

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O :

Página Artística, Ilha da Madeira, Queda de água no Rabaçal. — Censura á Imprensa. — A Coordenação dos Meios de Transporte, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — «Contos Amargos da Guerra». — Olá, Alemanha amiga . . . , pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY. — justa homenagem. — A nossa Marinha de Guerra, por CARLOS M. DA COSTA. — A «Gazeta» em Espanha. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Falta de Espaço. — Linhas estrangeiras. — Questões sociais, pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Figuras do Dia, por A. de E. — Assuntos Internacionais, Ontem e Hoje, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Ha quarenta anos. — Caminhos de ferro. — As Caravelas dos Descobrimientos, por QUIRINO DA FONSECA. — Parte Oficial. — João Franco Monteiro. — Grupo Instructivo Ferroviario. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — O Relatorio Salter, pelo VISCONDE DE ALCobaça. — Linhas portuguesas. — Movimento Cambial. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — As obras do porto do Funchal. — Cotações de metaes nos Estados Unidos :—:

1933

ANO XLVI

16 DE ABRIL

NUMERO 1088

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO DE ESAGUY
JOSÉ 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
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO



DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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



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

CENSURA À IMPRENSA

NOVO DECRETO QUE A REGULA

A censura à imprensa é mantida e regulada pelo seguinte decreto assinado pelo novo govêrno constitucional :

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

Artigo 1.º — É garantida a expressão de pensamento por meio de qualquer publicação gráfica, nos termos da lei de Imprensa e nos dêste decreto.

Art. 2.º — Continuam sujeitas a censura prévia as publicações periódicas, definidas na lei de Imprensa e bem assim as folhas volantes, folhetos, cartazes e outras publicações, sempre que em qualquer delas se versem assuntos de carácter político ou social.

Art. 3.º — A censura terá sòmente por fim impedir a prevenção da opinião pública na sua função de força social e deverá ser exercida por forma a defende-la de todos os factores que a desorientem contra a verdade, a justiça, a moral, a boa administração e o bem comum, e a evitar que sejam atacados os princípios fundamentais da organização da sociedade.

Art. 4.º — A Censura será exercida por comissões nomeadas pelo Govêrno, podendo ser remuneradas as respectivas funções.

Art. 5.º — As comissões de Censura ficam subordinadas ao gabinete do Ministério do Interior, por intermédio da Comissão de Censura de Lisboa, que funcionará como comissão central.

Art. 6.º — As comissões encarregadas da Censura não poderão alterar o texto censurado com aditamentos ou substituições, devendo limitar-se a eliminar os trechos ou passagens reputados inconvenientes, de harmonia com o disposto no artigo 3.º.

§ único — A permissão, pela comissão de Censura, da publicação de qualquer escrito, não revela responsabilidade civil e criminal dos autores ou responsáveis pelo escrito, nos termos da lei de Imprensa.

Art. 7 — Das decisões da comissão de Censura ha recurso para o governador civil do respectivo distrito salvo em Lisboa e Porto, onde os recursos serão decididos por uma comissão composta pelo governador civil, pelo presidente da respectiva comissão de censura e por pessoa idonea, que o Govêrno nomeará.

§ 1.º — O recurso será interposto por meio de exposição fundamentada em papel comum, acompanhada da prova original censurada e com indicação da Comissão de Censura que proibiu a sua publicação.

§ 2.º — Quando em recurso fôr autorizada a publicação do escrito censurado, a entidade que julgar o recurso, ponderando as circunstâncias que ocorreram, poderá propôr ao Govêrno que a empresa jornalística ou o proprietário da publicação seja indemnizado dos prejuizos, propondo também o quantitativo da indemnização.

Art. 8.º — O Govêrno expedirá, por intermédio do Ministério do Interior, as instruções adequadas à execução deste decreto.

Art. 9.º — Êste decreto entra immediatamente em vigor.

A COORDENAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

EM 8 de Junho de 1932 a Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses encarregou uma Comissão composta dos srs. engenheiros Jales Guimarães, Neff Sobral, Lisboa de Lima e Campos Rueda de estudar o problema da coordenação dos diversos meios de transporte no nosso país.

A Comissão apresentou um extenso relatório que depois de certas reflexões genericas sem o apoio do mínimo dado numerico nem de factos concretos é consagrado a um plano de reforma dos serviços officiaes sobre transportes,

Considera-se a criação de um Conselho de transportes terrestres a panacéa para o mal de que sofrem os caminhos de ferro, fazendo taboa da legislação vigente.

A Classe de Viação perfilhou com insignificantes retoques o trabalho dos seus delegados, transformando-o em parecer que foi publicado no numero de Março da *Revista* da Associação e foi submetido á apreciação da Assembléa Geral em sessão de 10 do corrente.

Dez meses vão pois decorridos sobre a nomeação da Comissão resultando um trabalho de demolição em que á Ditadura se propõe o papel de Saturno devorando os proprios filhos, pois são dela as leis que se pretende suspender e revogar leis organicas dos serviços das estradas, dos caminhos de ferro, do Conselho Superior de Obras Publicas, planos da rede ferroviaria e dos de estradas, concessões de linhas, tudo isso será substituído por uma lei que cria o Conselho Superior de Transportes Terrestres e a respectiva Direcção Geral, com multiplas atribuições.

Antes de discutir essa proposta importa reproduzi-la para que os leitores possam aprecia-la.

Parecer da Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses sobre o problema da coordenação dos meios de transporte

A Classe de Viação, tendo estudado o problema da coordenação dos diversos meios de transporte no nosso País, apresenta o relatório dos seus trabalhos.

Considerou a Classe a situação das emprêsas ferroviárias sob o ponto de vista técnico, económico e financeiro, e estudou também as condições em que exerce a industria de camionagem.

Atravessam os caminhos de ferro uma crise grave, em

parte motivada pela concorrência do automobilismo. Mas não pode deixar de reconhecer-se que os métodos de exploração são, em geral, antiquados e que têm por isso de modificar-se, adaptando-se às circunstâncias presentes.

Por outro lado, as carreiras de automóveis não se fazem, na maior parte dos casos, em condições de segurança e de conforto para o público, tornando-se necessária uma mais eficaz acção de *contrôle*.

Reclama-se muitas vezes que sejam promulgadas medidas restritivas do campo de acção em que a camionagem se exerce.

A Classe reconhece que, embora sejam de aconselhar medidas que melhorem tanto os serviços ferroviários como os automobilísticos, há que proceder com absoluta imparcialidade, pelo que se abstem de propôr providências tendentes a colocar qualquer dos meios de transporte em situação legal de inferioridade relativamente a outro.

Não se limitaria a Classe a encarar o problema da coordenação do caminho de ferro com o automóvel, entendendo, pelo contrário, que uma ampla coordenação de todos os sistemas de transportes se tornaria necessária.

A cabotagem, a navegação marítima e a aviação não podem excluir-se num plano de coordenação geral e este só poderia conseguir-se pela criação de um alto organismo orientador: o Conselho Superior de Transportes.

Sucede, porém, que a dispersão, por vários Ministérios, dos diversos meios de comunicação dificulta, sob o ponto de vista prático, a realização daquele objectivo.

A Marinha Mercante Nacional, por exemplo, encontra-se dependente do Ministério da Marinha. A Classe considera indispensável o seu ingresso no Ministério das Obras Públicas e Comunicações, onde é o seu lugar pelo papel caracterizadamente económico que lhe compete na vida nacional. Sem essa providência que se lhe afigura essencial, julga a Classe não ser possível fazê-la ingressar num plano geral de coordenação de todos os meios de transporte.

Por este motivo julga mais viável de momento a criação do Conselho Superior de Transportes Terrestres, no qual, contudo, prevê a colaboração de elementos de organismos que superintendem noutros sistemas de transportes para assegurar a indispensável ligação entre todos.

E julga que assim se poderá dar um passo importante no caminho da coordenação.

Outro ponto que á Classe se afigura de primacial importância é a elaboração de um plano de transportes terrestres que harmonize a função dos caminhos de ferro com a do automobilismo.

O plano de viação ordinária, aprovado por decreto n.^o 16.075, de 30 de Setembro de 1928, tem sido rigorosamente observado na construção de estradas. E assim muitas povoações até agora isoladas têm visto estabelecer-se a sua ligação com o resto do País.

Examinando o plano ferroviário, aprovado por decreto de 28 de Março de 1930, verifica-se que muitas das linhas em construção ou figurando no plano são paralelas a estradas cuja capacidade de trânsito está longe de se esgotar ou a outras que vão construir-se.

E não é evidentemente oportuno o desenvolvimento da rede dos caminhos de ferro quando estes atravessam uma crise grave, quando um tal trabalho só pode ser levado a efeito aumentando em muitos milhares de contos, por ano, os encargos que o Estado tem ultimamente assumido como consequência do plano aprovado em 1930 e quando os transportes por estrada podem, no momento presente, e ainda por largo tempo, satisfazer às necessidades económicas das regiões que as novas linhas iriam servir.

Já no parecer que em 1929 esta Associação elaborou sobre o então projectado plano ferroviário se lembrava ao Governo que, em virtude da expansão sempre crescente do automobilismo, se deveria ser prudente na construção de novas linhas cujas malhas não conviria apertar demasiadamente,

certo como era que já naquela época se considerava que o caminho de ferro era batido para distâncias até 100 quilómetros, pelo seu concorrente.

De então para cá as circunstâncias não têm senão confirmado os pontos de vista desta Associação.

Como consequência do que fica dito entendeu a Classe que o trabalho a efectuar deve assentar nas seguintes bases:

I — Revisão do Plano ferroviário com o fim de limitar a construção de novas linhas em regiões que possam ser eficazmente servidas pela estrada.

II — Revisão do plano de estradas de forma a conjugar os transportes por estrada e por caminho de ferro.

III — Organização do Conselho Superior de Transportes.

IV — Modificação dos métodos de exploração ferroviária com o fim de os tornar mais económicos e eficientes.

V — Organização dos métodos de exploração dos transportes por estrada.

Quanto às bases I e II a Classe propõe que a revisão do plano ferroviário e de estradas se faça no sentido de se elaborar um plano de conjunto que harmonize as comunicações pelo caminho de ferro e por estrada com o fim de se conseguir que cada região seja servida por um, por outro ou por ambos os meios de transporte, conforme as necessidades da sua economia.

Aconselha mais a suspensão imediata do decreto 18.190, que aprovou o plano ferroviário, afim de se não fazerem mais concessões dele derivadas antes de feita a referida revisão.

Entende que nos mesmos termos se deve suspender qualquer concessão já dada mas cujos trabalhos de construção não estejam iniciados e se deve fazer a revisão das concessões dadas cujos trabalhos de construção estejam em curso.

Dentro do mesmo critério julga que se deve fazer a apreciação dos trabalhos em curso de construção da rede complementar dos Caminhos de Ferro do Estado com o fim de se suspenderem aquelas que, em face das circunstâncias actuais se não justifiquem.

Quanto à base III a Comissão entende que a composição do Conselho Superior de Transportes Terrestres deve ser a seguinte:

Presidente — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Vice-Presidente — Um engenheiro civil de livre nomeação do Governo.

Vogais — a) Representante do Ministerio do Comércio, Indústria e Agricultura.

b) Representante do Ministério das Finanças.

c) O Director Geral de Estradas.

d) O Director Geral dos Transportes Terrestres.

e) O Director da Aviação Comercial.

f) O Administrador Geral do Porto de Lisboa.

g) O Administrador Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

h) O Director da Marinha Mercante.

i) O Director Geral dos Caminhos de Ferro.

j) 5 engenheiros do Ministério das Obras Públicas especializados em estradas e caminhos de ferro.

k) 1 jurista jurisconsulto.

l) 1 representante das empresas ferroviárias.

m) 1 representante das empresas de camionagem.

n) 1 delegado do pessoal ferroviário.

o) 1 delegado do pessoal de camionagem.

p) 1 engenheiro civil do quadro do Ministério das Obras Públicas de livre nomeação do Governo Secretário Geral.

O Conselho deverá poder requisitar a assistência às sessões dos Directores dos Serviços do Estado que não façam parte dele sempre que a sua presença seja considerada util para a discussão de qualquer assunto.

O Conselho deverá pedir o parecer das Associações Económicas — Comércio, Indústria e Agricultura — sempre que se discutam assuntos que lhes possam interessar.

Os 5 engenheiros a que se refere a alínea j) constituem a Comissão Técnica do Conselho a quem caberá examinar sob o ponto de vista técnico todos os projectos submetidos à apreciação do Conselho Superior de Transportes Terrestres.

O Conselho Superior de Transportes Terrestres substituirá o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, Conselho Superior de Viação e no que se refere a estradas e Caminhos de Ferro o Conselho Superior de Obras Públicas.

Pelo que se refere ao funcionamento do Conselho entende a Comissão que deveria estar ligado com a Direcção Geral dos Transportes Terrestres, a Direcção Geral de Estradas e compreender uma Secretaria Geral.

A Direcção Geral de Transportes Terrestres compreenderia todos os serviços actualmente a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e mais todos os que se referem a camionagem, estes últimos dividindo-se pelas actuais divisões de Material e Tracção e de Exploração conforme a sua natureza.

Junto da Direcção Geral de Transportes funcionaria a Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro que seria constituída apenas por 5 funcionários do Estado: 3 chefes de Divisão da Direcção Geral o representante do Ministério das Finanças no Conselho Superior e presidida pelo Director Geral dos Transportes Terrestres.

Junto da Direcção de Estradas funcionaria uma Comissão Administrativa com composição paralela à do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Pelo que se refere às atribuições do Conselho entende a Comissão que elas devem ser as seguintes:

1 — Estudar e propôr ao Governo o plano geral do sistema de transportes do país tendo em vista a adopção em cada região do meio ou meios de comunicação mais apropriados à sua economia e mais harmónicos com a economia geral.

2 — O estudo da coordenação dos diversos meios de transporte propondo ao Governo as medidas necessárias para esse fim.

3 — O estudo da situação financeira das empresas ferroviárias e o estudo técnico das linhas em exploração com o fim de serem adoptadas as medidas indispensáveis para se efectivarem todas as possíveis economias na administração e no funcionamento dos serviços e para se obter a máxima eficiência na exploração das linhas.

a) Para este efeito estudar-se-há a possibilidade da unificação das redes, com predomínio do Estado, e a adopção de elementos modernos de exploração que aperfeiçoem os serviços ferroviários

b) Estudar-se-há em especial a adopção da tracção electrica onde a economia e a técnica tornem viáveis tais soluções.

4 — O estudo da situação financeira das empresas de camionagem e o estudo técnico das carreiras em exploração, com o fim de serem adoptadas as medidas indispensáveis para se obter economia na administração, segurança para os passageiros e eficiência na exploração das linhas.

a) Com este objectivo se procurará estabelecer regras favorecendo a concentração de empresas.

Quando em virtude desta concentração vierem a estabelecer-se empresas que pela sua importância financeira ou pelo seu tráfego se tornem preponderantes na vida económica de qualquer grande região do País, nelas deverá ter predomínio o Estado.

5 — O estudo da pequena cabotagem do tráfego fluvial procurando a sua coordenação com os outros meios de transporte.

6 — Fixação, dependente de aprovação ministerial, dos tipos de material fixo e circulante para caminhos de ferro e deste último para transportes colectivos de passageiros e transporte de mercadorias por estrada tendo em vista as pos-

sibilidades e vantagens de unificação e *standardisação* dos gabarits.

7 — Estudo da conjugação do serviço de exploração de portos que sejam ou venham a ser testas de caminhos de ferro ou estradas com aqueles com a camionagem de forma a obter a maior soma de vantagens para a economia do país.

8 — Estudo da combinação dos serviços de transportes nacionais com os estrangeiros.

9 — Estudo dos sistemas tarifários de caminhos de ferro, de transportes marítimos, por estrada e pelo ar, da pequena cabotagem e serviço fluvial e das taxas de portos de forma a torna-los harmónicos, de simples manejo para o público e procurar que obedeçam a um critério de utilidade colectiva. Pronunciar-se sobre as alterações de tarifas para projectos de novas tarifas respeitantes a todos os transportes e aos portos.

10 — Elaborar as condições de concessão de transportes por estrada e por caminho de ferro.

11 — Elaborar todos os regulamentos referentes à exploração de caminhos do ferro e se transportes por estrada.

12 — Elaboração das regras de polícia de transito de estradas.

13 — Estudo e exame dos horários de caminho de ferro e das carreiras por estrada, que não poderão vigorar sem a sua aprovação.

14 — Examinar e dar parecer sobre todos os contractos de serviço que necessitem de aprovação ministerial.

15 — Dar parecer sobre todos os problemas de carácter oficial referentes aos caminhos de ferro e à camionagem.

16 — Emitir parecer sobre todos os demais assuntos relativos a transportes sobre os quais for consultado pelo Governo.

Nota — Todos os pareceres e resoluções do Conselho serão publicados, excepto aqueles que o Governo considerar de carácter confidencial.

O Conselho publicará também um relatório anual e estatística.

Em relação ás bases IV e V a Classe alvitra o estudo das seguintes medidas:

Aceleração da marcha dos combóios de passageiros e mercadorias.

Redução do número de classes dos combóios tramways e de todos os de serviço suburbano os quais deverão ter 2.^a e 3.^a classes apenas; estudando-se a possibilidade de tornar extensiva a redução do número de classes aos combóios de longo curso.

Adopção de automotoras em ramais das linhas principais.

Adopção de automotoras ou auto-rails nas redes suburbanas devendo encarar-se também a hipótese de electrificação das mesmas redes.

Mesmo no caso dos comboios de longo curso se deverá estudar a possibilidade ou conveniência da adopção de automotoras.

Supressão da distinção entre a grande e pequena velocidade.

Redução dos prazos de transportes ferroviários.

Adopção nas zonas suburbanas do sistema de exploração chamado de *estação aberta* em substituição do actual método de *estação fechada*, para o que se usaria o sistema de *blóco automático* ou qualquer outro método de sinalização consensual com uma maior densidade de circulação,

Supressão das passagens de nível.

Combinação do serviço de comboios de passageiros com o automóvel de modo que suprimindo-se as paragens dos comboios nalgumas estações e serviço das intermédias se fizesse pelo segundo meio de transporte.

Idêntica combinação em relação aos comboios de mercadorias estudando-se também a organização de comboios ligeiros para distribuição de detalhe.

Adopção do sistema de despacho de mercadorias de domicílio a domicílio encarando-se a possibilidade de os ca-

“CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

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

A Luz do Operário:

Contos Amargos da Guerra é um livro de 172 páginas, da autoria do Sr. Carlos d'Ornelas, que lemos com extraordinário interesse.

Trata de coisas passadas no medonho matadouro de carne humana, e por vezes a sua leitura faz-nos estremecer de pavor.

Ao autor do interessante livro, os nossos agradecimentos pela gentileza da sua oferta.

Rádio-Ciência:

Carlos d'Ornelas, jornalista de esplêndidas qualidades e de espírito desempoeirado, pertence àquela geração que sofreu a pressão angustiosa de quem, mergulhada na amálgama sangrenta e trágica das trincheiras, na Flandres. É um homem da geração de fogo.

Na sua retina lampejam, ainda, de quando em vez, os clarões sinistros dos incêndios e dos «very-lights», e, a seus ouvidos soam os ecos, ainda que amortecidos, do rugido da metralha e do estertor agónico dos nossos homens que caíam para sempre, regando com sangue a terra estrangeira.

São as centelhas desses clarões de tragédia e o resto desses sons da fúria humana, que Carlos d'Ornelas nos dá no livro que acaba de publicar sob o sugestivo título «Contos Amargos da Guerra».

Não é a obra dum literato, conforme afirma o autor num pequeno prefácio. É uma obra feita para o povo ler, para os soldados da conflagração europeia, e elaborada sem preocupação de estilo.

Há, nos «Contos Amargos da Guerra», algumas páginas tristes, algumas verdades flagrantes e desoladoras, escritas numa linguagem sem pretencionismos, simples mas eloquente. E, ao lê-las, destilam por nós os vultos bizonhos dos soldados portugueses, sofrendores mas arrojados, padecendo tiranias revoltantes e morrendo heróicamente, mas com saudades de saudade pelo lar distante, pelo seu país de sol, de amor e de canções.

O livro de Carlos d'Ornelas é um livro de evocações dolorosas. Talvez padeça da falta de um maior burilamento da prosa, mas é, indubitavelmente uma obra sincera, onde vive e palpita a sensibilidade do autor dos «Contos Amargos da Guerra» constituirão dois volumes, dos quais é o primeiro aquê que acaba de ser pôsto à venda.

minhos de ferro transportarem camiões carregados embora com agrupamento de mercadorias.

Adopção do sistema de transporte por *Containers* nas relações em que haja necessidade absoluta de transbôrdo do caminho de ferro para automóvel ou vice-versa ou em que o agrupamento de numerosas pequenas remessas para o mesmo destino aconselhe esse uso.

Adopção da semana inglesa no funcionalismo, no comércio e na indústria.

Aquisição de aparelhagem destinada a facilitar e a abreviar o serviço das estações.

Aquisição de material de tipo especial adequado a diversos géneros de mercadorias: frutas, peixes, etc.

Responsabilidade idêntica pelo transporte de passageiros e de mercadorias para os caminhos de ferro e para a camionagem.

Fiscalização técnica e comercial do Estado sobre os transportes automóveis idêntica à exercida para os caminhos de ferro.

Fixação de tarifas mínimas aplicáveis nas carreiras de automóveis.

Simplificação das tarifas ferroviárias e sua revisão.

Determinação das condições em que se podem fazer carreiras acidentais de automóveis.

Obrigatoriedade de transportar para ambos os meios de transporte exceptuando-se o automóvel dessa obrigatoriedade quanto ás mercadorias hoje geralmente transportadas em combóios completos como por exemplo minérios, tóros de pinho, etc.

A Classe julga que as conclusões dêste seu parecer são tão aplicáveis à Metrópole como ás Colónias.

IMPRESSIONES

OLÁ, ALEMANHA AMIGA...

Pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY

A marcha dos acontecimentos, sucedidos na Alemanha nas últimas semanas, não surpreendeu aqueles que têm seguido os passos de Hitler, ou aqueles que ainda têm nos ouvidos os acordes inúteis dos seus discursos.

A outra Europa, na expressão feliz de um dos maiores escritores da França contemporânea, atravessa neste instante, doloroso para todos os homens, orgulhosos da sua qualidade de homens livres, uma hora de desvairo, cujos primeiros resultados devem-se ter sentido já na balança económica da velha e dividida germânia, aparentemente unida pelo mesmo cimento odioso, o terror da sua ocidental vizinha.

Há mais de seis meses que os actuais dirigentes da policia alemã, os barões monoculados, organizavam pacientemente a luta contra os judeus, coeficientes primordiais da cultura e da economia daquela nação.

Há mais de seis meses que os departamentos de propaganda dos nazis colhiam elementos de luta, e desenhavam nas suas cartas os planos de combate medieval que se desenca-deou, bárbaro e violento, nos últimos quinze dias, combate no qual morreram algumas dezenas de judeus, e durante o qual foram pilhados os haveres de alguns milhares.

Não pensou a Alemanha que a reacção contra as violências, os crimes, e as tropelias, cometidas nos seus territórios ocasionasse no mundo inteiro, nas cinco partes do orbe, um movimento de protesto tão intenso e vasto, que uniu na maioria dos países os cultores de todas as religiões e na sua quási totalidade os intelectuais de todo o mundo. A Alemanha atravez das perseguições aos israelitas, tirou mais uma vez a prova da sua impopularidade, e deve ter colhido por êsse mundo fóra a certeza de que a repetição de um conflito idêntico ao de 1914, arrastaria as restantes nações do mundo a um movimento de solidariedade humana, que novamente a reduziria à condição de vencida.

Vive quente, ainda, a repulsa criada no mundo civilizado pelas barbaridades cometidas pelos alemães na última guerra, guerra que reduziu os loiros campos de trigo da França a vastos cemitérios, parada sem fim de cruces de madeira.

Vive quente, ainda, na memória dos que sofreram, e daqueles que um a um viram tombar, impotentes, os seus entes queridos, irmãos na morte e nos sombrios campos de batalha.

Os desmentidos alemães, elaborados nos gabinetes do chanceler menor, na deliciosa expressão de Lippman, não têm significado real. As cartas, escritas pelos bons e anafados comerciantes alemães, desmentindo as tropelias praticadas pelas tropas de assalto, têm valor negativo, são a confirmação das mesmas.

Perante os significativos protestos das chancelarias de todos os países, sobretudo da França, Polónia, Inglaterra, e da América, a luta tomou novo aspecto, transformou-se, emudeceu.

Os hebreos — Hitler não modificou a estrutura essencial do seu apregoado programa — são diáriamente desligados dos seus lugares, e nas principais cidades da Alemanha os municípios afastam-nos do exercício das suas profissões.

O mal é tão profundo, a luta tão encarnçada, o ambiente tão sombrio, e o horizonte tão duvidoso, que muitos preferem morrer a serem humilhados, saqueados, véxados, nas cidades,

JUSTA HOMENAGEM

O sr. António Augusto Paes, que durante muitos anos exerceu com muito zelo e competência o lugar de Chefe dos Serviços da Fiscalização e Estatística da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, ou seja desde a fundação desta Companhia, acaba de ser homenageado por ter completado cinquenta anos de serviço.

Em Junho de 1929 foi êste mesmo senhor homenageado pelo Governo Português, por proposta da Companhia da Beira Alta, com o grau de oficial da Ordem de Mérito Industrial, por ter sido, durante toda a sua vida de serviços à sua Companhia um funcionário zeloso — o modelo dos funcionários.

Pessoal maior e menor, após a homenagem acompanhou, até à sua residência o sr. António Augusto Paes que comovidamente se despediu de quem soube reconhecer os seus altos serviços prestados à sua companhia e também a Pátria.

A *Gazeta* felecita-o.

ou vilas, às quais dedicaram o melhor dos seus esforços, e das suas inteligências criadôras.

Os que estão mais perto das fronteiras, exactamente como sucedeu outrora nos bárbaros tempos da inquisição, galgam-na, deixando bens e haveres, os lares mutilados pela desgraça, batidos pelo sôpro da miséria.

A loucura é tamanha que os templos e os cemitérios não escapam ao furacão hitleriano, e os covais são remexidos e profanados, e interrompido o sôno eterno dos mortos.

Mortos e vivos, os que repousam na paz quieta dos cemitérios e os que erguem cidades, e movimentam exércitos de operários, são combatidos da mesma forma, às ocultas, enquanto todas as noites, os altos falantes, metódicamente, anunciam que a revolta foi dominada, obedecendo-se às ordens de Hitler. Fantásticas ordens, e inocentes alto-falantes!

Abro os jornais de todo o mundo, chegados na última mala, e o meu espanto aumenta, e a minha indignação cresce. São os mortos, e os templos as últimas vítimas da loucura nazista. Causa-me arrepios esta notícia, a dos cemitérios violados, na escalada da noite, quando o silêncio recolhe as folhas que tombam, e desenha fantasmas nas esquinas traiçoeiras... Invade-me um enorme sobressalto. Aflige-me uma sensação de angústia, impossível de contar...

* *

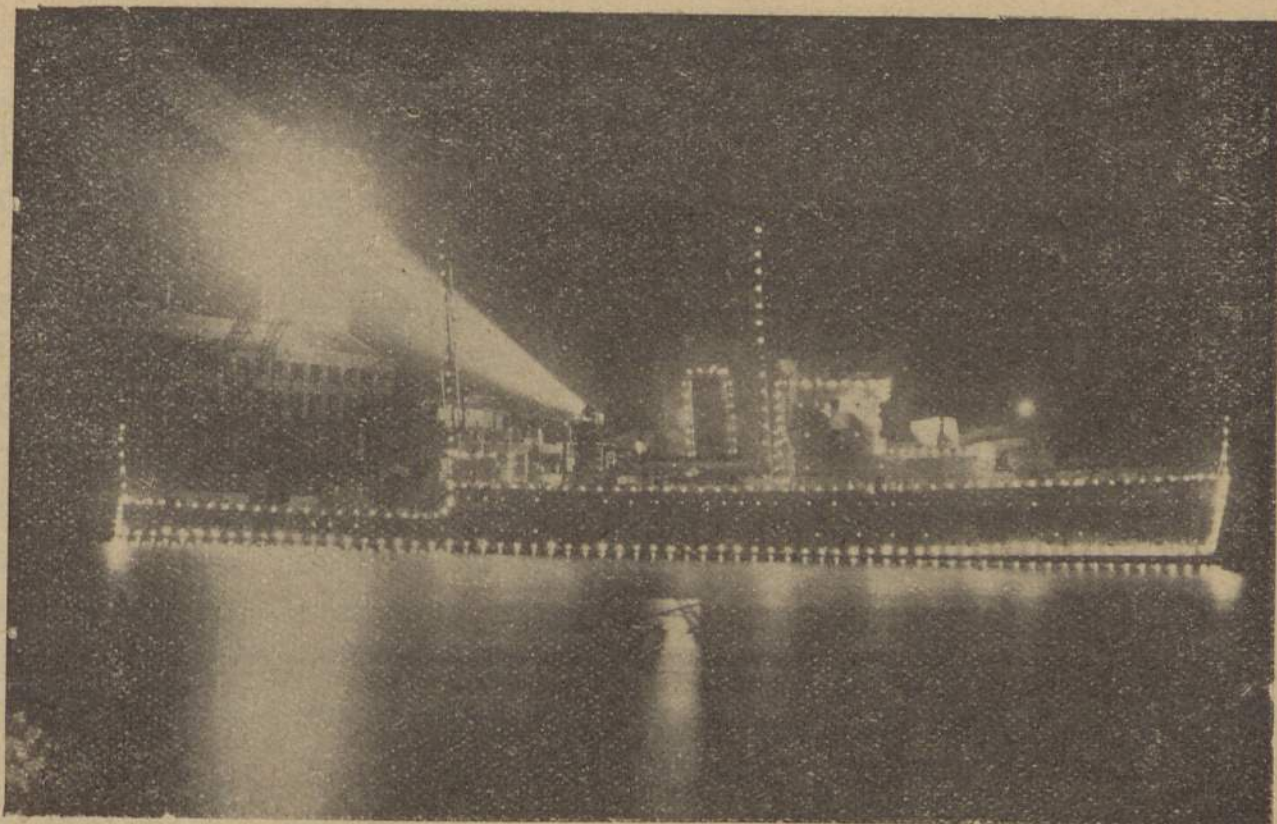
Chego à janela do meu quarto, do meu gabinete de trabalho, e verifico que estou em Lisboa, na minha pátria querida, na capital do meu país, e que a cidade dorme tranquila e feliz... E sem saber porquê, os meus olhos, maguados pela dor, adivinham no silêncio e na doçura desta calma noite de primavera a paz adormecida do meu Campo Santo!

Olá, Alemanha amiga...

A NOSSA MARINHA DE GUERRA

O SEU PASSADO — DECA-
DENCIA — O SEU RESSUR-
GIMENTO — TENHAMOS FÉ

Por CARLOS M. DA COSTA



GONÇALO VELHO com a iluminação oferecida pela casa construtora

A GORA que o ressurgimento da nossa Marinha de Guerra parece tornar-se realidade, apraz-nos dizer algumas palavras sobre o papel que durante séculos desempenhou em prol de Portugal, e ainda o valor que nos dias de hoje poderá ter, se não fôr despresada como tem sido, pelo menos de há um século para cá.

Não vamos fazer história, simplesmente dar umas notas, avivar a memória dos nossos leitores, sobre as personalidades do passado que imprimiram á marinha e aos estudos da navegação em geral, certo desenvolvimento.

D. Afonso Henriques encarregando D. Fuas Roupinho de castigar as embarcações mouriscas que assolavam o litoral português e interceptavam as comunicações com Lisboa, começou por escrever a primeira página da história marítima portuguesa. Vários combates navais se deram então, onde a bravura não faltou, tornando mais respeitado o nome da nação que se começara a formar.

Com uma extensa fronteira marítima era de esperar que todas as atenções se voltassem um pouco para o mar; mas nem só este motivo ajudou o desenvolvimento da marinha. A natural tendencia para as lides do mar, dos povos do litoral oriundos de artígas famílias fenicias que se estabeleceram na península, completou essa obra, fornecendo atravez os séculos gerações de notáveis marinheiros.

E, considerando o valor das forças navais então em embrião, a completar a acção das tropas de terra, aquelas cooperaram notavelmente com D. Sancho I na Conquista de Silves; mas verdadeiramente o monarca que mais disveladamente lhe deu alguns cuidados, foi D. Afonso III que, diz-se, lhe deu a sua primeira organização.

D. Diniz reformou-a, contratando para almirante-mór um homem de valor e com muita ex-

periencia, o genovez Manuel Peçanha, chefe de uma família de mareantes que, seguindo as pisadas do seu antepassado, bons serviços prestou ao Paiz. Notável foi também a atenção dispensada á marinha por D. Afonso IV, mas sobretudo foi D. Fernando I quem a impulsionei grandemente com valiosas medidas de protecção e ainda por conceder privilégios a todos aqueles que comprassem navios no estrangeiro ou os fizessem construir nos estaleiros portugueses. Foi este tão caluniado monarca quem verdadeiramente preparou com o seu carinho, o successo dos expedições feitas por D. João I ao norte de Africa. Com as medidas que levou a efeito criou o espírito marítimo, até essa época quasi adormecido.

Mas a gloria marítima de Portugal iniciada brilhantemente no feliz reinado de D. João I, só no reinado de D. João II teve o começo do seu apogeu. Este rei impulsionei de uma forma tão firme a navegação, que, êle próprio fiscalizava a construcção dos navios que mais tarde haviam de assombrar o Mundo inteiro, pela tenacidade e saber dos seus comandos e tripulações.

Más linguas de então julgavam e diziam que as descobertas dos portugueses eram devidas a uma questão de sorte, coroando o esforço de aventureiros. Muitos e consagrados autores teem desfeito essa lenda, provando com dados absolutamente certos, que as descobertas foram o resultado de muitos estudos em boa hora começados pelo Infante D. Henrique, cuja continuação não foi descurada até ao reinado de D. Manuel I e seguintes.

As descobertas, a conquista de além-mar, o império comercial do mundo na mão dos portugueses, as relações do Ocidente com o extremo Oriente, são pergaminhos escritos e iluminados a ouro que honram o passado do velho Portugal, e em especialidade a sua nobre Marinha de Guerra, hoje uma palidissima sombra do que foi outrora.

A decadência da nossa força marítima começou no tempo da dominação espanhola; até fins do século XVIII e princípio do século XIX algum valor tinha ainda, até que a técnica das novas construções e o vapor, enfim a era do aço veio completamente colocá-la em situação de inferioridade relativamente às outras nações.

Um paiz colonial como o nosso, com domínios espalhados por todos os oceanos triste é dizê-lo, não tem navios que mostrem altivamente na vastidão dos mares o seu pavilhão, símbolo do esforço de uma raça, pequena pelo número, mas grande na alma e na tradição do seu glorioso passado; mas esta tristeza, tem vivido de esperanças que, louvado seja Deus, nos parece agora em via de realização.

Esboçou-se um plano e começam aparecendo novas unidades navais, modernas e razoavelmente apetrechadas, pobres é certo, mas que nos não envergonham.

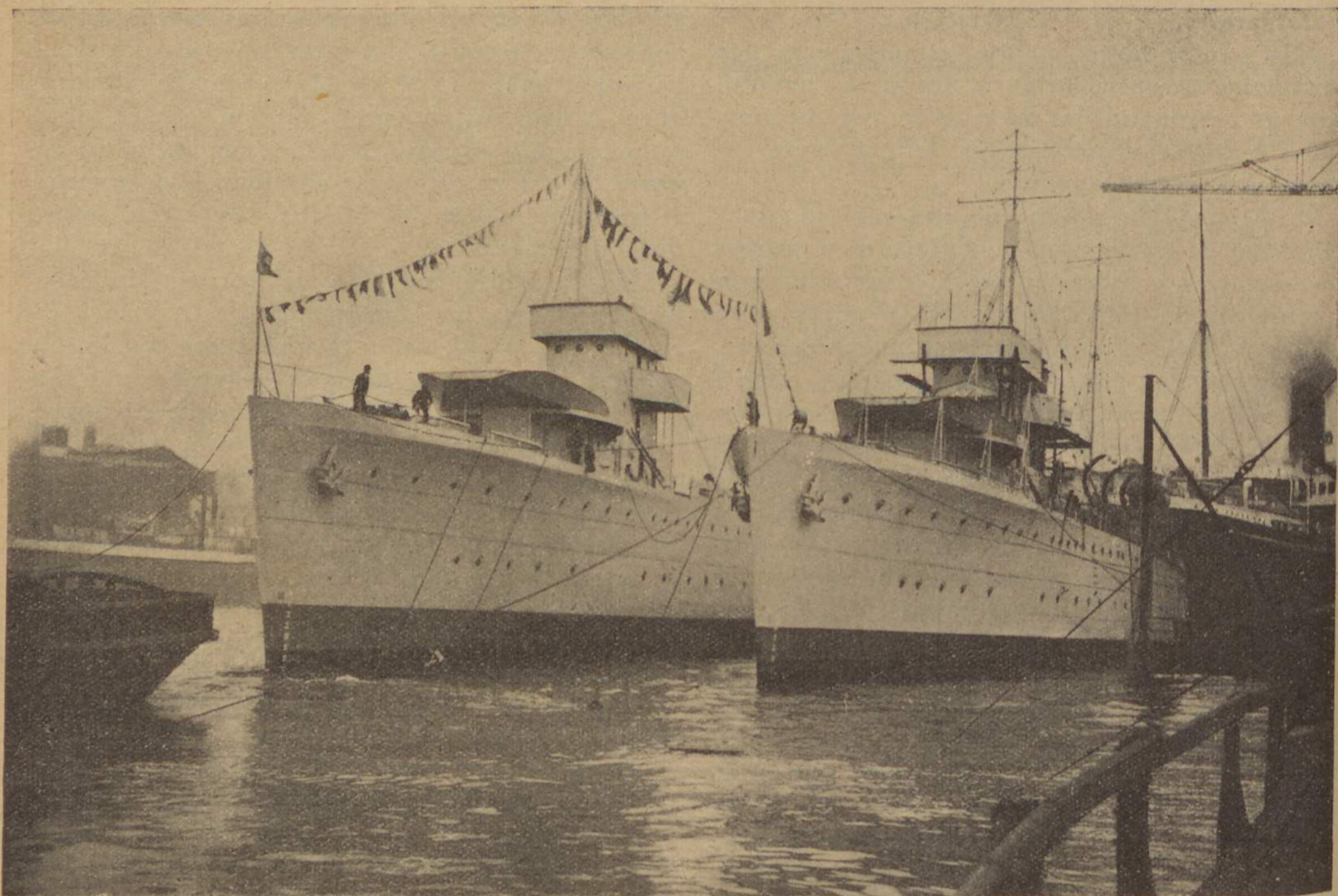
O primeiro vaso de guerra chegado — o *Gonçalo Velho* marca uma nova época para a nossa marinha militar. Outros se estão construindo e novos contractos se assinarão para o fornecimento de novos navios que, em todos os mares

hão-de assinalar a nossa existencia como povo livre, e tornar digno do respeito de todos os outros povos o glorioso pavilhão português, durante tanto tempo esquecido e olhado com menos consideração.

Tenhamos fé! A nossa marinha há-de ressurgir, pois os barcos que estão no Tejo, pôdres e com os cascos cheios de ostras, porque para nada servem hão-de desaparecer para dar lugar a navios que naveguem de verdade e que nas nossas províncias ultramarinas afirmem a nossa soberania, acompanhando um pouco os portugueses que, longe da sua terra natal dignificam pelo seu trabalho o valor da família lusitana.

O *Gonçalo Velho*, entrou no sábado 1 do corrente. Apesar do vento fortissimo que soprava, muitas embarcações acorreram á sua chegada, comboiando-o até prender á boia que lhe estava destinada no quadro dos navios de guerra.

Dos que hão-de chegar a fim de cumprir a primeira parte do programa naval é o mais pequeno, mas a sua linha é airosa e o seu fabrico encerra todos os aperfeiçoamentos em uso nas mais modernas unidades das marinhas estrangeiras.



AS UNIDADES DA NOVA ESQUADRA PORTUGUESA

Os avisos de guerra de 2.ª classe «Gonçalo Velho» e «Gonçalves Zarco». A nossa gravura mostra os dois barcos fundeados em New-Castle, acabando o seu apetrechamento.

A «GAZETA»

EM

ESPAÑHA

EXPLORAÇÕES FERROVIÁRIAS

EM Espanha, as explorações ferroviárias estão em decadência económica, e de dia para dia a paralisação das obras tende a aumentar.

O transporte por estradas, a crise immobilizando a industria e o commercio, vêm desde ha anos criando, para os transportes ferroviários uma situação aflictiva. Têm-se apresentado soluções. Umas apontam a intensificação do tráfico; outras expressam a necessidade de diminuir os gastos das explorações; finalmente, a solução mais radical que não agrada a todos — a nacionalização. Talvez se tome de tôdas estas soluções um bocadinho do bom senso que elas sugerem, por falta de um homem audaz que imponha medidas radicaes.

Os capitalistas esperam resignadamente que o tempo venha em seu favor, devolvendo-lhe as grossas rendas d'outrora. O material ferroviário em máquinas e vagões é abundante; lamenta-se que não se possa aproveitar indistintamente nas várias regiões do Norte e do Sul. Há linhas pequenas com o seu material inactivo calculado em 50 % para os meses da paralisação agricola.

DIRECTO VALÊNCIA-SARAGOÇA

No dia 9 do mez passado foi inaugurada a nova linha, Caminreal'a Sar goça, estabelecendo-se assim, a ligação directa Saragoça-Valência. São 120 km. de linha sem passagens de nivel, que foram substituidas por passagens inferiores e superiores até ao número de 91. A nova linha tem 15 pontes e viadutos, 12 túneis.

O material é todo espanhol. São 12 locomotivas de 180 e 160 toneladas, sistema Garrat. Os vagões são de construção metálica. Os frutos e productos de Aragão têm agora saída para o mar e os de Valência um caminho mais recto para a França.

A CENTRAL DE MADRID

Quando a ideia de uma Central de caminhos de ferro, tomava corpo e criava simpatias nos varios campos de actividade industrial, inesperadamente a bela ideia caducava. O ministro das comunicações, parece decidido a amparar a ideia. Ultimamente tem

declarado que as duas centrais terminus-Norte e Sul não poderão de forma alguma existir. Opta tambem pela electrificação das linhas fóra de Madrid e que operam segundo o sistema da Northern Company. Em vez de gastar rios de dinheiro alargando as duas estações centrais Norte e Sul pensa o ministro na construção de uma única. As escavações serão efectuadas na Avenida Castelhanas, brevemente, para averiguar da resistência do sub-solo.

A NACIONALIZAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

Quando o actual ministro das obras públicas tomou conta da sua pasta, estava convencido da necessidade desta nacionalização. Hoje percebe, embora em opposição com o partido socialista, a impossibilidade de tal medida. Como poderia o govêrno dispôr, sem graves prejuizos para a economia nacional e privada, de tão grande capital investido nas emprêsas ferroviárias? E como se disporia de capitais estrangeiros que alimentam as mesmas emprêsas? O sr. Prieto declara que possui um plano eficiente elaborado por si, capaz de solucionar todas as dificuldades existentes. Resta que caiam sobre êle as simpatias do Congresso. Já se tem dito que o plano do sr. Prieto é realmente simples e que resolve tôdas as dificuldades. — A confiscação. — Correm outras versões tais como um entendimento ou arranjo em que figure em primeira linha o capital do estado. Enquanto se planeia, os interesses dos caminhos de ferro vão sofrendo fortemente da crise. Para os 5 primeiros meses as rendas dos caminhos de ferro diminuiram 1,7 milhões de pesetas. A M. Z. A. regista 1.4 milhões em 1932.

SANTANDER E OS PROBLEMAS DE TRANSPORTE

Após a implantação da República o governo procedeu à moralização dos caminhos de ferro, cortando, suspendendo, proibindo novas explorações. Passada esta fase de economias que a crise impunha, imediatamente surgiram os novos consórcios, emprêsas capitalistas com plano de criação de novas rêdes. Prieto, optimista concede autorização a 25 emprêsas ferroviárias para recommencarem os trabalhos sem prejuizo para o Estado. Os comentários pessimistas feitos à margem da linha Santander-Mediterrâneo diàriamente assinalavam o estado lastimoso dessa exploração, chegando mesmo a insinuar-se uma revisão do contracto como uma medida de urgência da parte do govêrno. Os capitaes entregues a exploração eram enormes mal administrados por fórmula a conceber-se antecipadamente a impossibilidade da sua continuação. Como emprêsa particular, em nada beneficiaria o Estado dada a triste realidade de que tôdas as emprêsas particulares têm

como objectivo primacial a absorção das rendas por particulares. A linha Santander-Mediterrâneo tem de encarar-se sob um ponto de vista puramente nacional, compreendendo a valorisação das terras marginaes, com emprêgo de mão d'obra mais sistemático, e principalmente tarifas a preço de concorrência com as existentes n'outras linhas. A linha em questão dirigindo-se para o Mediterrâneo n'uma extensão de 112 km. apresenta grandes vantagens se se considerar a ausência de rédes próximas em região rica e íntima colaboração que poderá estabelecer-se com a réde Madrid-Burgos actualmente insuficiente para o tráfico da região.

INTERVENÇÃO PERMANENTE DO ESTADO NAS RÉDES DE CAMINHOS DE FERRO

A lei sobre intervenção ou interferência do estado em matéria de caminhos de ferro, no seu artigo 1.º cria para o estado o direito de intervir sob a fórmula de cooperador n'um consórcio recentemente constituído. Parece insinuar-se que os novos estatutos carecem de originalidade ou pecam por falta de precisão. Assim, o direito de intervenção outorgado ao Ministério dos Transportes pela fórmula de Veto, não representa para as companhias exploradoras, legislação nova, visto que já se encontra lavrada nos antigos estatutos. Como inovação, aponta-se o direito de assistir aos conselhos das Administrações das empresas, concedido aos comissários do governo. Efectivamente, n'este particular, assinala-se aos comissários um novo campo de acção visto que os assuntos sobre que eles exercerão a sua interferência abrangem todo o funcionamento interno das Companhias.

Em conclusão, há motivadas esperanças de que delegados governamentais em cooperação com as altas repartições ferroviárias virão a modificar para melhor os velhos conceitos de exploração ou nacionalisação, sempre na prática retardatários e imobilisadores de energias. A recente legislação autorisa o

estado a cooperar mediante o emprêgo de capitais de onde deriva para o mesmo, o direito de fiscalisação permanente, íntima, com tendências a intensificar-se, e proségue reclamando para o tráfico automobilístico certas restrições, determinadas garantias impostas por lei, como por exemplo, subordinação a um regimen contractual, existência de cadernos ou regulamentos precisando obrigações sobre segurança, regularidade, publicação de tarifas, garantias financeiras e cauções, seguros, etc..

PROCEDE-SE Á ELABORAÇÃO DE UM CÓDIGO DE ESTRADAS

A comissão encarregada da revisão do código anterior a 1932, já submeteu o seu parecer ao conselho do Estado a quem foram já solicitadas tôdas as providências tendentes a modernisar a legislação vigente em matéria de transportes de caminhos de ferro bem como a reduzir ao minimo os perigos da concorrência por parte das administrações dos transportes automobilísticos. Como síntese dêsse trabalho em discussão, reclamam-se medidas de carácter repressivo para toda a indústria falha de garantias, e medidas de protecção para as sociedades bem organisadas, de maneira, contudo a não se poderem lançar sistematicamente n'uma actividade orientada pela ideia de concorrência aos transportes ferroviários. Desde logo, por força da nova legislação, as companhias de automóveis terão de proceder ao seu equipamento de material circulante como provido de tipos ou marcas de determinada velocidade, potência, dimensões, capacidade transporte, oficinas de reparação, etc.. São também exigidas ao pessoal dirigente qualidades técnicas reconhecidas, e aos empregados condições de resistência. Além das garantias monetárias que às administrações oferecerão, as carreiras obedecerão a horários afixados ao público. Estes organismos e disposições estarão fiscalizados pelo estado. Para a exploração de novas carreiras requere-se autorização prévia da Administração dos trabalhos públicos.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Sob a presidencia do engenheiro sr. Alvaro Rego, Director Geral dos Caminhos Ferro, reuniu-se o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Foi aprovado o relatório e contas da gerencia do ano de 1931-32 da Comissão Administrativa do Fundo Especial, bem como o orçamento por ela proposto das receitas e despesas do mesmo fundo para o ano de 1933-34.

Foi também aprovado um voto de louvor á referida Comissão e em especial ao seu secretario, o engenheiro sr. Mario Trigo.

Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço não podemos inserir neste número a análise das conclusões do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, realizado este ano no Cairo, de autoria do nosso director Engenheiro Fernando de Sousa.

Linhas estrangeiras

ARGENTINA A concessão dada há poucos anos à Anglo-Argentine Tram-way Company para abertura de linhas subterrâneas na capital, passou para Ritiro Contituição sociedade espanhola. O comprimento da linha é $2\frac{5}{4}$ milhas e ha propostas para a execução do trabalho em duas secções (a) desde a praça da Constituição até a Avenida de Maio, com cêrca de $1\frac{1}{4}$ milhas (b) desde Avenida Maio até ao Ritiro nas imediações da central ou caminho de ferro. A 1.^a secção está avaliada em \$15,600.000 dos quaes \$5000.000 para a mão d'obra. Os depósitos garantias da Companhia espanhola somam \$8000.000. O capital autorizado da companhia é de 36.000.000 de pesetas subscrito em Espanha. Era sua necessidade bem urgente descongestionar o centro de Buenos Aires e espera-se que d'esta vez a Ritiro Constitucion terminará as obras rapidamente.

BÉLGICA A conclusão do projecto sôbre electrificação de linhas de grande tráfico com corrente contínua desde 1.500 a 3.000 volts, compreende:

1.^o Rêde Bruxelas-Anvers comporta 4 linhas; 2 para passageiros e 2 para carga.

2.^o Bruxelas-Charleroi grandemente económica, de grande tráfico.

A linha Bruxelas-Anvers comporta em 220 milhões de francos belgas. A de Bruxelas-Charleroi consumirá 700 milhões de francos.

CANADÁ A extensa rêde ferroviária do Canadá apresentou o seu balanço para 1932 com um déficit de \$61.000.000. O capital distribuído pelos accionistas foi de \$57.000.000. Confrontando os valores de 1932 com os de 1931 observa-se uma baixa nas rendas avaliada em \$39.000.000. Em compensação houve uma redução de \$44.000.000 nas despesas.

ESPAÑHA O decreto de 9 do mez passado extingue o Conselho de Obras Públicas e determina que os assuntos de caminhos de ferro dependentes do mesmo Conselho passarão a ser da competência do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Autoriza o Ministro das Obras Públicas a dictar as disposições regulamentares necessárias à execução do decreto.

EST.^{os}-UNIDOS O Lord Mayor de Nova York compareceu há dias, no vasto parque da velha estação de York para inaugurar uma singular exhibição na presença de 4.000 crianças de idade escolar. Ao longo dos velhos muros ou sob a ramagem verde das árvores, em stands artisticamente construídos viam-se a funcionar pequenos aparelhos, modelos reduzidos das potentissimas locomotoras dos Estados-Unidos. Em longas filas

apresentavam os organizadores o material circulante, aparelhos de sinalização que resplandeciam ao sol da manhã. A Inglaterra, pretende inaugurar brevemente nas cicades principais, exhibições desta categoria.

— «A Railway Mechanical Engineering» escreve que em Janeiro de 1933, operavam nos Estados-Unidos 64 carros restaurantes, servindo refeições completas em 29 linhas de diferentes companhias — Opera ainda a Pullman com 171 carros bufets nos Estados Unidos e com 9 no México, com que apenas se servem refeições ligeiras. 137 carruagens que se podem transformar em salões dormitórios, ou salas de reunião e ainda em salões sociais, todos equipados com um serviço de sandwiches e de soda e outros, refrescos.

Possue ainda 24 carros alteráveis à vontade dos passageiros. Metade do espaço dos Pullmans restaurantes é ocupado por compartimentos reservados; o resto destina-se à sala de visitas restaurantes, cosinhas, salões sociais. Há sempre provisões para 8 a 24 comensais. Os mesmos são à la Carte. As cosinhas são d'um modernismo surpreendente, todas em metal, incluindo as batarias, refrigerantes sanitárias etc.

FRANÇA Na Sessão de Madrid 1930, na reunião da assembleia dos delegados dos caminhos de ferro internacionais, foi o assunto dos transportes combinados abordado com palpitante interesse pelos relatores da América-Inglaterra-Canadá-China e Japão. Houve unanimidade de vistas quanto à necessidade de uma legislação tendente a limitar a concorrência entre os dois meios de transporte, sugerindo-se a conveniência de uma intima colaboração das administrações que não só poderá ser benéfica ao público como também evitará às companhias dos caminhos de ferro situações críticas. A França em matéria de legislação automobilística anda com atrazo sôbre a Inglaterra, a Bélgica e a Suíça, como se deduz das conclusões de certas assembleias deliberativas ultimamente celebradas. As câmaras do comércio e da agricultura do Sueste da França reclamam para a secção de transportes mais liberdade de acção, alteração do regimen actual de exploração para ocorrer à crítica e anormal situação criada pelos transportes públicos automobilísticos. No mesmo relatório aponta-se a indiscutível vantagem que oferece o transporte por automóvel, advertindo-se contudo as falhas de garantia, segurança tanto para passageiros como para mercadorias. A seguir o relatório declara que no momento das construções das estradas não se previa um tráfico tão intenso como o actual.

— Um dos problemas mais sugestivos e mais particularmente ventilados nos meios científicos vem a ser a criação de novas formas exteriores dos veículos com vista a uma penetração mais fácil nas camadas de ar, de maneira a reduzir ao mínimo toda

a resistência exterior. Está calculada a resistência de penetração do ar em 75 kg por metro quadrado para um trem de 500 toneladas deslocando uma dezena de vagões a 120 k. à hora.

Êstes 75 kg convertem-se logo em 1200 kg por cada tonelada. Entram também em linha de conta os atritos sobre as paredes do trem, as resistências motivadas pelos interstícios entre os vagões e finalmente a deslocação sobre os carris que eleva o número precedente ao quádruplo ou quántuplo. Compreende-se que uma modificação de formas levada à parte dianteira e posterior dos seus veículos permitirá uma diminuição sensível na resistência do ar contra os trens em marcha. As companhias dos caminhos de ferro do Sul tem procedido a curiosas investigações, utilizando modelos de veículos de formas reduzidas e já está de posse dos seguintes resultados. Como sejam o coeficiente de semelhança: — Experiências numerosas têm demonstrado que a resistência ao avanço d'um corpo no ar é proporcional ao quadrado da velocidade, à massa específica do ar e a um valor C_x que expressa a forma do veículo. Procedendo a experiência em pequenos modelos postos em marcha e cortando no seu percurso camadas paralelas de ar de velocidade determinada, chega-se a concluir o valor da resistência oposta ao veículo com velocidade V . pela corrente aérea.

É necessário advertir na existência de um deslocamento de ar entre o solo e a parte inferior do trem, deslocação originada pelo próprio trem em marcha. A velocidade d'esta massa de ar quasi ao contacto do solo é relativamente insignificante e a sua parte superior ao contacto do trem a deve ás paredes do mesmo. As investigações são multiplas e os resultados são deveras interessantes quando se opera em pequenos terrenos aéro-dinâmicos.

HOLANDA Tiveram início os trabalhos de electrificação d'acôrdo com as decisões tomadas pelas administrações ferroviárias das companhias interessadas nêsse empreendimento. A Municipalidade de Rotterdam fechou já o contracto para o fornecimento de 25000 volts em corrente trifásica, convertíveis e transformáveis em 1500 volts de corrente directa. Foram construídas algumas estações secundárias no intuito de intensificar o tráfico dos transportes. Os planos envolvem no seu conjunto separações de estradas, construções de pontes, passagens de níveis viaductos, remodelação, amplificação de edificios existentes destinados a melhorar as facilidades de transporte, carregamento, arrecadação de mercadorias, combinação de transportes terrestres com os serviços marítimos, melhoramentos nos molhes de acostagem etc. A inauguração da linha está marcada para 1934.

INGLATERRA Na Inglaterra procede-se a análises mais demoradas no intuito de reorganizar sôb bases mais racionais todo o tráfico de caminhos de ferro. Os laboratórios em perfeita coordenação, trabalham activamente no sentido de uma maior economia associada à intensidade crescente dos serviços; o campo das investigações é realmente vasto, abrangendo pintura de material rolante, limpeza mecânica, estudos sobre material nos altos fornos, novos processos para avaliação da perda de calor das caldeiras, aumento da eficiência térmica das mesmas, resistência dos vagões ao vento, economia de combustível, instrumentos registadores da resistência dos carros contra o ar. É principalmente na matéria de velocidade que o impulso tem sido mais vigoroso, registando-se para o ano corrente uma economia de 10 084 minutos por dia nas rêdes inglêsas. Os trens de carga tiveram uma redução diária de 8.652 minutos. Cinco trens rápidos aumentaram a sua velocidade para mais 10%.

A maior aceleração na Inglaterra é de 55 milhas horárias. Os novos tipos de máquinas e o esforço consciente com que se prosegue na política da economia de combustível têm permitido estes excessos de velocidade sem aumento considerável dos gastos de carvão. A economia em carvão que deriva da aplicação integral dos métodos científicos é calculada em 30.000 toneladas para 1932.

— Na assembleia da Royal Statistical Society realizada em 21 de Março, o dr. Tenelon fez a seguinte comunicação: « Os Caminhos de Ferro ingleses desde a guerra ». Diz que a Gran-Bretanha possui 20.408 milhas de linhas de ferro, em comparação com 172.286 milhas de estradas. Apenas existem 5 milhas de caminho de ferro para 1 milha de canais e 5 milhas de estradas para 1 milha de caminhos de ferro.

O capital empregado n'essas linhas é de £ 1.234.037.483. Em linhas, edificios, e trabalhos auxiliares estão empregadas £ 784.750.369. Em material rolante £ 146.777.923. Em trabalhos de portos, docas etc 65.971.524.

MANDCHURIA O govêrno da Mandchuria, no primeiro aniversário do estabelecimento do novo estado, anunciou um programa de economias que envolve a nacionalização de todos os recursos industriais e empresas de utilidade pública, em obediencia ao novo estatuto das corporações recentemente publicado. Por êsse programa corporativo, a rêde sul da Mandchuria passou a fiscalizar a administração de todos os caminhos de ferro, a excepção da linha Oriental Chinesa. Projectam-se novas linhas num total de 10.000.000 de libras esterlinas.

Questões sociais

PARADOXOS DO PRESENTE

Pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA

DECIDIDAMENTE estávamos condenados, pela imperiosa força do Destino, a assistirmos a um singular e interessante acto da vida da Humanidade.

As afirmações de Pelágio no século V, dando ao livre arbítrio toda a sua extensão e valor na fórmula em que a sua auctoridade de Monge exprimiu a completa independência de acção do homem, na sua existência de relação, sem nada dever à intervenção superior do sobrenatural vem sofrendo, um dia e outro, uma completa contradição pela sucessão de factos realizados e bem visíveis, firmados na história antiga e na hodierna de povos diversos.

Dizia Vauvernargues, no século XIV, que sómente nos é concedida a independência de nos movermos a nós próprios, afirmando assim a restrição e a liberdade que o nosso orgulho julga pretencerem à influência exclusiva da vontade própria.

Este bem distincto homem de ciência, compreendia que apenas os seres incriados têm a sua independência de acção. Ora o homem é um ser creado e porisso, sujeito ao império das leis da sua criação. Compreende-se que a sua vontade possa regular os seus actos, mas fundamentos ou ressorts mais poderosos e profundos, são as determinantes dela, sem o que não se poderia conceber a produção dos actos reflexos que a influência do meio externo provoca no *manejo* da Razão, decidindo aquilo que o homem pense, diga e consequentemente pratique.

Em que é, pois, que o homem que pensa, é mais livre de que a árvore que cresce, de que a ave que voa, de que o peixe que nada e da abelha que trabalha?

Esta negação de livre arbítrio, comquanto em discordância com o julgamento daqueles que fazem do seu orgulho intelectual a mola movimentadora de todas as actividades humanas, representa, a nosso vêr, uma grande aproximação da verdade, com determinadas restricções, onde, apenas em aparência, entra a livre vontade do homem.

A vida decorre e decorreu sempre ao sabor da contradição, tése e antítese, onde as resultantes observadas, obedecem grandemente aos altos designios do Destino.

E é indubitavelmente o Destino, que veio sucessivamente preparando os paradoxos actualmente existentes, que levam o espírito humano à perplexidade e às confusões que tanto e tanto o preocupam na incerta e convulsiva hora que passa.

Destruiu a Grande Guerra, o melhor de 8 milhões de homens, que certamente derivaram, na sua grande maioria, do trabalho productivo para a improductividade das fileiras militares.

Intensificou-se seguidamente a produção das subsistências, e, por toda a parte, deveriam essa e outras applicações da actividade do homem, exigir maior número de braços, mesmo com a utilização da maquinaria empregada nos seus diversos destinos e applicações.

Menos gente a consumir; maior acção produtiva nas populações sobreviventes; mais abundância de matérias alimentares e outras para conforto e comodidade dos povos.

Pareceria, com o amparo da melhor lógica, que a vida seria assim facilitada a todas as classes sociais.

Paradoxo existente — a vida tornou-se cada vez mais cara; appareceu e aumentou grandemente o desemprego das classes trabalhadoras. A miséria e a fome, não foram vencidas, antes polularam mais intensamente por toda a parte.

As sucessivas transformações das organizações sociais, no seu triplice aspecto económico, político e religioso, todas elas significam a aspiração da prosperidade dos povos, pela ordem, pela disciplina, pela paz e pela abundância de tudo que concorra para a satisfação das suas necessidades. Por todos os lados se ouviu e ouve ainda, o grito ancioso da Liberdade, da Fraternidade e da Igualdade dos povos. E, num mais vivo e frenético desejo do bem-estar universal, rompem os clamores da discórdia, que conduzem à guerra, à desordem e à destruição de todo o edificio social que cada povo tinha projectado e iniciado na sua construção, sobre alicerces, aparentemente sólidos, como garantia da sua indestructibilidade.

Vem a Sociedade das Nações, como recurso colectivo, para a justa defesa dos direitos dos Estados, grandes e pequenos; inaugura-se o «Club da Paz» e entretanto decorre a luta encarniçada entre diversos povos do mundo.

Procuram os grandes e melhores Estadistas a suspensão do padrão-ouro, como medida de estabilização de diversas divisas monetárias.

Outros, agora afirmam que o regresso a esse padrão, é a única forma de debelar a crise commercial que assoberba diversos países.

Preparam-se as grandes alianças entre as maiores e mais poderosas nações, afirmando não serem esquecidos nem desrespeitados os direitos e haveres das nações mais pequenas e assim em nome da Fraternidade universal, na mais incompreensível definição de dedicação pela Pátria de cada um, se desenhou mais uma manifestação da cupidês que os grandes têm pelos mais pequenos. Sempre a eterna reprodução da fábula do Lobo e do Cordeiro.

Sempre a realidade a dar plena e clara actualidade às afirmações de Proudhon quando definia a

FIGURAS DO DIA

FERNANDO CORREIA

NÃO me esqueci do Fernando Correia, e da «Vida Errada», romance de Coimbra, mas a minha vida, agitada e inquieta, feita de grandes estímulos e profundos desalentos, tem demorado a minha resposta, adiado esta crónica. Li numa noite a «Vida Errada», livro de memórias de uma geração, e nessa mesma noite tomei contacto com aquela vida, errada ou talvez não, que tanto desejei fazer, viver intensamente, e que não fiz.



Coimbra, tumulto monumental que encerra, e religiosamente guarda o corpo esguio da Rainha Santa, a do milagre das rosas, a que deu, em certa manhã florida de páscoa, aos gafos o seu cabelo loiro, é para mim, para a minha sensibilidade, para os meus olhos feridos para sempre pela luz intensa e faiscante do mar, a mais linda cidade de Portugal, aquela na qual desejaria passar descuidado os meus dias, e neles arrumar a minha vida, mutilada pela morte, auzente de sonho.

Nunca romance sobre Coimbra me interessou tanto como este, e nunca entreguei de um jacto uma noite inteira á leitura de um livro por melhor que fôsse a sua urdidura. Fernando Correia, médico e escritor, do melhor que possuímos, orgulho de ambas as corporações, conseguiu prender-me toda a noite, fazendo desfilar junto de mim, em imprevisíveis cenas, a vida de Coimbra tal como os meus sentidos, hiperestesiados pela vida moderna, a tinham adivinhado. Fôge aos moldes clássicos do romance este do Fernando Correia, escrito ás sacudi-

delas, talhado a golpes largos, recortado aqui e acolá de cenas violentas e inesperadas, algumas das quais são modelares de técnica, revelando a cada instante no talhe do diálogo, e no arrumar das personagens o dramaturgo, o raro cinzelador da «Rainha Dona Leonor», admirável figura que a história roubou á lenda.

«Vida Errada», inventário de uma geração, balanço de uma época agitada, catálogo de figuras nossas conhecidas, não sendo um romance de amor, tem seu fio amoroso, certa paisagem lírica que unifica as cenas mais opostas, e une, e cose os acontecimentos mais diversos, historiando, ainda que de passo, alguns dos fenómenos mais curiosos da política portuguesa, da lusa mentalidade, e da coimbrã, que governou e orienta a dinâmica da nossa vida social, cultural e política.

Todos nós, os que durante varios anos vivemos intensamente a vida de escolares universitários, devemos ter prazer em folhear este livro, escrito por um antigo escolar de Coimbra, livro evocador, encerrando nas suas páginas as de uma geração, e das mais ilustres, e contendo nelas flagrantes cenas da vida contemporânea.

Bem haja, Fernando Correia, vizinho das Caldas da Rainha, roubando à clínica o tempo suficiente para traçar, e escrever este livro, o romance de Coimbra, «Vida Errada», crónica de uma época que se não deve esquecer, e que não tinha encontrado ainda o artista para a fixar.

Na «Vida Errada» existe um pouco da vida de todos nós, muitos dos nossos sonhos de rapazes, e das nossas desilusões; um pouco da vida e muito da morte, a vida que na maior parte das vezes nós consumimos inutilmente, a morte, nossa companheira querida, em cuja braça tudo se esborôa e consome.

Bem haja o Fernando Correia por ter fixado em páginas admiráveis a vida que passa, a «Vida Errada», e por se ter recordado de mim, antigo escolar de medicina, estudante de almas, e teimoso colecionador de coisas belas, daqueles admiráveis detalhes que enchem as páginas do seu novo livro.

A. DE E.

fraternidade e o patriotismo da humanidade, cuja psicologia de ontem se vai mantendo até à actualidade que decorre, com «deficit» enorme de coerência e de verdade.

Escreveu Proudhon:

Fraternidade—Irmãos enquanto vos agrada, contanto que eu seja o irmão mais velho e você o mais

pequeno; contanto que a Sociedade, nossa Mãe comum, honre a minha progenitura e os maus serviços, dobrando a minha parte.

Devoção, dedicação à Pátria.—Eu nego essa dedicação; ela é um mistissismo — falei-me do Deve e do Haver, único critério, a meu vêr, do justo e do injusto, do bem e do mal nas Sociedades.

ASSUNTOS INTERNACIONAIS

ONTEM

E

HOJE

Peio DR. ALFREDO BROCHADO



MUSSOLINI

Duas nações ha hoje que mais do que quaisquer outras desejam possuir colonias: a Alemanha e a Itália. Isto não constitui segredo para ninguém. Já antes da grande guerra toda a politica do imperio alemão tendia para o mar, para a aquisição, por meios que se diziam pacíficos, de territorios que pudessem ser mercados para os seus produtos e centros que recebessem a sua emigração sempre crescente. Chegada tarde ao concerto dos povos como nação unificada, a Alemanha a essa altura, já pouco

pode obter do muito que entre si partilharam, pelo decorrer do tempo, as outras nações.

O imperio colonial inglês vem de longe, do século XVII, do século XVIII e da liquidação do imperio napoleónico em 1815, e à França sabido é que, depois de 1870, facilitou Bismark a sua expansão colonial para a fazer perder de vista a Alsacia-Lorena e assim contenta-la no seu amor próprio ferido e no seu coração dilacerado, a sangrar.

Cabe aqui consignar que Bismark teve sempre em conta o alto valor da França como nação.

Deste modo, afastado já da politica o chanceler de ferro, quando em pleno século XX, o Kaiser começou a lançar os olhos para o mar, para uma expansão fóra da Europa, pouco restava já que pudesse satisfazer a sua imensa ambição.

Havia, ainda, a partilhar parte do norte da África.



GUILHERME II

Conhecido é de todos que por causa do império cherifiano, por varias vezes, as nuvens densas e ameaçadoras pairaram sobre a Europa e só a grande prudencia da França, e o seu hábil tacto diplomático, obstaram a uma guerra que esteve iminente.

A esta ansiedade de expansão colonial chamava pitorescamente o imperador Guilherme o direito que a Alemanha tinha, como as outras nações, de se estender ao sol e de proteger os seus naturais, por onde quer que eles andassem.

Fosse como fosse, o que é certo é que nos começos do século XX duas nações havia desejosas de expandir-se. Uma a Alemanha, a outra a Itália.

Nunca esta nação pode conformar-se com o protectorado da Tunisia — a Tunisia ali á porta, povoada de italianos — exercido pela França, fugido assim das suas mãos.

Grandes rivalidades daí advieram e grandes desentendimentos entre as duas nações, habilmente aproveitados de inicio pelo chanceler de ferro, e que no entender de muitos foram a causa da aliança da Itália com os Impérios germanicos, deixando a sua irmã de raça.

* * *

Agora, volvidos anos sobre a guerra, parece que a história se repete, que as nações ocupam as mesmas posições e que são os mesmos seus desejos. Para



HINDEMBURG

mais, as duas patrias que hoje surgem como porta-bandeiras de um descontentamento igual, por vezes bem compreensível e claro, *malgré* o enigma de que o cercam as chancelarias e os conluíus diplomáticos, nem tem a separa-las, como no passado, a diferença das respectivas políticas internas.

Ambas irmãs na sua cobiça e nos seus processos de actuar, o seu entendimento, hoje, pode ser perfeito.

Se outróra o Kaiser produzia com uma frase sua o desassocego na Europa, hoje não me parecem de molde a trazer grande calma ao mundo os discursos de Mussolini ou os gestos de Hitler.

Um e outro são arautos de uma política de *revanche*, de uma política de derrota. Pois não pensaram sempre os italianos ter saído da guerra derrotados nas suas aspirações? Ambos querem ir mais além.

Perante estes acontecimentos, como nas vésperas da guerra, a França procura captar a simpatia do maior número possível de nações, agitando a teoria

das nacionalidades, à sombra da qual pelo decorrer do século XIX se traçou a carta política da Europa contemporânea, e sustentando galhardamente a tese, que nos deve ser cara, de que as pequenas nações são tão respeitáveis em seus direitos como as grandes potências.

O clube da paz não pode contar desde início com a sua perfeita adesão. Só no quadro da S. D. N. ela admite que as coisas sejam tratadas sem atropelos, tirando aos fracos para contentar os fortes, sem crueldades desnecessárias, a uma luz meridiana, e com aquela serenidade e clareza que, além do mais, fica bem a um povo que sempre cultivou a limpidez das formas e das ideias e, pelos anos fóra, tem sido portador do facho luminoso dos nobres ideais humanos.

Assim, mais uma vez a França está com a razão, e sem que isso fique mal à sua gloriosa história, cheia de triunfos, sua moral é ainda a moral cristã em luta com a moral de Nietzsche.

Quem vencerá?

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Abril de 1893

Linhas vicinaes em Portugal

Sabemos que deve ser presente no ministerio das obras públicas por um grupo financeiro portuguez um projecto para o estabelecimento de uma importante rede de caminhos de ferro vicinaes, no nosso paiz, abrangendo uma extensão de 4.719 kilometros.

As linhas serão construídas sobre as principaes estradas reaes e districtaes e divididas em tres zonas, sendo 2.019 kilometros na do norte, 1.457 na do centro, e 1.243 na do sul.

O projecto suppõe um custo médio kilometrico de 100.000\$000 réis o que eleva o custo total da rede a uns 45.000 contos dos quaes 6.000 seriam capital acções e o resto obrigações.

N'aquelle custo kilometrico comprehendem-se as obras d'arte, tunneis, viaductos, aquisição de terrenos proprios, etc, sempre que as linhas tenham que sahir das estradas, por não permitirem a largueza, planta ou perfil d'estas o seu estabelecimento nas valetas das mesmas.

O material circulante e algum fixo e as proprias estações serão de um systema especial. Aquelle permetirá a passagem em curvas de pequeno raio e a subida de rampas até 8 por cento.

As pontes serão de madeira com fundações em alvenaria e de um systema muito solido e garantido, segundo o que nos foi assegurado pelo autor do projecto.

As estações serão de duas classes; umas fixas e outras ambulantes, podendo ser montadas em 24 horas no local em que as exigencias de trafego periodico o justifiquem.

E' esta uma perfeita originalidade d'este projecto, que em verdade constituirá uma importante base da economia da exploração.

Estes edificios ambulantes são constituídos pela junção

de diferentes peças todas de 1,50^m de largura que se adaptam umas ás outras por meio de parafusos, formando um vestíbulo, escriptorios para o chefe e telegrapho, sala de bagagens, habitações para o pessoal etc., tendo separados um caes coberto, outro descoberto, e uma latrina.

No material de mercadorias ha tambem uma innovação importante.

Os wagons serão constituídos por caixas volantes que se separarão do leito, podendo ser transferidas, por meio de guindaste para sobre os wagons plataformas das linhas de via larga, completando-se cada wagon d'estes com 4 caixas-wagons de via reduzida.

Esta disposição tem a vantagem de evitar o trasego de mercadorias, parcialmente, volume a volume.

A via adoptada no projecto é de 0,75 em carris de 18 kilos sobre travessas de madeira ou metalicas.

Occupar-nos-hemos mais largamente d'este importante projecto, de que por enquanto nos limitamos a dar noticia resumida, e fal-hemos não só dando todos os minuciosos detalhes sobre os pontos em que elle se funda e justifica, como analisando as suas condições, meios de estabelecimento e resultados. O assunto é, como se vê, importantissimo e merece um aturado estudo.



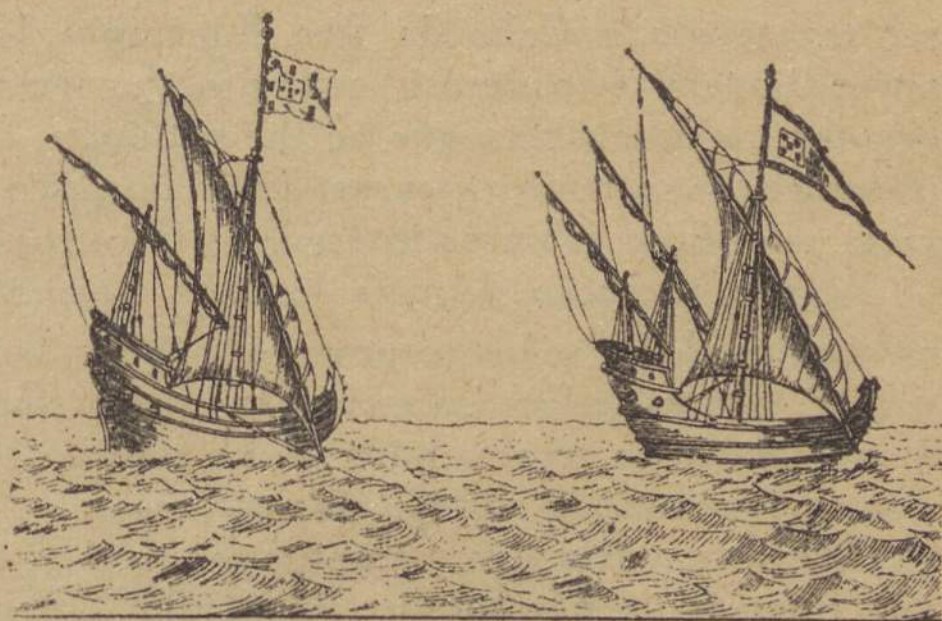
Caminhos de ferro

No proximo mez de Maio reune-se em Lisboa, a convite da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, a Conferencia Internacional do Trafego Ferroviario F. H. P.

O delegado da referida conferencia encarregado da sua organização em Portugal, é o Engenheiro Sr. Joaquim Abranches, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, com quem tem, pois, de ser tratados, todos os assuntos referentes á mesma conferencia.

AS CARAVELAS DOS DESCOBRIMENTOS

Por QUIRINO DA FONSECA



CARAVELAS PORTUGUESAS LATINAS
Desenhadas na Carta de Juan de la Cosa
(Datada de 1500)

PARA se ajuizar o alcance técnico do emprêgo das caravelas nas expedições Henriquinas será forçoso penetrar no embaraçoso capítulo da História da Arte de Navegar.

A documentação que elucide esta última, em todas as circunstâncias, anda extraviada pela sombra dos arquivos, ou até subterrada nos escombros das antigas civilizações dos povos marítimos de todo o mundo, como a Vikings da Escandinávia, submersa como as galés de Calígula.

A História da Arte de Navegar, sendo essencialmente comparativa, exige do seu cultor, um sólido e vasto saber. Ela abrange, por certo, o mais intrincado ramo da História Marítima; necessita as luzes propícias, mas quantas vezes ténues, da arqueologia naval e debate-se entre conhecimentos técnicos, rebeldes à maioria dos investigadores.

Todavia, podemos considerar estabelecidos alguns princípios fundamentais, que dizem respeito à História da Arte de Navegar, e um deles, esquecido talvez dos investigadores que se têm dedicado à nossa História Marítima, é fundamental para o assunto de que trato.

Servindo-me das expressões, embora deficientes, lamentavelmente concisas de uma auctoridade estrangeira, Mr. Eberc-Ranyal, professor de Arqueologia Naval, no Instituto Marítimo de França,

passo a traduzir alguns períodos, devidos a êsse erudito:

— «A marinha de vela, assim como a de remo, tiveram princípio na mais remota antiguidade. Mas, se para a navegação de remo, as regras foram rapidamente fixadas, quasi de comêço sendo atin-gida a perfeição, pelo contrario, a navegação de vela, com uma técnica muito diferente da de remos, só chegou ao apogeu depois de uma longa experiência que se prolongou durante mais de 30 séculos.

De princípio, a vela apenas servia para impelir o navio, para onde soprasse o vento. Mais tarde, já o navio conseguia desviar-se dessa direcção, orientando convenientemente as velas, de modo a fazerem um certo ângulo com o vento, e ampliando-se portanto, o emprego do velame.

Ficou-se por aí, na antiguidade, e foi necessário chegar à *Edade Média*, para que o navio de vela ancançasse caminhar livremente, conseguindo o resultado paradoxal, de singrar contra o vento. É no século XV, que se convencionou fixar a data deste importante aperfeiçoamento e, desde então, viu-se o navio de vela avançar na direcção do vento, numa derrota que fazia proximamente um angulo de 50 graus com essa direcção.

Virando de bordo, avançará a 50 graus do outro lado do vento, e a cerca de 100 graus da sua derrota precedente, e assim sucessivamente.»—

Eis a proposição de Clerc-Rampal, interpretando a descoberta da navegação de bolina, que se estabeleceu haver-se realisado no século XV, conforme as citadas expressões dêsse professor.

é Mas que circunstância notável se verificou no decurso do século XV, relativo à História Marítima de todos os povos, de modo que a experiência em navegação, praticada durante mais de 30 séculos, conquistasse então vantagens de tal forma surpreendentes, quasi inconcebíveis?

Só poderia ter sido o dificultoso reconhecimento conseguido pelos navegadores portugueses, do Mar Tenebroso e da Costa Ocidental de África, até



CARAVELAS PORTUGUESAS, LATINAS
Desenhadas numa Tábua do Atlas de Kunstman
(Ano de 1516)

ser transposto o Cabo da Boa Esperança, longa aprendizagem e poderoso estímulo das grandes descobertas marítimas que se lhe seguiram, compreendendo as mais extensas derrotas que o homem teria feito sobre os intermináveis Oceanos.

Para a execução daquela façanha memorável, na vanguarda de todos os povos que investigavam o mar, tornou-se forçoso crear perseverantemente, a supremacia da técnica náutica, e a conformidade dos navios para tão dificultosas empresas.

Adestrar marinheiros e apropriar navios, eis o que fizeram os portugueses do século XV, e em especial, os homens do exilado de Sagres.

Nas viagens de descobrimento, como capitães de navios ou simples tripulantes, contam-se numerosos servidores da Casa do Infante, circunstância que até poderia justificar a debatida suposição de que em Sagres, junto de D. Henrique existisse uma escola náutica para instrução desse pessoal, que teria com efeito, de se instruir previamente, pois de um escudeiro ou de um moço de esporas, não se improvisam navegadores capazes de arrostar com tantas dificuldades técnicas.

¶ Ora, quanto aos navios apropriados a essas navegações, como se poderia evidenciar aquela supremacia de certo encontrada por nós, depois de longo porfiar, já empregando as barcas, já utilizando os barineis, afim de conseguir-se o resultado que se julgava paradoxal, do navio de vela poder caminhar, mesmo contra o vento?

¶ Isto seria possível com o emprêgo das velas quadrangulares, ou chamadas *redondas*, como tinham as barcas e os barineis, ou outras embarcações utilizadas desde a mais remota antiguidade?

Se assim fôsse, o citado paradoxo a que se refere Clerc-Rampal, ter-se-ia verificado há muito, e tal não sucedera.

Invoquemos o depoimento de um contemporâneo das expedições Henriquinas, embora estrangeiro, o Genovês Cadamosto, experiente em navegação de Galés, entre o Mediterrâneo e Flandres.

Dizia elle, a propósito da sua primeira viagem feita à Guiné, ao serviço do Infante D. Henrique, e embarcado numa caravela de Vicente Dias, viagem que se supõe ter-se realizado em 1455.

—«...porque, sendo as *caravelas de Portugal*, os melhores navios de vela que andam sobre o mar, e sendo estes bem providos de todo o necessário, julgava impossível não poderem navegar por toda a parte»—.

Que espécie de velame empregavam as *caravelas de Portugal*, para então serem julgados os melhores navios de vela que andam sobre o mar?

É o que nos explica outro contemporâneo, desta vez, o nosso Garcia de Resende, na «Crónica de El-Rei D. João II»:

—«E porque em todo o mar Oceano, não há *navios latinos*, senão as *caravelas de Portugal* e

do *Algarve*, El-Rei, por ninguém ousar dir àquelas partes, fez crêr a todos, que da Mina nam podiam tornar *navios redondos*, por caso das correntes...—

E ainda noutra passagem da mesma Crónica:

—«El-Rei, por ter a Mina guardada, fez crêr em sua vida, que *navios redondos* não podiam tornar da Mina, por caso das grandes correntes, sómente *navios latinos*, e isto porque em nenhuma parte da Cristandade os há, senão as *caravelas de Portugal* e do *Algarve* e os galeões de Roma, que não são para navegar tão longe.»—

Dada a auctoridade de Garcia de Rezende, no testemunho de factos do seu tempo, ficamos inteirados de que, até à época de D. João II, pelo menos, nem sequer constava que na vizinha Espanha existissem *navios latinos* ou *caravelas latinas*, à feição das portuguesas, não tendo quasi fundamentos, a imposição de que a esse tempo as *caravelas de Portugal* eram idênticas às de Espanha, umas e outras aparelhadas com algum pano *redondo* ou quadrangular, como teve o navio «Santa Maria» em que embarcou Colombo.

As *Caravelas de Portugal* distinguiam-se, pois, pela característica notável e quasi exclusiva em barcos do fim do século XV:

A de serem *navios latinos*, segundo as expressões de Garcia de Resende.

Abordamos, pois, a questão que tem parecido embaraçosa, quanto à classificação de navios *latinos* e *redondos*.

Analisemos em que consistia o aparelho *redondo*, por certo o mais primitivo da navegação de vela.

Com efeito, os antigos nautas, empregaram desde a mais remota antiguidade, o velame quadrangular ou chamado «*redondo*», pendente de uma vêrga que se fixava horizontalmente no mastro, orientando-se por meio de cabos ligados às extremidades da vêrga, e que se chamam *braços*, orientação que se fazia segundo a direcção do vento, para utilizar quanto possível, a sua acção impulsiva.

Ora, para fortalecer o mastro, era este geralmente sustentado para os flancos ou amuradas, por cabos mais ou menos grossos e numerosos, segundo as dimensões do barco, conjunto a que se chama *enxarcia*. A vêrga tinha que andar suspensa do mastro, do lado da proa afim de que a vela, actuada pelo vento, fizesse com que o barco sulcasse a água.

Como a orientação da vêrga, por meio dos braços que a aguentavam no sentido giratório, era limitada pelo obstáculo da *enxarcia*, compreende-se que o navio só podia utilizar para a sua marcha, o vento que soprasse desde a direcção da pôpa até pouco avante do travez. Com efeito, sabe-se que uma antiga nau, só podia navegar 7 a 8 quartos

desviada da linha do vento, isto é, a um rumo fazendo um ângulo de 80 a 90 graus com essa linha, e ser-lhe-ia impossível utilizar o velame para seguir numa derrota mais próxima da direcção donde soprasse o vento.

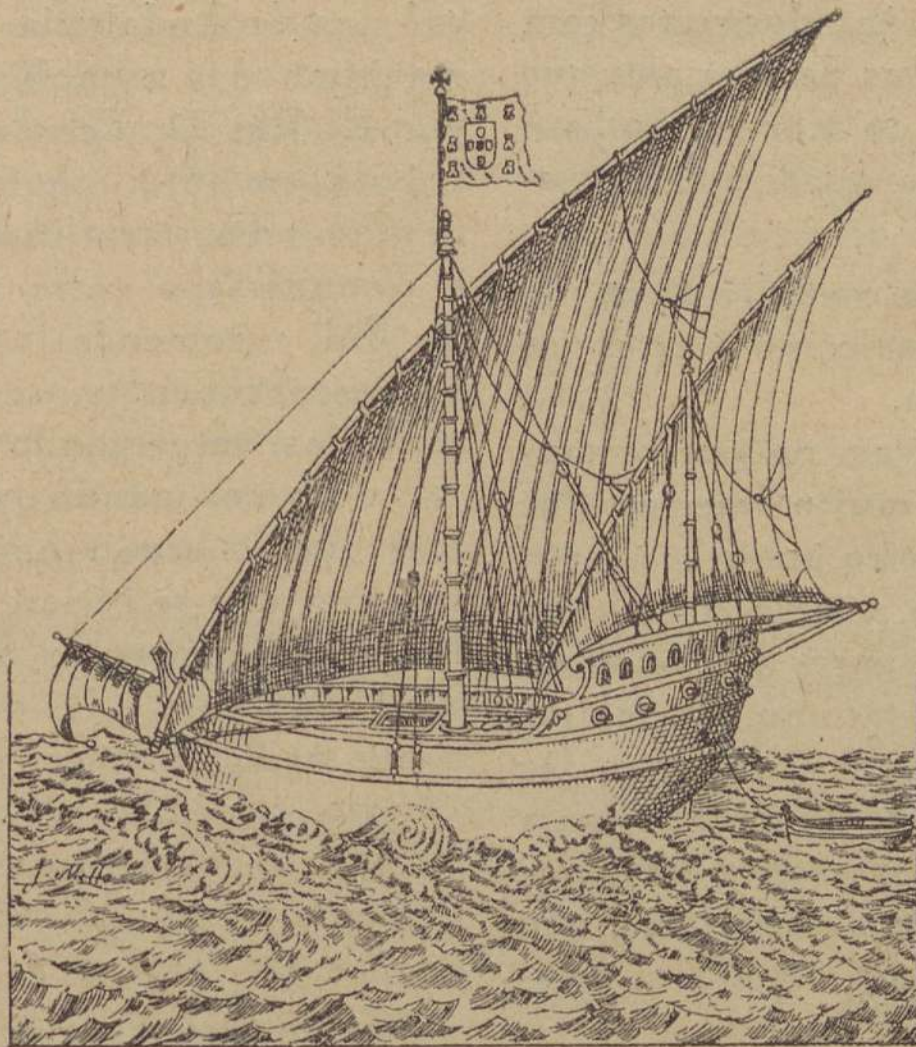
Assim acontecia na antiga navegação com velas quadrangulares, enquanto se não empregou o aparelho chamado *latino*, com o seu velame triangular que deu as mais surpreendentes provas nas caravelas Henriquinas, recomendando-as, segundo vimos, como sendo «os melhores navios de vela que andavam sobre o mar».

Em que consistia esse aparelho *latino*?

A vêrga tinha cerca do dôbro do comprimento da que se empregava com as velas quadrangulares ou *redondas*, e não era fixa do mastro pela prôa dêste e da respectiva enxárcia, como sucedia a estas últimas, pois que evidentemente as grandes velas triangulares do aparelho latino, não se imaginavam para serem empregadas como o pano redondo ou quadrangular, nem a sua manobra e orientação, conforme a direcção do vento, eram idênticas, visto que as velas latinas, podendo cingir-se mais à mediania do navio, êste podia andar a «cavalo no vento», como se diz em tecnologia náutica.

As vantagens adquiridas com o emprêgo do pano latino, segundo assignala Garcia de Rezende, fôram à custa da mais delicada e dificultosa manobra, como exige o seu aparelho, e todos os marinheiros bem reconhecem.

Mas ouçamos ainda o Padre Fernando de Oliveira, que em meados do século XVI, era mestre de construção naval, além de gramático, devendo conhecer, portanto, a significação e o justo emprêgo das palavras. Ensina o douto pa-



CARAVELA LATINA

De um quadro do século XVI, existente no Convento da Madre Deus, em Lisboa

dre, tão dedicado à náutica, que além do «Livro da Fábrica das Naus», até escreveu uma «Arte da Guerra do Mar».

Pelo que respeita ao aparelho do mastro da prôa, nos navios latinos, diz:

— «Os navios latinos, não acostumam alevantar estes castelos de prôa, por razão do *carro* que, ao mudar da vela, passa pelo lugar onde eles haviam de estar» —

E quanto ao aparelho do mastro da ré, nesses navios, acrescenta:

— «Os navios latinos requerem a tolda mais recolhida para ré, porque dê lugar ao *carro*, de ir a ré quando virão, e serão tão recolhidos ou retirados

atrás, quanto abaste para dar o lugar que digo» —

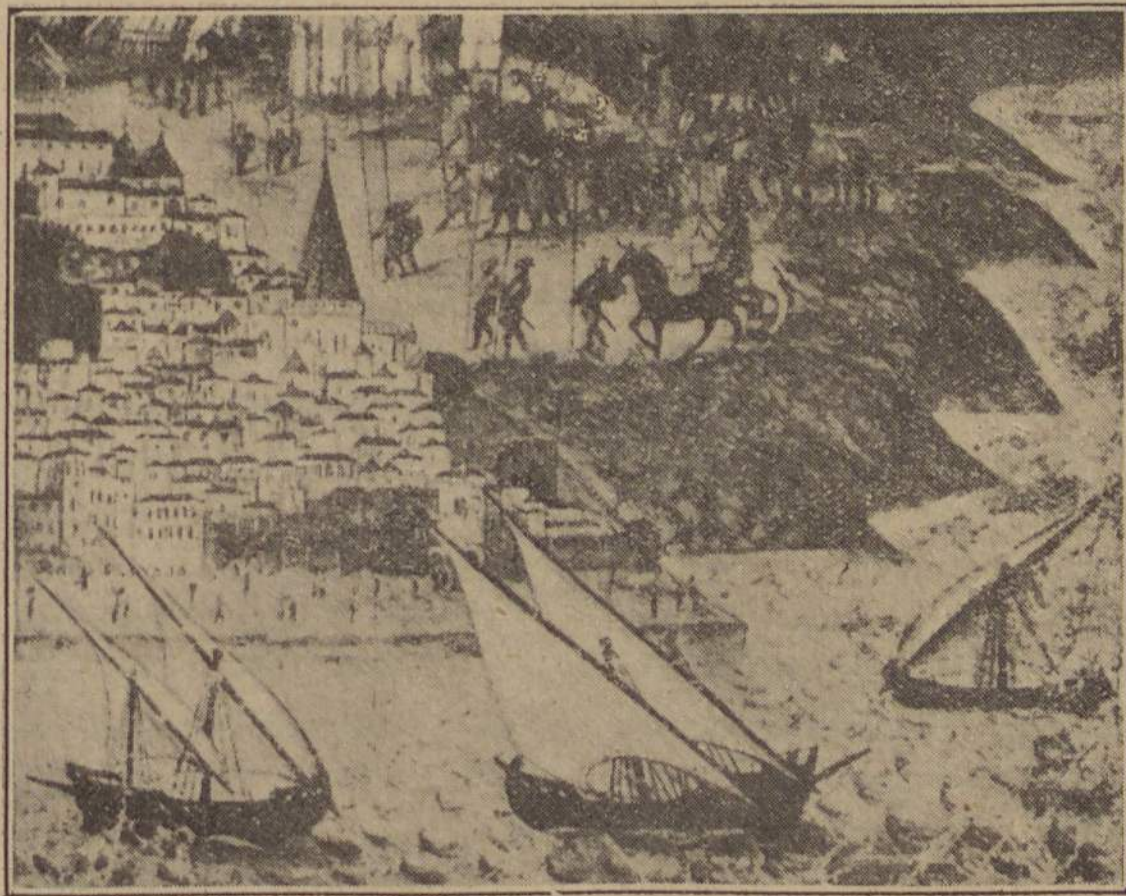
Ora sabe-se, que ainda hoje é chamado *carro*, à parte inferior da vêrga, onde se fixa uma vela triangular ou *latina*.

Aquelas indicações do Padre Fernando de Oliveira permitem ajuizar como então se fazia, a manobra de virar de bordo nas caravelas que, pelo menos, em fins do século XV, contemporaneamente a Garcia de Rezende, se diziam navios latinos.

Mas, já longe das caravelas Henriquinas, não só em meados do século XVI, com Fernando de

Oliveira, mas no último quartel daquele século, D. Jerónimo Osório, escrevendo a «Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel» e referindo-se às *caravelas de Portugal*, da época dêste monarca ou mais antigas ainda, evôca as suas características de barco latino e a manobra do seu aparelho, nos seguintes termos, conforme a tradução de Felinto Elisio, pois como se sabe, essa obra foi escrita originalmente em latim:

— «Tal é o feitio seu. Não tem cestos



CARAVELAS NO PORTO DE LISBOA

Parte de uma iluminura (da Árvore Genealógica da Casa Real Portuguesa)

Desenho de Simão Benine Ms. do British Museum

Começo do século XVI

de gávea, nem as vêrgas fazem ângulos rectos com os mastros, mas pendem oblíquas de uma alça que as segura, por baixo da cabeça do mastro, e a base da vela, que é triangular, roça quási pelas amuradas.

As vêrgas que se amuram aos costados do navio, são pela parte de baixo, grossas como mastareus, e adelgação até ao cimo da vela.

De vasos desta feição se servem na guerra marítima, os Portugueses, pelo muito ligeiros que eles são, sendo-lhe muito maneiro à pontar à prôa o couto destas vêrgas, e ainda a meio costado do navio, passá-las da esquerda para a direita ou desta para a esquerda, num átomo de tempo, segundo lhes faz feição; todo o vento lhes faz geito, de modo que, com vento de ilhargá, bolinam em direitura, como se fôsem arrasados em pôpa, e para ir o mesmo navio em senso contrário, não tem mais do que mudar o velame, o que mui pres-tes se faz» —

Salvo alguma impropriedade da tradução, em termos náuticos, a explicação é clara, e nada faz subentender a existência de pano *redondo*, nas *caravelas de Portugal*, como lhes chama D. Jerónimo Osório.

Mas ainda sobre a manobra do aparelho latino, para virar de bordo, recorramos também ao castelhano João de Escalante de Mendoza, que escrevia em 1575 o «Itinerário de la Navegacion de los Mares y Tierras», que vou traduzir:

— «Quando os navios latinos vão barlaventando (isto é, quando navegam chegados o mais possível à direcção donde sopra o vento) para virar de bordo, é preciso trazer o carro da vêrga até junto do pé do mastro, e passá-lo por dentro da enxárcia, como se faz em todas as caravelas» —

Isto não deixa qualquer dúvida sobre a manobra do aparelho das caravelas, e concorda em absoluto com as citadas indicações de Fernando de Oliveira e D. Jerónimo Osório, destruindo irrevogavelmente a suposição divulgada em nossos dias de que as vêrgas das caravelas se cruzavam por avante dos mastros, como as vêrgas de pano redondo, manobrando-se e utilizando-se como estas.

Semelhante noção opõe-se às tradições e mesmo à prática do aparelho latino, como o dos caíques Algarvios, da actualidade, por exemplo.

Até fim do século XV, apenas ha menção das caravelas portuguesas serem caracteristicamente latinas, decerto pela arte do seu aparelho e velame que, facilitando muito a navegação à bolina, também impunha que a querena fôsse esguia como assignala Fernando de Oliveira, para os navios latinas em geral, na sua obra «Livro da Fábrica das Naus».

E tão notório, tão generalizado era o reconhecimento da diferença entre as *caravelas de Portu-*

gal e as de Andaluzia, então o centro de actividade marítima dos espanhois, que numa carta dirigida por El-Rei D. Fernando de Castela, a Pedrarias Dávila, em 1512, e portanto, já depois das viagens de Colombo, carta indicando os meios de facilitar a comunicação entre a Costa de Dariéu e o Mar do Sul, recomenda-lhe que, para continuar nele os descobrimentos, se façam ali três ou quatro caravelas, empregando as seguintes expressões:

— Yo vos mando que non vos llevasteis maestros que lo sepan hacer, deis orden, como en el assiento que se hiciere en el dicho golfo, se hagan luego três ou quatro carabelas, al moda de Andalucia, las dos; e las outras das, *pequenãs, latinas*, como las de Portugal» —

Isto é, ainda no primeiro quartel de século XVI, as caravelas portuguesas se distinguiam fundamentalmente das castelhanas, por aquelas serem *pequenas e latinas*.

Como seriam então, as castelhanas?

Pelo menos, concluimos pelas expressões de Pedrarias Davila, serem maiores do que as nossas, e não se consideravam *latinas*, puramente *latinas*. Porquê?

Evidentemente pelo aparelho e velame que compreenderia pano redondo no mastro de proa, pelo menos, ou nos dois mastros de vante, como empregou Colombo no navio «Santa Maria» aparelhada proximamente como as naus portuguesas do século XVI; pela existência de castelo de proa, e pela forma de querena menos esguia e menos afeiçoada à navegação de latina, à qual também, não é tão conforme o velame redondo.

A análise de antigos documentos, com semelhantes indícios sobre a feição das nossas caravelas do século XV, levam os historiadores, mesmo estrangeiros, como Navatte, a estabelecer textualmente o seguinte, que se encontra na «História Marítima» deste escritor, e que vou traduzir:

— «Dividiam-se as caravelas em *portuguesas e castelhanas*, classificando-se geralmente entre as primeiras, as de *aparelho exclusivamente latino*, que lhes permitia cingir-se ao vento cinco ou seis quartas (55° a 65°), facilitando muito as derrotas dos navegadores lusitanos, às auríferas minas de África. Os castelhanos, usavam-nas nos mares de Castela, com *velas redondas*, ou antes, com *aparelho mixto*, no qual a vela de prôa, era redonda» —

E tão ciosos fômos, de não tornar acessíveis a estranhos, e sobretudo aos Castelhanos, o modelo para a reprodução das caravelas portuguesas, que em tempo de El-Rei D. Manuel, se ordenou a proibição de se venderem caravelas a Castelhanos, e que, quem o fizesse, perderia o dinheiro e a sua fazenda a favor do denunciante, notável documento dado a conhecer por Lopes de Mendonça.

Ora, cabe-nos a iniciativa no emprêgo de *velas exclusivamente latinas*, em navegação de longo

curso, porque as repetidas navegações à descoberta, em toda a Costa Ocidental de África, nos tornou especialistas em navegação de bolina, então quasi estranha aos marinheiros de todo o mundo.

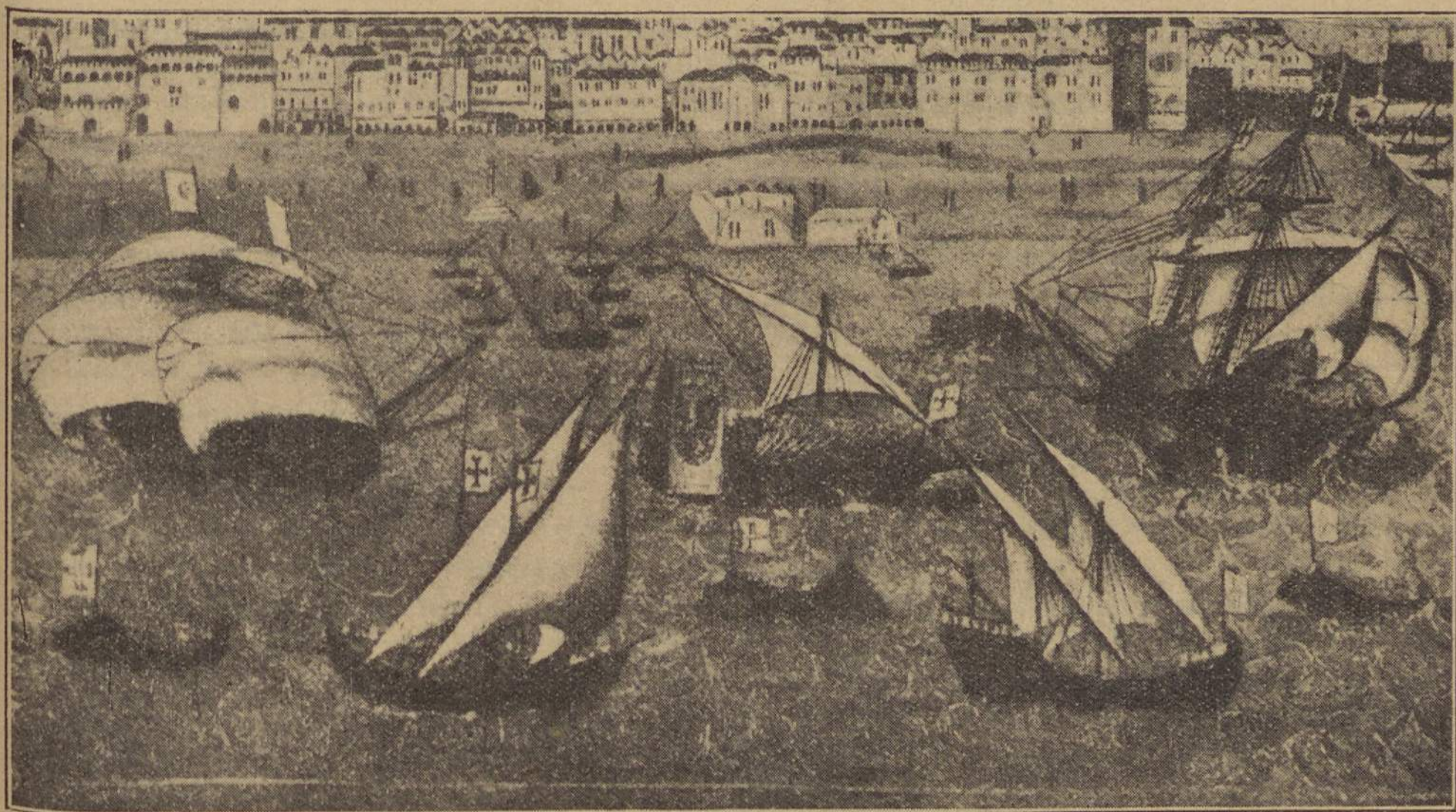
Todavia, tem-se escrito a êste respeito, os mais crassos desacertos.

Assim, por exemplo:

No Trabalho de Construção Naval, do holandez Van YK, impresso em 1697, êste técnico attribuia às formas rotundas da proa dos navios, as qualidades recomendáveis nos navios holande-

andavam sobre o mar,» e 150 anos de ser publicado tão curioso compêndio náutico, da navegação de bolina, em fim do século XVII, o nosso Fernando de Oliveira, com conhecimento de causa, porque era marinheiro e construtor naval, escrevia, àcerca de navios latinos e navios redondos, exactamente o contrario do que naquele tratado se contém.

Ora devemos sempre atalhar a inexactidões dêste género, que vão tendo admitido curso, em desabôno das tradições marítimas de Portugal.



CARAVELAS PORTUGUESAS NO PORTO DE LISBOA

Parte de uma iluminura da Crónica de El-Rei D. Afonso Henriques, por Duarte Galvão
Comêço do século XVI

ses, como veleiros, e refere, com espantosa inconsciência, que o pai fôra a Génova, acompanhado de seus três filhos, supponho que técnicos da mesma categoria, para construir navios capazes de avançar contra o vento, isto é, de bolinar, o que se ignorava naquela cidade, afirmava êle.

E um moderno arqueólogo naval, felizmente que também estrangeiro, acrescenta, desvairado com essa novidade, que na referida época, isto é, já em fins do século XVII, os Genoveses desconheciam a navegação de bolina e acrescenta: — «visto que as velas latinas não permitiam executar semelhante manobra, e que só mais tarde se viu estas velas serem substituídas pelas velas quadrangulares.» — Isto escreve um arqueólogo e afamado construtor naval dos nossos tempos!

Mais de 200 anos antes das sabedorias náuticas do perito Van Yk e dos seus admiradores, já o genovês Cadamosto verificara a navegação de bolina, embarcando nas caravelas do Infante as quaes julgava, «os melhores navios de vela que

Tem-se afirmado também, que as bolineiras caravelas, gradualmente aperfeiçoadas com a prática das navegações Henriquinas, necessitariam alargar as suas derrotas até aos agitados mares dos Açores, ao regressarem a Portugal.

Isso a realizar-se, era a negação formal do mérito incomparável das caravelas, como navio para a navegação de bolina.

Mas não se realizava.

Póde asseverá-lo afoitamente o obscuro marinheiro de vela que traça estas linhas, e que fez a derrota sem escalas, na magnifica galera «Pero de Alenquer», de Mossâmedes, a passar à vista das Ilhas dos Açores, em 59 dias, uma ampliação da viagem de regresso de Diogo Gomes, por exemplo.

Imaginemos que uma caravela, encontrando-se junto do Cabo Verde, a ponta mais ocidental do Continente Africano, pretendia seguir em derrota para Lagos, porto de armamento das caravelas dos descobrimentos.

Soprando aproximadamente de Nordeste, o

vento reinante, como sucedia e succede, a navegação à bolina, num navio latino como era a caravela, podia fazer-se a cerca de 5 quartas da linha do vento, isto é, ao rumo de 10 graus Norueste, proximamente.

Ora, ficando o porto de Lagos, cerca de 500 milhas para leste, em longitude do Cabo Verde, seria despropósito prosseguir, sempre com vento por estiborlo, numa só bordada extensíssima de 1400 milhas para Ocidente, a passar junto das Ilhas dos Açores, desprezando a grande vantagem então reconhecida aos navios latinos, como eram as caravelas, vantagem consistindo em bordejarem ora para um, ora para outro lado da linha do vento, desviando-se o menos possível dessa linha.

A não ser intencional, essa escala pelos mares dos Açores, intenção pouco razoável em regresso que urgia, ter-se-ia feito inevitavelmente essa escala, em especiais circunstâncias de tempo desfavorável ou tempestuoso, como é o caso referido por Diogo Gomes, nos termos seguintes:

— «E querendo ir a Portugal, com vento contrário, fui às Ilhas dos Açores, e António de Noli ficou na Ilha da Madeira, e com melhor tempo chegou a Portugal antes de mim, e pediu ao Rei a capitania da Ilha de S. Tiago, que eu descobrira» —

Emfim. Não precisamos obrigar as caravelas do Infante D. Henrique, embora imaginosamente, a uma bordada que as leve 950 milhas para ocidente de Sagres, no seu regresso ao Algarve, para que o mundo saiba que o mar nunca ergueu obstáculos à curiosidade ou à decisão do marinheiro português.

Pode considerar-se generalizado o conceito sobre a originalidade da técnica da caravela dos descobrimentos.

Os dicionários portugueses são unânimes em a definir como «embarcação de velas latinas».

Os dicionários estrangeiros registam uniformemente como sendo a caravela «um pequeno navio português com velas latinas».

Mas o porte de 100 a 200 toneladas, indicado em alguns dicionários, não correspondia realmente ao de um pequeno navio, como fôra a clássica caravela portuguesa Henriquina, ou do século XV, e tal como era a de Vicente Dias, onde embarcara Cadamosto, em viagem de descobrimento, crê-se que 1455.

Outras caravelas portuguesas que navegaram no século XV, eram identicamente de pequena tonelagem, como essa de Vicente Dias, exiguidade que também depreendemos do número de tripulantes que sabemos terem embarcado nalgumas, como por exemplo:

A «Mexia», tinha 24 tripulantes.

A «Godinha», tinha 20, etc.

Os navios de Bartolomeu Dias, e que nas

«Linhas da Índia» de Gaspar Correia, se dizem caravelas, como é de crêr que fossem, tinham cerca de 50 toneladas, segundo a tradição conservada pelos cronistas; a «caravela Bérrio», fez parte da expedição de Vasco da Gama, em 1497, orçava pela mesma capacidade.

Grandes caravelas, com cerca de 200 toneladas, eram as que mais tarde se chamaram de armada, emparelhando com as naus em longas viagens, e vestindo-se de algum pano redondo, como o que principalmente, preponderantemente usavam as naus.

Era, pois, um tipo híbrido, ao qual Fernando Oliveira se referia, em meado do século XVI, pelo seguinte modo, no «Livro da Fabrica das Naus».

— «Aqui me lembro e quero o dizer, antes que me esqueça, que nunca me pareceu bem fazer da caravela navio redondo, diga cada um o que quiser, que tudo será afeiçoado.» — Depois, continua:

— «Porque, mudando-se a fôrma da vela, cumpre mudar-se a forma do fundo, a qual já não pôde ser mudada» —

E na «Arte da Guerra do Mar», insiste nesta opinião:

— «A mim me pareceu sempre que caravela de armada, não era tão bom como são gabadas, por serem um género de navios mesturado e neutro, e as partes que tomam de cada um dos outros géneros (redondo e latino) serem as peores...» —

— «As caravelas darmada tomam dos navios latinos, a vela, e dos navios redondos, o casco, mas não a melhor fôrma do casco, porque as caravelas são mais estreitas, requerem as proporções que consigo e suas partes deve ter o navio redondo, o qual terá 3 larguras na longura, o que não tem as caravelas, que são mais longas do que demanda a largura» —

A caravela redonda, foi pois um tipo abastardado, que veio a extinguir-se com o último exemplar de que tenho conhecimento, a caravela «Nossa Senhora da Nazaré e Santo António», que navegava em 1663.

A caravela henriquina, depois de estragada nos seus notáveis méritos para a navegação de reconhecimento, ligeira e fácil de bolina, também pouco mais resistiu, do que um século.

Cresceu e desapareceu, em contrário do que o vulgo recomenda às pessoas novas, de precipitadas ambições.

Pois de acôrdo com Fernando de Oliveira, ela desapareceu precocemente, por ter crescido em demasia, repudiando a descendência, disfarçando a menineira compleição, num vestuário de nau adulta e reboluda em quâsi nada recordando o barquinho tão prestimoso das primeiras viagens de descobrimento, e a que um documento de 1481, ainda se referia nos seguintes termos:

— «Muy ligeiros navios, chamados caravelas» —

Essas notáveis qualidades da caravela Henriquina, tem passado despercebidas a auctores de reconhecida capacidade, que só atentam na caravela redonda seiscentista, confundindo-a com a primeira, nas faculdades e nos conseguimentos.

Assim, por exemplo, os ilustres historiógrafos de marinha Senhores La Roerie e Vivielle, em obra recente, dizem:

— «A conquista do Atlântico, começou com o aperfeiçoamento do veleiro. Esperando que a nau chegasse ao tipo mais conveniente para as grandes derrotas, os portugueses inventam a caravela de aparelho misto: velas quadrangulares, para a navegação com vento em pôpa e velas latinas, para navegarem contra o vento. Sem esta combinação, é provável que o navegador não tivesse podido singrar, tanto a favor, como contra a eterna corrente dos ventos alisados, e os periplos Africanos, proludios das descobertas columbianas, teriam sido talvez irrealisáveis» —

Mas os periplos Africanos, iniciados pelo Infante D. Henrique, nada devem às caravelas com o citado aparelho misto, que só vemos ensaiar-se na expedição de Vasco da Gama, em 1502, sem se ter generalizado.

Com efeito. Até às referências a essa expedição, só tenho encontrado menção de caravelas portuguesas indicadas e caracterizadas como *latinas*.

Conforme o testemunho de Garcia de Resende, antes citado, em tempo de El-Rei D. João II — «em nenhuma parte da cristandade havia navios latinos, senão as caravelas de Portugal e do Algarve.» —

Mas, apesar de se dizerem *latinas*, teriam imprópriamente algum pano *redondo*?

Nada o justifica, e documento algum o revela.

Os mais antigos documentos iconográficos de que temos conhecimento, e onde se veja uma caravela com algum pano redondo, é o único desenho do «Livro das Fortalezas de El-Rei D. Manuel», de Duarte d'Armas, desenho incluído no porto de Valença do Minho, e documento próximamente contemporâneo da expedição de Vasco da Gama, em 1502, na qual foram ensaiadas caravelas latinas que acidentalmente, durante a viagem, quando conviesse, podiam ser aparelhadas com algum pano redondo ou quadrangular.

Desenhos de caravelas com aparelho exclusivamente latino, são freqüentes nessa obra, figurando nos portos de Mértola, Vila Nova da Cerveira, Alcantini, Valença e Caminha.

Num Portulano que se atribue a Reynel, existente na Biblioteca Nacional de Paris, e do qual a Academia das Ciências de Lisboa possui a repro-

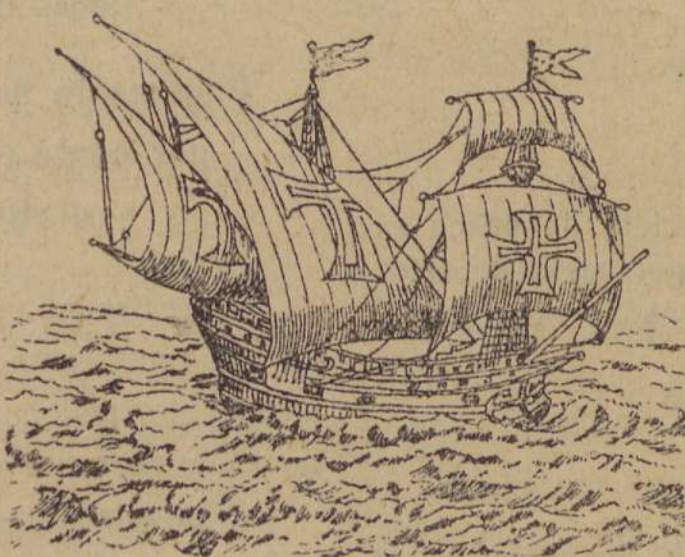
dução fotográfica, na Carta de Juan de la Cear (1500), no Atlas de Kunstman (1516), e em duas antigas vistas da cidade de Lisboa, datando provavelmente de princípios do século XVI, apenas se encontram caravelas latinas de 2 e 3 mastros.

Mesmo em 1552, num inventário mandado fazer, dos navios pertencentes aos vários portos do nosso país, é mencionado — «um navio redondo, que foi caravela» — com o porte de 50 toneladas, julgando-se, pois, que pelo facto de lhe terem aplicado algum velame redondo, deixasse de ser considerado caravela.

Finalmente. Devem julgar-se estabelecidas formalmente as seguintes conclusões:

1.^a — As caravelas portuguesas dos descobrimentos, até à expedição de Bartolomeu Dias, em 1486, pelo menos, constituíam um tipo de navio que, por adaptações sucessivas, se tornou peculiar a essas navegações, usando velame exclusivamente latino, com dois ou três mastros em geral, e um porte que raramente excedia 50 toneis, tornando-se afamadas as suas qualidades nauticas, sobretudo para a navegação de bolina em que

os mareantes portugueses deveriam ter a prioridade que a História da Arte de Navegar estabelece para aquela época, e em cuja navegação mantiveram supremacia, dizendo-se até, que em seu tempo, «eram os melhores navios de vela que andavam sobre o mar.» A representação gráfica dêsse tipo de embarcações, pôde ver-se, por exemplo, nas duas mais antigas vistas de Lisboa, datando provavelmente de princípios do século XVI.



CARAVELA REDONDA
Desenhada numa carta datada de 1634

2.^a — Dilatando-se as viagens de longo curso e transoceanicas, dos navegadores portugueses, as caravelas foram aumentando de tonelagem, até 150 ou 200 toneis, incluindo uma ou duas velas redondas no mastro de proa, aparelhando por vezes com quatro mastros, os três de ré com pano latino, chamando-se-lhes caravelas «redondas», «de armada», «mixeriqueiras» ou «de aviso», visto que como avisos, se incluíam na organização das armadas.

Foi, porém, um tipo de navio que não desempenhou papel relevante nas navegações portuguesas, desaparecendo delas no último quartel do século XVII.

Os elementos da sua construção encontram-se pormenorizadamente expressos num manuscrito do último quartel do século XVI, existente na Biblioteca Nacional e conhecido por «Livro Nautico», e no «Livro das Praças da Carpinteria», de Manuel Fernandes, manuscrito existente na Biblioteca da Ajuda, e datada de 1516.

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

Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura

Decreto n.º 22.359

Autoriza o preenchimento do lugar de director geral do commercio e industria.

Decreto n.º 22.360

Mantem no exercicio das suas funções a comissão administrativa da Grande Exposição Industrial Portuguesa instituida pelo decreto n.º 20.450 e autoriza-a a contratar com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência uma operação de crédito para ocorrer ás despêsas da mesma Exposição na primavera de 1933.

Decreto n.º 22.390

Determina que a Direcção Geral da Acção Social Agrária proceda imediatamente ao inventário e reconhecimento dos baldios do País, iniciando os trabalhos pelos perímetros superiores das bacias hidrográficas nos rios Mondego, Ponsul, Liz, Alcoa e Sado e das ribeiras de Sacavem, Ota, Alenquer, Muge e Salvaterra de Magos.

Ministério da Marinha

Decreto n.º 22.216

Promulga o regulamento para o exercicio da pesca na area do Departamento Maritimo do Sul por meio de artes compostas de rêdes de emmalhar denominadas «caçonais».

Ministério das Colónias

Decreto n.º 22.308

Manda proceder ao estudo e apreciação das reclamações apresentadas pelas colónias contra a liquidação das suas dividas á Metrópole.

Decreto n.º 22.390

Determina que sobre o peixe sêco e seus derivados exportados por industriais não sindicalizados, dentro das areas de influencia económica dos sindicatos de indústria e commercio de peixe constituídos em Angola, seja estabelecido um imposto de 40 por cento «ad valorem», e fóra das zonas 15 por cento, cobrados no acto da exportação, impostos que constituirão receita do Estado.

— Rectificação ao decreto n.º 22.396, que manda aplicar ás colónias o decreto n.º 21.287, sobre a reforma do processo civil e commercial, bem como os decretos n.ºs 21.700 sobre o processo sumário de falências, e 21.758, sobre o estado de insolvência dos devedores não comerciantes, bem como algumas disposições do decreto n.º 21.964, e lhes introduz várias alterações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto n.º 22.368

Aprova o aviso ao público sobre a applicação do multiplicador 6 ao transporte de tara vazias que conservem ou não o mesmo volume, quer cheias quer vazias, e que sejam transportadas em retorno de remessas effectuadas em cheio, grande e pequena velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para vigorar nas linhas que explora.

JOÃO FRANCO MONTEIRO

Continua em estado grave num quarto prarticular da Ordem Terceira de S. Francisco da Cidade, o ilustre jornalista e nosso presado amigo João Franco Monteiro, antigo director do jornal «A Nação».

Fazemos votos sinceros pelo seu restabelecimento.



GRUPO INSTRUTIVO FERROVIÁRIO

Realisa-se hoje pelas 11 horas o lançamento da primeira pedra para a construção do edificio proprio do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, tendo sido convidados para assistirem a este acto os srs. Ministro da Instrução, Governador Civil de Lisboa, Agentes superiores da C. P., Dr. Braga Paixão e a Direcção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que se faz representar pelo nosso secretario Carlos Mendes da Costa.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada
Séde - Calçada do Duque n.º 20 - Lisboa

Pagamento do Cupão das Obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste), relativo ao 1.º semestre de 1933

São avisados os portadores do cupão n.º 8 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) que o seu pagamento, pela importância de Esc. 3\$87,5 terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Abril.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na séde da Companhia, e no Porto, na Tesouraria da Companhia (Estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as onze às treze e das catorae e meia às quinze e meia horas.

Lisboa, 1 de Abril de 1933.

O Presidente do Conselho de Administração
Ruy Ennes Ulrich

CASA HAVANEZA

FUNDADA EM 1851

O maior estabelecimento do genero na peninsula

Unicos importadores das acreditadas marcas de papel de fumar
ZIG-ZAG

os melhores do mundo e os unicos que não alteram o gosto do tabaco nem são nocivos á saude, pelo que devem ser proferidos pelos fumadores de bom gosto. Desconfiar e evitar todas as imitações, que, por muito parafinadas, prejudicam a saude. Usar só qualquer das marcas:

Double

Simple

Ramses

Alcatrão gomado e s/goma

Ambreado

Goudron

Royal

Dernières Cartouches

24, Largo do Chiado, 25 = LISBOA

O RELATÓRIO SALTER

Pelo VISCONDE DE ALCobaça

Devido á extensão deste relatório, ainda não nos foi possível dar por terminados os topicos principais deste documento oficial em Inglaterra e sobre o qual, se espera em breve, o governo inglês tomar uma decisão, de modo a adoptar as recomendações expressas, pela comissão encarregada de estudar, quais serão as bases em que deverá assentar a concorrência de transportes de mercadorias em estrada.

No ultimo artigo, referiamo-nos á maneira como a conferencia Salter, se propunha fazer a distribuição das despesas feitas com a construção e reparação de estradas, pelas diversas categorias ou classes de carros movidos mecanicamente.

Dava-se conta de dois metodos estudados ou das bases em que esta distribuição deverá ser feita, restando referir-nos agora a terceira base, com que se pretende abordar o problema de distribuição.

(c) 3.^a base: — toneladas-milhas; por um sistema de médias da tonelagem carregada nos veículos de cada classe e multiplicando esta pela distancia em milhas percorrida anualmente e fazendo a distribuição do total de 60 milhões de libras, consoante estes resultados.

Considerando que esta base «toneladas-milhas», é um factor importante na distribuição do total, contudo julga a conferencia que não é por si bastante. Devemos ter em conta, a velocidade, as diferenças de duração e a especie de uso da estrada e em alguns casos pelo gasto nas estradas, etc.

De modo a se poder tomar em conta estes factores, concluiu a conferencia que um sistema de distribuição, baseado em «milha-toneladas» e no consumo de gasolina seria a formula mais adequada para o seu fim e tomaria em conta os referidos factores.

Apreciadas todas as circunstâncias, chegou finalmente a conferência à conclusão, de que os 60 milhões de libras, deveriam ser distribuídas nas proporções seguintes:

- (1) £ 23 $\frac{1}{2}$ milhões aos carros ou camions de mercadorias;
- (2) £ 36 $\frac{1}{2}$ milhões, para todos os outros carros (automóveis particulares, motos, camionetes e omnibus, taxis, etc).

A conferência sabe que uma tal importância — quasi £ 2 $\frac{1}{2}$ milhões a mais do que o actual rendimento de taxas e de gasolina dos carros comerciais

de mercadorias, implica aumentos consideráveis nas contribuições de certas classes de veiculos.

Isto não se póde evitar, se cada classe tem que suportar a parte justa das despesas das estradas que lhe cabe e se se quizer estabelecer uma base equitativa de concorrência.

Sendo em atenção, as considerações precedentes, a conferencia recomenda as seguintes novas tabelas de taxas de licenças para as diferentes classes de veículos comerciais de mercadorias:

(N. do T. — As tabelas ocupam na publicação ingleza 4 páginas de texto. Daremos unicamente alguns números, para se ajuizar das recomendações feitas na conferencia Salter).

Tabela de taxas de licença

Classe de veículo	Novas taxas anuais recomendadas	Taxas actuais (anuais)
	£	£
De 12 cwt. a 1 ton. .	12	15
De 5 tons. a 6 tons. .	47	24
De 9 » » 10 » .	78	24
Não excedendo 12 ^T .	10	10
de 4 » 5 ^T .	28	20
de 9 » 10 ^T .	51	20

Em virtude dos aumentos substanciais nas taxas de licença, que a conferencia recomenda nesta tabela, alvitramos que o Ministro tome em consideração as condições em que poderão ser obtidas licenças inferiores ao periodo dum ano e o pagamento das licenças anuais em prestações.

* * *

Chegamos agora, á segunda divisão principal do nosso trabalho de estudar — mas a especie e extensão dos regulamentos ou regras que, em virtude do desenvolvimento economico moderno, devem ser applicadas ao transporte de mercadorias, pelo caminho de ferro e pela estrada.

Os caminhos de ferro, estão sujeitos a um sistema de regulamentos e de fiscalização, extensivo e muitas vezes meticoloso. Este sistema criou-se, numa epoca em que os caminhos de ferro, comquanto em concorrência entre si, onde as zonas dos serviços respectivos o permitiam, tinham uma grande margem de monopolio nas suas zonas e referentes ás classes de transporte, para as quais os c. de f. são mais apropriados.

Não havia então nada que se parecesse, na forma de concorrência efectiva, como a actual, de transportes de passageiros e de mercadorias nas estradas. Este sistema de controlo é de importancia especial no respeitante a tarifas. Como transportes publicos, os caminhos de ferro, são obrigados a transportar mercadorias com tarifas, que não fazem

discriminação entre uma pessoa e outra; as tarifas por si são sujeitas ao controlo de uma comissão oficial e têm que ser publicadas. Egualmente, as combinações referentes a salários e condições de serviço são tais, de maneira a darem uma protecção muito eficaz dos interesses dos empregados dos caminhos de ferro e os poderes das administrações para se fazer alterações são limitadas.

Por todas as razões, julgamos necessario pôr em vigor um regulamento para os veículos automoveis de mercadorias.

Por todas as razões, julgamos necessário pôr em vigor um regulamento para os veículos automoveis de mercadorias.

Concorda a conferencia Salter, que todos estes veículos devem possuir uma licença, concedida nas condições, não só de pagamento da contribuição apropriada dos encargos inerentes ás despesas das estradas, mas também no cumprimento de condições regulares com respeito a salários justos e condições de emprego e a conservação dos veículos em bom estado de circulação.

Recomendações apresentadas pela Conferencia Salter, no final do seu relatório

A. Todos os proprietários de veículos comerciais de mercadorias, servindo-se das vias publicas (tendo os transportadores por conta de outrem, como aqueles que só transportam as suas mercadorias, na condução de matérias primas para as suas fabricas ou a distribuição dos seus produtos manufacturados aos retalhistas e clientes), terão uma licença de exploração.

Nota — Não será exigido emolumento por esta licença; cada proprietário de carro pagando o que lhe será exigido com a taxa ordinária de licença e pelo imposto de gasolina.

B. A licença será concedida com a condição de pagamento de salários razoáveis e o cumprimento de condições próprias de emprego, com referencia ao condutor e com o compromisso do proprietário do veículo, que os carros a que se referem a licença estão e serão mantidos em bom estado.

Nota (i). Se alguns dos carros forem encontrados não serem mantidos assim, a licença será imediatamente caçada, respeitante a esse carro.

C. Será fixada uma chapa (diferente na cor para transportadores por conta de outrem e para os carros que transportam só as suas mercadorias e que pertençam aos proprietários de fabricas ou empresas, indicando o número da licença e um numero individual.

D. As licenças serão concedidas, excepto onde a concessão colhida em parte ou no todo com o interesse público, nos casos seguintes:

(i) algum excedente nas facilidades de transporte existentes á data do requerimento;

(ii) qualquer actual ou possível congestionamento das estradas;

(iii) a autoridade que concede as licenças, terá a faculdade de exigir detalhes de qualquer procedimento contra o requerente ou os seus empregados, durante o ano prévio, com respeito a transgressões sobre circulação de veículos ou do seu mau estado financeiro.

Publicação de tarifas

Os representantes dos caminhos de ferro e os das empresas automoveis da Conferencia, concordaram nas 2 seguintes recomendações com respeito á publicação de tarifas:

(a) que a autoridade concedendo as licenças terá o direito de pedir informações com respeito a tarifas do requerente;

(b) que o sistema de licenças proposto deverá ser posto em execução quanto antes e que o Ministro deverá examinar a questão da publicação e contrato de tarifas, juntamente com o comité central consultivo, com o fim de estabelecer, se fôr necessario, um sistema para a publicação e possivelmente a fiscalização de tarifas.

* * *

A conferencia é de opinião que se não deve continuar a promover ou a animar o desvio do tráfego pesado de mercadorias, do caminho de ferro para a estrada e concordou recomendar que o Ministro de Transporte deverá ter poderes para prohibir que as classes de tráfego transportadas em caminho de ferro e que devido á especie da mercadoria e á distância ou percurso, são impróprias para tráfego de estrada, sejam doravante transferidos para a estrada.

Tem havido até agora uma concorrência de character aggressivo entre os interesses das estradas e os caminhos de ferro; o que esperamos, as propostas da conferencia, ajudarão a terminar. Pensamos que a concorrência tem de ser feita diferentemente. Os transportadores de mercadorias em estradas e os caminhos de ferro, são essencialmente dois ramos principais do sistema de transportes, do país. Concebemos, que apesar de eles poderem ainda concorrer, nas bases mais equitativas, resultando destas recomendações, eles devem preocupar-se de futuro, em organizar os serviços em colaboração, de modo a que o publico se sinta obrigado a utilizar-se dos serviços, em todas as classes de tráfego, no qual a organização em larga escala, tem vantagens grandes.

N. do A. — Todos estes artigos, foram retirados da publicação oficial do *Ministry of Transport*, com o título: — «Report of the Conference on Rail and Road Transport».

do contrato de arrendamento e exploração das linhas férreas do Estado à C. P. e uma nota das existencias e valores dos materiais das extintas direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro.

E' Ponte da Barca o ponto de junção das duas linhas que veem de Viana e Braga e com a sua conclusão muito lucrariam economicamente as regiões que ha-de servir.

Comp.^a Nacional O *Diario do Governo* inseriu as portarias que aprovam as contas de garantia de juro, apresentadas pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, respeitantes ao periodo de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1933 e ás explorações das linhas ferreas de Tua a Mirandela, Mirandela a Bragança, e Santa Comba Dão a Viseu.

C. F. E. Em suplemento à folha oficial,
foram, publicados o relatório
dos peritos da comissão de inventário da base X

C. P. Informam-nos da Vila Praia de Ancora que a Direcção Geral

de Caminhos de Ferro adquirira uma parcela de terreno junto à estação da Praia, para edificação de casas para o pessoal. A construção destas e doutras habitações para o pessoal do Estado vão começar, brevemente.

— Foram publicados, na folha official, a portaria aprovando, tecnicamente, para efeitos de execução, por parte da C. P.: um projecto tipo de tabuleiro metalico; os projectos de pontões: do Carrascal 2.º, Padronito, Foz-Claros, e do Salto, na linha do Sul, e da Cocheça, na do Douro; os de passagens inferiores: de Mouquin, Gandra, Laredo e três outras, inominadas, no ramal de Braga; do Landeiro, Silva, Auçaris, e uma outra, sem nome, na linha do Minho; de Portuzelo, Coval, Juncal e Salgueiral, na do Douro; e a de Vale do Mato, na do Sul.

DURANTE O MÊS DE MARÇO

(Cours des Changes pendant le mois de Mars)

[illegible]

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

PORTUGUÊS OU BRAZILEIRO?

NO número desta Revista de 1 de Março do corrente, o nosso colaborador Lisboa da Costa, a propósito de um artigo publicado no Diário de Notícias, que atacava o autor dum miserável livro que apareceu à luz da publicidade no Brasil, completava a trepa a esse autor de tão mesquinho e imundo livreco.

O Diário de Lisboa publicou uma carta do sr. Adalberto Luciano Cardoso, que não conhecemos nem sabemos quem é, nem mesmo se existe, mas que o mesmo jornal diz residir na Rua da Assembleia, 105, Rio de Janeiro, afirmando que o autor do célebre livro Portugal na História não é brasileiro mas sim português, e diz mais, que depois de fazer polícia por sua conta averiguou que essa tal «joia» que dá pelo nome de Gondim da Fonseca, é português, nascido em Corvos, distrito de Coimbra, casado com mulher portuguesa e tem dois filhos também portugueses. Foi para o Brasil há onze anos e ali começou a fazer jornalismo. Regressou depois a Portugal, lá se casou em Coimbra, e lá viu nascer os dois filhos. Voltou para o Brasil há cinco anos e ali tem vivido de «chantage» e de literatura de escândalo. Aliou-se depois a um tal Luiz Edmundo e à sua gente. etc., etc.

A mesma carta afirma que o livreco foi feito exclusivamente, para escandalizar a colónia portuguesa que reside no Rio.

Sendo o Gondim do Corvo, português, porque razão o nosso Embaixador no Brasil não chamou à pedra esse miserável?

Eu não acredito na carta publicada, que supponho ser um «truc» para desnortear o caso.

Então haverá algum português no Brasil que fôsse capaz de resistir a partir a cara a um miserável que escreve um livro em que chama poltrões, canalhas, gentes sem lei, verdadeiros salteadores, bandidos completos, assassinos, piratas do «mar oceano», bando tremendo, mondrongos, gente inferior, suja., etc., aos portugueses?

E mesmo que seja português ou brasileiro as autoridades, pelo menos para demonstrarem um pouco de senso não podiam chamar a capítulo esse pedaço de estêrco com dois olhos?

Várias notícias têm aparecido garantindo que o Gondim não passa de um aventureiro e um desavergonhado autor de uma obra de traição aos portugueses.

Não será este cavalheiro creatura nascida no Brasil, que esteve em Portugal muito tempo e quando pretendeu entrar para o Banco do Brasil evocou a sua qualidade de brasileiro nos requerimentos que fez?

Queremos a confirmação, pelas autoridades portuguesas no Brasil, dos dados publicados no Diário de Lisboa da carta do senhor Adalberto Luciano Cardoso, e então confirmado que esse tal Gondim é português, aguardamos a sua chegada para uma grandiosa recepção com morteiros, foguetes, banquete de gala, arraial com fogo prêso e no fim um lindo funeral com acompanhamento de archotes.

Esquecia-me de avisar que mete também sessão solene onde usarão de palavra vários oradores em destaque no meio dos bandidos que atraçoam a sua Pátria.

Aguardemos pois.

ESPOSA MODELO

CONTAVA o Diário de Lisboa que um cavalheiro residia, há tempos, com sua esposa Joaquina, na rua Garcia da

Horta, e que ao chegar a casa, verificou, com natural espanto que todo o recheio da moradia, havia desaparecido.

Chamou a espôsa, e, depois de tanto chamar convenceu-se que a mesma havia desaparecido.

Não convencido que a mulher fugira, procurou de novo nos quartos e demais dependências da casa, indo encontrar no quarto de dormir uma corda com um bilhete que rezava assim:

«Depois do que verificas, o que te resta é esta corda que aí te deixo...»

Claro está que a corda era para ele se enforcar o que não aconteceu porque o marido dirigiu-se à Polícia, onde apresentou queixa do sucedido.

O «habil» agente Custódio das Dôres foi encarregado de descobrir o paradeiro da esposa ideal.

DEFESA DO CÉGO

NO mês de Setembro do ano findo suscitou-se uma violenta questão entre duas mulheres vizinhas, numa cidade do Sul da França. A questão devia terminar por um drama. O marido duma das mulheres, ouvindo gritar sua esposa, veio em socorro dela, e recebeu em cheio, no rosto, um tiro de espingarda disparado pela outra mulher, que o deixou cego.

Na audiência, a criminosa não manifestou o menor arrependimento pelo seu acto, sendo condenada a dez anos de prisão. O mais curioso do caso é que o advogado do marido que ficou cego era cego também.

9 DE ABRIL

QUE infeliz aquele arranco de um almoço de confraternização entre os combatentes republicanos, no Coliseu dos Recreios.

Que tolice!...

Eu duvido que os seus organizadores tivessem pizado os campos onde todos os portugueses, sem distinções de cores políticas, combateram de mãos dadas, honrando nobremente esta infeliz Pátria que não tem culpa de ter filhos tão mal educados como os organizadores do almoço.

Ou teria o almoço outro fim?..

SEMANA DE VIGO

NORBERTO DE ARAUJO, na sua secção semanal do «Diário de Lisboa» foi o jornalista que imparcialmente descreveu o que foi e representou a semana portuguesa de Vigo.

Muitos automóveis, muitas camionetas repletas de passageiros e... muitas pesetas.

Fez-se sentir a falta de alojamentos motivo porque, muitas pessoas tiveram de passar a noite nas ruas, jardins e no campo onde devia ter logar aquele emocionante desafio de coice-ball.

Fui, vi, cheirei, gostei, apalpei e quando senti que a persecta dobrava os pés pela cabeça e crescia de volume, abandonei aquela maravilhosa cidade galega cuja baía dá vida e prazer.

Os nossos intelectuais fizeram boa vista ao contrário dos jogadores de foot-ball que agoravam de entusiasmo.

A FECHAR

ALGUÉM assistia na companhia de Calino a um julgamento criminal, e reparando que do centro do tecto pendia um cordão, perguntou-lhe que aplicação teria.

—Provavelmente, respondeu Calino, é para suspender a audiência.



MADEIRA — FUNCHAL — Um aspecto parcial da cidade

AS OBRAS DO PORTO DO FUNCHAL

Depois de sérias discussões e da apresentação de mil e um projectos apresentados por grupos vários que enveredaram por um caminho errado, mettendo até a política como base essencial para liquidação de assuntos que deveriam única e simplesmente seguir os seus tramites e nada mais, vão ser iniciadas as obras do Porto do Funchal.

Dentro em breve vai ser aberto concurso para adjudicação em hasta pública das obras da primeira fase do Porto do Funchal, cujo caderno de encargos foi aprovado nos últimos dias em reunião do Conselho de Ministros.

A empreitada compreende a dragagem da praia, a construção de uma avenida marginal, com uma largura de 30 metros, construção de um empedrado de protecção da costa e de seis linguetas de descarga, perfuração de um tunel através do tunel do Ilheu de Pontinha, prolongamento do quebra mar

da Pontinha, construída em caixões celulares em beton armado. Este molhe será protegido na sua base por blocos de beton e será assente sobre uma fundação de enrolamentos.

No praso de trinta dias e após a aprovação do contrato os trabalhos deverão ter início e terminam durante o praso de cinco anos, atingindo a sua importância cêrca de trinta mil contos.

O projecto que mereceu a aprovação do Conselho Superior das Obras Públicas, é da autoria do illustre Engenheiro Director do Porto do Funchal, sr. Rodrigo Machado Guimarães.

Vai finalmente intensificar-se a vida económica na bela cidade da Madeira, que há longos anos ancia por melhoramentos que desenvolvam e fomentem o comércio, a economia e o turismo.

Os habitantes da formosa Ilha vão finalmente vêr coroados de êxito os seus dourados sonhos.

Cotações de metaes nos Estados Unidos

		(De 12 a 19 de Março)	(De 5 a 12 de Março)	Em 1932
Ferro em bruto: N.º 2x, Ph.	Ton —	\$13.34	\$13.34	\$15.64
N.º 2, Grêlhas	»	14.50	14.50	15.00
Bessemer, Pittsburgh	»	16.89	16.89	17.39
N.º 2, Cincinnati do Sul.	»	13.82	13.82	13.82
Barras, laminado.	»	26.00	26.00	27.00
Forjado, Pittsburgh.	»	31.00	31.00	33.00
Arame, Pittsburgh	»	35.00	35.00	37.00
O-h. carris, hy. na fábrica.	»	40.00	40.00	43.00
Barras de ferro, Chicago	100 lbs	1.70	1.70	1.60
Barras de aço, Pittsburgh:	» »	1.60	1.60	1.50
Chapas para tanques, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Formas, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Folhas. preto N.º 24, Pittsburgh.	» »	2.00	2.00	2.15
Pregos de arame, Pittsburgh	» »	1.85	1.85	1.95
Arame farpado, galvanizado, Pittsburgh	» »	2.35	2.35	2.60
Folhas galvanizadas, N.º 24, Pittsburgh	» »	2.50	2.50	2.75
Carvão Coke, Connellsville, forno	Ton			
Fornalha, entrega imediata	»	1.75	1.75	2.25
Fundição entrega imediata	»	2.50	2.50	3.50
Alumínio, em bruto (lotes, ton.).	Lb	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈
Antimonio, comum	» ¹ / ₈	5, ⁵ / ₈	5, ⁵ / ₈	6, ¹ / ₄
Cobre, Electrolytico.	»	5	5	6, ¹ / ₄
Zinco, N. Y.	» — ¹ / ₈	3	3	3, ¹ / ₈
Chumbo, N. Y.	»	3	3	3, ¹ / ₄
Estanho, N. Y.	» — ³ / ₈	23, ³ / ₄	23, ¹ / ₄	22 ³ / ₈
Chapas de estanho, Pittsburgh	100—lb. caixa	4.25	4.25	4.75

Aumento + ; Redução — .

Fabrica de Loiça de Sacavem, L.^{da}

FUNDADA EM 1850

Louças para uso diário

Louças decorativas

Azulejos brancos e de côr

Pinturas em azulejos

Louças sanitárias

(lavatórios, bacias de retrete, bidés)

Mosaicos ceramicos

de variados desenhos

Tijolos refratários

(para revestimento de fornos, caldeiras, etc.)

Devem sempre preferir-se os productos
da Industria Nacional, tanto mais quando
não são inferiores dos de origem estrangeira

LISBOA — 126, Rua da Prata, 132

PORTO — 40, Rua Carmelitas

PARA

MOTORES

MARITIMOS E INDUSTRIAES

BATERIAS

OLEOS E MASSAS LUBRIFICANTES
para todos os fins

ESMALTES DE PRIMEIRA QUALIDADE

TINTAS PARA NAVIOS

Visitem o Stand da

M O T O R A K

AGENCIA COMERCIAL DO NORTE, L.DA

167 — Rua do Bomjardim — 169

PORTO

ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

SECÇÃO DE TRANSPORTES

Carroças altas e baixas de aluguer

Preços convidativos—Pessoal de confiança

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. (Alcantara
Mar)Telefones } 2 6946 das 8 às 19
N. 1051 das 19 em diante

Cargas — Descargas — Mudanças — Serviços do Caminho de Ferro, etc.



LEIRIA—VISTA PARCIAL DA CIDADE