinte e uma estações e apeadeiros.

A não ser na Regua, onde ha um bom ou razoável cruzamento de estradas de penetração para a região tributária da linha, temos que ir até ao Pinhão para encontrarmos uma passagem com ponte sobre o rio, que liga os concelhos da Pesqueira e de Tabuaço com a estação do Pinhão na margem direita e com os concelhos de Sabrosa e Alijó.

Mais a montante, encontramos a estação do Tua, onde o transbordo para a linha de via estreita de Mirandela a Bragança lhe dá um certo movimento; mas se formos a reparar bem falta á estação do Tua, o complemento do que ela carece ha tantos anos; arrastando-se a sua mais legitima aspiração nos escaninhos das repartições oficiais; sem entretanto se vêr qualquer coisa de geito, com respeito á con-

trução da ponte sobre o rio Tua, que permitirá a ligação das estradas dos distritos de Vila Real e de Bragança. Vem a propósito dizer que esta construção foi dotada em Abril de 1930 pela Junta Autónoma de Estradas com mil contos, mas até agora mais... nada e dorme um sono encantado!

Do concelho da Pesqueira, pretende-se igualmente a continuação da estrada que já chega a Soutelo, que descendo á margem esquerda do Douro, permita transpôr o rio por meio de um *ferry-boat*. Esta ideia já foi sugerida em Setembro de 1930 pelo sr. Visconde d'Asseca, em carta dirigida ao sr. conselheiro Fernando de Sousa e publicada em «A Voz».

De vez em quando, gemem os prélos e agitam-se as actividades regionais, falando deste ou daquele melhoramento, que é necessário á economia da região. Passado o entusiasmo do momento, calam-se os jornais e as pretensões consideradas justas, esbarram-se contra a muralha impenetrável da indiferença oficial. Sobem os pedidos as escadas do poder central, mas perante a fria recepção ou as *promessas vagas* das repartições, ficam essas iniciativas para sempre mudas...

Quantas vezes não se tem afirmado que a construção do caminho de ferro de Viseu a Foz-Tua, não sofrerá mais delongas nos variados estudos a que tem dado lugar? Seguem-se estudos sobre estudos, projectos sobre projectos e, afinal de contas, nada se faz de prático.

No nosso país, parece sina velha, perder-se o tempo em discussões, cotejando as respectivas competências d'este ou daquele profissional ou o valôr d'este ou daquele projecto.

Não se caminha e é bem verdadeira a fina observação do sr. Ministro das Finanças, contida no seu relatório recente de contas públicas, quando afirma que: «os técnicos de que o Estado dispunha não puderam acompanhar o movimento e a Nação encontrou-se no momento próprio sem planos definidos nem projectos, e apenas com ideias vagas, com generalidades imprecisas, impossíveis de traduzir em obra».

Notada a deficiência de ligações por estrada no

Tua, é preciso percorrer a linha até ao Pocinho, para ali encontrar uma melhor ligação de estradas afluentes ao caminho de ferro. No Pocinho, pode-se dizer que a ponte mixta da linha do Pocinho a Mogadouro, permitiu a ligação da grande artéria de comunicação entre a Beira e o distrito de Bragança.

Por fim, em Barca d'Alva, estação fronteiriça, fala-se há muito numa *ponte internacional* sobre o rio Agueda, de modo a fazer-se a ligação da estrada que de Pinhel passa por Figueira de Castelo Rodrigo e segue à Barca, com a estrada espanhola de Vitigudino a Salamanca.

Em frente à Barca, temos o concelho de Freixo de Espada á Cinta, perfeitamente desgarrado da linha do Douro e que para consolação de tanto isolamento deve ter em breve concluída uma estrada, da vila de Freixo à margem do Douro.

Feito este esboço rápido, das ligações principais afluentes á linha, em que se podem considerar como *completas*, as da Regua, Pinhão e Pocinho, pelas pontes lançadas sobre o Douro, passemos agora a descrever as ligações secundárias á linha, dando conta das ligações existentes e das que faltam, de modo a ajuizarmos da actual *imperfeitíssima* rede de viação, na região tributária do caminho de ferro do Douro, no troço que consideramos.

LIGAÇÕES SECUNDARIAS Á LINHA DO DOURO

No apeadeiro de Bagauste, ha um velho caminho de carros de bois para Poiares, povoação que colhe bastante azeite, ceriais, batatas, além de uma produção de cerca de 4.000 pipas de vinho. Felizmente para Poiares, estes produtos escôam-se em direcção á Regua, achando-se ligada por uma estrada estreita e que atravessa a linha do Córrego em passagem de nível.

As estações de Covelinhos e Gouvinhos só têm caminhos de carros de bois, sendo preciso ir até ao Ferrão para encontrar um pequeno troço de estrada, rompida até Gouvinhas e faltando a sua continuação até Paradela de Guiães, freguesia de 120 fogos.

Chanceleiros não tem ligação nenhuma.

Na margem esquerda do Douro, segue a estrada nacional da Regua ao Pinhão, passando pela Folgosa e que serve todas as quintas e propriedades situadas á beira-rio.

Fóra disto, o principal movimento para as estações compreendidas no trajecto da Regua ao Pinhão é feito deficientemente, em barcas de passagem sobre o rio.

No troço do Pinhão ao Tua, ha a estação de Cotas e o apeadeiro de Castêdo, a primeira sem ligação para a povoação do mesmo nome e o segundo pode ser que logo em breve vêr realizada a aspiração da vila de Castêdo, situada num alto, pois devido aos esforços locais e auxilio do Governo, inaugurou em Junho passado uma estrada para Alijó,

na presença dos ministros da Ditadura. Castêdo é um centro importante de vinhos finos de exportação.

Do Tua á Ferradosa, a configuração escarpada das margens do Douro, correndo o rio num desfiladeiro, deu lugar a uma construção dispendiosa da linha, onde avultam numerosas obras d'arte entre as quais, podemos nomear o viaduto de Ribalonga, o tunel da Rapa e a ponte da Ferradosa, atravessando o Douro obliquamente.

Esta configuração do terreno, não permite que se realise com facilidade, a ligação de uma estrada, que partindo do apeadeiro de Alegria atingisse a povoação de Linhares, freguesia do concelho de Carrazeda d'Anciães. A solução que se afigura mais viavel para esta freguesia, importante pela sua população e colheitas abundantes, ficar ligada ao caminho de ferro, será construir-se a rede de estradas vicinais do concelho de Carrazeda d'Anciães; permitindo não só a ligação deste povo á E. N. n.º 16, 2.ª classe, de Tua a Carrazeda, mas de quasi todas as vinte e uma freguesias de Carrazeda, presentemente sem acesso de estrada e que para cumulo de desmazelo, só possuem caminhos cheios de fragas, e onde os proprios animais se vêem em palpos d'aranha, para transitarem! Num estudo regional, que teve a ocasião de sair publicado em folheto, quando na presidencia da comissão administrativa da Camara de Carrazeda de 1930 a 1931, ficou delineado um plano possível de estradas concelhias e que poderá servir de indicação ás entidades competentes.

A estação de Ferradosa tem estrada para a Pesqueira, passando perto de S. Salvador do Mundo, ermida de romarias, situado num penhasco sobranceiro ao celebre Cachão da Baleira e atravessando já perto da Pesqueira, a quinta de Sidrô, grande e modelar propriedade do sr. Visconde d'Asseca.

Vargelas, não tem estrada, mas um velho caminho para Numão e o seu castelo, testemunha secular da historia portuguesa e que o vandalismo iconoclasta dos povos vizinhos e de alguns visitantes, a titulo de recordação, se tem encarregado de destruir pouco a pouco, apezar do castelo ser considerado Monumento Nacional. O que se passa em Numão, dá-se na margem fronteira com o castelo de Anciães.

De Numão, segue um troço de estrada Porto de Bois; tendo ficado por concluir até á estação do Vesuvio, julgo eu, por se ter esbarrado na ribeira da Teja, faltando uma ponte ou pontão para a transpor e chegar á linha do Douro.

Pode ser que construido este lanço de Porto de Bois, ao caminho de ferro, esta construção servisse de incentivo para levar por diante a ligação de Penedono ao caminho de ferro, aproveitando os troços intermediários e existentes desta vila ao Souto e de Cedovim á Horta; servindo de via de

penetração para o concelho do Penedono, que tenho ouvido dizer não tem estradas e onde o automóvel deve ser considerado uma raridade, digna de admiração dos habitantes.

No Freixo, ha um caminho mau para a povoação de Mós. Passando além do Pocinho, temos as estações de Côa, Castelo Melhor e Almendra, antes de chegar a Barca d'Alva. A não ser em Castelo Melhor, onde existe uma estrada incompleta para Almendra com 8,5 quilometros, as outras nada teem.

Feitas estas referencias ás estradas que poderão afluir á linha do Douro; resta dizer que quem de direito, deverá encontrar a solução conveniente ao problema, fazendo com que todas as futuras estradas concorram não só para o desenvolvimento da região considerada, mas igualmente em beneficio da exploração da linha do Douro.

O Governo Nacional da Ditadura tem mostrado todo o empenho de fomentar as actividades regionais. Ultimamente pela pasta das Obras Publicas e Comunicações, o sr. Ministro, que é um espirito desempoeirado de engenheiro culto, moldando-se sobre as disposições do seu predecessor que criou a obra dos Melhoramentos Rurais, ampliou o seu ambito e decretou uma maior comparticipação do Estado em todas as obras de interesse regional.

Dada a magnifica ocasião de se fazerem trabalhos aproveitáveis á economia do paiz, julgo necessário

fazer-se com que todos os centros rurais, ainda atraçados pela falta de ligações rápidas e comodas ao caminho de ferro, se venham a servir quanto antes das disposições legais a seu favor.

A's camaras municipais está reservada uma grande missão a desenvolver neste sentido, promovendo, sempre que fôr possível, todas as iniciativas locais e fazendo por arrancar do «não te rates», todas as povoações que num fatalismo irritante, deixam passar a oportunidade de uma mais ampla vida social e económica pela sua porta e não a sabem aproveitar.

P. S. — Depois de redigir este artigo, leio nos jornais, a notícia da comparticipação do Estado, na construção de uma estrada ligando a povoação de Donelo á estação do Ferrão, na extensão de 4.914,90 metros e no valôr de 127.538\$70. Que seja o principio da grande obra a realizar para valorizar as ligações á linha do Douro.

CAMINHO DE FERRO DO MONTE

O horario dos comboios do Caminho de Ferro do Monte, na Ilha da Madeira, acaba de sofrer uma modificação importante.

Foi suspensa a viagem da manhã, havendo sómente um ao meio dia, voltando ás 3 horas da tarde e outra ás 5 horas e meia regressando ás 6 horas da tarde.

Seguros de Cascos, Vapores e Veleiros, Traîneiras, Bacalhoeiros

Seguros de Mercadorias contra Roubo, Derrame e Quebra e Carga em Veleiros

Seguros contra Incendio e Assaltos, Greves e Tumultos

NA

Companhia de Seguros WESTERN Assurance

FUNDADA EM 1851

Sedes: Toronto e Londres

Seguros contra Incendio—Seguros Marítimos—Taxes reduzidas—Apolices flutuantes

NA

Companhia de Seguros LEGAL Insurance C.º Ltd.

Sede em Londres

Seguros Marítimos—Taxes reduzidas

Seguros contra Incendio e Cristais

Seguros contra Acidentes Pessoais

NA

Companhia de Seguros EAGLE, STAR & British Dominions

FUNDADA EM 1807

Sede em Londres

Direcção geral “WESTERN”, “EAGLE, STAR” e “LEGAL”

TELEF.; 22173

LISBOA

RUA GARRETT, 80, 1.º
para Portugal da

RUA GARRETT, 80, 1.º

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Dezembro de 1892

A diminuição de receitas dos caminhos de ferro

Quem lançar a vista para o mappa das receitas approximativas de todas as nossas linhas ferreas, que publicamos sempre na nona pagina de cada numero, vendo que em todas elles a diminuição de produtos é notável, concluirá que nos achamos n'um excepcional periodo de decadencia.

E relacionando esse facto com a baixa dos rendimentos aduaneiros, com a depreciação na cotação dos nossos fundos publicos, nos mercados internos e externos, julgará que essa nuvem de desgraça, que tolda o nosso horizonte depois de tanto tempo, é a causa d'aquella diminuição de productos nas linhas ferreas, symptoma de uma falta de movimento de transportes, consequencia da crise difficult que atravessamos e que em tudo se manifesta.

Não deixaremos de concordar que alguma parte d'esse decrescimento de receitas provém das nossas difficulties internas, que, cerceados em geral, mais ou menos, os rendimentos de todas, cada qual busca cortar quanto pôde por tudo que lhe permitte fazer uma economia, pequena que seja; isto se prova pela diminuição de viajantes, n'este anno, em todas as linhas, que era já de 800:000 só nas linhas de Leste e Norte,

até 30 de setembro, 22:500 nas do Oeste, e em não menor proporção nas outras linhas.

Mas a par d'este facto, é evidente, devemos reconhecer-o, que ha um retrahimento geral de todos os transportes, não só em Portugal, como na peninsula, como em toda a Europa, ainda nos paizes mais prospeiros e em condições bem diferentes do nosso.

Na vida dos povos dá-se muitas vezes o phenomeno de que a lei dada como geral para a comunidade de interesses dentro de um paiz, ou nas suas relações internacionais, se torna, por um exagero de applicação, interna em cada localidade, e em pouco preceito do lar de cada familia.

Deve talvez attribuir-se esta tendência, que as doutrinas proteccionistas, cuja applicação rigorosa ultimamente nos veio da America, se concentrasssem no animo de cada povo, e vão ganhando terreno em cada logar e em cada individuo.

O resultado é que: do não importar do estrangeiro vai-se passando a não consumir do mercado interno e até quantas vezes da povoação mais vizinha. Portanto, não se transporta.

E' assim que, se lançamos os olhos para a Hespanha vemos que, na linha do Norte, a diminuição de receitas se eleva já a 660:000 pesetas, na de Valencia a 345:000 Madrid-Zaragoza-Alicante tem menos cerca de dois milhões de pesetas, quasi 500:000 Tarragona-Barcelona, e apenas d'este desastre se salvam os Andaluzes com um excesso de umas incompletas 200:000.

Na França a diminuição é mais accentuada. O P. L. M. marca menos 3.272.000 fr. até 10 de novembro, a rede algeriana de 513 kilómetros apenas, tem menos 537.000, o Orleans diminuiu 2.329:000, o Midi 1.450:000, o Estado 484:000, o Este 340:000,

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

* * *

As injustiças no C. E. P.

Era uma vez um C. E. P. Uns chamar-lhe Corpo Expedicionario Portuguez e outros Carneiros Exportados de Portugal.

Depois daquela política nefasta e criminosa feita por meia duzia de tiranos, que, dizendo-se patriotas, empurravam os portugueses como mercadoria avaria-dada e vendida á Inglaterra forçadamente, era de prevêr que a tropa arrastada para os campos da guerra de França, fôsse descobrindo que havia sido burlada.

Os amigos da Servia promoviam manifestações patrióticas, que se mantinham com o dinheiro saído do Ministério do Interior e lançado como saída nas constantes *despesas de ordem pública*. Estas verbas eram recebidas por A. L. D. e distribuídas pelos três chefes de um célebre grupo, que mais tarde teve nome na Historia e que teve o seu inicio no Regimento de Infantaria 1, onde um tal R. roubou de noite treze pistolas, dividindo-as por outros tantos individuos conhecidos como desordeiros, maus cidadãos e péssimos patriotas.

Aquele cofre misterioso do Ministério do Interior, sempre escancarado aos homens cuja celebridade andou enchendo colunas de jornais, nos crimes, roubos e assaltos daquela dezena de anos, mais parecia uma estalagem abandonada do que um cofre, onde se arrecadam com segurança os dinheiros publicos do paiz para serviço daquele ministério, mas sem se demonstrar que os homens que o têm á sua responsabilidade podem bem alto levantar a cabeça sem o receio de lhes cuspirem na cara por crimes que são puníveis pelo Código Civil.

Estas e outras coisas mais, deram origem a que, pelos nossos soldados fôsse feita uma terrível propaganda, que bastante correu para desmoralizar as tropas que entraram em acção nos sectores portugueses e que constantemente se aborreciam. Além disso, os oficiais que no «front» constantemente pisavam os passarelos, andavam mal humorados com aquela dança macabra das visitas dos «cachapins» a Portugal, com frequência anunciatas na «ordem» do Grande Quartel General.

Oficial «cachapim» que fôsse de licença, caia em Portugal e não voltava mais. Mesmo um ou outro que das linhas tivesse a bafejá-lo essa autorização, também a elas não voltava mais, nem tão pouco a França. Estes últimos, com certa razão.

Foi por estas e outras que o falecido Marechal Gomes da Costa enviou, quando comandante da 2.ª Divisão e pouco antes do 9 de Abril, ao Chefe do Estado

Maior do Corpo Espedicionario Portuguez, a muito conhecida nota que achamos curioso aqui transcrever:

«Ex.^{mo} Sr. Chefe do Estado Maior do Corpo Espedicionario Portuguez:

Conhece V. Ex.^a tão bem como eu, as deficiencias com que esta Divisão tem lutado desde que tomei conta do sector da frente que me foi distribuído, visto ser assunto já por mais de uma vez entre nós ventilado.

Sendo-me tambem determinado que, a partir de 11 do corrente, assuma a responsabilidade de defeza de mais um sector á minha esquerda, ficando com as trez brigadas da Divisão todas em 1.^a e sem poder dispor de qualquer reserva á rectaguarda, as dificuldades a que acima aludi agravam sobremaneira a situação que me foi criada e para a qual tive occasião de chamar a atenção de S. Ex.^a o General Comandante do C. E. P.

Já tem sido esta divisão experimentada na luta contra o inimigo e, embora sempre tenha sabido manter-se no posto, o facto é que o tem feito á custa de perdas talvez exageradas para os embates que suportou.

A falta de oficiais e graduados, á insuficiencia profissional de alguns e á natureza especial desta guerra para que não estávamos instruídos, devo atribuir o excesso de baixas apontado.

Sem intuito de declinar responsabilidades, ao que por temperamento sou avesso, mas para que se não possa atri-

o Norte e o Oeste menos, mas, ainda assim, aquelle 129:000 e este 114:000, devendo notar-se que explora hoje mais 317 kilómetros que no anno passado.

Voltando-nos para a Austria, achamos a rête austriaca com menos 3.867:290, e os Lombardos com 1.117:000; se vamos a Itália, apresenta-se-nos o Adriatico em diminuição de 1.334:000 liras, e em todas as demais linhas menos a do Mediterraneo, uma diminuição mais ou menos accenuada. Se vamos á Alemanha, achamos os 1:036 kilometros do Norte com 66:000 marcos de baixa, e a rête do Sul com cerca de um milhão.

E a Russia, e a Inglaterra, e a Turquia, e a America — a propria America — em todos os paizes se resentem as vias ferreas de uma notavel diminuição de receitas, como se cada cidade, cada aldeia, fosse concentrando as suas necessidades aos seus proprios recursos, tornando se independente dos produtos dos mercados ainda os mais proximos.

Concorrerá esta tendencia, tão geral, para a prosperidade dos povos? Certamente que não. A permuta do produto, do trabalho e do individuo como a do saber e da intelligencia será sempre o principal agente para o desenvolvimento da civilisação, e esta verdade, calando gradualmente no espirito de todos, restabelecerá a rotação do commercio e da viagem individual.

—E o caminho de ferro, que tem sido o principal elemento de civilisação das gerações modernas — terá então razão para hastear a bandeira dos grandes triumphadores, porque terá destruido a avalanche de egoismo universal que tenta submergí-lo.

buir à falta de prevenção da minha parte qualquer futuro acontecimento menos feliz que ao meu espírito se apresenta como possível, caso subsista o actual estado de coisas, porque, como chefe, não posso inútil e ingloriosamente assentir no sacrifício de milhares de homens quando reconheço que êle, talvez, simples e facilmente se poderá evitar, seja-me permitido deixar registado oficialmente os males de que ainda hoje enferma a Divisão do meu comando, ficando ao critério de S. Ex.^a o General Comandante do C. E. P. que ainda dispõe de outras unidades á rectaguarda, o dar-lhes satisfação, se assim o julgar conveniente.

Temos guarnecido uma frente de cerca de oito quilómetros com companhias comandadas por alferes milicianos, apenas com um subalterno e com os pelotões comandados por sargentos; temos mantido nas trincheiras, há já mais de um mez, com baterias de morteiros de guarnições escassas e com oficiais contando já 18 dias ininterruptos de serviço de 1.^a linha; temos lutado enormemente com a falta de transportes; «chegamos a ter absoluta carencia de munições para uma bateria de artilharia», justamente na noite em que sofremos maior embate do adversario; mas isto são factos já passados.

Até agora tenho-me limitado a meros queixumes verbais, e se é certo que graças a eles, já tenho visto aumentar gradualmente o numero de oficiais das unidades de infantaria, se já consigo dispor de mais elementos de transporte, se já

menos me preocupa a questão de remuniciamento da artilharia, o facto é que para cabalmente poder assumir a responsabilidade da defesa de um sector da frente, de cerca de 12 quilometros de desenvolvimento, nas condições que de V. Ex.^a são conhecidas, ainda muitos elementos me faltam.

Assim, na infantaria pelos quadros organicos, em 12 batalhões incluindo as reservas faltam 40 capitães e subalternos mas como por ferimentos, intoxicações de gases e esgotamento fisico, consequencia do excesso de trabalho, há actualmente 41 nos hospitales e ambulancias, as faltas reais são de 81 capitães e subalternos.

O que se dá com os oficiais igualmente se dá com os sargentos e mesmo em maior escala. Não há companhia alguma que tenha o seu quadro completo na 1.^a linha e em algumas faltam 50% de sargentos.

Por outro lado os varios serviços a que obriga a administração da area da Divisão, têm desfalcado a infantaria em cerca de 200 praças, o que bastante tem reduzido os efectivos dos batalhões que nunca estiveram completos.

Nos grupos de metralhadoras as guarnições estão a 4 praças por cada metralhadora, e necessitam de ser elevadas para 6. Dos 16 oficiais dos seus quadros faltam actualmente 5, o que obriga a entregar secções a sargentos, medida de todo o ponto inconveniente.

Para não privar um dos sectores de metralhadoras, foram postas á disposição

Tarifas de transporte

Tarifa P. n.^o 7 de grande velocidade do Minho e Douro. — Na administração dos caminhos de ferro do Minho e Douro será posta em vigor, desde 1 de dezembro proximo, a tarifa P. n.^o 7 de grande velocidade, combinada com a linha de Guimarães e destinada á venda de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, de algumas estações d'aqueles caminhos de ferro para todos os da linha de Guimarães e vice-versa.

Estes bilhetes são validos por um só dia. Todavia, para facilitar e desenvolver em maior grau as viagens de recreio entre as localidades servidas pelas duas linhas, todo o bilhete que fôr vendido na vespera de qualquer dia ou dias santificados.

A reducção no preço dos bilhetes é de 25% sobre a taxa das tarifas geraes das duas linhas.

P. n.^o 8 do Minho e Douro, P. n.^o 6 da Companhia Real. — Acompanha igualmente este numero esta tarifa, pelos preços do qual — muito mais reduzidos do que os que anteriormente vigoravam — são concedidos bilhetes collectivos de 3.^a classe aos trabalhadores, que do norte do paiz vem buscar trabalho nos campos do Alemtejo e mesmo na Andaluzia, para onde ha uma forte corrente das populações gallegas proximas da nossa fronteira.

Os grupos, que pela antiga tarifa não podiam ser de menos de 20 passageiros, podem ser agora de 5, de 10 ou de 15 o que mais facilita a utilisação d'estes novos bilhetes.

da Divisão as metralhadoras da cavalaria inglesa, as quais, contudo, têm ordem de retirada para o dia 15. Urge pois dotar a Divisão com mais um grupo de metralhadoras.

Nas baterias de morteiros as guarnições são insuficientes, não permitindo a utilização de todos estes engenhos de guerra nem sequer uma conveniente e harmonica rendição.

O numero dos seus oficiais é actualmente de 13 para 6 baterias faltando pois 5 (2 em diligencia na escola respectiva e 3 nas ambulancias). Como porém cada bateria guardece um sector e é repartida pelos dois subsectores correspondentes, sucede que nas baterias de morteiros médios, cujos quadros organicos apenas contêm dois oficiais, estão permanentemente de serviço o que é inadmissível. Quando, como no caso presente, um desses oficiais adoece, a bateria fica com um só oficial que de forma alguma poderá realizar o serviço dos subsectores.

Com o material de morteiros, a dotação de uma bateria ligeira e uma média por sector, representa 4 morteiros ligeiros e 2 medios por frente de batalhão, o que podendo satisfazer as frentes tranquilas, é suficiente para a nossa actual frente, onde o adversario dispõe de numerosissimos e variados tipos aperfeiçoados de morteiros de trincheira, com os quais de contínuo nos bombardeia, com a certeza de não sofrer condigna represalia, por falta de matéria prima.

(Continua).

OS CAINHOS DE FERRO FRANCESSES EM 1931

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

A multiforme crise mundial, que reveste, sobretudo, aspectos economicos e financeiros intimamente conexos da acção de factores morais, sociais e politicos, tem, como é sabido, profunda repercussão nos caminhos de ferro de todos os países.

A diminuição do tráfego e das receitas correspondentes, em coincidencia com o aumento das despesas pelo reflexo de leis sociais e de outras causas, tem-se manifestado por toda a parte e de tal modo, que o futuro das linhas ferreas, como instrumento normal de transportes acelerados, desperta gerais preocupações.

E' de empreender o estudo do conjunto da nossa rede sob esse ponto de vista, tanto mais que não faltam espiritos simplistas, de vistas estreitas e precipitados nos juizos, que se não furtam a impressões de momento e se revelam incapazes de abranger o problema em toda a sua complexidade económica e social. Pouco falta para que proponham a aplicação da retumbante banalidade *huguesca*: «*ceci tuera cela*», pedindo que ao *Moloch* do progresso se sacrificuem as vias ferreas, levantando-lhes os carris e transformando-as em auto-estradas.

A realidade não se acomoda ao leito de Prokustas dessas estreitas e ignaras concepções. Não deixa por isso de ser proposto pelas circunstâncias presentes aos ferroviários um problema instante e difícil, o qual consiste nas transformações que, na exploração das linhas ferreas, se devem operar para que a crise presente possa ser superada.

No momento em que se opera a esperada revivescencia económica, é preciso que esse classico instrumento da circulação se encontre cabalmente adaptado á função insubstituível que lhe incumbe.

E porque é na França que se encontram nas origens da nossa legislação ferroviaria e da França recebemos lições constantes e directas, como de nenhum outro país, convém, antes de estudar o problema caseiro, colher, do exame do que naquele grande país se passa, valiosos subsídios de informação e até criterios orientadores de fecundas reformas.

A França tem a sua rede ferroviária de mais de 41.000 quilometros, de malhas apertadas, em coincidencia com a mais completa rede de estradas e caminhos vicinais e distribuida metodicamente, salvo certo numero de linhas secundarias, por seis gran-

des grupos, entregues a cinco companhias concessionárias e a uma administração semi-autonoma do Estado. Essas grandes unidades de exploração estão sujeitas desde 1921 á hegemonia dum conselho comum, em que todos os interesses teem representação e contribuem para um fundo comum, que é o regulador, ou antes o volante financeira do sistema.

A análise dos resultados de exploração do conjunto da rede em 1931, feita em proficiente artigo da *Revue Générale de Chemins de Fer* pelo seu director e nosso velho amigo *Mr. Godfernaux*, bem como duas brilhantes conferencias de *Mr. Javary* o eminent director geral da Companhia do Norte, vieram juntar-se ultimamente a outros trabalhos de vulto, entre os quais mencionarei o notável artigo de *Mr. Dautry*, director dos Caminhos de Ferro do Estado.

A extensão das linhas francesas confiadas ás grandes companhias é a seguinte, sujeita a diversos correctivos, que por brevidade omitirei:

REDES	Comprimentos		
	Explorados Quilometros	Em construção ou por construir Quilometros	Total concedido Quilometros
Norte	3.830	69	3.899
Leste	5.002	227	5.229
Orleans	7 541	613	8.154
P. L. M.	9.870	259	10.129
Meio Dia	4.290	609	4 899
Estado	9.134	200	9.334
A. L. (*)	2.304	101	2.405
Totais.	41.971	2.078	44.049

(*) Alsacia-Lorena, comprehende a rede Guillerme Luxemburgo.

Acham-se electrificados 1595 quilometros apenas, não se tendo dado maior desenvolvimento a essa transformação, em boa parte, por considerações de ordem militar.

Ao serviço dessas redes acha-se um verdadeiro exercito, constituído por 485.619 agentes, 460.111 dos quais são permanentes e 25.418 temporários.

O capital do estabelecimento invertido nas linhas soma 59.221 milhões de francos, provenientes 1.462 de acções, 50.265 de obrigações e 1.485 de subvenções.

Os capitais realizados pela emissão de 2.750.000 acções e 104.798.636 obrigações somaram 1.479 milhões das primeiras e 53.976 milhões das segundas, tendo-se amortizado até o fim de 1931, 484 milhões de francos das acções e cerca de 10.000 milhões das obrigações.

As despesas de estabelecimento somam 37.248 milhões, incorporados no domínio público. Há ainda 18.266 milhões de material circulante e 3.116 de abastecimentos: total 21.382 milhões do domínio privado das companhias, reembolsáveis no fim da concessão.

* * *

Vejamos agora os resultados da exploração em 1931.

As receitas do tráfego atingiram as seguintes importâncias:

	Total por milhões de francos	Por km. mil francos
G. V.—(Passageiros e recovagens)	5.142,8	122,6
P. V.	8.962,0	213,5
Receitas fóra do tráfego	282,4	6,7
Total	14.387,2	342,8
Despesas de exploração	13.688,5	326,1
Receita líquida	698,7	16,7

Por quilometro de trem houve a receita total de 32,65 francos, a despesa de 31,05 e a receita líquida de 1,59.

O coeficiente de exploração atingiu 95,42 % da receita.

As despesas de exploração decomponem-se nas seguintes parcelas:

	Milhões
Administração central e serviços gerais	1.283,4
Exploração	4.242,5
Material e tracção	5.809,2
Via e obras	2.246,9
Exercícios findos e diversos	106,5
	13.688,5

O coeficiente de exploração variou, com as redes, nos termos seguintes:

Norte	87,73 %
Leste	91,18 »
Orleans	85,96 »
P. L. M.	94,82 »
Meio dia	96,40 »
Estado	110,85 »
A. L.	104,43 »

Como se vê as companhias tem ainda saldos de exploração de 983,5 milhões de receita líquida, contra 281,7 de «deficit» do Estado e da A. L.

Além das despesas de exploração, há os encar-

gos financeiros, que abrangem o dividendo garantido às acções e a anuidade das obrigações, a saber:

Receitas brutas	14.390,3
Despesas de exploração	13.687,9
Juros, amortizações, etc.	3.159,4
Diversas	122,2
Total	16.969,5
Deficit	2.579,2

Foi pago às acções o seu dividendo e às obrigações o respectivo *coupon* para não afectar o crédito do papel de caminhos de ferro intimamente ligado ao do Estado. Graças a ela, poderam ser angariados os recursos para a reconstituição da rede ferroviária nas regiões devastadas.

Como me parece ouvir já as vaias dos gatos pingados, que julgam próximo o enterro dos caminhos de ferro: vejam o sinal irrecusável da morte próxima destes! Um *deficit* de 2.580 milhões, que em 1932 se espera que suba a muito mais! Que ruina para a Nação que não tardará a mandar levantar carris e substituir o caduco e obsoleto caminho de ferro pelo automóvel que por toda a parte circula triunfante, como a encarnação do progresso industrial!

— Mais devagar, ignaros zoilos!

Note-se primeiro que o Estado francês obteve os seguintes proventos dos caminhos de ferro em 1931, em milhões:

Impostos sobre transportes	1.810,4
Impostos sobre títulos	804,7
Impostos diversos	123,3
	2.738,4

Economias realizadas:

Nos transportes postais	715,9
Nos transportes militares	151,9
Nos transportes diversos	34,4
	902,2
Total	3.640,6
Por quilometro explorado (fr.)	86.748

Só de impostos cobra o Estado dos caminhos de ferro mais que o *deficit*, excedido em 1.000 milhões pelos proventos totais: isto sem falar nos proventos indirectos e que dá lugar a aumento da matéria colectável.

Ha mais, porém.

O Estado francês impõe às companhias de caminhos de ferro a concessão de numerosas reduções de carácter social cujos encargos lhe deviam pertencer: a famílias numerosas, a funcionários civis e militares, a mutilados, tarifas suburbanas.

Por outro lado impõe leis sociais severas e por demais generalizadas ácerca do horário de trabalho, distribuição de horas de trabalho e de simples presença, do que resultam consideráveis encargos suplementares.

Impôs ainda 4 aumentos de vencimentos que somaram 1.900 milhões.

Tudo isso representa centos de milhões anuais de quebra de receitas ou aumento de despesas.

Para 1932 prevê-se um *deficit* superior a 3.500 milhões.

Sem as exigencias e imposições abusivas do Estado a rede francesa ocorria largamente, não só ás despesas de exploração, como a todos os encargos do capital.

Vejamos agora a função económica exercida em 1931.

Foram transportados 776.841.900 passageiros, cujos percursos somaram 28.867.769.000 quilometros.

Em pequena velocidade transportaram-se 275.350.000 toneladas com o percurso de 38.466.131.000 quilometros.

As principais mercadorias transportadas foram: combustiveis minerais, em milhares de toneladas, 70.899; minérios, 30.894; produtos metalurgicos, 26.955; materiais de construção, 23.188; cereais, 45.474; adubos e correctivos, 42.010; cal, cimento e gesso, 10.640; madeiras, 9.967; pedras e terras, 6.130; resinas e oleos minerais, 5.803; assucares e beterrabas, 5.456; bebidas, 5.419; carros e material de em-

preiteiros e de fretes, 4.548; taras, 4.274; generos agricolas, 3.706; produtos quimicos, 3.143; materias textis e tecidos, 2.704; papel e cartão, 2.329; plantas e forragens, 1.972; mobilias e objectos manufacturados, 1.852; produtos ceramicos e vidros; 1.313; combustiveis vegetais, 1.233; corpos gordos e derivados, 114; materias de tinturaria, 771; despojos de animais, 756; sal, 744.

Imagine-se este enorme trafego transferido para as estradas, parte dele afluindo por grandes massas em curtos prazos. Como seria possivel a sua circulação e transporte pela via ordinaria?

Para esses transportes existem cerca de 20.000 locomotivas, 35.000 carruagens e 561.000 vagões com os quais se fazem comboios de exploração com o percurso anual de 441.000 milhões de quilometros.

Ao passageiro aplica-se a tarifa media 0,451 fr. em 1.^a classe, 0,304 em 2.^a e 0,198 em 3.^a, incluindo impostos.

O imposto sobre passageiros que era de 12 % em 1914 subiu a 32,5 em 1931 e em mercadoria de 0 a 8 %.

Esta seca resenha de numeros frisa bem a altissima importancia da função insubstituivel exercida pelos caminhos de ferro em França.

O "RAIL" NO FUTURO

Desde ha meio seculo, que numerosos projectos teem sido apresentados, principalmente na Alemanha, com o fim de organizar a circulação ferroviaria sobre um «rail» unico. Assim poder-se-iam realizar grandes velocidades superiores ás que teem sido conseguidas até hoje com os caminhos de ferro. Temos assinalado já, com efeito, que actualmente, apesar de todos os progressos da tecnica, a obtenção regular por comboios ordinarios duma velocidade média de 100 quilometros á hora constitue uma verdadeira proeza que não é realizada senão nalgumas linhas do mundo.

Com o monorail, não se hesitava em encarar, ha trinta anos, velocidades de 200 quilometros e actualmente, as previsões dos inventores, excedem em muito este numero. E' com efeito, numa velocidade de 500 a 600 quilometros á hora que pensa Carl E. Vlebach, director da «Kuchschien Linschienner Schnellbahn», em Francfort, com o projecto estabelecido pelo seu engenheiro Kuch. Trata-se dum vagão unico, inteiramente construido em metal, e de forma alongada, comparavel á de um Zeppelin.

Este vagão poderia transportar cincoenta ou sessenta viajantes com excedentes condições de conforto. O motor de explosão utilizado teria uma po-

tencia determinada, segundo uma série de experiencias.

Notemos que um dispositivo especial permitiria ao veículo dirigir-se automaticamente na direcção das curvas sem apoiar no «rail», a força centrifuga, sendo inteiramente compensada. Assim o veículo pode conservar toda a sua velocidade nas curvas e pode circular sem perigo nas marchas mais rápidas.

A construção da estrada de ferro, propria para a circulação dum tal aparelho, exige necessariamente cuidados especiais. Fixam-se no chão grandes blocos de beton armado, nos quais são enterradas vigas de ferro. O «rail» condutor é fixado nas vigas. Em geral a altura do «rail», acima do solo, atingirá 70 cm. a 1 metro, para evitar que o «rail» se cubra de areia pelo efeito do vento. Para aumentar a solidez do conjunto nas curvas, esta altura será ali reduzida a 15 ou 20 cm. Acrescentemos que o «rail» poderia ser fixado no proprio solo, mas que seria necessário então proceder a estudos minuciosos dos terrenos, para verificar a sua solidez.

Tal é, no conjunto, a invenção de Kuch. Este sistema foi experimentado com um modelo reduzido de veículo, em condições que deram toda a satisfação e que fazem augurar que velocidades extremamente elevadas poderiam ser obtidas.

Linhas Portuguesas

BEIRA ALTA A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta requereu isenção de direitos ao Ministerio das Obras Públicas, para a importação de oito molas de suspensão para «tenders», alegando que a industria nacional as não pode fornecer em melhores condições económicas previstas pela lei.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco determinou que fosse feito um inquerito sobre a impossibilidade da industria nacional poder concorrer a este fornecimento em confronto com fabricantes estrangeiros.

VISEU AO TUA A Junta Geral do Distrito de Bragança solicitou ao sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações a construção da linha ferrea que liga Viseu com o Tua, cujo projecto já se encontra elaborado. Aquele organismo afirma que a referida ligação beneficiará altamente os povos do districto de Bragança, pela economia e aceleração de transportes dos seus produtos de exportação.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco mandou submeter o pedido á apreciação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. As Camaras Municipais de Bragança e Mogadouro fizeram identico pedido.



As construções navais no Mundo

Segundo as ultimas estatísticas de *Lloyd* a tonelagem das construções navais, em curso, em 30 de Junho de 1932; elevava-se a 1.109.773 toneladas repartidas pelos seguintes países:

Alemanha . . .	14 navios	103.500 toneladas
Belgica . . .	3 »	4 860 »
Brasil. . .	1 »	125 »
Dinamarca . . .	9 »	20 873 »
Dantzig . . .	1 »	240 »
Espanha. . .	7 »	33.272 »
Estónia . . .	1 »	120 »
Estados Unidos	15 »	162.202 »
Inglaterra . . .	80 »	280.692 »
Holanda. . .	17 »	180.565 »
Japão. . .	12 »	43.669 »
Lituania. . .	2 »	950 »
Noruega. . .	4 »	11.100 »
Portugal. . .	1 »	400 »
Suecia . . .	18 »	89.201 »

Ha um ano, os navios em construção na mesma época correspondiam a uma tonelagem de mais 397.000 toneladas.

COMITÉ OLIMPICO PORTUGUÊS

Pelo Ministerio da Instrução vai ser publicado o seguinte decreto:

Considerando a importancia internacional dos jogos olímpicos, e o interesse que ao Governo merecem estas provas como manifestação de prática desportiva, superiormente orientada em princípios educadores;

Tendo em atenção a conveniencia de dar ao «Comité» Olímpico Português o reconhecimento oficial que o valorize perante a organização internacional a que pertence e perante o país;

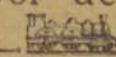
Considerando ainda o procedimento anteriormente havido, na parte do Estado, para com o mesmo organismo;

Usando da faculdade, etc.

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º O «Comité» Olímpico Português, incumbido de organizar a participação nacional nacional nos jogos da 11.ª olimpiada moderna, (1936), será composto pelos srs. dr. José Joaquim Fernandes Pontes, que servirà de presidente, engenheiro Francisco Nobre Guedes, coronel Manuel da Costa Latino, dr. Cesar Baptista Ferreira de Melo, João Formosinho Sanches Simões, Carlos Augusto Farinha, Armando Vieira de Lima Brito, tenente-coronel João Luiz de Moura, Dario Canas, Vasco Rosa Ribeiro, engenheiro José de Melo Breyner, Fernando Barbedo. D. Angelica Plantier, dr. António da Costa Cabral, dr. Henrique Jardim de Vilhena, dr. Filipe de Vilhena, engenheiro Ernesto dos Santos Bastos, capitão Almiro Maia de Loureiro, Alvaro Pereira de Lacerda e Vicente da Cunha Areias.

Art. 2.º Que sejam louvados os individuos que constituiram o «Comité» Olímpico Português durante os trabalhos da 10.ª olimpiada moderna, que terminaram as suas funções e que com todo o zelo e competencia se desempenharam da missão de que foram encarregados por decreto de 16 de Março.



Visita do ministro das Obras Públicas á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, com o chefe do seu gabinete sr. Carlos Alves, visitou as dependencias da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, demorando-se a examinar os trabalhos realizados pela comissão incumbida de estudar a insalação das novas oficinas dos caminhos de ferro no Barreiro.

O CAMINHO DE FERRO DECAUVILLE

TRADUÇÃO DE ATAC

Desencantando velharias encontrámos este interessante artigo da autoria de EMILE GORDEAU, sobre o caminho de ferro Decauville instalado na Exposição Internacional de Paris de 1889. Pelo seu sabor, muito fóra do nosso tempo, não resistimos e traduzimo-lo com o nosso fraco saber, para que os nossos leitores o apreciem!

DIZ-SE da Torre Eiffel que ela se assemelha a um gigantesco brinquedo, tanto a sua arquitectura colossal, o seu inacreditável encabrestamento das vigas de ferro, a sua perspectiva equilibrada possuem uma leveza de *biblot*. É ocasião de se falar d'alto a propósito dela, que pode imaginar-se uma divindade fenomenal, alongando de repente um braço desmesurado através as nuvens do sol posto, para o sacudir perante o pavor das multidões. E por uma acção reflexa, a Torre dá a tudo quanto a rodeia, o ar *biblot*, o aspecto de pequenas joias. As habitações Garnier, por exemplo, não figuram elas como uma colecção de minúsculas casinhas tiradas de uma caixa de bonecos, e os três zimbórios eles mesmo, apesar da sua amplidão magestosa, não representam simplesmente três belos ovos de Pascoa colocados em galinheiros finamente trabalhados?

Mas se a Torre e suas vizinhanças nos fazem evocar a ideia de brinquedos num bazar policromo, pode dizer-se que é mesmo por causa desta sensação que a Exposição tomou este carácter jovial, bom menino e menina que dá a tudo um ar de ferias e de licença, durante os quais as turbas conseguem esquecer os duros pensamentos da existência e as penitências do destino.

Eu fazia estas reflexões constatando o sucesso com que foi acolhido este pequenino caminho de ferro de via estreita, o «Decauville» como se lhe chama que francamente — vêde-o passar — se parece com um brinquedo que anda.

Estas gares que não lembram em nada os esplendores da nova gare Saint Lazare, mas que se apresentam como barracas de campanha; este corredor tão estreitamente comprimido entre as filas de árvores, este corredor de três quilometros, um passo apenas para os papões modernos com botas de sete leguas aos quais se chamam os comboios expressos; estes carris assentes em forma



Durante o trajecto

de escada de mão, os quais um homem ou dois podem levantar para os levar mais longe, se esta necessidade se faz sentir; esta via de sessenta centímetros de largura, estas pequenas agulhas, estes signais do tamanho de uma mão, ao pé dos quais os empregados, os mais baixos em altura, tem o ar de verdadeiros tambores móres; tudo isto evoca uma ideia delicada, bonita e galante; um caminho de ferro deste calibre amavel todos desejariam possuir na sua propriedade de Meudon ou de Suresnes.

E também a maneira bizarra de «sem cuidado», com o qual os comboios se misturam com as pernas dos visitantes; os empregados muito dizem: «Cuidado, minha senhora, atenção cavalheiro», e ninguém crê que este comboio miniatura queira esmagar alguém; e é por respeito pelos agentes de polícia que não tem o ar de brinquedo que se não corre atrás destes veículos em andamento, tão alegres, para subir por escalada. E estes veículos, falemos deles, podem conter de cincuenta a sessenta passageiros que, comprimidos quatro a quatro como bonecas embaladas, não podem verdadeiramente dar-se ares de viajantes sérios, fazendo os trez quilómetros que vão da estação da Concordia a Torre Eiffel. Nada como estas palavras - *Estação de Torre Eiffel* - nos provocam um sorriso. Mas como não voltar a ser criança, amigo dos arquinhos, dos soldados de chumbo e também dos contos de fadas, quando se chega às estações que tem estes nomes idílicos? : *Agricultura! Pavilhão Espanhol! — Alimentação! Restaurante Hungaro!* — Apesar do aspecto serio que guardam sob o seu boné, os chefes de estação, sente-se bem que eles lá estão para rir, tanto mais que, detrás deles, para lá das barreiras,

enxergamos outros chefes todos vestidos de branco, chefes de cosinha afadigados à volta das suas fornalhas, onde, ainda, creados de café que, ao som de uma musica de dança servem na paisagem, canecas de cerveja,

E apesar do seu aspecto miúdo, este pequeno caminho de ferro produz-me a impressão de se estar próximo a resolver este grande problema há tanto debatido, e que é o metropolitano parisiense; ele mostra aos mais cegos a possibilidade de estabelecer em todas as ruas um pouco largas, meios de transporte comodos e a preços excessivamente moderados.

Até hoje todo o mundo considerava que, o caminho de ferro Decauville não podia realmente ser utilizado senão nas grandes explorações agrícolas ou industriais, para transportes colheitas ou matérias primas. Pensava-se que a sua instalação tão rápida não podia prestar-se a um tráfego regular, e a experiência, pelo contrário demonstra cada dia que passa que se laborava num erro e que este caminho de ferro pode adaptar-se a todas as circunstâncias, sobre todos os terrenos e numa cidade como Paris prestará incalculáveis serviços.

E' certamente um motivo de estudo muito curioso verificar com que rapidez os viajantes entram e saem dos vagões, como se instalam, homens, mulheres e crianças aos milhares, sem ter a recear o menor acidente para ir e vir ao longo do Campo de Marte, sobre os Cais, e Esplanada dos Invalidos. Mais de duzentos e cinqüenta comboios correm quotidianamente nos dois sentidos, sobre esta parte de Paris, transportando por vezes perto de cem mil pessoas.

Esta linha ferrea minúscula, cujo tráfego, no fim da exposição, passará muito além das grandes Companhias, ocupa um espaço tão restrito, que apenas se percebe que ele existe no meio da enormidade de construções que foi obrigado a atravessar.

Suponha-se que ela seja instalada nas nossas grandes arterias, na Praça da Concordia, nos Campos Elíssios, ao longo da Avenida do Grande Exército, fazendo serviço entre Bercy e a porta Maillot, ramificando-se no percurso a outras linhas analogas servindo a grandes vias perpendiculares ao Sena, crê-se que ela não preencheria plenamente as

aspirações do público e que não daria á Cidade, ao Estado ou às companhias que as explorassem, lucros passando muito as mais optimistas previsões?

Em todo o caso esta tentativa feliz do engenheiro Decauville prova de uma forma irrefutável que as vias largas e os materiais pesados já fizeram o seu tempo, e, que o futuro para o serviço interno das cidades ou das localidades vizinhas, está reservado às vias estreitas e aos materiais ligeiros.

Esta solução económica estará longe das centenas de milhões que serão precisos dispender para perfurar os tuneis sob Paris em todos os sentidos, nem muito à superfície de maneira a poder abalar as casas, nem tão profundo que possam temer-se as cheias invernais do Sena. Um só argumento sério se apresenta contra um tal empreendimento: é o fumo expelido, dia e noite, pelas locomotivas e que poderá incomodar os marginais. Mas será facil remediar este inconveniente, empregando máquinas a ar comprimido ou a vapor sobreaquecido ou ainda electricas. Alegar-se-há também que os veículos tirados mecanicamente espantarão os cavalos e poderão causar numerosos acidentes.

E' fácil responder que, em todas as cidades onde este gênero de tracção é empregado, os cavalos dos outros carros estão de tal maneira habituados, que é raro esse facto acontecer.

Em todos os grandes centros dos Estados Unidos, especialmente, não só os tramways a vapor ou electricos cortam e atravessam as ruas, mas verdadeiros comboios de caminho de ferro ordinários, de passageiros e mercadorias; a isto jamais alguém encontrou ou encontrará observações a fazer.

Mas agora reparo que me deixei perder em considerações fóra da minha descrição da linha. Voltemos a ela e depressa. Há dois tuneis. Outrora, nós tratavamos pertinazmente o tunel de Batignolles, reprovando-lhe a sua ambição ridícula de querer ser tomado por confrade pelo tunel do Mont-Cenis; a palavra tunel aplicava-se já por nós a qualquer passagem estupenda e grandiosa sob a Mancha ou mesmo sob o Atlântico.

(Conclui no proximo numero).



Um agulheiro



O Chefe da gare da Est. de Concordia

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA

Os resultados obtidos durante o exercício de 1931, sofreram baixa comparativamente aos de 1930, já influenciados com a concorrência do automóvel e também pela crise económica.

As receitas sofreram uma redução de 13%, pois obtiveram-se 538.564.000 shilings contra 622.813.000 shilings no ano anterior.

Devido a medidas económicas adoptadas quanto à exploração as despesas foram reduzidas em 52.389.000 shilings, ou seja 572.672.000 shilings em 1931 contra 625.061.000 em 1930. No entanto o déficit que em 1930 era de 2.248.000 shilings aumentou em 1931 para 34.108.000 shilings.

O número de passageiros transportados desceu de 101 para 89 milhões e as toneladas de mercadorias foram de 23,6 milhões contra 27,2 milhões em 1930.

FRANÇA

Para uma extensão de 4.290 quilómetros de rede na Companhia dos Caminhos de Ferro do «Midi» as receitas atingiram 927.897.195,36 francos, elevando-se as despesas a 895.378.058,66 francos. O produto líquido da exploração atingiu pois 32.519.136,70 francos.

As receitas relativamente a 1930, baixaram de 87.272.540,13 francos, registando-se para as despesas uma quebra que atinge apenas 3.770.968,03 francos.

São interessantes os seguintes elementos relativos à exploração:

	1931	1930	
Comprimento da rede	4.290	4.290	quil.
Percursos dos comboios :			
Tração a vapor	21.350.509	22.855.724	»
Tração eléctrica	12.620.496	11.829.370	»
Receitas líquidas	927.897.195,36	1.015.169.735,49	fr.
Despesas	895.378.058,66	899.149.026,68	»
Receita líquida por quilometro	216.293	236.636	»
Despesa quilometrica	203.713	209.592	»
Coeficiente de exploração	96,5%	88,5%	»
Receita proveniente do transporte de passageiros	199.580.880,79	217.150.773,77	»
Transporte de mercadorias em grande velocidade	126.784.735,64	131.255.458,83	»
Transporte de mercadorias em pequena velocidade	556.584.151,63	907.886.336,55	»

— No ano de 1931 o metropolitano de Paris vendeu 729.964.796 bilhetes contra 625.293.664 em 1930.

As receitas elevaram-se a francos 574.478.357 contra francos 543.812.121 correspondentes ao ano de 1930.

As despesas de exploração elevaram-se a cerca de 449 milhões de francos, tendo havido um excedente de receitas de cerca de 136 milhões de francos.

EST.^{OS} UNIDOS A Companhia dos Caminhos de Ferro de Pensilvânia recebeu dos seus funcionários e com o fim de melhorar os seus serviços 2007 novas ideias, das quais aproveitou este ano 705.

— Os despedimentos do pessoal ferroviário já não são em tão grande numero, em vista da baixa do tráfego se não acentuar.

ITÁLIA Na linha de Turim-Milão, sobre o rio Agogno foi colocada uma ponte metálica que pesa 170 toneladas.

INGLATERRA A London Midland Scottish Railway, tem actualmente cinco comboios expressos, cuja velocidade horária é em média de 100 quilometros.

— Londres que é, de todas as capitais europeias, a que mais sofre de perturbações e interrupções da circulação, será dotada, brevemente, com uma nova rede de comunicações subterrâneas, que acabará, duma vez, com todas as dificuldades do tráfego nas ruas, permitindo ao mesmo tempo fazer importantes economias.

Os directores da administração urbana estão estudando com todo o cuidado os planos do projecto que à primeira vista parece fantástico. Pensa-se em construir uma rede de mercadorias, com uma extensão total de 130 quilometros. Essa rede unirá entre si, sessenta centros dos principais no tráfego de mercadorias. Servirá 15 zonas de portos, 19 estações de mercadorias, 6 mercados, 10 grandes armazéns, etc. Assim, a maior parte do tráfego de mercadorias desaparecerá das ruas de Londres que ficarão livres para o tráfego de passageiros.

As interrupções do movimento nas ruas de Londres causam enormes prejuízos à vida comercial da cidade. Calcula-se que, eliminando todas as suas causas e reduzindo as despesas de transportes, se poderão economizar anualmente, vários milhões de libras. A construção da projectada rede subterrânea, só importará em 5 milhões de libras que serão repartidos em verbas correspondentes aos prazos em que serão divididos os seis anos calculados para a realização da obra. Os trabalhos darão emprego a 190.000 pessoas, e a rede, depois de terminada, proporcionará trabalho a 38.000.

PARTE OFICIAL IMPRENSA



Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto n.º 21:887

Torna obrigatória a colocação de caixas com receptáculos para correspondência não registada nos prédios das cidades de Lisboa e Porto.

Decreto n.º 21:888

Regula o abono dos vencimentos do pessoal técnico a admitir, nos termos dos decretos números 21:696 e 21:697, para serviço na Junta Autónoma de Estradas e na Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

Decreto n.º 21:850

Abre concurso de provas públicas entre os escriturários de 2.ª classe do quadro privativo da Junta Autónoma de Estradas para a promoção aos lugares de escriturários de 1.ª classe do referido quadro.

— Nova publicação, rectificada, do § 8.º da base III publicada com o decreto n.º 21:879 que autoriza o Governo a contratar por intermédio do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, com a Companhia das Águas de Lisboa a modificação dos contractos por que se regula o regime de concessão.

Ministério do Interior

Decreto n.º 21.861

Regula a cobrança das gratificações destinadas ao pessoal de hoteis, restaurantes, botequins e estabelecimentos similares quando se adopte o sistema de as lançar nas contas dos clientes.

Ministério das Finanças

Decreto n.º 21.849

Faculta aos bancos e casas bancárias reconstituídos em bancos ao abrigo das disposições do decreto n.º 20:287 gozarem da redução da taxa da contribuição do grupo B a que se refere o § 1.º do artigo 41.º do decreto n.º 16.731.

Não viage sem consultar o MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL, à venda em todas as livrarias do País.

CIÊNCIA E INDUSTRIA

Está publicado mais um numero desta interessante Revista que dia a dia mantém os seus bons créditos.

O sumário é o seguinte:

A Exposição Industrial Portuguesa—O professor Picard na estratosfera, pelo engenheiro Joaquim Salgado—O «rail» único, formula de amanhã—A parafinagem dos soalhos conserva-os muito mais tempo—A nova ponte de Pontoise—O que nós devoramos numa existência—Magnitogorsk—Os projectos ambiciosos dos Soviéticos, pelo engenheiro Joaquim Salgado—Oficina do curioso—Uma lâmpara improvisada—Para soldar facilmente—Porque é que o leite transborda quando ferve?—T. S. F.—Protecção das lâmpadas contra os curto-circuitos—Filtro de saída, pelo engenheiro Armando Casquilho—Balões sona-emissores de ondas para a exploração da estratosfera—Beton armado, pelo engenheiro Manuel Tavares Cardoso—Onde se encontra a perfuração mais profunda da mundo?—Curso de Finanças e Contabilidade Industrial—O desenvolvimento da aviação—Bibliografia.

E' da «Ciencia e Industria» o curioso artigo que transcrevemos hoje sob o título «A rápida substituição da ponte ferroviária de Pontoise».

INDUSTRIA PORTUGUESA

O n.º 57 da Revista «Industria Portuguesa», órgão da A. I. P., correspondente ao mês de Novembro, foi agora posta à venda, com uma desenvolvida reportagem ilustrada, da Grande Exposição Industrial Portuguesa. Apesar de se tratar de um novo numero extraordinário, com mais de 100 páginas o seu custo continua sendo de 5 escudos e o sumário respectivo é o seguinte:

Editorial—Olhando serenamente o caminho percorrido. Cortiças: A conferencia internacional—O laborioso esforço da A. I. P. Anotações sobre o aspecto panorâmico geral da Grande Exposição Industrial Portuguesa, por Edmundo de Oliveira. Estudos e opiniões sobre o importante acontecimento. Desenvolvidas e interessantes notas de reportagem. O projeto de consórcio português da moagem de trigos, O Stand n.º 250. O ensino técnico industrial e comercial. Ha uma agricultura um comércio e uma indústria... O regresso dos indígenas à Guiné. Conservas—A vinda dos delegados oficiais franceses a Portugal e ao País vizinho. A situação económica mundial. Livros & publicações. Jurisdição comercial recentemente promulgada pelo decreto n.º 21694. Na exposição do inventor português Perdigão Queiroga. As construções navais no mundo. Watt e Davy, pelo sr. Luís Leitão. Lista alfabética dos expositores. Legislação.



CIMENTO LIZ

s/vagon na Fabrica e em Armazem em Lisboa

BÉNARD GUEDES LIMITADA

® Rua do Crucifixo 75, 1.º-Esq.
LISBOA—Telefones 20601-20302

O PROBLEMA DA CORROSÃO

Os estragos da ferrugem no ferro e aço

(Extracto da Revista «The Crown Colonist» de Novembro de 1932)

ENTRE tantos problemas cuja resolução absorve presentemente a mentalidade dos tecnicos, encontra-se o da corrosão, por certo um dos mais importantes, e de cujos resultados práticos tanto ha a esperar.

Raros serão os que entre nós tenham alguma vez imaginado as incalculaveis perdas resultantes da corrosão, e seria portanto de toda a conveniencia para os interessados no assunto, poderem estudar e avaliar de perto, esse prejuizo nas industrias que lhes estão afectas ou sobre as quaes, directa ou indirectamente possam exercer a sua influencia. Não sómente o metal, mas tambem a madeira, e todas as especies de estruturas expostas á acção do ar e da agua, são atacadas em grande escala pela corrosão.

A proposito, achamos oportuno citar um artigo publicado no «The Times Trade and Engineering Supplement», pelo Sr. S. Wernick, sob o titulo «Metodos modernos sobre a prevenção da corrosão», em que o mesmo senhor nos diz, que por calculos já feitos e muito aproximados, se sabe que a soma dos prejuizos devidos á acção da corrosão, se eleva á cifra formidavel de 700 milhões de libras esterlinas por ano, cuja cifra compara com a que se dis-

pende anualmente em todo o mundo em armamentos, e que é de 890 milhões.

Ainda no mesmo artigo o Sr. Wernick nos diz, que tambem por calculo já existente, se sabe que o custo das varias materias preventivas em uso contra a formação da ferrugem, é consideravel, somando aproximadamente 20 % do valor total da perda devida á corrosão.

O assunto da corrosão, é a nosso ver da maxima importancia para o engenheiro, talvez mesmo muito mais do que geralmente é apreciado, atendendo a que a acção corrosiva enfraquece os metais, é insidiosa, e é muitas vezes a causa de que resultam verdadeiras deficiencias mecanicas.

São muitos os produtos preventivos até agora usados, com mais ou menos sucesso contra a corrosão, mas sabemos que a industria ingleza recentemente descobriu e produziu um novo medium de base metalica, com propriedades realmente notaveis e até agora nunca atingidas por outras tintas, na luta pela conservação dos metais contra a corrosão.

Num próximo artigo, esperamos poder dar ao assunto um desenvolvimento maior, de forma a poder satisfazer a curiosidade dos nossos leitores nele interessados.

PINTEM COM

“**ANODITE**”
ANTI-FERRUGINOSA - NÃO VENENOSA

Uma nova descoberta
para a protecção completa do ferro e do aço,
produzida sob a teoria
electro química.

ESTATÍSTICAS INDUSTRIALIS

Por A. DE MELLO E NIZA

Há já algum tempo que se encontra sobre a nossa mesa de trabalho o Boletim do Trabalho Industrial, n.º 150, relativo ao Registo do Trabalho Nacional — Estatística dos estabelecimentos industriais e pessoal empregado, referida a 31 de Dezembro de 1950.

Cumprem os serviços respectivos a obrigação que lhes é imposta por lei de publicarem os elementos de informação que são fonte indispensável para o estudo dos problemas económicos nacionais.

E se êsses trabalhos aproveitam aos especialistas da matéria, não deixa de ter interesse a divulgação e crítica, ou comentário, que à Imprensa incumbe fazer acerca do que possa contribuir para aumentar o nível geral da cultura, para despertar interesse pelos problemas nacionais e até para no campo da livre discussão a que, por natureza, se encontram eximidas as estações oficiais, cingidas ao preceito legal, se examinarem factos que ultrapassam as conclusões oferecidas.

Não é de somenos importância o conhecimento do número de estabelecimentos industriais existentes no País e da sua população trabalhadora; a sua divisão por classes de produção; e a sua repartição geográfica.

E' este o objecto da estatística referida e para esse fim se decretou a obrigatoriedade do Registo do Trabalho Nacional.

Os dados publicados excluem as indústrias do comércio (explorações comerciais, hospedagem, espectáculos, estabelecimentos terapêuticos, de higiene e de asseio).

Os números totais indicam para o continente e ilhas:

Estabelecimentos industriais.....	50.233
Pessoal empregado.....	278.209

Elucidativo, o desenvolvimento por classes de produção:

Classes	Designação	Número de	
		Estabelecimentos	Pessoal
I	Industria mineira	445	1.600
II	Industria da caça, pesca e sal	10.543	41.974
III	Industrias agrícolas	155	1.195
IV	Industria dos metais e construções mecânicas	3.888	19.203
V	Industria cerâmica e de materiais para construção	976	9.244
VI	Industria vidreira	31	3.016
VII	Industrias químicas	1.280	9.600
VIII	Industrias de alimentação	13.018	50.713
IX	Industrias texteis	890	38.368
X	Industrias de vestuário e acessórios	2.077	10.986
XI	Industrias das peles e artigos de peles	3.706	11.342
XII	Industrias da madeira e das mobiliárias	3.546	16.298
XIII	Industrias das cortiças	432	8.840
XIV	Industrias do papel	92	3.761
XV	Industrias gráficas e do livro	512	3.666
XVI	Industrias da electricidade	117	3.413
XVII	Pequenas industrias e diversas	2.257	9.246
XVIII	Edifícios e obras de interesse público	264	2.627
XIX	Construção naval	61	1.489
XX	Transportes terrestres	2.468	3.896
XXI	Transportes fluviais e marítimos	1.726	5.017
XXII	Mixtas	1.771	22.715
		50.233	278.209

Até à data de referência desta estatística decorreram 12 anos sobre o decreto que instituiu o Registo do Trabalho Nacional, pelo qual se devia «conhecer a indústria Portuguesa, as suas necessidades e recursos» e a «capacidade produtiva do país».

Naquela medida com que facilmente se legisla sem atenção às possibilidades de execução, quer com relação aos meios materiais, quer relativamente ao quadro de costumes e mesmo de instituições jurídicas, os resultados do trabalho executado estão patentes nos números apresentados com o título de estatística.

Dignamente, o relatório que precede esta publicação expõe as causas do insucesso, o que só demonstra a consciência que têm os funcionários da Direcção das Indústrias da imperfeição do sistema ou, na sua opinião, da escassez do pessoal destinado a este serviço.

Discordamos da interpretação, mas — é bom repeti-lo — os funcionários cumpriram o seu dever realizando o trabalho com os materiais de que dispunham, inclusivamente, a deftusa concepção orgânica do Registo do Trabalho.

Afinal, o dispendioso esforço conclui por apresentar uma estatística... dos factos registados, longe de ser a desejada estatística da actividade industrial do país.

Assim, segundo o relatório, afirma-se que «sem receio de grave erro, se encontram inscritos cerca de 55 % dos estabelecimentos existentes na metrópole, calculando-se em 80.000 o número desses estabelecimentos, o que já permite poder ajuizar-se, aproximadamente, o estado atual da indústria do continente»

E, quanto ao pessoal, apontando-se as causas psicológicas que levam à reticência de se prestarem informações, nem de perto, nem de longe, é de aceitar a percentagem de 4,2 % sobre a população total do país ou a de 6,5 % sobre a população válida, pelo censo de 1950.

Desadorando a prosa oficial que afirma terem êsses resultados incaracterísticos «a vantagem de servir de base para futuras estatísticas, além de, desde já, proporcionarem aos interessados e aos estudiosos úteis ensinamentos, directrizes indicativas do estado da indústria», afigura-se-nos incompreensível como é possível basear qualquer estudo nesses hipotéticos números ou colocar geograficamente os 80 mil estimados estabelecimentos nas desenvolvidas cartas e mapas que ilustram a publicação.

Não se nega a utilidade da publicação, que é a demonstração exuberante de ser necessário outro conceito e outro método para a efectivação de um trabalho desta natureza.

Mas desde já se nega que a solução consista na multiplicação do pessoal fiscalizador da incúria, da indiferença ou do desrespeito das entidades a quem compete prestar as informações.

No fundo da questão há uma causa mais intensa que só encontra remédio na reforma fundamental a que se está procedendo dos conceitos jurídicos, políticos, económicos e sociais, que regem as actividades.

O centralismo do Estado, que ainda perdura, no que se refere ao processo de investigação estatística, não deixa margem para um regular trabalho desta ordem, como obsta à realização dos inquéritos económicos, conforme já referimos no número de 1 do passado mês de Outubro, desta Revista.

Mais uma vez se patenteia a ineficácia do actual regime associativo que, além da sua idiosincrasia retrógrada,

é inapto para satisfazer até esta simples função de coordenação de elementos que, em primeiro lugar, às próprias colectividades interessam. Compreende-se que as estações públicas a elas não recorram. E, não obstante, são os organismos que se dizem representativos das actividades económicas os que insistentemente reclamam a publicação de estatísticas que lhes permitam realizar estudos sérios na ordem da produção.

Quando outras razões mais ponderosas não houvesse, esta bastaria para justificar a projectada reforma corporativa e, desde já, o ordenamento jurídico das actividades sindicais — a reforma associativa.

Não podendo utilizar os números publicados, permite-se ainda o impertinente crítico sugerir que — quando não seja possível reformar radical e rapidamente a estrutura do comando económico que é atribuição do Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura — a ter de continuar a utilizar-se o actual regime do Registo, se procurem aproximar estas estatísticas da verdade plausivelmente obtida pelos outros elementos indirectos de informação que podem ser colhidos através de outros serviços do Estado, em termos de se poder destrinçar, ao menos, alguns grupos de produção com dados tão completos quanto possível, marcando para os outros a diferença provável resultante dos cálculos realizados por trabalhos de gabinete.

COMBOIOS COM RESTAURANTE

A propósito dos casos que sucessivamente se no vagão restaurante do rápido entre Lisboa-Porto, publicámos na nossa secção de «Ecos e comentários» do último número, um caso recente passado com pessoas aqui de casa e hoje transcrevemos do «Diário de Lisboa» o seguinte:

Já por varias vezes nos temos ocupado do pessimo serviço de restaurante, nos comboios da C. P., de que é concessionária a companhia de «Wagons Lits». O viajante, em regra, paga caro e come mal. Ainda, ontem, no rapido que vinha do Porto, o habitual prato de peixe, que figura em todos os jantares, foi substituído por uma empaturrante «omelette Parmentier», com o pretexto de que não se pudera comprar pescado, na capital do norte, em virtude de ser todo pôdre. Claro que o argumento não convenceu ninguém, muito embora os criados tivessem empregado o seu melhor sorriso para convencer as vitimas da companhia que servem.

Este episodio culinario não é raro, mas um dos muitos que, diariamente, se registam no restaurante ambulante da companhia estrangeira. Ao que parece, ela ignora ou finge ignorar a lei que determina dar ás refeições, por cabeça, uma garrafa de vinho — visto que este, no seu salão, é pago a peso de ouro, figurando na lista só determinadas marcas. Tabaco nacional tambem não há, sendo o fumador obrigado a adquirir tipos alh.ios, e dos mais caros. Em resumo, o viajante, sujeito a uma comida de dieta, invariavelmente a mesma, embora aristocratizada e artificializada por nomes pomposos, vê-se sangrado na algibeira, o que além de ser doloroso, nos tempos que vão correndo, representa um descredito para o nosso tão apregado turismo. A' Companhia Portuguesa e ao delegado do governo apontamos estes factos, certos de que as providencias não se farão esperar.

NATAL DO COMBATENTE

Na sede da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, reuniu-se, ontem, sob a presidência do sr. tenente-coronel Mota Marques a comissão organizadora do Natal do Combatente, tratando-se da recolha de donativos a distribuir pelos ex-combatentes em situação angustiosa, como sejam aqueles que se encontram doentes, hospitalizados, presos, etc., e ainda pelas viúvas e órfãos mais necessitados.

A exemplo dos anos transactos, espera a comissão o mesmo acolhimento por parte das entidades que tão generosamente têm correspondido a tão benemérita iniciativa, dado o fim Humano a que êsses donativos se destinam.

MONUMENTO DA GUERRA PENISULAR

Após 23 anos de trabalhos constantemente interrompidos, encontra-se completo o formoso monumento que celebra a Guerra Peninsular.

Ontem foi entregue à respectiva comissão, composta pelos srs. generais Teixeira Coelho e Amilcar Mota, e coronel Severo dos Santos, que por seu turno o entregou ao engenheiro sr. Duarte Pacheco, ilustre ministro das Obras Públicas.

Os andaimes do monumento, conservaram-se de pé até à chegada do ministro para que él melhor pudesse examinar os grupos esculturais, mas depois foram completamente demolidos para se proceder à lavagem e cobertura com linhagens até que a Câmara proceda à construção da placa de relva que o ha-de rodear.

Ao que parece, a inauguração solene realizar-se-há em Janeiro.



MAQUINAS
DE ESCREVER
DE CALCULO
e para organisação
Comercial.
Moveis d'aço,
Ficheiros modernos, etc..

J. Gonçalves

LISBOA C. do Carmo 10 Telef. 24786

PORTO R. Sampayo Bruno 12-3º Telef. 5869

Publicações á venda nesta redacção

Romance Ilustrado a 1800

O misterio do Quarto Negro
A mocidade de um bandido célebre

O Escaravelhão de Oiro
A Caverna do Tesouro
O Homem das Pernas de Ferro

« L'Ami du Peuple »
Diario a 840

« Jeudi »
Semanario humoristico a 1800

« Le micro »
Semanario com o programa semanal das emissões de todo o mundo a 1820

« marius »
Semanario humoristico a 1800

« mon Film »
Revista semanal, de cinema a 2800

« L'Instantané »
Revista fotografica mensal a 3850

« Je fais mes Robes »
Jornal mensal de modas a 880

« Le Cachet de Paris »
Figurino mensal a 6850

« madame fait ses Robes »
Figurino mensal de modas a 6800

* * *

Manual do Viajante
em Portugal

Ultima edição 25800

O Açoreano na Grande Guerra

De Carlos d'Ornellas . 10800

Madeira e Açores

(De Carlos d'Ornellas). 3800

O Ultimo dia do condenado

(Peça em 1 acto de Carlos d'Ornellas) 3800

Cronicas de Qualquer dia

De Maia, Alcoforado . 5800

O Seiscentismo em Portugal

pelo Dr. Manuel Murias 5800

Sangue Barbaro

De Castelo de Moraes . 5800

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Leilão

Em harmonia com o disposto no artigo 114º da Tarifa Geral proceder-se ha no domingo 11 de Dezembro proximo, pelas 13 horas, na estação da Figueira da Foz, à venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos pratos e ainda outros volumes não reclamados, tales como; cestos vasios, sobretudos, guarda-chuvas, bengalas, vidros, velas, vinhos, licôres, sacos vasios, adubos, oleos etc.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatarios e interessados de que poderão, mediante pagamento dos debitos, retirar os volumes e objectos que lhes pertençam, até ao dia 10 do referido mez de Dezembro para o que deverão dirigir-se ao Snr. Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento e Tráfego, na Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 1 de Novembro de 1952

O Engenheiro Director da Exploração

(a) F. Arruda

Postes em cimento armado para rêsdes eletricas, semaphoros e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

R. G. DUN & Cº

DE NEW YORK

Agencia internacional

DE

informações comerciais

FUNDADA EM 1841

★ ESCRITÓRIO EM LISBOA

★

★ (DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

★

★ ★ 15, Rua dos Fanqueiros

★

★

★

★ SUCURSAL NO PORTO

★

★

★ ★ Avenida dos Aliados, 54

“CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

Da autoria do nosso querido director Carlos d'Ornelas, foi posto à venda mais um livro, interessantes reminiscencias da sua vida de trincheira.

Episódios simples cheios de sentimentalismo, são narrados nas suas páginas, tendo como louvável e merecida atenção, o elevar-se bem alto o valor e sacrifício daqueles que se bateram. Sim, daqueles que se bateram nas primeiras linhas e não à retaguarda como alguns que conhecemos em situações comodas, e ainda cheios de medo, quando algum avião inimigo se aproximava.

Para os primeiros a guerra representava a morte à qual era preciso serenamente apresentar os peitos com a consciência de um dever cumprido.

Para os segundos a guerra foi um goso, um estagio de ferias sem perigo; estes são os que hoje alardoam heroismos sem nunca terem visto de perto o que era o inimigo. Isto é, talvez o vissem, mas prisioneiro desarmado e por isso inofensivo.

A guerra é um motivo já muito cansado na literatura contemporânea, no entanto a sua novidade é flagrante quando escripta por um combatente que viveu as horas heroicas e as horas de sacrifício dos nossos valentes soldados, elos humildes de uma sociedade que foi grande e grande há-de tornar a ser.

Por isso a obra do nosso director há-de ter do público o acolhimento que merece, porque despretenciosamente a escreveu com alma e linguagem de soldado para os seus companheiros de armas.

A seguir publicamos algumas referencias feitas pela imprensa portuguesa à obra e ao autor que tambem nos desvanece em sermos amigos e companheiros de trabalho dentro desta casa.

ATAC.

Jornal do Comercio e das Colónias, de 11-11-932.

Carlos d'Ornelas, combatente da Grande Guerra, publicou agora, comemorando o 14.^o aniversário do armistício, um interessante livro intitulado «Contos amargos da guerra», a que o nosso crítico se referirá mais largamente.

Diário da Manhã de 11-11-932.

«Contos amargos da Guerra», de Carlos d'Ornelas, é o livro de um combatente, de um homem que se bateu na Grande Guerra. É o livro de um forte que não temeu a morte e que hoje não receia a vida no seu tumulto de egoismos e ingratidões.

A prosa bem cuidada prova um escritor que dia a dia se vai emendando dos seus erros — todos os têm — e que só pensa em aperfeiçoar os seus defeitos.

A edição, muito interessante, é da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Diário de Lisboa de 12-11-932.

Carlos d'Ornelas reuniu num elegante volume, que acaba de publicar, com o título sugestivo de «Contos amargos da guerra», vários episódios de que foi testemunha durante o grande conflito mundial.

O referido livro, ao qual o nosso crítico se referirá oportunamente, tem uma interessante capa e curiosas gravuras.

A Voz de 14-11-932.

Carlos d'Ornelas — Este nosso antigo camarada de Imprensa e antigo combatente da Flandres, acaba de publicar um livro, «Contos amargos da Guerra» — 1.^o volume — em que refere episódios e desenha figuras da vida de campanha. Publica-os o autor, não para fazer literatura (ele declara no prefácio que não é literato) mas para ter ensejo de fixar recordações e dizer umas quantas verdades. O nosso crítico literário fará a devida apreciação da obra.

Diário da Noite de 15-11-932.

Carlos d'Ornelas acaba de publicar o 1.^o volume de «Contos Amargos da Guerra», mais uma obra a juntar à nossa já interessante literatura da Guerra.

Vamos falar com o maior interesse, tanto mais que o autor pertence ao numero dos que se bateram, mais um motivo para a sua obra ser encarada com especial atenção.

República.

Mais um volume que vem enriquecer a bibliografia da Guerra. Chamase *Contos Amargos da Guerra* e subscreve-o o nosso camarada no jornalismo sr. Carlos d'Ornelas.

Este livro é a obra dum homem que se bateu na primeira linha e tem por isso uma especial autoridade para falar. Temos, mais de uma vez ouvido dizer que Carlos d'Ornelas não pertence ao numero dos que pensam como nós em matéria política. Não sabemos. O que sabemos é que o seu livro forte e corajoso é mais um libelo a juntar a tantos, contra a formidável carnificina que enlutou o mundo, desencadeada pela plutocracia e pelo imperialismo criminoso.

Um homem que assim pensa não pode ser contra nós, por que nós, como ele, combatemos contra a mentira e contra o crime das guerras que levam à morte as populações indefesas e à riqueza os grandes assassinos encacados.

Carlos d'Ornelas ainda há pouco foi atacado pela revista católica *Renascença*, por ter dado a público *O último dia do condenado*, que inseriu no «Contos Amargos da Guerra», de que nos estamos ocupando. E' para que ele veja e sinta a força d'elos...

Esplendida e sóbria a capa do livro e muito interessante a edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Jornal do Comércio e das Colônias.

Carlos d'Ornelas, irrequieto jornalista, não esquece as horas amargas passadas no front. E a comemorar o Armistício lançou ao mercado um volumesinho elegante de prosas, a que chamou *Contos Amargos da Guerra*, e onde além de alguns contos figura o pequeno esboço dramático o *Último dia dum condenado*, e algumas impressões pessoais que não chegam a ter a forma de conto, como *A cidade de Paulôna* e antes são critica acerba a factos passados. No aspecto geral, o que resalta é o desejo interessante e louvável de Carlos d'Ornelas honrar a memória desses heróis anônimos lanhudos que foram seus companheiros de trincheira. Depois de André Brun aos Olavo, dos livros que constituem a bibliografia portuguesa da Grande Guerra, é difícil escrever qualquer coisa de novo; mas a guerra foi tão farta em episódios que uma boa vontade, e um coração desejoso de honrar a memória de heróis encontra sempre tema para umas páginas como estas.

Um conselho a Carlos d'Ornelas, deve demorar a revisão, dos seus livros para tornar mais assente a sua forma de escrever e depurá-los, alindá-los, torná-los obras literárias. — A. F.

Diário de Coimbra.

O 1.^o volume dos «Contos» que apenas contém 172 páginas le-se dum fôlego, porque o seu estilo é leve e o seu conteúdo prende e interessa.

E' certo que não nos traz novidades, a não ser determinados episódios honrosos para os nossos combatentes e também para nós todos portuguêses, ciosos do valor da raça.

Todavia, apraz-nos registrar a confirmação que se faz nos «Contos» das «escandaleiras» que praticaram à margem da guerra e do sacrifício da nossa economia e do nosso soldado,

A cidade de Paulôna, ou seja a mobilização de Tancos, é criticada e apreciada pelo autor dos «Contos» com azedume, por razões que já não constituem para nós surpresa.

São assim certos «patriotas»: nunca perdem a oportunidade de engrossar os seus cabedais à custa dos sacrifícios da Nação, não olhando aos meios para atingir os fins.

O fornecimento do combustível para cidade de Paulôna é um sintoma bem evidente.

Os chamados «Cachapins» que durante a Guerra passaram o tempo nos Quartéis Generais, se deleitaram em opíparos banquetes, regados a deliciosos vinhos, disfrutaram a vida intensa das cidades para matar o ócio e o aborrecimento da nação, enquanto que os milicianos e rudes camponeeses, se batiam enlameados, rotos e exaustos pela prolongada permanência nas trincheiras, também os «Contos» os não poupa, fazendo-lhe as referências merecidas.

Enfim, o volume que acabamos de ler, conquanto não nos traga já novidades em primeira mão, verbi-gratia, o dissolvente nepotismo porque são do domínio público, é digno de ler-se, porque a sua leitura não aborrece; pelo contrário.

AS conquistas do homem nos domínios das artes e das ciências são inúmeras.

Watt ao descobrir a força do vapor nunca imaginou, nem sequer ao de leve pensaria, qual o futuro reservado à sua descoberta, que marca todo o progresso vindo do século passado até aos nossos dias. As aplicações do vapor na vida moderna, apesar de começar a ser destronado pela electricidade, são ainda sem conto.

Fábricas movidas a vapor existem ainda nos grandes centros; grandes paquetes, movidos também a vapor cruzam os oceanos e grandes comboios rebocados por locomotivas a vapor cortam em todos os sentidos as serranias e planícies da crosta terrestre.

O caminho de ferro que conta um século de existência é uma das grandes aplicações do vapor.

A sua cota parte no progresso material que hoje disfrutamos é enorme e a sua influência na civilização dos povos não tem limites. A distância, obstáculo quase intransponível, outrora, acha-se hoje vencida e absolutamente dominada pelo comboio, meio de transporte rápido e cómodo ao alcance de toda a gente.

Assim, nas relações internacionais a sua importância é valiosa não só no campo diplomático mas também na expansão do comércio e indústria das várias nacionalidades.

Por esse mundo fóra existiam adormecidas fabulosas riquezas; indústrias estupendas se crearam então, outras se desenvolveram, pois a maioria delas estava condenada ao desaparecimento se a estrada de ferro não viesse dar um escoante aos produtos fabricados!

Dentro de cada país o estabelecimento de novas linhas é um factor de riqueza, pois apesar de estarmos assistindo a uma crise tremenda como não há memória, em toda a parte se reclama a sua construção como meio eficaz de se desenvolver a agricultura e de valorizar o trabalho das regiões reclamantes.

É certo que a concorrência do automóvel tem prejudicado a indústria ferroviária, concorrência esta agravada ainda mais pela crise. Mas os povos olham com mais confiança o caminho de ferro do que a estrada, a principal aspiração no que respeita a comunicações, é ainda e será sempre, a construção das linhas férreas.

Antigamente haveria talvez a preocupação ao construir uma linha de escolher o caminho mais curto. Hoje não acontece assim pois há a atender que as regiões que atravessa devem assegurar à sua

O VALOR DOS CAMINHOS DE FERRO NA VIDA DOS POVOS

Por CARLOS MENDES DA COSTA

exploração um tráfego, proveitoso, tanto de mercadorias como de passageiros.

Estamos observando nos dias de hoje que as empresas ferroviárias se abalançam a iniciativas tendentes a chamar às suas linhas um aumento de tráfego, não só facilitando transportes e baixando tarifas no que diz respeito a mercadorias,

mas também promovendo excursões de turismo e ainda aproveitando com preços reduzidos as festas, romarias e feiras, que em várias localidades servidas por caminhos de ferro, se realizam.

A par destas facilidades, a boa propaganda auxilia, tanto mais, que a pouca segurança que oferecem ao público os transportes concorrentes, demonstram diariamente com gravíssimos desastres qual o melhor e mais seguro meio de deslocação.

Alguma coisa se tem feito entre nós ultimamente, com benefício do público.

As empresas portuguesas e em especial a C. P., tem trabalhado para o progresso material dos caminhos de ferro no nosso país. A sua acção não se limita já ao campo das viagens de recreio, tais como *Comboio Mistério*, excursões à *Serra da Estrela* e lugares selectos e pitorescos da nossa terra, etc. Os bilhetes de fim de semana são de uma grande utilidade popular, pois muita gente deixava de aproveitar o domingo numa viagem, por causa do preço elevado das suas tarifas.

Ultimamente criaram-se novas tarifas especiais que facilitam a visita à Grande Exposição Industrial Portuguesa, durante certos dias, conforme são dedicadas pela organização deste certame às províncias de Portugal, e de 1 a 5 de Dezembro, que é a data do seu encerramento são vendidos de qualquer ponto do país os mesmos bilhetes válidos por aquele espaço de tempo.

Com esta política inteligente conseguir-se-há não só por simpatia, mas também por utilidade, elevar o caminho de ferro ao lugar que lhe pertence na vida da Nação que bastante lhe deve no desenvolvimento do seu bem estar material.

Não só em Portugal não acabará como em todo o Mundo, embora se afigure estar próxima do fim a era do vapor que dará o seu lugar à electricidade.

Veremos então em vez das potentes e pesadas locomotivas, outras mais leves movidas pela energia eléctrica, rebocando grandes comboios que como os dos nossos dias deslizarão velozmente sobre carris.

Novos aperfeiçoamentos se estudam actualmente para futuro benefício dos caminhos de ferro,

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

CARTA AO ZÉ PAGANTE

MEU caro Zé: Decididamente estás cada vez mais parvo. Antigamente eras um valentão e por dá cá aquela patha, davas meia duzia de pulinhos e distribuías meia duzia de «galhetas», como aconteceu quando há anos te aumentaram dez reis no preço da batata, o que para ti foi o mesmo que cahir o Carmo e a Trindade, fazendo tu com que, durante três dias a tropa andasse por essa Lisboa distribuindo pranchadas ao domicilio.

Hoje és um Zé banana, mole e sem atitudes como aquelas que tinhas n'outros tempos e tão arrebatado estás que te fugiu a coragem de dares umas «sólhas» no merceiro que sem dó nem piedade te aumentou a manteiga, o feijão, o café, o açucar, o queijo, o leite, a batata, o azeite e agora o bacalhau e o milho - eu bem sei que não comes o milho mas precisas da fainha que está muito mais cara - .

Tu não tens visto, meu palerma, tantas casas a falirem por isto e por aquilo e és capaz de me dizer quantas mercearias faliram n'estes ultimos cinco anos ? !

Andas a dormir enquanto elles andam acordados pensando sempre na maneira mais simples de te extorquirem esses tostões, que na algibeira criam bolôr.

Como tu estás mudado. És um lanudo perfeito.

Antigamente por três tostões ias na tipoiá do «Cambalhotas» aos toiros e era sific l contentava-te com a toirada. Eras exigente, exigentíssimo mesmo por bom trabalho e hoje contentas-te e aplaudes freneticamente os artistas, se a alguns este nome se lhes pôde dar, q.e.n.a.z.a fazem e chega ao auge quando algum cai e é devorado à marrada por aquelas bezerras pilecas ordinarias, que os lavradores impingem por preços modicos e por não terem comer para lhes dar, arruinados pela tremenda crise que atravessam.

Oh parvalhão ! Tu não te lembras quando antigamente ias divertir-te para a feira de Belem e para os engruçados fantoches da feira d'Alcantara e acabar os teus dias de goso na feira de Agosto, que, já cheia de electricidade teve os seus fins no 5 d'Outubro. Não te lembras que fazias um vistão com aquela calça ás riscas, muito justinha á perna e caindo sobre aquela bota amurela de 2\$50, com uns elasticos garantidos por um ano e que não davam muito trabalho a calçar? E aquele teu chapeu de aba larga, cinzento claro que posto para trás mostrava essas melenas fadistas que te davam graça e vida?

Olha lá, oh parvalhão. Tu não te lembras d'aquele tempo em que não faltavas ás feiras e romarias e enguinavas c'o familia, ao domingo, para a Senhora da Atalaia, para o Senhor da Serra, e nas noites dos Santos populares de Junho, rapavas da banza e canta vas o Al-ló e em bicha percorrias os bairros mais excentricos da nossa velha Lisboa? E quando tu te punhas a fazer versos de pé quebrado, com graça e nas tabernas enchias de delírio os bairristas que ao fado dedicavam amor?

Nao entristeças, meu palerma por te relembrar estes boçados bons que por ti passaram, mas fica sabendo que és hoje um autentico past-lão, não tocas, não cantas, não bebes e quando o fazes não sabes já beber e quasi que não fumas com o sentido na borracheira do Parque Mayer e no enfurecimento de correr para a bicha das bilheteiras dos cinemas a misturar-te com aqueles meninos de casacos cintados e vozes aflautadas que andam por ahi a levar embrulhos aos freguezes. Que vais tu fazes para o cinema? Gostas d'aquillo ?

Realmente n'este ponto talvez tenhas razão, faltam-te aquelas revistas d'outros tempos, mas olha que não melhonas a veres fitas que são autenticas babozeiras e que já nos não trazem novidade de maior

Reage um pouco. Toma conta na vida, deixa-te do Ripi-pi e do Cochicho da Menina, e dedica-te á parodia depois do trabalho. Aprende de novo a cantar e pede que te ensinem a tocar a banza para voltares a dedilhar o choradinho e seres o Zé d'outros tempos, que bem mais feliz eras, e garantir-te que de novo te conseguirei arranjar uma feira de Alcantara, uma peça de revista boa que faça furor, como o «Novo Mundo» com artistas bons como o Amarante e, como o Nascimento, para depois vir uma Nova Guerra e vender isto por 30 dinheiros.

Adeus, até qualquer dia.

NÃO É SÓ CÁ

CONTAVA o jornal A Voz que um cosinheiro francês comprou uma couve-flôr. Ao prepará-la encontrou dentro dela, cuidadosamente dobrado em quatro o seguinte bilhete :

«Vendi esta couve-flôr por vinte e cinco céntimos. Quer ter a bondade de me dizer quanto pagou por ela no mercado ?»

O vendedor indava em seguida o nome e o endereço.

A couve-flôr custaria-lhe 4 fr. 50 !

Como se vê a fúria do aumento não é só cá pelos bons dos nossos merceeiros, também os franceses se têm que agüentar com semelhante seita tenebrosa.

A RÚSSIA EM FOCO

Omês passado realizou-se em Moscovo uma parada militar na qual tomaram parte cincoenta mil homens armados e equipados em pé de guerra.

Em 15 anos de regime soviético não há memória de uma parada militar tão grandiosa e imponente para comemorar o aniversário 15.º do regime comunista na velha Rússia.

Um bando de aeroplanos esvoaçou por cima da cabeça de Staline, que para solenizar data tão festiva deliciou os camaradas do povo com o aumento dos seguintes géneros :

Pão de trigo, o quilo, 0,25 e 0,25; 0,85 e 1,25; pão de centeio, 0,20 e 0,20; 2,34 e 3,05; carne de vaca, 0,90 e 0,90; 8 e 9; manteiga (não havia em 1931, nas cooperativas), 4 (1932); 22,50 e 33; ovos (dez), 0,70 e 9,10; 4,92 e 7; azeite, o quilo, 0,45 e 0,45; 11,10 e 15,56; arenques, 0,45 e 0,45; 3,25 e 4,50; açucar em torrão (não havia, nas cooperativas, em 1931), 0,68 (1932); 5,50 e 8,25; açucar em pó, 0,60 e 0,60; 2 e 5,38; cigarros (vinte e cinco), 0,18 e 0,24; 0,50 e 0,50; lenha, o metro cúbico (não havia nas cooperativas em 1931), 11,60 (1932); 80 e 79; um par de calçado para homem, 9,25 e 11,55; 37,50 e 47,50; calçado de borracha, só no comércio privado, 17 e 18,25; tecido de algodão, o metro, só no comércio privado, 3,17 e 3,25; linhas para coser, o novelo, 0,10 e 0,10; 0,97 e 0,97.

Estes dados são transcritos do Matin de Paris que inseriu um quadro do custo dos géneros e artigos de primeira necessidade, na U. R. S. S. referido a 1 de Janeiro de 1931 e 1932.

Esses dados teriam sido coordenados no serviço de estudos sobre as condições económicas russas, que funciona na Universidade inglesa de Birmingham, segundo elementos fornecidos pela repartição de estatísticas económicas de Leningrado.

O quadro insere os preços em rublos e em francos, valendo cada rublo 15 francos. Acentua a notícia do Matin que os preços no comércio privado são de seis a dez vezes superiores aos das cooperativas, que vendem aos trabalhadores sindicados rações fixas pelo Governo.

Os preços, em rublos, são como se verifica, referentes, a primeira e a segunda quantias, aos das cooperativas, respetivamente em 1 de Janeiro de 1931 e de 1932; e a terceira e quarta, aos do comércio privado, em iguais datas.

RESPOSTAS DE ANÚNCIOS

HÁ dias empurrámos para o grande orgão anunciador um anunciosinho para um creado. Não exigimos dois mil escudos de caução pelo emprêgo, nem qualquer depósito como fiança como há tempos fez uma empreza anunciadora de cartazes nas ruas de Lisboa residente aqui muito próximo da nossa redacção.

Só necessitáva-nos um rapazote para limpesas e esperámos as respostas que mandámos levantar do *Diário de Notícias*:

Nem mais nem menos de 362 cartas nos apareceram de pessoas de diferentes categorias a quererem ocupar o modesto lugar de creado.

É de pasmar como tudo isto está ao ponto de se oferecerem para ocupar lugares nada compatíveis com as suas educaçãoes pessoas, cuja ilustração custou aos seus, alguns milhares de escudos.

Recebemos também cartas curiosas, entre elas uma que, no final, sem conhecer o pessoal da casa e por estar habituado a escrever à sopeira, termina assim:

«Se precisares o cordão da Mariana para pôres no prego põe um lenço à janela. Três beijos p'râ gente gosar no domingo. Adeus aié logo».

E esta de deliciosa caligrafia e divinal ortografia:

E. Sr.

Vi o ceu a nocio no Jornál o Notícias o Cuál çô adizerlhe que tenho 32 amos de idáde e e tenho un ó dois Fia-dores Servi a camara Municipál de Lisboa-10 anos-na Limpêza. Coup un omeim Forte não me Receio a

Cualquer cerviço

Conheço beim Lisbôa

Cázó Cõmbanha áo sr. E Fabor dirinjir ce a Minha Mora-da que E

Travéca de São Bernardino 8 Lísboa

Soú este que ce acina Joaquim Rodrigues Correia

A FRANÇA ACERTA

PARECE que na França se respira um pouco mais de liberdade, tendo terminado por completo as observações feitas à Imprensa por casos de censura desta aos actos do Governo.

As irmãs de caridade voltaram a prestar os seus ótimos serviços nas casas de saúde e nos hospitais tanto militares como civis.

O culto nas igrejas é permanente, o que já se havia notado bastante depois da Grande Guerra, e as unidades militares, quando sejam mobilizadas é-lhes aumentado ao efectivo um capelão que as acompanha, sempre que recebam ordem de marchar.

Neste ponto não achamos certo que só desde que os regimentos partam para serviços arriscados lhes seja permitido o ingresso do capelão, mas vamos lá que, actualmente, se responde melhor em França, pois decretou que todos os «drapéaux» franceses não seguirão para a guerra sem serem benditos.

Aboliram o velho ditado de «só se lembram de Santa Bárbara, quando faz trovões».

DOCUMEMTO CURIOSO

ENTRE os documentos curiosos que por cá aparecem oferecemos dar publicidade a um que é de veras precioso, publicado na Baía em 1875 feito e assinado pelo fiscal Alonso de Noronha Pires Franco e mandado afixar na Vila de Catimbão.

Diz o seguinte:

«Faço saber aos povos desta minha vara que no dia 14 do

mês sairei em triunfo de correição, aferindo os pesos de todos, bem como as varas respectivas.

1.º—Ficam proibidos todos os regos. Aqueles que não mandarem tapar os que tiverem, bem como todos os buracos, serão multados em 20\$000.

2.º—Nenhum animal da ordem das cabras poderá roer na vizinhança.

3.º—Todo o que tiver seu bicho, que o traga bem seguro, pois, se andar solto, multa de 5\$000.

4.º—Nenhum negociante ou taverneiro, ainda mesmo coronel da guarda Nacional, poderá vender farinha em caixa, que é ladroeira. Multa 20\$000.

5.º—Negro, sem bilhete, tarde da noite, é ladrão. Multa 20\$000.

6.º—Português de braço dado com negra cativa, de noite, é fábrica de mulatos sem vergonha e malcriados. Cadeia nos dois (um em cada xadrez) por causa das duvidas.

7.º—Todo o individuo de raça canina sem coleira, bola me valha; ainda que seja desses de cabelinho branco amarelado.

8.º—É proibida a venda de água com leite ou leite com água, porque prejudica os negócios lá da mina dona. Quebrarei a cuia do vendilhão.

9.º—Boi ou vaca deitado na' rua, de noite, sem lanterna nos chifres, de modo que os andantes o não vejam de longe, multa de 5\$000.

10.º—Cantadores de modinhas desafinadas, altas horas da noite, na porta das caçoilas, cadeia de manhã, porque não quero destes desafôros cá pelos m- us distritos.

11.º—Ninguem poderá andar armado com armação alguma, nem pau na mão, que é muito perigoso. Multa 4\$000.

12.º—Negra ou mulata que andar nas ruas, de noite, toda si requebrando—cabeça rapada. Meia duzia de bolos nas mãos, uma duzia de açoites no fundo das costas, para evitar desafôros de certos velhos.

13.º—Toda a controvérsia emitida nesta postura será resolvida cá pelo meu entendimento.

E para não dizerem d'pois que não sabiam, mando pregar este na porta e na frente do boticário, lugar onde se fala da vida alheia.

COMBÓIOS MISTÉRIO

Q *Diário de Coimbra* é um jornal curioso que nós cá em casa apreciamos muito, mas que de vez em quando nos faz cismar com os seus extraordinários exageros patrióticos e com as suas notícias fantásticas como a que passamos a transcrever, da sua secção de Ecos :

«Defensores entusiastas dos comboios mistério organizados com feliz êxito pela C. P., tendo sido dos seus admiradore; e dos seus viajantes, declararamos perentoriamente que não embarcaremos em qualquer *comboio político*, que não ice a bandeira verde rubra do Estado Novo Republicano e que só lhe admitiremos um chefe: o sr. Dr. Oliveira Salazar.

Qualquer um que se apresente a armar em maquinista, merece-nos absoluta e inteira desconfiança, a não ser, que faça primeiro, em público e razão a sua profissão de fé republicana, contra os *revilharistas* e contra os *intrigalhistas*.

Para que se saiba... e se não alegue ignorância...»

Isto é que é fé. O mais é historia.

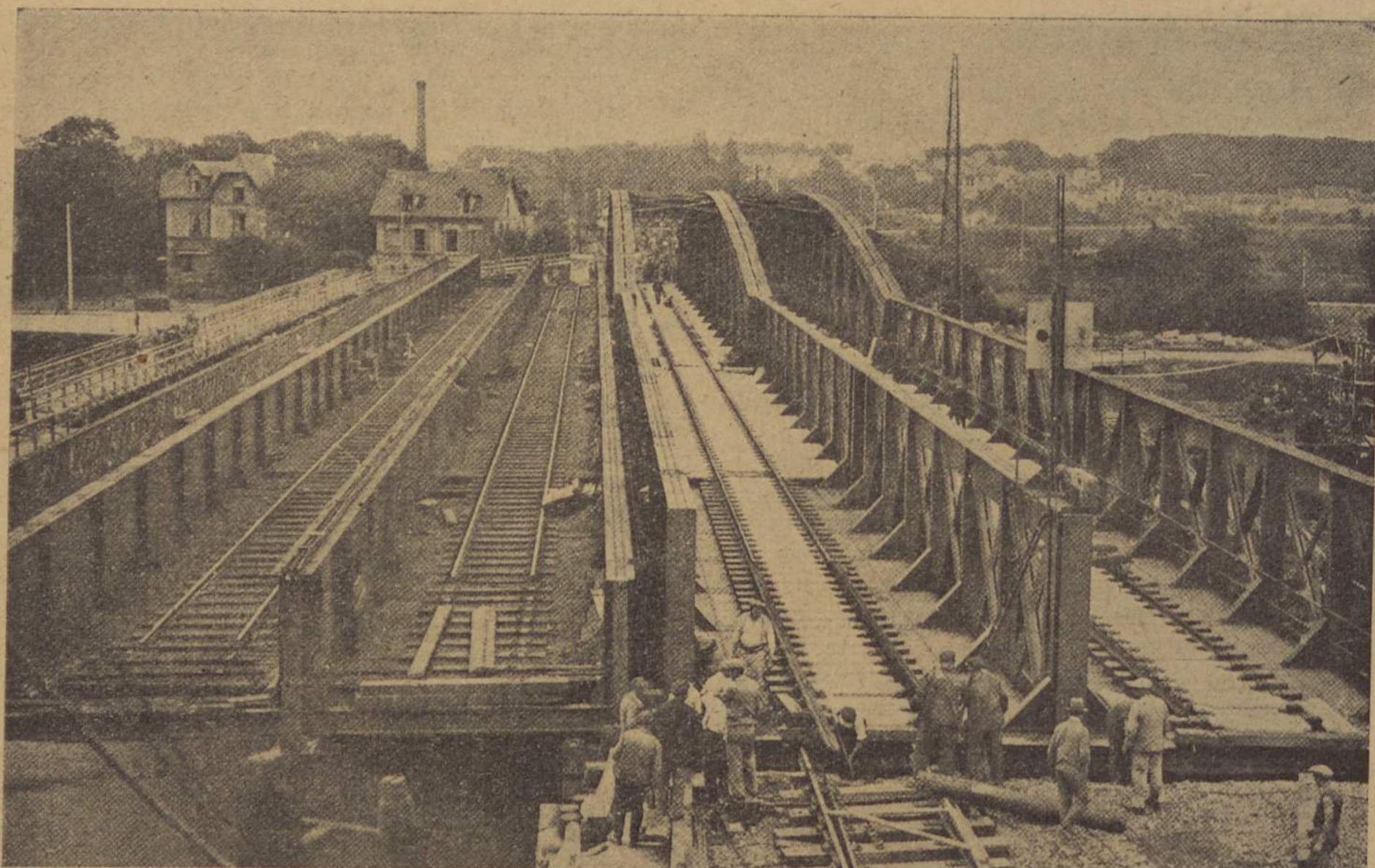
Não podiam informar-nos o que dá «isto» trocado em miúdos que não frequentem a aula do sr. dr. Bissaia?

A FECHAR

— SEMIEI num vaso, que puz á janela, uns goivos, e sabes o que me apareceu?

— Goivos naturalmente!

— Qual!... Apareceu-me um polícia... a dizer que tirass: o vaso se não queria pagar uma multa.



À direita a nova ponte que está prestes a tomar a sua posição definitiva; à esquerda, a antiga ponte, e ainda mais à esquerda a «passarele» provisória

A RAPIDA SUBSTITUIÇÃO DA PONTE FERROVIARIA DE PONTOISE

1.800 TONELADAS EM MOVIMENTO

NO dia 13 de Setembro último, os técnicos da Compagnie des Chemins de Fer du Nord procederam a uma operação que, dada a sua importância e a sua curta duração, pode ser considerada como um *récord*. Com efeito, em menos de doze horas de tempo, substituiram uma ponte nova de aço a uma velha ponte de ferro, substituição que implicou a translação duma massa metálica de 1.800 toneladas numa extensão de 15 metros.

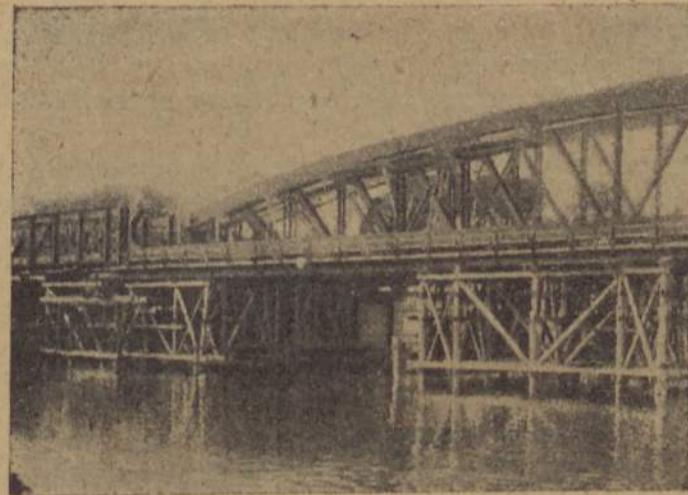
O que éste curto caminho exigiu de esforços e de precisão mecânica, imagina-se sem dificuldade. Mas o que já se não realiza com a mesma facilidade é a habilidade profissional, a segurança de mão dos operários a quem incumbiu o cuidado de realizar esta delicada manobra. Com um sincronismo perfeito, avançando somente 5 centímetros em cada movimento, as duas pontes ao lado uma da outra tomaram cada uma o lugar que lhe estava marcado, sem que um desvio, mesmo de um centímetro, tivesse podido registar-se.

Completamente em ferro, a antiga ponte tinha sido construída em 1862. Parcialmente destruída

durante a guerra de 1870, tinha sido reparada, e depois reforçada em 1887 e em 1906. Era formada por quatro tramos solidários mantidos por um massão de alvenaria em cada extremidade (encontros), um pilar sobre a encosta do lado de Pontoise e dois pilares no rio. Transversalmente, ela apresentava duas vigas extremas em treillis, uma viga intermediária de alma cheia e uma *passerelle* para piões situada a jusante.

Os pesos dos combóios — as cargas rolantes, em linguagem técnica — não tendo cessado de aumentar desde a construção da ponte em 1862, esta tinha-se tornado insuficiente. Não se circulava nela senão impondo aos combóios uma marcha muito lenta donde um enfraquecimento do coeficiente de exploração.

Decidiu-se então substituir a velha ponte de ferro fóra de moda por uma ponte de aço que respondesse às exigências do tráfego. Mais pesada de 200 toneladas — mil toneladas contra oitocentas — ela exigiu trabalhos de alvenaria muito importantes, donde resultaram complicações supplementares.



O tramo parabólico da nova ponte, vendo-se os pilares provisórios em madeira

trabalharam encarniçadamente, sem que nem um instante sequer a circulação dos comboios fosse interrompida. Trabalho penoso e de perigo.

A nova ponte prevista, como a antiga, para a dupla via: uma ascendente e outra descendente, tem 109,40 metros de comprimento, e 13,80 metros de largura total. Tem três tramos (dois solidários rectos de 27,05 metros e 24,57 metros e um parabólico de 57,90 metros. É todo de aço e a sua construção exigiu um ano).

Façamos correr agora o film da colocação desta ponte. Primeiramente os técnicos obedeceram a uma condição primordial: não interromper o tráfego senão durante o mínimo de tempo. Nestas condições, não era possível pensar em desmontar peça por peça a ponte condenada e montar em seu lugar a nova. Uma tal operação teria exigido meses, durante os quais a passagem dos comboios estaria absolutamente interdita.

¿ Que se pensou então? Deixar em serviço até ao último minuto a ponte de ferro, e montar, ao lado dela, pegada mesmo a ela, a ponte de aço. Mas ainda, esta montagem devia ser realizada de tal forma que a substituição duma ponte pela outra pudesse fazer-se rapidamente, em algumas horas, quando muito.

Para isso, construiram-se do lado de montante da antiga ponte uns apoios provisórios, sobre que foi montada a nova. Depois a jusante, estabeleceu-se uma estrutura idêntica destinada a receber a velha ponte.

Depois disto ligaram-se uma à outra as duas obras por meio de hastes rosadas, tão bem que se obteve uma mesma massa metálica

suscetível de se mover como se fôra um bloco. Mas isto ainda não é tudo. Mil e oito centas toneladas não se deslocam sob a ação de uma varinha mágica. Para tornar possível o escorregamento das duas pontes, montaram-se sobre berços, em número de seis, que repousavam sobre caminhos de rolamento por intermédio de inúmeros roletes de aço (300 para o conjunto).

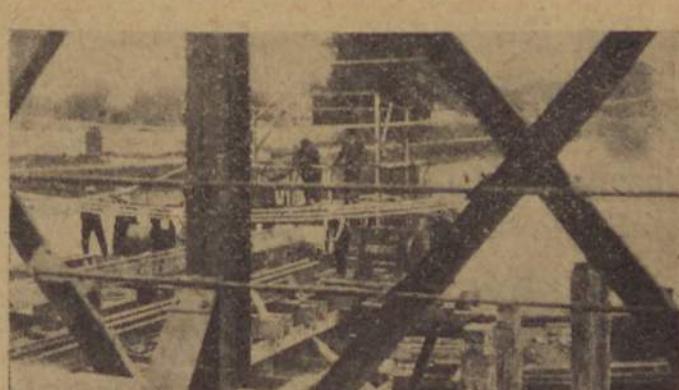
Enfim, a quatro guinchos, movidos manualmente, pertencia o trabalho de deslocar as duas pontes ligadas, por meio de cabos de aço.

Em 13 de Setembro por volta das 8 horas da manhã foi interrompida a circulação de comboios. Bandeiras vermelhas indicaram a suspensão do tráfego, enquanto que com uma grande azáfama, équipes de operários cortavam as vias.

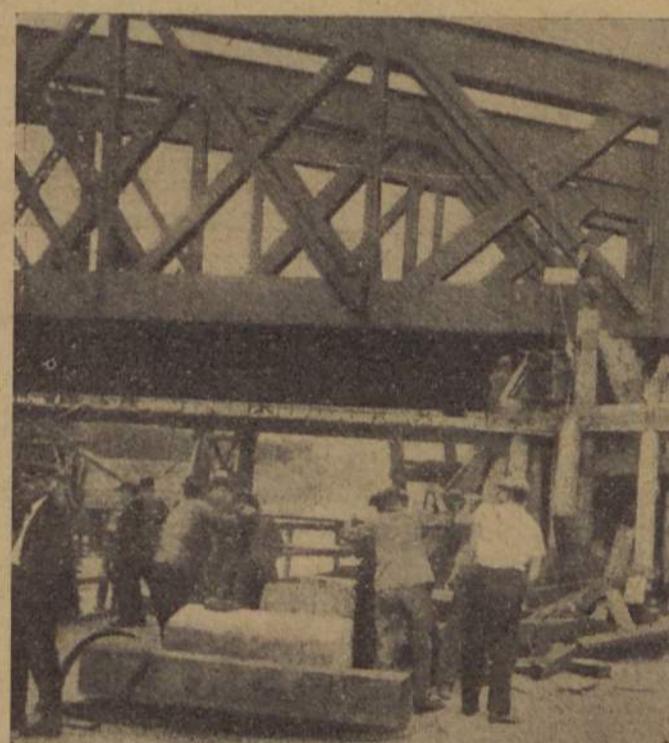
Estes trabalhos preliminares duraram aproximadamente duas horas. Uma vez acabados, nada mais ligava a antiga ponte à rede de caminho de ferro.

Pelas dez horas, um engenheiro subiu para uma pequena e curiosa *passarelle* de madeira, donde comandou todo o conjunto dos trabalhos. Os homens tomaram os seus lugares às manivelas dos guinchos e a manobra começou.

Mas quantas precauções! A fim de evitar toda a falta de concordância na tracção dos guinchos e por consequência todo o desvio no escorregamento da massa metálica, uma pancada de gong sincronizava cada volta de manivela. O deslocamento dos roletes era verificado de cinco em cinco centímetros e anunciado pela apresentação dum número indicando o avanço. Lentamente, quase mesmo sem se perceber, a massa metálica



Desta pequena ponte de comando, os engenheiros dirigiram as operações de transladação



Manobrando os guinchos que produziram a transladação



Uma équipe de operários coloca os rails

O QUE TODOS DEVEM SABER

CAIXAS PARA CORRESPONDÊNCIA POSTAL EM TODOS OS PRÉDIOS DE LISBOA E PORTO

Pela pasta das Obras Públicas e Comunicações vai ser publicado o seguinte decreto :

«Tendo-se reconhecido a conveniência de submeter a novas prescrições às determinações da lei n.º 1:563 de 10 de Março de 1924, do seu regulamento aprovado pelo decreto n.º 10:073, de 6 de Setembro do mesmo ano, e do decreto n.º 21:428 de 24 de Junho de 1932, diplomas e-tes referentes à colocação de caixas para correspondência não registada nos prédios compreendidos nas áreas de distribuição domiciliária das cidades de Lisboa e Porto, assunto que merece ao Governo toda a atenção pela conveniência que para o público dêle advém, pela intensificação, regularidade e segurança que permite nas distribuições postais, e para o pessoal da Administração Geral dos Correios e Telégrafos pela melhoria que origina ás suas condições de trabalho.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2. do art. 2.º do decreto com força de lei n.º 12:740 de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no art. 1.º do decreto n.º 15:331 de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas as repartições. Hei por bem decretar o seguinte :

Artigo 1.º — Ficam revogados por este decreto, a lei n.º 1:563, de 10 de Março de 1924, o seu regulamento aprovado por decreto n.º 10:073 de 6 de Setembro do mesmo ano e o decreto n.º 21:428 de 24 de Junho do corrente ano.

Art. 2.º — É obrigatória a colocação nos prédios compreendidos na área de distribuição domiciliária das cidades de Lisboa e Porto, de caixas com receptáculos para correspondência postal não registada.

§ único. Quando a Administração Geral dos Correios e Telégrafos o julgar conveniente, esta providência poderá tornar-se extensiva a outras cidades, subentendendo-se que os tipos destas caixas são uniformes em todo o País.

Art. 3.º — A Administração Geral dos Correios e Telégrafos, estudará as características técnicas e económicas a que devem satisfazer as caixas e os receptáculos e organizará um concurso mediante programa aprovado superiormente para fixação dos padrões de caixas receptáculos que serão de dois tipos — económico e de luxo — não podendo ser admitidos a esse concurso modelos registados, e devendo a repartição da propriedade industrial, considerar nulos os registos que porventura se façam em qualquer ocasião, dos modelos aprovados.

Art. 4.º — Fixados os tipos de caixas receptáculos é da exclusiva atribuição dos proprietários dos prédios a sua aquisição, colocação e conservação, competindo à Administração Geral dos Correios e Telégrafos a fiscalização das disposições deste decreto e seu regulamento.

Art. 5.º — Cada inquilino terá direito ao uso dum receptáculo próprio juntamente com a importância da renda, o duodécimo de 7 %, do custo do receptáculo de seu uso, nas condições estabelecidas no regulamento desta lei.

§ único. Da fixação da taxa a pagar pelos inquilinos, há recurso para o ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 6.º — Não são abrangidos pela disposição deste decreto os

prédios de um só pavimento e os estabelecimentos e propriedades de que se fará menção no seu regulamento, devendo contudo os prédios de um só andar ter na porta da rua uma abertura para a recepção da correspondência.

Art. 7.º — Todos os prédios em que o proprietário ou um dos inquilinos assuma a responsabilidade de manter um receptáculo para a correspondência de todos os inquilinos, serão dispensados das instalações e modelos impostos por esta lei.

§ único. A efectivação da responsabilidade, a que se refere este artigo faz-se por meio de compromisso escrito, com as assinaturas de todos os inquilinos sendo reconhecida a da pessoa que assume o encargo.

Art. 8.º — No regulamento do presente decreto, serão estabelecidas as sanções a aplicar aos infractores das suas disposições e as normas para a execução do serviço.

Art. 9.º — Fica revogada a legislação em contrário.

A CAIXA GERAL DE DEPÓSITOS BAIXA A TAXA DE JUROS DOS EMPRÉSTIMOS

O Conselho de Administração da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em sua sessão de 28 de Outubro último, tendo em vista as condições do mercado monetário e no intuito de facilitar aos corpos e corporações administrativos as operações de crédito de que carecem, resolveu reduzir para 7 % a taxa de juro a aplicar aos novos pedidos de empréstimo,

A ABOLIÇÃO DA GORGETA, NOS HOTEIS

Vai ser publicado o seguinte decreto, acerca da abolição do vexatório costume da gorgeta, nos hoteis e restaurantes :

«Artigo 1.º — Os proprietários ou gerentes de hoteis, restaurantes e estabelecimentos similares que adoptem o sistema de cobrar gratificações destinadas ao pessoal, por meio de percentagem incidindo sobre as contas dos clientes, são obrigados :

1.º A afixar no vestíbulo ou entrada, sala de jantar, botequins e quartos, e em local bem visível, letreiros em caracteres bem legíveis e em português, francês e inglês, chamando a atenção dos clientes para a abolição das propinas directas ao pessoal, que ficará sujeito a sanções severas, se as aceitar; 2.º A adoptar severas sanções contra os empregados que receberem gratificações directas dos clientes, seja a que título for.

Art. 2.º — O Conselho Nacional de Turismo dará as instruções necessárias para o inteiro cumprimento deste decreto, competindo aos membros do mesmo Conselho, aos das comissões de iniciativa e a todas as autoridades e agentes dependentes do Ministério do Interior, fiscalizar a sua execução».

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

lugar que ocupava desde há 70 anos, para ganhar os apoios provisórios edificados a jusante, enquanto que a nova ponte se encaminhava para os pilares destinados a suportar o seu taboleiro.

Perto de cinco horas foram necessárias para fazer percorrer às duas pontes ligadas os quinze metros do trajecto previsto. Às três horas, a operação estava terminada e a nova ponte colocada no seu lugar. Imediatamente *équipes* de operários se apresentaram a ligar as vias e a restabelecer a unidade da longa fita de aço.

E ao bater das seis horas da tarde, três pesadas locomotivas do depósito de Pontoise colocavam-se sobre a ponte para ensaiarem a sua solidez. A prova tendo sido satisfatória, o tráfego foi imediatamente restabelecido. Em dez horas, uma ponte tinha tomado o lugar da outra.

Para chegar a esta operação definitiva que fechou um ciclo de grandes trabalhos, foram necessários meses de penoso esforço. Fez-se um incrível consumo de materiais de toda a especie. Assim os pilares e obras provisórias exigiram 750 metros cúbicos de madeira, dentre a qual duzentas estacas de 18 metros. 95.000 rebites foram colocados nos estaleiros de montagem por meio de cravadeiras pneumáticas. Mais de 300 operários trabalharam permanentemente para acabar a obra empreendida. Os cabos telefónicos e telegráficos que estavam instalados na ponte condenada tiveram que ser derivados e colocados, sobre uma *passarelle* provisória construída para esse fim.

É pois uma obra gigantesca, uma obra que nunca tinha sido realizada em França, e que por isso merece ser assinalada.

FOR-LIFE

A MELHOR CANETA DE TINTA permanente
GARANTIDA PARA TODA A VIDA

Trocam-se todas as peças incluindo o aparo de ouro

A' Venda:

FIGUEIRA DA FOZ	- Neves & Souza
SANTAREM	- Jacinto Cardoso da Silva
LEIRIA	- J. MOITA
BEJA	- Manoel António da Silva
TORRES NOVAS	- Manoel Jacinto de Oliveira
PORTALEGRE	- Silvino Henrique da Silva
OLHÃO	- João Guedes de Melo Junior
GUARDA	- António Justino Vinhas

Depositario Geral em Portugal:

PAPELARIA EMILIO BRAGA, L.^{DA}
59, Rua Nova do Almada, 61
LISBOA

PUBLICAÇÕES

Revista Portuguesa de Importação Exportação e Turismo

DIRECTOR

ALBERTO GOMES

Unica Revista que no gene-
ro se publica em Portugal

Contem 32 páginas de colaboração de in-
teresse no meio comercial e industrial

Orgão defensor da industria portuguesa

Rua da Horta Sêca, 7-1.^o

TELEFONE 20158

X S B A A

Não viage sem consultar o MANUAL
DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda
em todas as livrarias do País.

TAPEÇARIAS

CASA QUINTÃO

Depositaria dos afamados tapetes de
Beiriz, passadeiras em todos os gene-
ros e faianças artísticas —

30 - RUA IVENS - 34

LISBOA - PORTUGAL

TRABALHOS EM CIMENTO

Manilhas em cimento

AS MELHORES
PREÇOS BARATÍSSIMOS

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

LIVROS

NOVIDADE LITERARIA

Um livro de recordações
de D. Manuel de Bragança
O REI SAUDADE

Por JOSÉ DIAS SANCHES

Com prefacio de grande importancia his-
torica, pelo Dr. Tomaz de Mello Breyner

Cartas infantis de D. Manuel, adoraveis de ingenuidade e
graça. «O livro negro das maladades do Infante». Sua mo-
cidade. Seu reinado. O exilio. O casamento. As exequias
e funerais, etc., etc. O volume é ilustrado com 54 magni-
ficas gravuras em papel «couché», documentando toda a
vida do ultimo rei, merecendo especial apreço os instantâ-
neos reveladores da vida feliz de D. Manuel com sua Es-
posa. 1 vol. edição de luxo, formato 20×26 cm., br. 20\$00;
enc. em percalina com ferros especiais, 35\$00; em car-
neira, com ferros especiais, letras a ouro, etc., 45\$00.
Porte e registo mais 2\$00. Envia-se á cobrança para todo
o territorio português, excepto Angola.

PARCERIA ANTONIO MARIA PEREIRA - R. Augusta 44 a 54

A' venda em todas as livrarias e na Filial do «Diário de
Notícias», Largo da Trindade Coelho, n.º 10 - LISBOA

Rocha, Oliveira & C.º

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coke de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.-28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

INSECTICIDAS



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas 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 correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo.

A "Nova Loja dos Candieiros"

Vende ao preço da tabela

**Fogões, esquentadores,
lanternas e todos os
artigos da VACUUM**

Unica casa no genero que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertence áquela Companhia, tomado res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SECA, 9

Tel. 21451

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á 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

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

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

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

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

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

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito á Fronteira, quilometros
1.347. Distancia do Lobito á região mi-
neira da Katanga: Quilometros 1.800

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambourlac

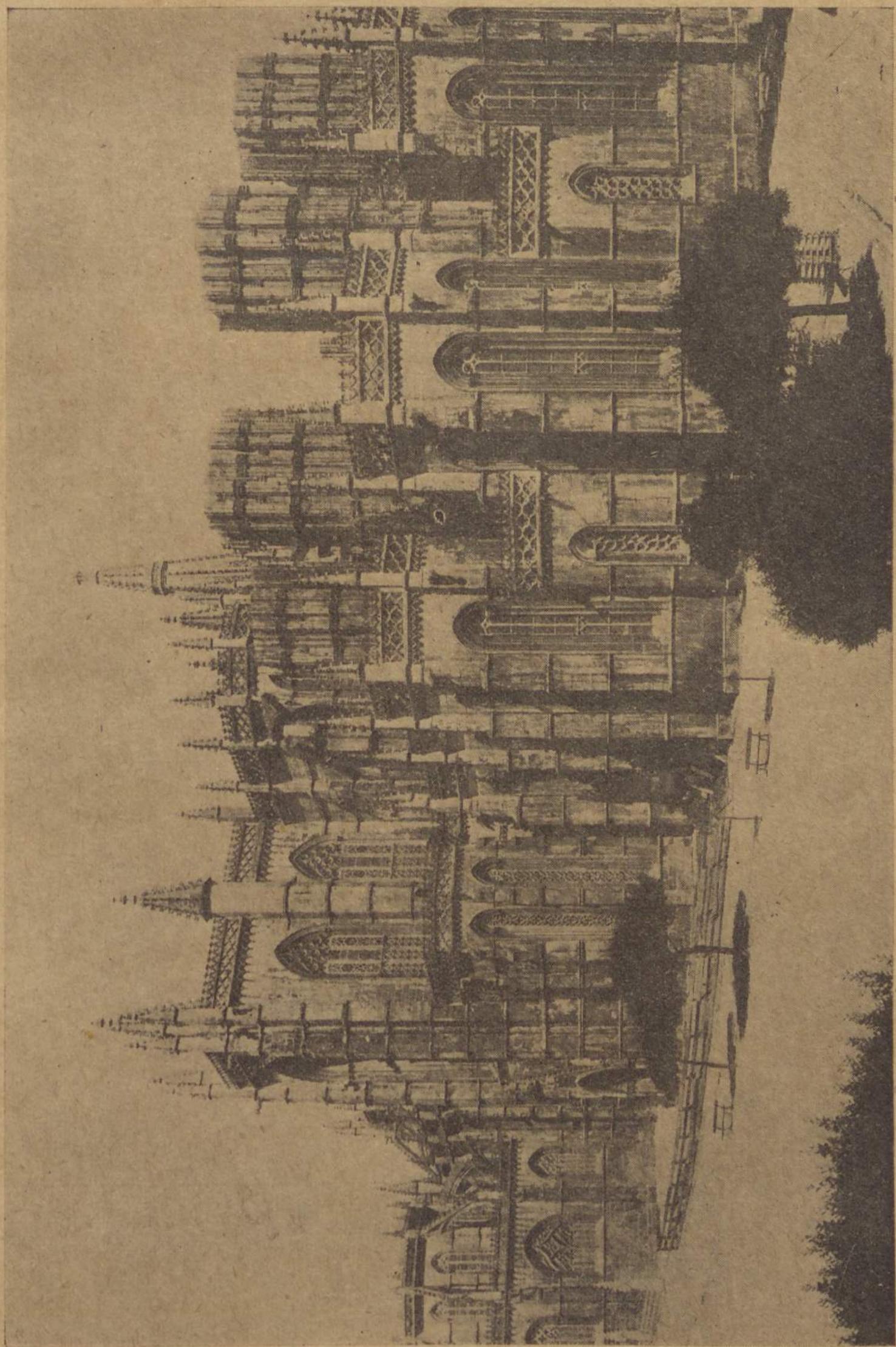
11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B

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 alodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito desmanchado - Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho 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 pro-
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



MOSTEIRO DA BATALHA