

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O:

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

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

Ecoss e comentarios

Feira das Mercês

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

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

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

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

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

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

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

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

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

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

Telefone **P B X 2 0158**
DIRECÇÃO 2 7520

ADICIONAES E UNIFICAÇÃO DE TARIFAS

Pelo Eng. J. FERNANDO DE SOUSA

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

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

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

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

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

Nesse estudo procurar-se-á:

1.º Atender na medida do possivel os alvitres e reclamações dos interêsses económicos;

2.º Atender à estabilização da moeda, integrar na tarifa o produto da applicação dos multiplicadores, por forma a eliminá-los, devendo porém para o cálculo das liquidações das garantias de juro encontrar-se uma fórmula que permita essa liquidação, sem que haja prejuizo para o Estado ou para as emprêsas;

3.º Estender a unificação às restantes rêdes ferroviárias;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Desde logo começaram as instancias e reclamações para alargar a applicação do multiplicador 6, com prejuizo grande das empresas.

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

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

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

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

Que se entende por isso?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ha neste ponto um equivoco, que deve ser desfeito.

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

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

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

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

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

Fica assim esclarecido o alcance da portaria.



Publicações Recebidas

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

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

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

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

O NOVO PAQUETE

“L'ATLANTIQUE,”

Por LOPES DE ANDRADE

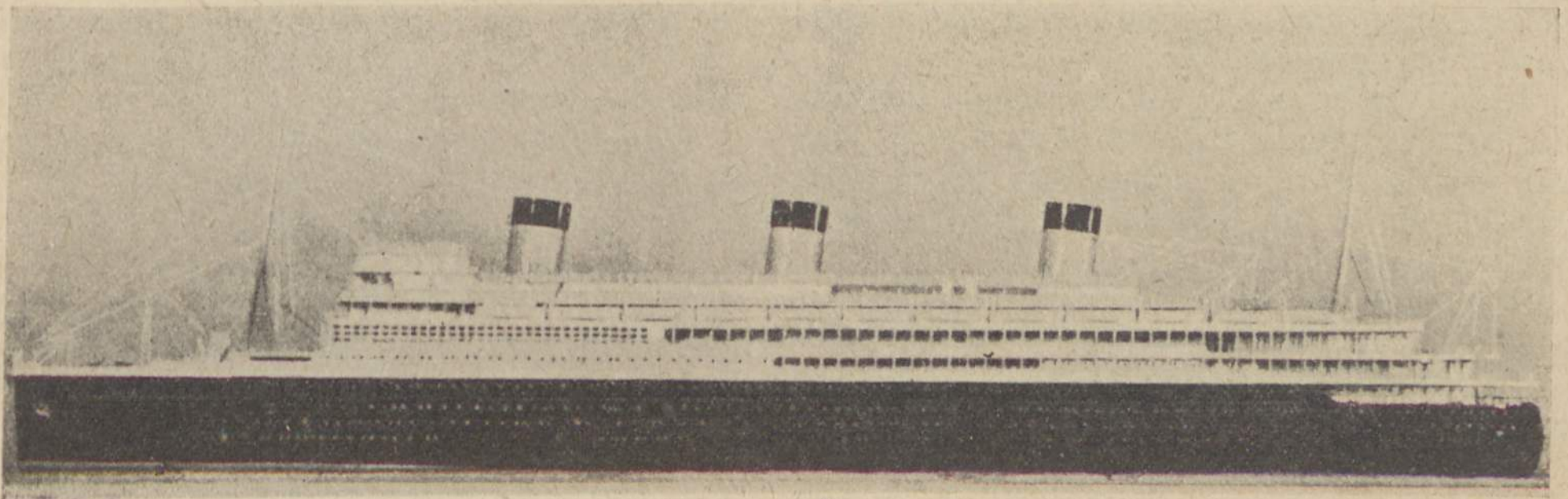
O paquete francez *L'Atlantique* da Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, que ha dias tocou no porto de Lisboa na sua primeira viagem a caminho de Buenos Aires, póde dizer-se sem perigo de errar que é uma das melhores unidades de marinha mercante existente.

Com um porte de mais de 40.000 toneladas, e

banho privativo, pouco vulgar até agora noutros paquetes.

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

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



Novo paquete «L'Atlantique»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Congresso Electro-técnico Sul Americano

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nomenclatura de unidades electricas.

Possibilidade de estabelecimento de super-usinas que interessam a varios paises sul-americanos.

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

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

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

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

Calefacção e Refrigeração eléctrica de edificios.

Anteprojecto de bases modificando o regulamento telegrafico internacional.

Fusão dos convenios telegraficos e radiotelegraficos,

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

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

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

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

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

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

Possivel utilização de energia hidraulica nas industrias electro-quimicas.

Descrição de instalações electro-quimicas e electrometalurgicas na America do Sul.

Envelhecimento de bebidas alcoolicas.

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

Aplicação da electricidade nas creanças e na cura de animais.

A importancia da energia electrica para as regas.

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

Balizagem das costas sul americanas por meio de radio sinais.

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

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

Transmissão de energia electrica a grandes distancias e questões de jurisdicção suscitadas.

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

Transmissão de energia electrica para serviços publicos e restricções ao dominio privado.

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

"O lar electrificado".

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

ESTA vila uma das mais típicas da margem direita do Tejo, fundada em época anterior ao reinado de D. Sancho I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E' grande exportador de uva e maçã.

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

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

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

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

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

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

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

(Continúa na pag. 421)

VILA FRANCA DE XIRA

É enorme a crise que avassala o mundo em todos os campos de actividade comercial, industrial e agrícola.

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

Produz-se mais do que as necessidades dos mercados?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ainda o caso do café não é dos mais flagrantes!

O que mais nos admira é o caso do trigo na

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

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

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

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

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

É a crise moral, que é verdadeira, pois temos sem

duvida avançado no progresso material sem que no moral se tenha dado um passo.

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

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

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

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

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

A crise economica

mundial

e a

super-produção

Por C. MENDES DA COSTA



Apeadeiro de Miramar

ESTAÇÕES MODERNAS DA C. P.

Apeadeiro de Miramar

Por CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As primeiras grandes instalações de descarga de carvão no Japão

Pelo facto do rápido desenvolvimento industrial no Japão, o consumo do carvão aumenta dum modo contínuo, de maneira que as instalações destinadas ás manutenções e ao transporte do carvão do logar da extracção aos consumidores devem satisfazer ás necessidades sempre crescentes e ás exigencias cada vez mais severas. Como o Japão tem um grande desenvolvimento costeiro, o carvão é quasi sempre transportado por via marítima. Nos principais portos de embarque: Wakamatsu, Otaru, Muroran e Moji, encontram-se instalações suficientes para o carregamento dos barcos, mas em outros portos destinatarios não existia, ainda ha pouco tempo, senão um pequeno numero de instalações de descarga.

Isto é devido ao facto que o commercio do carvão está entre as mãos dum grande numero de pequenas empresas e em muitos casos é levado directamente aos consumidores em batelões ou pequenos navios de vela de 150 a 300 toneladas de carga. As instalações existentes não foram, em geral, previstas senão para a descarga destes pequenos barcos e o seu rendimento atingia só o maximo de 40 a 50 toneladas por hora. Ainda ha dois anos só as Fabricas Imperiaes de Aço dispunham para o seu proprio uso duma instalação para a descarga dos navios de alto mar. Em todos os outros portos, estes navios deviam ser descarregados a braços. Não foi senão nestes ultimos anos que a «Mitsui Bussan Kaisha» fez construir duas grandes instalações modernas de descarga de carvão nos dois principais portos de desembarque deste combustivel; são destinadas a assegurar as operações de manutenção entre navios de alto mar, batelões, barcas de carga, wagons de caminho de ferro e veículos de estrada. A primeira instalação foi construida em 1928 num novo porto perto de Kawasaki sobre o canal de grande navegação que liga Tokio a Yokohama, a segunda foi recentemente posta em serviço no porto de Osaka.

O novo porto de Kawasaki é disposto em parte para o trasbordo de carvão e em outra parte para a manutenção de mercadorias em fardos. O caes de descarga de carvão é munido de três porticos de descarga que podem deslocar-se sobre todo o comprimento do caes. Com um alcance de 55^m,60 entre apoios dominam o deposito e varias linhas ferreas; o seu braço que pode ser levantado permite atingir 22^m alem da borda do caes e servir ao mesmo tempo um navio e varios batelões colocados lado a lado. Sobre os banzos inferiores das vigas principais dos porticos e dos braços deslocam-se carros rolantes e girantes de 10 toneladas de força de levantamento que, com um alcance de 6^m e colheres automaticas de 6^m3,5 de capacidade, asseguram principalmente o trasbordo de carvão entre os navios, os batelões e o deposito, enquanto que os guindastes rolantes e girantes de 4 toneladas de força que se deslocam sobre os banzos superiores dos porticos são, com um alcance de 12^m e colheres automaticas de 2^m3 exclusiva-

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

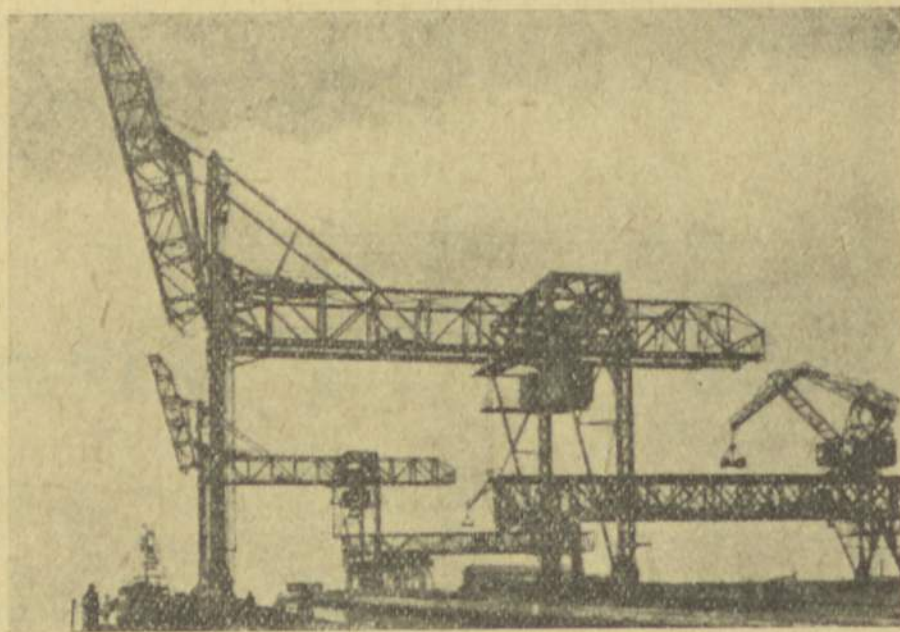
O carvão que deve seguir o seu caminho por via de agua é carregado nos batelões pelos carros rolantes e girantes, seja directamente dos navios de alto mar, seja do deposito. O carvão que deve ser transportado por via ferrea ou por estrada é carregado sobre wagons ou camiões por intermedio duma serie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

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

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

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

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



Vista parcial da instalação de descarga de carvão de Osaka

mercadorias. Alem disso o tecto chato do armazem tem diversas aberturas pelas quaes as cargas podem ser descidas directamente no edificio.

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

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

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

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

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

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

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

«Da Gazeta Demag»

VILA FRANCA DE XIRA

(Continuação da pag. 417)

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

Tem em projecto a construcção do novo mata-douro, o que existe é um baracão improprio.

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

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

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

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

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

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

A instalação de silos nos portos do Continente

Por VISCONDE DE ALCOBAÇA

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

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

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

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

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

Analizando em detalhe estas causas, a represen-

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

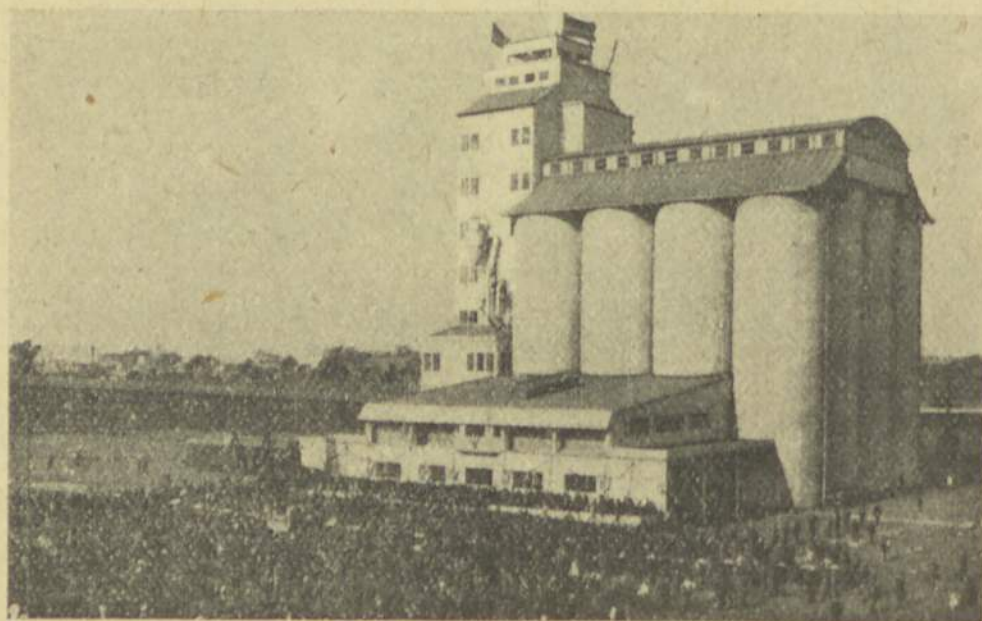
Esta importação, nas condições actuais em que se realisa, provoca perturbações no mercado e para que estas não se façam sentir e pezem tão gravemente na lavoura do Norte; alvitra a representação a que nos vimos referindo, a racionalização do co-

mercio deste produto, pelo estabelecimento de silos nos portos de desembarque.

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

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

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



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

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

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

A gravura reproduzida mostra a grande construção deste silo.

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



HA QUARENTA ANOS

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

Boletim financeiro

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

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

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

Não se modificou sensivelmente o estado dos fundos portuguezes no estrangeiro que se mantem oscilantes entre 37 e 38, parecendo comtudo certo que estas cotações não correspondem á verdadeira situação dos mercados, porque compradores teem havido que procurando obter papel pelas cotações indicadas, o não encontram á venda. Em Lisboa e Porto continua a ser muito procurado o dinheiro, não se tendo comtudo elevado o agio das libras além de 850 e 900 reis. O preço do «chéque» tem-se mantido inalteravelmente 44 e 44 1/2 e 44 5/8 sobre Londres e entre 643 e 645 sobre Paris. Começou o resgate das cédulas de bronze na Casa da Moeda mas a concorrência não tem sido extraordinaria, talvez por se ter espalhado para fóra de Lisboa o papel do typo da troca. De Leipzig ainda hontem chegou uma nova remessa de 757 contos em notas de 28500, de 18000 e de 500 reis. Tem continuado em grande escala a exportação de ouro para Londres tendo orçado n'esta quinzena por 450.000 libras esterlinas. A's alfandegas de Lisboa e Porto foi ordenado que se occultasse o valor d'estes despachos. No entretanto pelos boletins do «Money Market do Times» é facil organizar esta estatística, que tem importancia, e mal se comprehende como se queira sonegar ao publico os elementos para ella. O cambio do Brasil não tem subido, infelizmente, e as ultimas desordens no Rio de Janeiro, apezar de não terem importancia politica, não deixaram de se reflectir na Bolsa.

Linhas portuguezas

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

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

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

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

Ora contra o que o collega diz ha «apenas» a notar o seguinte: Nem no tunnel do Rocio nem nos maiores da Europa é prohibida a passagem de machinas não fumivoras.

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

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

Tirados estes pontos o resto da noticia — a virgulação — está certa.

Linhas estrangeiras

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

Por acharmos interessante os seus numeros, publicamos um resumo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Numeros atrazados da GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

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

MELHORAMENTOS NAS REDES FERROVIARIAS

Pelo Coronel J. CARVALHO TEIXEIRA

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

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

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

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

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

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

*
* *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*
* *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O Govêrno não era inimigo dos políticos e pelo contrário desejava que umá hora de concórdia e paz vigorasse em Portugal, para bem de todos.

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

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

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

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

Montepio Ferroviario

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

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

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

Propaganda de Turismo

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

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

A CENSURA À IMPRENSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lisboa, 18 de Agosto de 1931

O director Geral

Alvaro Salvação Barreto
major de art.

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

Instruções gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18.º — Um jornal inteligentemente dirigido pode ser de optimo auxilio em diligencia de serviços de policia.

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

Francisco da Silva Passos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Linhas portuguesas

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

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

JULIO DA COSTA PINTO

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

Companhia dos C. F. P. da Beira Alta

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

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

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

Os bilhetes são válidos para:

PARTIDA — Aos sabados e vespuras de feriado nacional desde as 12 horas, e aos domingos e dias de feriado nacional até ás 17 horas.

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

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

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

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



Baía do Funchal