

A AERONÁUTICA CIVIL NO BRASIL

Seus primórdios - Desenvolvimento - Estado atual

A introdução, na nossa economia, dos grandes inventos dos últimos tempos gerou setores de quota muito elevada no quadro comparativo das atividades nacionais.

Um desses setores é o da navegação aérea, que se vai desenvolvendo no Brasil em ritmo uniformemente acelerado, graças à tenacidade de um grupo de técnicos patricios que arduamente trabalham pelo futuro da nossa aviação civil.

O trabalho relativo à construção do Aeroporto Santos Dumont, cuja descrição detalhada damos adiante, representa uma soma considerável de esforços conjugados de todos os técnicos do Departamento de Aeronáutica Civil, órgão administrativo que dirige, coordena e controla tudo quanto diz respeito ao movimento de aeronaves no Brasil. Esse Departamento, confiado à esclarecida capacidade profissional do engenheiro civil Snr. Trajano Reis, acaba de resolver, de forma brilhante e com grande segurança técnica, o problema do estabelecimento de um aeroporto único no Rio de Janeiro.

A narração das diversas etapas já vencidas e do que ainda ha a fazer para a realização integral desse *desideratum* é minuciosamente feita no relato que aqui publicamos. Por sua leitura, poderão, não só os técnicos, mas também todos aqueles que se interessam pela aviação, apreciar devidamente a obra que vem sendo desenvolvida pelo D. A. C. e conhecer dos motivos que contribuíram para a magistral solução encontrada pelo Snr. Trajano Reis e seus auxiliares.

Antes de entrarmos na descrição dos trabalhos referentes à construção do Aeroporto Santos Dumont, damos aqui um resumo histórico de tudo o que, em matéria de aeronavegação e de transportes aéreos, se tem feito no Brasil.

O transporte público por via aérea, no Brasil não tem mais do que 11 anos de vida.

Com efeito, data de junho de 1927 o início da exploração comercial da navegação aérea no país, com a organização, no Estado do Rio Grande do Sul, da Empresa de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG).

Até aquela época a aviação civil brasileira se limitava à realização de alguns vôos de experiência e de caráter esportivo, apesar dos muitos projetos que surgiram após a Grande Guerra para o estabelecimento de linhas aéreas regulares no Brasil.

Logo após o aparecimento da VARIG, de atividades exclusivamente regionais, outras empresas surgiram e as linhas aéreas começaram a se multiplicar no território brasileiro.

Assim, tivemos, historiando :

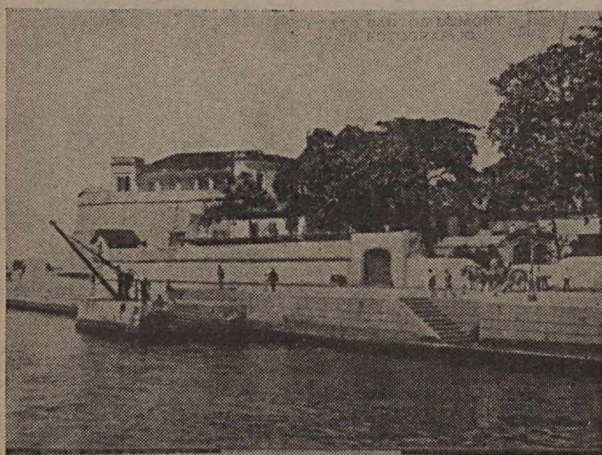
1927 — Dezembro — Estabelecimento da de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG), que iniciou o tráfego de algumas linhas regionais, no Estado do Rio Grande do Sul;

1927 — Novembro — Início do tráfego da linha internacional de Toulouse a Buenos Aires, pela "Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques — Lignes Latécoère".

1927 — Dezembro — Estabelecimento da empresa brasileira "Sindicato Condor Limitada", que iniciou em 1928 a exploração do tráfego aéreo entre o Rio de Janeiro e a cidade de Porto Alegre, no sul do Brasil, utilizando hidroaviões. A essa linha, com o percurso de 1.415 quilômetros, seguiu-se mais tarde, em fevereiro de 1930, a linha do Rio de Janeiro a Natal, também com hidroaviões, com 2.345 quilômetros de desenvol-

vimento; e, em setembro de 1930, a mesma empresa brasileira estabeleceu a linha de Corumbá a Cuiabá, no extremo oeste do Brasil, com 465 quilômetros.

Ainda em 1930, a "Nyrba do Brasil S. A.", empresa nacional, iniciou a exploração da linha de Belém do Pará até o extremo sul do Brasil, prolongando-a dali até Buenos Aires. Essa li-



A antiga ponta do Calabouço

nha, com o desenvolvimento de 5.944 quilômetros de Belém até a fronteira sul do Brasil, utilizando hidroaviões bimotores, estabeleceu desde logo o tráfego mútuo com a "New York, Rio de Janeiro & Buenos Aires Line, Inc.", que de Miami, no sul dos Estados Unidos, fôra prolongada através as Antilhas e o litoral da Venezuela e das Guianas, até a cidade de Belém do Pará, no Brasil.

O desenvolvimento dessa linha Belém-Buenos Aires, da Nyrba do Brasil S. A., que depois se transformou em "Panair do Brasil S/A", foi muito rápido, e a sua aceitação pelo público permitiu a manutenção de uma viagem semanal em cada sentido, o mesmo sucedendo com as do "Sindicato Condor", que em 1933 passou a realizar duas viagens por semana em cada sentido na linha Rio de Janeiro-Porto Alegre.

A "Panair do Brasil", com a sua linha Belém-Buenos Aires, estabeleceu a primeira ligação do Brasil com o Rio da Prata, por via aérea, com hidroaviões brasileiros.

Em junho de 1933 uma nova empresa brasileira, o "Aerolloyd Iguassú, S. A.", estabeleceu, com 420 quilômetros de extensão, a linha São Paulo-Curitiba, com aviões terrestres, linha essa que foi prolongada, em 1934, até Joinville, e, em

1935, até Florianópolis, com mais 285 quilômetros de desenvolvimento.

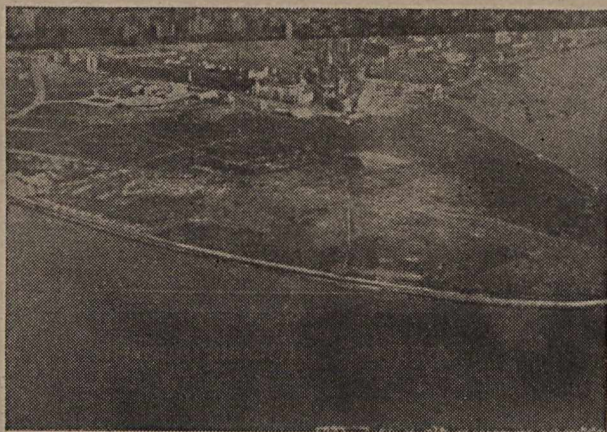
Em março de 1934 foi celebrado contrato com a "Luftschiffbau-Zeppelin G.m.b.H." para o estabelecimento de uma linha aérea regular com dirigíveis, entre o Brasil e a Europa, linha essa que já vinha sendo executada, a título de experiência, desde maio de 1930.

Para assegurar essa linha, o Governo brasileiro resolveu fazer construir por sua conta, em Santa Cruz, nas proximidades do Rio de Janeiro, um aeroporto para dirigíveis.

Pelo contrato firmado, a "Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H." se obrigava a manter permanentemente a linha transatlântica de dirigíveis, com o mínimo de 20 viagens anuais em cada sentido, e a pagar ao Governo brasileiro uma quota de pouso cada vez que uma das suas aeronaves atracasse ao mastro ou fosse recolhida ao hangar, ficando o aeroporto de dirigíveis arrendado à mesma companhia, mas podendo ser utilizado também por dirigíveis de qualquer outra empresa ou nacionalidade.

Esse aeroporto já está concluído e sua descrição é feita mais adiante.

Em 1934, o "Sindicato Condor" prolongou também as suas linhas até Buenos Aires, assegu-



Fase inicial do Aeroporto

rando dessa forma uma segunda ligação aérea do Brasil com o Uruguai e a Argentina, com hidroaviões igualmente brasileiros.

Nesse mesmo ano, uma outra companhia brasileira, a VASP (Viação Aérea São Paulo S/A), foi organizada em São Paulo e iniciou o tráfego aéreo de duas linhas para o interior: São Paulo-Uberaba, com 480 quilômetros e São Paulo-Rio

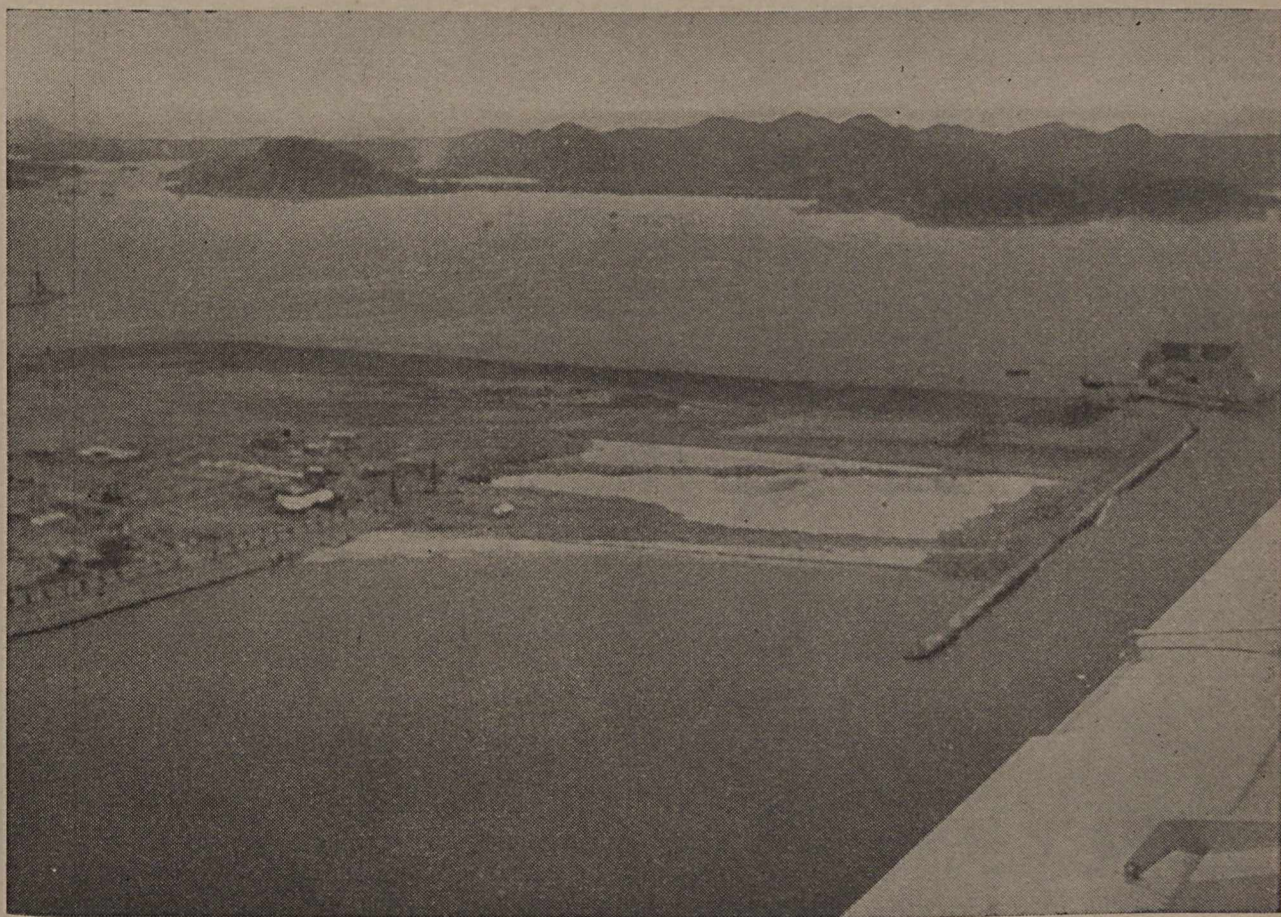
Preto, com 420 quilômetros, ambas com aviões terrestres.

Ainda em 1934, o Governo brasileiro contratou com a "Panair do Brasil S. A." o estabelecimento de uma linha de hidroaviões sobrevoando o Rio Amazonas, de Belém até Manaus, com 1.500 quilômetros de extensão, e uma viagem semanal em cada sentido.

O tráfego dessa linha, para cuja manutenção o Governo Federal assegurou à companhia uma subvenção por quilômetro voado, ficou articulado

Brasil com a região central da Bolívia é feita, já agora, pela linha do Lloyd Boliviano.

Igualmente em 1934, a "Deutsche Lufthansa" em combinação com o "Sindicato Condor Limitada", iniciou o serviço regular transatlântico, por meio de hidroaviões e com o auxílio de navios-catapulta que se mantêm na rota entre Bathurst (na Gâmbia britânica) e Natal (no extremo leste do Brasil) permitindo assim a realização de uma viagem semanal, em cada sentido, entre o Brasil e a Europa inteiramente por via aérea.



Uma fase da construção do Aeroporto

com o da linha da "Panair do Brasil" que de Belém do Pará se estende pelo litoral ao extremo sul do Brasil.

Com o "Sindicato Condor" contratou também o Governo brasileiro o estabelecimento de uma linha semanal de São Paulo até Cuiabá, via Corumbá, com 1.865 quilômetros de extensão, também mediante subvenção. Estando a cidade de Corumbá situada a poucos quilômetros da cidade boliviana de Puerto Suarez, a ligação do

Em 1935, o "Sindicato Condor Limitada" dobrou a linha Natal-Buenos Aires nas linhas Natal-Rio de Janeiro, com percurso noturno, e Rio de Janeiro-Buenos Aires, esta última prolongada até Santiago do Chile, estabelecendo tráfego mútuo com a linha Stuttgart-Natal, explorada pela "Deutsche Lufthansa".

Além das duas citadas linhas, o "Sindicato Condor Limitada" manteve a linha Rio de Janeiro-Natal, prolongada sucessivamente até Porto Ale-

gre, ao Sul, e até Fortaleza, ao Norte, passando a constituir a grande linha costeira Fortaleza-Porto Alegre.

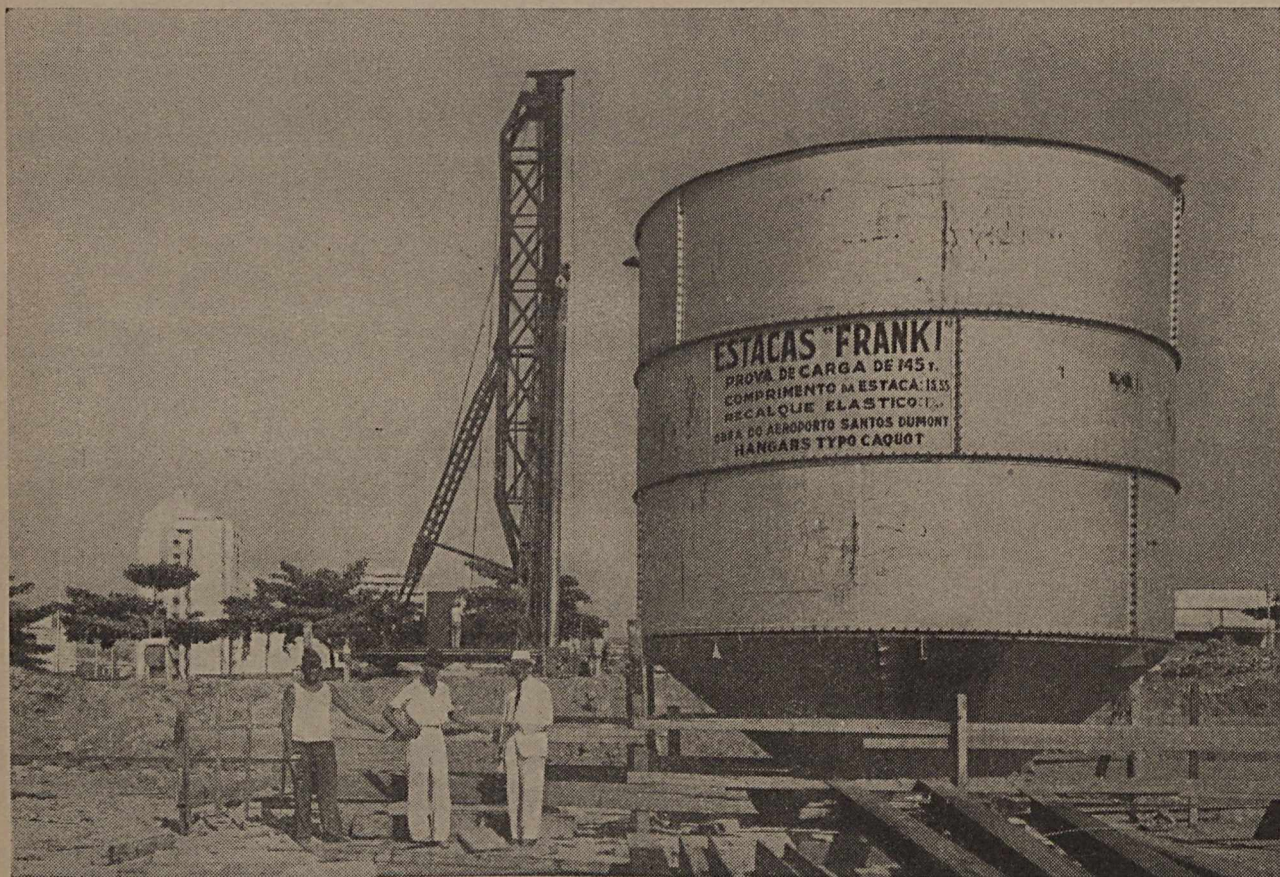
A "Panair do Brasil, S/A" manteve o tráfego da linha Belém-Rio de Janeiro, prolongando-o até Porto Alegre, para constituir a linha Belém-Porto Alegre. Em fins de 1936 foi iniciada a linha Rio de Janeiro-Fortaleza.

A "S. A. Air France", que substituiu a Cia. Générale Aeropostale na execução da linha inter-

e a frequência de tres vôos semanais em cada sentido.

O "Sindicato Condor Limitada" desdobrou a linha Fortaleza-Porto Alegre na linha Rio de Janeiro-Belém e Rio de Janeiro-Porto Alegre. Além dessa última, feita com escalas, foi criada uma linha expressa ligando as duas capitais — Rio de Janeiro e Porto Alegre.

Foi ainda inaugurada a linha Parnaíba-Florianópolis, no Estado do Piauí, norte do Brasil.



Prova de carga num dos Hangars Tipo Caquot

nacional França-América do Sul, entre Toulouse e Santiago do Chile, via Dakar, Natal, Rio de Janeiro e Buenos Aires, realizando a travessia transatlântica por meio de "aviões", conseguiu efetuar com pleno êxito, durante o ano, 22 travessias Dakar-Natal e 20 em sentido contrário, efetivando assim igual número de viagens inteiramente por via aérea, nos dois sentidos.

Em 1936, a "S. A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense" (VARIG) inaugurou nova linha ligando Porto Alegre a Pelotas, no sul de país, em vôo direto, com a extensão de 225 kms.

A "Panair do Brasil S/A" estendeu a linha Rio de Janeiro-Fortaleza até Belém do Pará, criando, assim, a linha Belém-Rio de Janeiro.

A "Viação Aérea São Paulo S/A" (VASP), manteve o serviço regular da linha São Paulo-Uberaba, iniciando o da linha Rio de Janeiro-São Paulo, em vôo direto, com a extensão de 360 kms.

A "Pan American Airways, Inc." manteve o serviço da linha internacional Miami-Rio de Janeiro-Porto Alegre-Buenos Aires.

Em 1937 a "S. A. Empresa de Viação Aérea

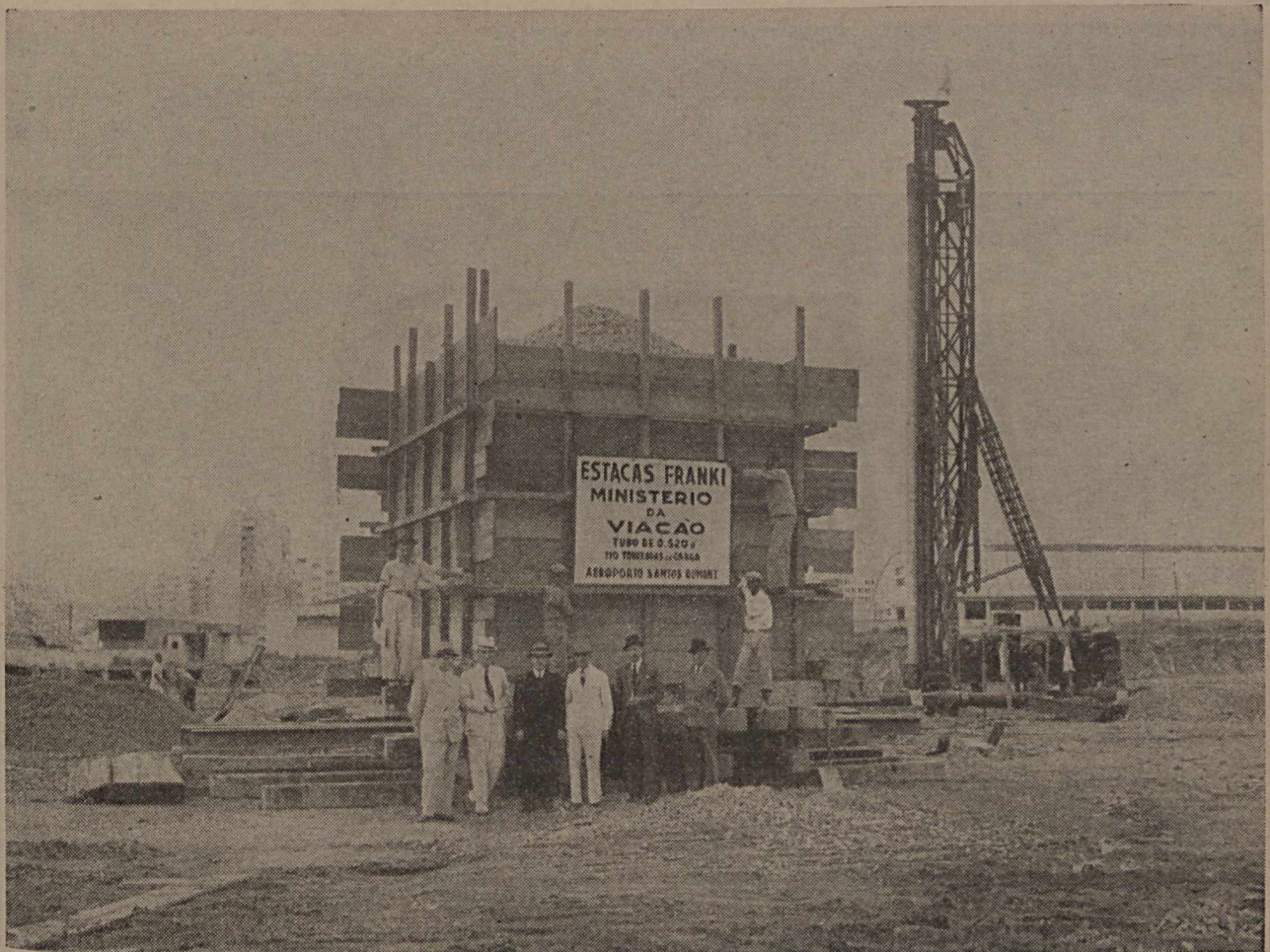
Rio Grandense" (VARIG) prolongou a linha de Porto Alegre-Livramento até a cidade de Uruguaiana, numa extensão de 205 kms.

O "Sindicato Condor Limitada" manteve as linhas já estabelecidas, anteriormente citadas. Quanto à de Parnaíba-Florianópolis, foi prolongada até Urussuí, numa distância de 175 kms., estendendo, em 1938, até Carolina, no Estado do Maranhão, com mais 190 kms.

A "Pan American Airways, Inc." encetou nos últimos dias do ano a linha Miami-Rio de Janeiro-Assunção-Buenos Aires.

Finalmente, em 1938, já se verificaram as seguintes ampliações:

A "S. A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense" (VARIG) inaugurou uma nova li-



Trabalho das Estacas Franki no Aeroporto

A "Panair do Brasil S/A", além das linhas já aludidas iniciou a linha Rio-Baía, com 1.299 kms. de extensão.

Outrossim, ampliou a linha Belém-Manaus até Rio Branco, suprimindo depois o trecho Porto Velho-Rio Branco. Atualmente a linha vai de Belém a Porto Velho, via Manaus, num total de 2.615 kms.

Inaugurou, ainda, a linha Rio de Janeiro- Belo Horizonte, em vôo direto, numa extensão de 338 kms., com viagens diárias.

na, de Pelotas a Jaguarão, numa extensão de 130 kms., que está conjugada com a linha Porto Alegre-Pelotas.

O "Sindicato Condor Limitada" duplicou, a partir de janeiro, o trecho Corumbá-Cuiabá, da sua linha São Paulo-Cuiabá, trecho esse com 465 kms..

Por fim, a "Viação Aérea São Paulo S/A" (VASP), inaugurou a linha Uberaba-Goiânia, com 470 kms., em prolongamento da que vem mantendo entre São Paulo e Uberaba.

Atualmente o Brasil possui, portanto, 5 empresas nacionais de transportes aéreos: — O “Sindicato Condor”, a “Panair do Brasil”, ambas com sede no Rio de Janeiro; a VARIG, cuja sede foi instalada em Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul; o “Aerolloyd Iguassú”, com sede em Curitiba, Estado do Paraná; e por último a VASP que tem sede na capital do Estado de São Paulo.

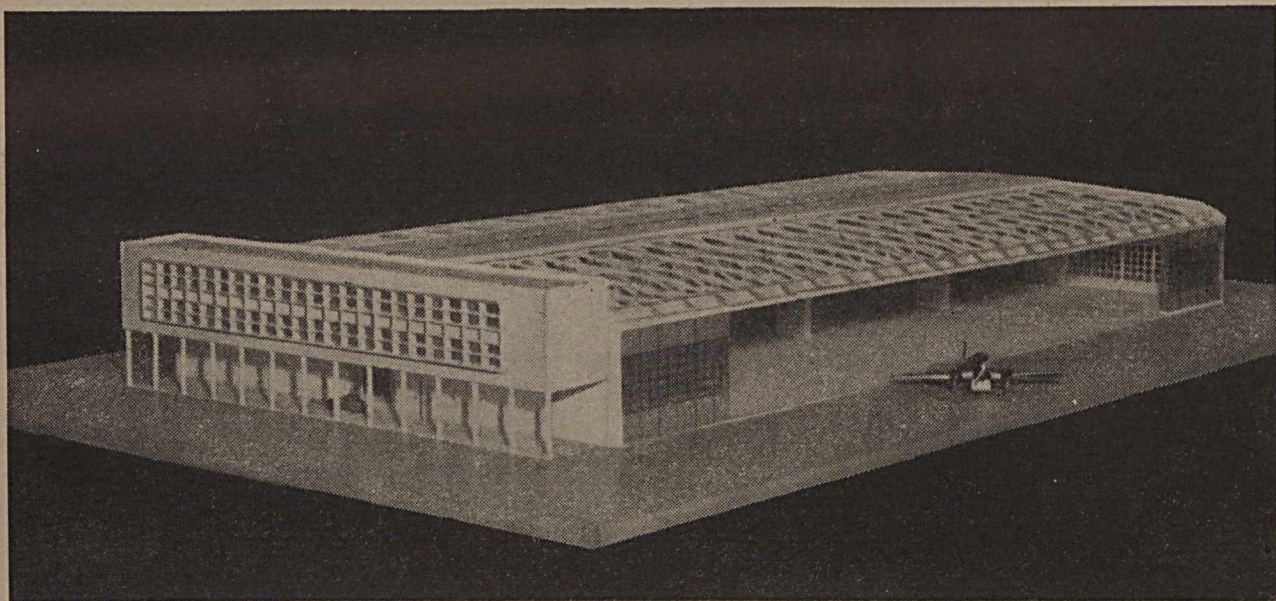
Além dessas 5 mencionadas empresas, 3 outras, estrangeiras, sobrevoam o território brasileiro, estabelecendo comunicações rápidas e faceis do Brasil com alguns países vizinhos da América do Sul e da América do Norte, bem como com a África e a Europa: a “Air France”, a “Pan Ame-

está com o tráfego suspenso atualmente em virtude do desastre verificado com o dirigível “Hindenburg”.

O interior do Brasil é percorrido em quasi todas as direções pelo Correio Aéreo Militar, que realiza viagens semanais em cada sentido de suas linhas.

Organizações de terra — Infraestrutura. O que se fez, o que se está fazendo, o que se fará

No Brasil, a orientação e o controle da navegação aérea civil e comercial estão a cargo do Departamento de Aeronáutica Civil, com sede no



Um dos “Hangars Tipo Caquot”

rican Airways, Inc.” e a “Deutsche Lufthansa A. G.”.

A primeira, estende suas linhas destinadas exclusivamente ao transporte de correspondência aérea e estabelecidas na Europa e África, para a América do Sul, servindo o Brasil entre Natal e Porto Alegre.

A segunda, mantém as linhas aéreas de Miami-Rio de Janeiro-Porto Alegre-Buenos Aires e de Miami-Rio de Janeiro-Assunção.

A terceira, que fazendo ponto em Natal liga o Brasil com a África, acaba de ser autorizada a ampliar sua linha até o sul do país, demandando Buenos Aires.

A “Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H.”, com uma linha regular entre a Alemanha e o Brasil,

Rio de Janeiro e subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas. A esse Departamento compete também o estudo e estabelecimento das vias, preparo da infraestrutura, construção, adaptação e melhoramento dos aeroportos, dotando-os, de acordo com a técnica e as exigências da navegação aérea, das instalações necessárias à sua eficiência e segurança.

Até 1933 as atividades do Departamento de Aeronáutica Civil cingiam-se à superintendência dos serviços relativos à aeronáutica civil e comercial, como estabeleceu o Decreto n. 19.902, de 22-IV-1931, em seu art. 1.º.

Só em 1934, é que ampliou seu raio de ação incumbindo-se, também, do preparo da infraestrut-

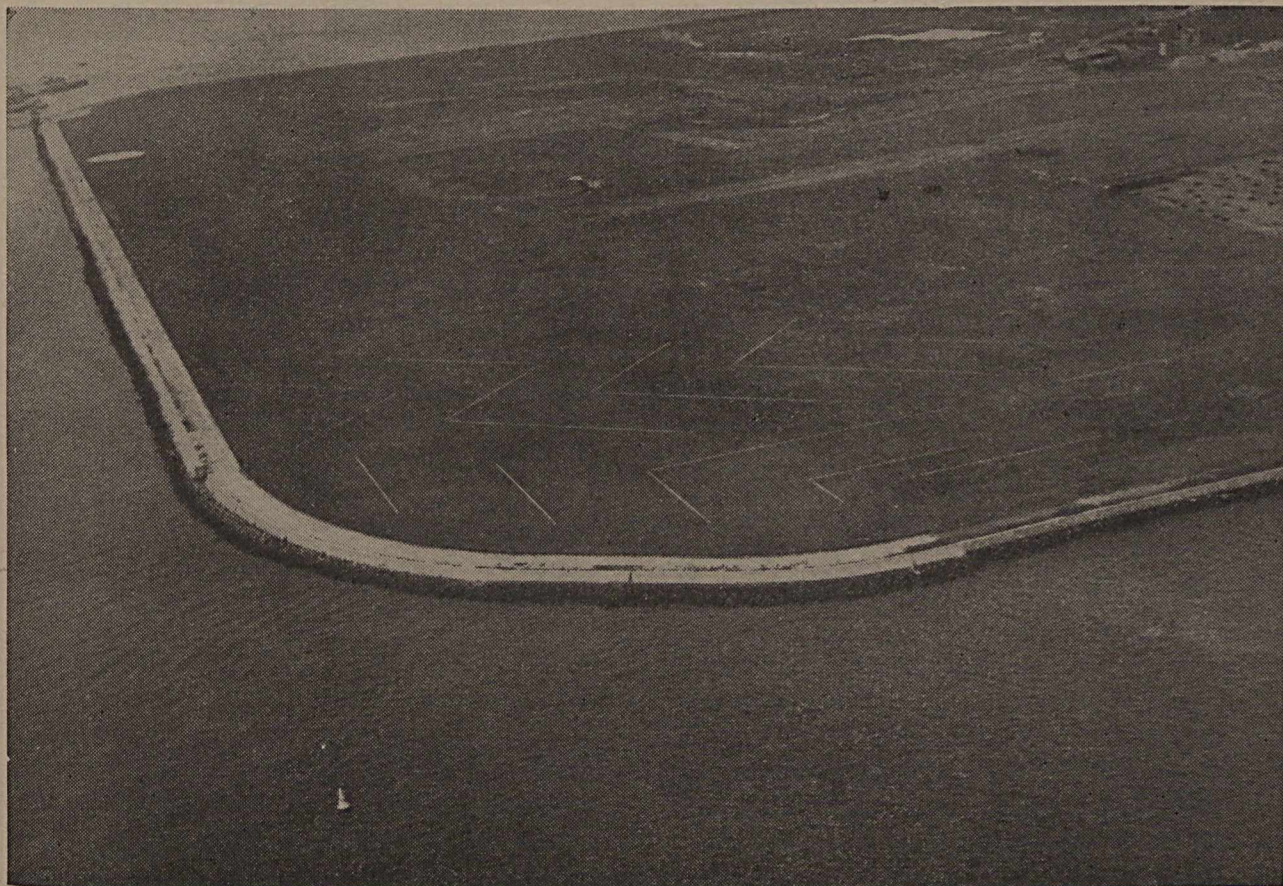
tura, isto é, construção de aeroportos, suas instalações, iluminação noturna, rádio-farol, etc.

Assim, foi naquele ano que deu início à construção dos aeroportos "Santos Dumont" e o para dirigíveis "Bartholomeu de Gusmão", de proporções grandiosas e excelentes localizações, situados ambos no Distrito Federal.

O Aeroporto "Santos Dumont", que na opinião dos técnicos que o têm visitado será um dos maiores, mais belos e melhor situados do mundo,

permitindo com segurança a decolagem e o pouso de qualquer tipo de aeronave, a qualquer hora do dia ou da noite, quaisquer que sejam as condições atmosféricas.

O aeroporto para dirigíveis "Bartholomeu de Gusmão", que já foi entregue ao tráfego, inteiramente pronto, está localizado no povoado de Santa Cruz, subúrbio do Rio de Janeiro, ao qual está ligado por estradas de ferro e de rodagem, a 43.º 43' W e 22.º 56' S.



Drenagem do escoamento das águas do Aeroporto Santos Dumont

— localizado no Rio de Janeiro, a 43.º10'09" W e 22.º54'42" S, apesar de ainda se encontrar em construção já está sendo utilizado por quatro companhias: "Sindicato Condor", "Panair do Brasil", "VASP" e "Pan American".

Será ele aparelhado com o que de mais moderno existe dos pontos de vista técnico e artístico e possuirá instalações não só para o movimento diurno, como para o noturno. Será dotado de pistas em todas as direções, com extensões variando de 800 ms. a 1.200 ms. e possuirá uma perfeita iluminação, sinais e balisamento lumino-

Possue ele um hangar de 170 x 50 x 50ms. de aço especial, assentado sobre estacas de concreto. É revestido de tijolos especiais e sua cobertura é de "Eternit", preparado de amianto e cimento que reúne à vantagem de impermeabilidade absoluta as de ser incombustível e leve.

Possue, também, o referido aeroporto, 2 depósitos para hidrogênio, sob alta pressão; depósito de gaz Propan; casa de máquinas; gazômetro, com capacidade para 500 m3.; casa de compressores; filtro eletrolizador para fabricação do hi-

drogênio e oxigênio, filtro esse que é o maior do mundo.

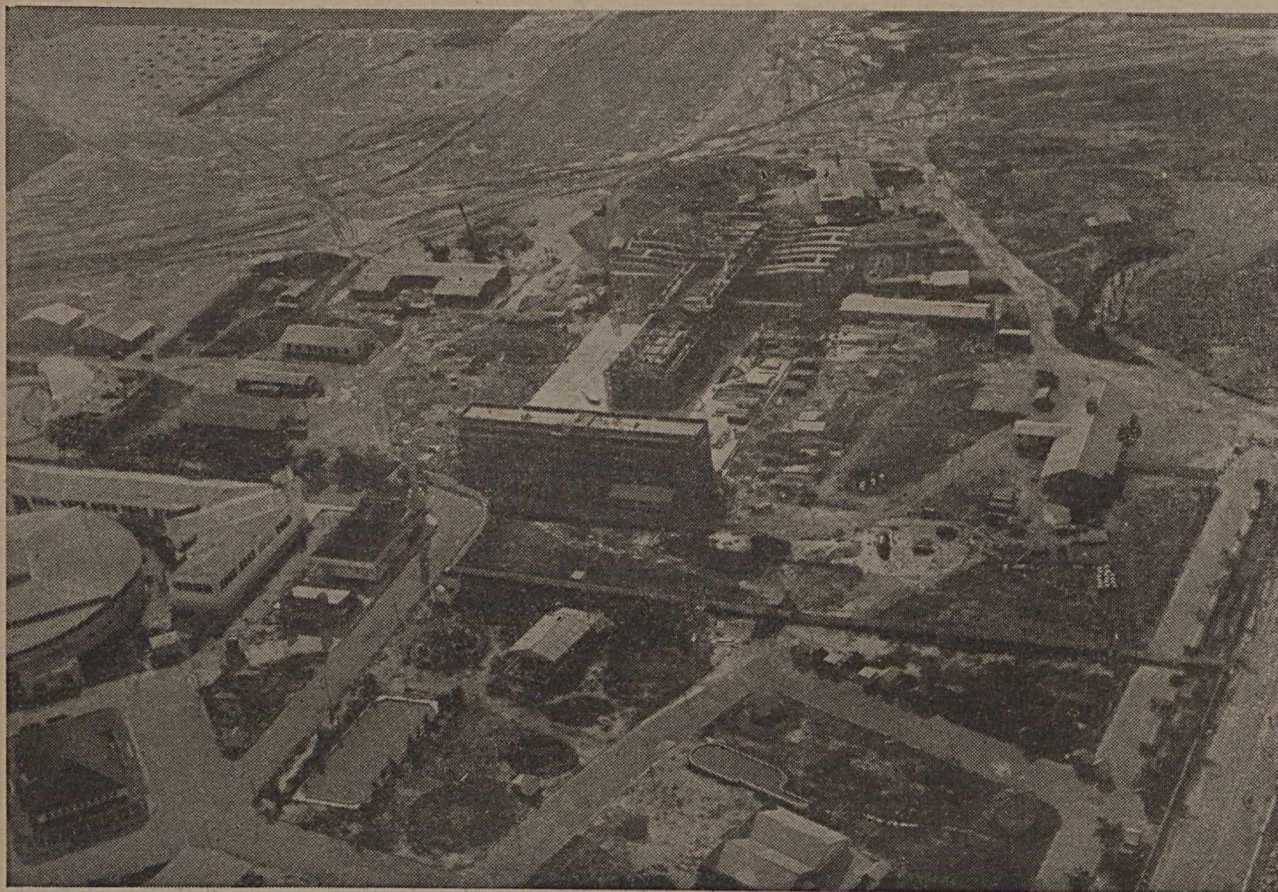
Além disso, o aeroporto "Bartholomeu de Gusmão" é dotado de instalações para as tripulações dos dirigíveis, estação para desembarque de passageiros, restaurante, dependências de Alfândega, Polícia, Saúde Pública, enfim, todo conforto de um aeroporto moderno.

Ao lado do hangar, que está orientado se-

dos ventos reinantes, capaz de receber aviões das maiores tonelagens. Uma seta de 250ms. x 2ms., com dispositivos para iluminação destinados aos vôos noturnos, indica o centro da pista.

Dispõe, ainda, o aeroporto de Fernando de Noronha de instalações moderníssimas de sinalização diurna e balizamento elétrico noturno.

Ainda em 1935 o Departamento de Aeronáutica Civil executou o aeroporto de São Lourenço



Vista das obras do Aeroporto, vendo-se a construção de um dos hangares tipo "Caquot"

gundo a direção dos ventos reinantes, foi construído um campo de pouso para aviões, o qual se acha em perfeitas condições de utilização.

Em 1935, além da construção desses dois grandes aeroportos, o Departamento de Aeronáutica Civil deu início ao da ilha de Fernando de Noronha, também entregue ao tráfego.

Esse aeroporto, cuja construção ficou concluída em princípios de 1936, possui uma área de 450.000 m² (300 x 1.500) cercada de arame farpado, com 3 portões de acesso.

É dotado de uma pista de concreto de 900ms. de comprimento por 40ms. de largura, na direção

e deu início ao de Poços de Caldas, ambos concluídos.

O aeroporto da cidade de Poços de Caldas, que é uma das principais estâncias hidrominerais do Brasil, situado a 1.200 ms. de altitude, possui todos os requisitos indispensáveis à navegação aérea. É dotado de 3 pistas de 1.000 ms. de comprimento na direção dos ventos reinantes, perfeitamente comprimidas e resistentes, permitindo, em qualquer emergência, o pouso e manobras de aviões de grande porte. Além disso, possui uma moderna estação de passageiros, perfeitamente apa-



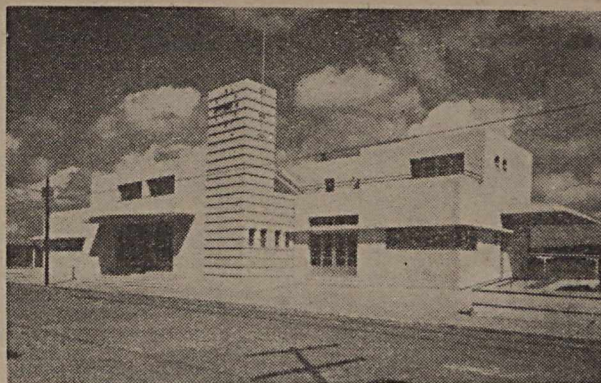
COMPANHIA CONSTRUTORA NACIONAL S. A.

(WAYSS & PREYTAG)

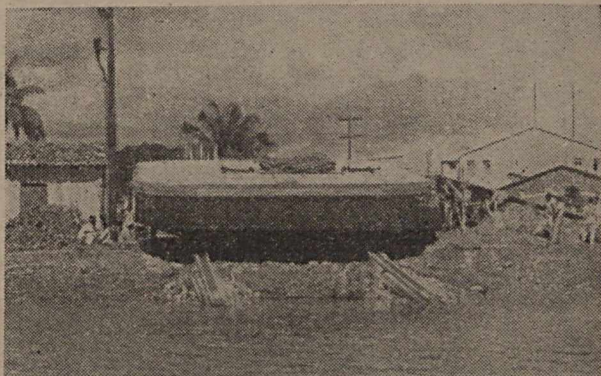
MATRIZ: RIO DE JANEIRO
Rua Mexico 168 - 12.º pav.
Tel. 42-6033

FILIAIS: SÃO PAULO
BAÍA
CURITIBA
PORTO ALEGRE
RECIFE

End. Telgr. CIMENTARME



Aeroporto da cidade de S. Salvador — Baía



Flutuante para o aeroporto da Baía (em execução)

AVIÕES FRANCEZES

Todo material de aviação, instrumentos de bordo, helices, motores, etc., de todas as marcas francesas. Paraquédas. Iluminação e sinalização de campos, holófotes, etc.

LUIZ A. FALCÃO

Representante do Office Français d'Exportation de Matériel Aéronautique
R. Teófilo Otoni, 41-2.º — Tel. 23-1398 — Caixa 295 — RIO

COMPANHIA AEROPOSTAL BRASILEIRA

Séde — RUA BENEDICTINOS N.º 7-2º — Tel. 23-3204 — Rio de Janeiro
AEROPORTOS

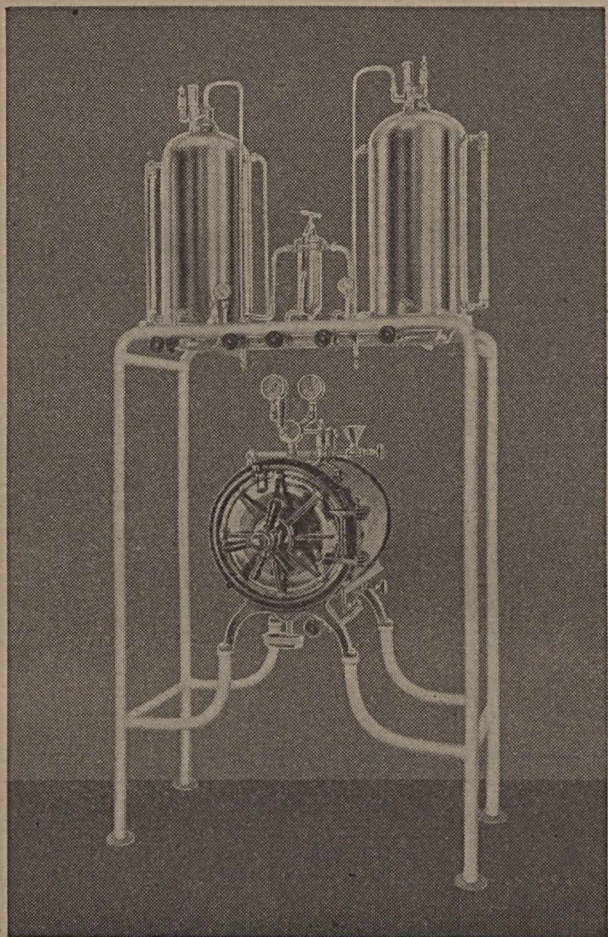
(Concessão Federal — Decreto lei n.º 272 de 12 de Fevereiro de 1938)

NATAL
MACEIÓ
CIDADE DO SALVADOR
CARAVELAS
VITÓRIA
JACAREPAGUÁ
SANTOS
FLORIANOPOLIS
PORTO ALEGRE
PELOTAS

Estado do Rio Grande do Norte
" de Alagoas
" da Baía
" da Baía
" do Espírito Santo
Distrito Federal
Estado de São Paulo
" de Sta. Catarina
" do Rio Grande do Sul
" do Rio Grande do Sul

Aterrissagem — Abrigo — Abastecimento — Reparações — Serviço Radio —

Radio goniometrico e meteorológico.



Casa Moreno

(FUNDADA EM 1830)

INSTRUMENTOS DE CIRUR-
GIA — ELETRICIDADE MÉDI-
CA — RAIOS X — CUTELARIA
— ÓTICA — QUÍMICA — PRO-
DUTOS QUÍMICOS PRÓ-ANA-
LISE — MATERIAS CORANTES
— ARTIGOS DE FARMÁCIA —
VETERINÁRIA ETC.

MORENO BORLIDO & C.^{IA}

Fabricantes de moveis asepticos para
hospitais e aparelhos para esterilização.

RUA DO OUVIDOR, 142

Fone : 22-9117

RIO DE JANEIRO

AVENIDA AFONSO PENA, 342
BELO HORIZONTE

ERNST HEINKEL FLUGZEUGWERKE G. m. b. H. ROSTOCK :: BERLIN :: ALEMANHA

AVIÕES PARA FINS COMERCIAIS E MILITARES
RECORD MUNDIAL DE VELOCIDADE

O APARELHO DE CAÇA HEINKEL 112 U

pilotado pelo aviador DIETERLE, desenvolveu 746,660 kms. horarios, com motor
DAIMLER-BENZ de 1200 HP.

BUECKER FLUGZEUGBAU G. m. b. H. BERLIN :: RANGSDORF :: ALEMANHA

TIPOS :

JUNGMANN — Bu 131 D com Motor HIRTH — H M 100 HP.

APARELHO PARA ESPORTE E ESCOLAS DE AVIAÇÃO

JUNGMEISTER — Bu 133 C com Motor SIEMENS SH
14 A 150 HP.

APARELHO PARA PILOTAGEM AVANÇADA E
ACROBACIA

Representantes: THEODOR WILLE & CIA. LTDA.

Rio de Janeiro —o— Santos —o— São Paulo e Vitória

relhada, com instalações de rádio em ondas curtas e longas.

Com o fim de melhorar as instalações terrestres das linhas já existentes do Correio Aéreo Militar e preparar as que serviriam de base para o estabelecimento de novas rotas aéreas, encetou os trabalhos de obras e melhoramentos de aeroportos e campos de pouso no interior do país.

Assim, em 1935, o Departamento de Aeronáutica Civil construiu, reconstruiu e melhorou 96 campos de aviação espalhados pelo Brasil.

Em 1936 prosseguiu na construção de aeroportos e campos de pouso, executando simultaneamente alguns melhoramentos e a conservação dos existentes.

Em 1937, com os serviços grandemente desenvolvidos, foram construídas, melhoradas e conservadas novas unidades.

Em resumo, o quadro abaixo indica, por Estados, a quantidade dos aeroportos e campos de pouso, construídos, melhorados e conservados pelo Departamento de Aeronáutica Civil desde 1935 até o 1.º semestre de 1938.

ESTADOS	1935	1936	1937	1938
Território do Acre.....	—	—	1	2
Amazonas.....	—	—	—	—
Pará.....	2	2	5	12
Maranhão.....	6	6	6	12
Piauí.....	5	5	5	7
Ceará.....	6	7	7	10
Rio Grande do Norte.....	—	—	—	1
Paraíba.....	—	—	—	1
Pernambuco.....	2	2	3	5
Fernando Noronha.....	—	1	1	1
Alagoas.....	—	—	—	—
Sergipe.....	—	—	—	1
Baía.....	6	6	6	12
Espírito Santo.....	—	—	1	1
Rio de Janeiro.....	3	4	4	10
Distrito Federal.....	2	2	2	3
Minas Gerais.....	15	18	18	26
Goiás.....	10	10	10	13
Mato Grosso.....	8	8	8	22
São Paulo.....	10	11	11	39
Paraná.....	8	8	10	12
Santa Catarina.....	3	4	4	4
Rio Grande do Sul.....	10	10	10	25
	96	104	112	219

Atualmente o Departamento de Aeronáutica Civil está empenhado na realização de um vasto plano aéroviário, elaborado em 1937, que se ampliará à medida da sua execução.

Consiste ele no preparo dos aeroportos especiais de Belém, Fortaleza, Recife, Baía, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Goiânia, assim como a construção e melhoramento dos campos sob as seguintes rotas e circuitos aéreos :

Rotas aéreas comerciais nacionais

Do Amazonas — Belém-Manáus-Porto Velho ; Do Litoral — Belém-Rio de Janeiro-Porto Alegre ; Do Piauí — Parnaíba-Terezina-Carolina ; De Minas Gerais — Rio de Janeiro-Belo Horizonte ; De Goiás — São Paulo-Uberaba-Goiânia ; Rio-S. Paulo — São Paulo-Rio de Janeiro ; São Paulo-Santa Catarina — São Paulo-Curitiba-Florianópolis ; De Mato Grosso — Rio de Janeiro-São Paulo-Corumbá-Cuiabá ; Do Rio Grande do Sul — Porto Alegre-Pelotas-Livramento-Uruguaiana e Porto Alegre-Palmeira-Iraí.

Nestas rotas estão compreendidas as linhas aéreas das seguintes empresas comerciais :

Sindicato Condor Limitada, Panair do Brasil S/A, Viação Aérea São Paulo S/A (VASP), Aerolloyd Iguassú S. A. e S. A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG).

Rotas aéreas postais nacionais

Belém-Oiapóç ; Belém-São Luiz-Terezina ; Fortaleza-Parnaíba-Florianópolis, Rio de Janeiro-Vitória-Caravelas, Rio de Janeiro-Belo Horizonte-Fortaleza (Ceará), Rio de Janeiro-São Paulo-Goiás, Curitiba-Foz do Iguassú, Curitiba-Porto Alegre, Circuito do Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro-Florianópolis-Santa Vitória do Palmar.

Com exceção da última, que é feita pelo Correio Aéreo Naval, as demais rotas e circuitos são mantidos pelo Correio Aéreo Militar, do Exército Nacional.

Rotas comerciais internacionais

Europa-Brasil (Natal, Rio de Janeiro, Porto Alegre)-Rio da Prata ; Estados Unidos-Brasil (Belém, Rio de Janeiro, Porto Alegre)-Rio da

Prata e Estados Unidos-Brasil (Belém, Rio de Janeiro, Foz do Iguassú)-Paraguái-Rio da Prata.

A primeira é percorrida pela "Air France" e pela "Deutsche Lufthansa A. G.". As segunda e terceira são mantidas pela "Pan American Airways, Inc.".

Edificações e instalações

Em Corumbá foi construído um grande hangar com 35 metros de vão livre de boca, em es-

mento, no Estado do Rio Grande do Sul, e Curitiba, no Estado do Paraná, foram construídas estações de passageiros com instalações para o tráfego.

Foi aberta ao tráfego a estação para passageiros de hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, perfeitamente aparelhada para os serviços a que se destina.

Um jardim, de plantas raras e exóticas da flora brasileira, se estende fronteiro à fachada principal da estação.



A estação de Hidro Aviãos do Aeroporto Santos Dumont

trutura de lamelas de madeira, arco pleno, coberto de telhas, com alas para estação, oficinas e mais dependências.

• Duas grandes estações para passageiros de hidroaviões foram construídas nas cidades do Salvador e Vitória, capitais dos Estados da Baía e do Espírito Santo, respectivamente.

No aeroporto de Parnaíba, Estado do Piauí, bem como nos de Porto Alegre, Pelotas e Livra-

Acham-se bastante adiantados — ainda no Aeroporto Santos Dumont — os trabalhos de construção do primeiro dos quatro hangares, tipo "Caquot", que vão ser edificados; também já estão em andamento as obras de construção do edifício central daquele aeroporto.

Em Fortaleza, o estirão fluvial da foz do rio Ceará, onde descem os hidroaviões, foi regulari-

zado por meio da construção de guias-correntes e da derrocagem de um travessão de arenito que prejudica o pouso das aeronaves e perturba a corrente e o regime do rio.

Na capital do Estado de São Paulo está sendo

Foram instaladas, e estão funcionando regularmente, as estações de rádio constantes do quadro anexo.

A primeira é dotada de um rádio-farol, que pode ser utilizado por qualquer aeronave que

DEPARTAMENTO DE AERONÁUTICA CIVIL

ESTAÇÕES DE RADIO — EM FUNCIONAMENTO

ESTAÇÃO	Posição geográfica	Frequências	Potência na antena	Indicativo de chamada	Tipo e sistema de emissão	OBSERVAÇÕES
Rio-Aerofare	Lat. 22° 54' 23" S Long. 43° 10' 25" W	340 Kcs.	100 w.	Z W A	+ A1 circular	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Rio-Aerádio.....	Lat. 22° 54' 23" S Long. 43° 10' 25" W	5675 Kcs. 8625 > 13065 >	300 w.	Z W H	A1 e A3	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Curitiba-Aerofare.....	Lat. 25° 23' 07" S Long. 49° 14' 18" W	340 Kcs.	100 w.	Z W B	+ A1 circular	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Curitiba-Aerádio.....	Lat. 25° 23' 07" S Long. 49° 14' 18" W	6582,5 13165 Kcs.	300 w.	Z W L	A1 e A3	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Porto Alegre-Aerofare.....	Lat. 29° 59' 57" S Long. 50° 53' 53" W	340 Kcs.	100 w.	Z W C	+ A1 circular	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Porto Alegre-Aerádio.....	Lat. 29° 59' 57" S Long. 50° 53' 53" W	6375 Kcs. 10360 >	300 w.	Z W M	A1 e A3	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Poços de Caldas-Aerofare.....	Lat. 21° 50' 02" S Long. 46° 32' 47" W	340 Kcs.	100 w.	Z W D	+ A1 circular	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Poços de Caldas-Aerádio.....	Lat. 21° 50' 02" S Long. 46° 32' 47" W	8225 Kcs. 6275 >	300 w.	Z W J	A1 e A3	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Belo Horizonte-Aerofare.....	—	340 Kcs.	100 w.	Z W E	+ A1 circular	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.
Belo Horizonte-Aerádio.....	—	8225 Kcs. 5675 >	300 w.	Z W I	A1 e A3	Horários de acôrdo com as necessidades dos aviões.

+ — ZWA emite o sinal RJ — ZWB emite o sinal CU e ZWC emite o sinal PA, automaticamente de 58 em 58 segundos, tendo neste intervalo um traço contínuo.

+ — ZWD emite o sinal PC e ZWE emite o sinal BH, automaticamente de 58 em 58 segundos, tendo neste intervalo um traço contínuo.

construído um excelente aeroporto, que preenche todas as exigências em matéria de aeronáutica. Esse aeroporto, em vias de conclusão, já foi entregue ao tráfego, estando sendo utilizado, presentemente, por 4 empresas de navegação aérea: — "VASP", "Aerolloyd Iguassú", "Sindicato Condor" e "Pan American Airways".

demande o Rio de Janeiro e que mantenha comunicação com a estação Z W H desta capital.

Esse rádio-farol é posto no ar a pedido dos interessados, todos os dias, no horário compreendido entre 7 e 19 horas, podendo ser utilizado, também, para aviso prévio, os seguintes telefones: Oficial — 2004, Companhia Telefônica — 42-9518,

Dessa instalação, a cargo do Serviço de Rádio do Departamento de Aeronáutica Civil, já vêm se utilizando normalmente a VASP e o Sindicato Condor.

Dentro em breve será posto em funcionamento um rádio-farol do mesmo tipo nos aeroportos de São Paulo e Poços de Caldas.

Finalmente, o grande aerodromo e as áreas destinadas à fábrica de aviões em Lagôa Santa estão prontos.

O local preparado está situado num extenso

média, de 700 metros, por uma largura variando entre 300 e 400 metros.

O Departamento de Aeronáutica Civil já esboçou e está ultimando os estudos para o plano de realizações no prazo de 5 anos.

Estão compreendidos nesse plano, por exemplo, o estabelecimento de novas rotas aéreas e a disseminação de aeroportos e campos de pouso, devidamente aparelhados, por todos os Estados do Brasil, segundo objetivo racional, na seguinte proporção :



Vista interna do Restaurant do Aeroporto Santos Dumont

planalto, a 980 metros de altitude, de onde se domina toda uma imensa Região.

Possue o aerodromo pistas duplas, de decolagem e pouso, em todas as direções ; seus bordos são completamente livres e seu comprimento máximo mede 1.380 metros.

A área preparada para as instalações da Fábrica cuja construção deverá ser iniciada nos primeiros meses de 1939 ,tem o comprimento, em

Grandes aeroportos (no Rio de Janeiro) .	2
Aeroportos especiais categoria A	8
Aeroportos especiais categoria B	18
Aeroportos de 1. ^a classe	50
Aeroportos de 2. ^a classe	70
Aeroportos de 3. ^a classe	590
Campos de emergência	200
Total	938

São especiais, da categoria A, os aeroportos completos, dotados de instalações que atendam às necessidades de um movimento relativamente intenso, diurno ou noturno.

São da categoria B os que dispõem de instalações mais restritas, isto é, estação de passageiros, 1 hangar, iluminação e rádio.

exclusivamente a servir de ponto de apôio, a pouso forçado em caso de necessidade.

O Departamento de Aeronáutica Civil mantém 10 Regiões de operações em toda a extensão do país, a saber : — 1.^a Região — Séde : Belém Estado do Pará ; 2.^a Região — Séde : Fortaleza, Estado do Ceará ; 3.^a Região — Séde : Recife,



Hall de passageiros. Ao fundo, balcões das Companhias

São classificados entre os de 1.^a classe os aeroportos que possuem as instalações principais de um aeroporto comum.

São de 2.^a classe aqueles que possuem campos preparados, balizados, com depósito para combustível e casa de guarda-campo.

São de 3.^a classe os aeroportos que possuem apenas o campo cercado e sinalizado.

De emergência são os campos, cercados ou não, dotados de uma só pista, que se destinam

Estado de Pernambuco ; 4.^a Região — Séde : Salvador, Estado da Bahia ; 5.^a Região — Séde : Distrito Federal ; 6.^a Região — Séde : Belo Horizonte, Estado de Minas Gerais ; 7.^a Região — Séde : São Paulo, Estado de São Paulo ; 8.^a Região — Séde : Campo Grande, Estado de Mato Grosso ; 9.^a Região — Séde : Curitiba, Estado do Paraná ; 10.^a Região — Séde : Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul.

Estas Regiões incumbem-se dos estudos e

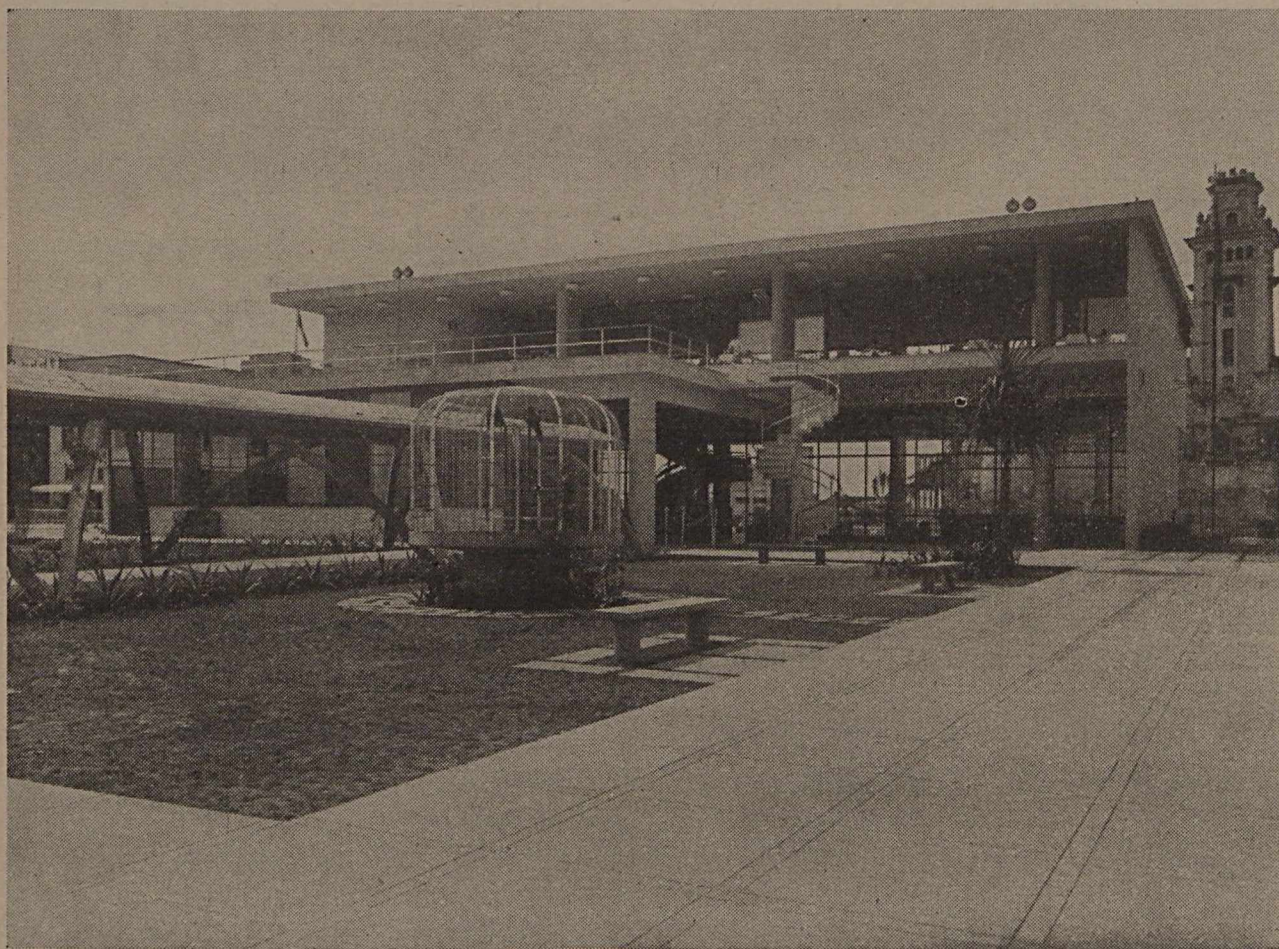
execução dos trabalhos compreendidos nas respectivas zonas de jurisdição, cabendo à administração central o controle das obras correntes e especiais, quer de pequeno, quer de grande porte.

Informações gerais

Em todos os pontos do litoral do Brasil em que fazem escala os hidroaviões das linhas comerciais, estão reservadas superfícies da água para

Os terrenos de pouso e instalações neles feitas para uso de empresas de transportes aéreos, de fábricas de aviões, de escolas de pilotagem e de aero-clubes são considerados *aerodromos* e não podem ser utilizados para o embarque e desembarque, carga e descarga de malas postais e de mercadorias ou outras operações de transportes públicos.

Tanto as aeronaves mercantes como as de turismo e desporto, são obrigadas, quando procedem ou se destinam ao estrangeiro, a pousar



O jardim da Estação de Hidro Aviões do Aeroporto Santos Dumont

o pouso das aeronaves desse tipo, sendo que nas cidades principais existem pontes de atracação, flutuantes e outras instalações adequadas ao embarque e desembarque de passageiros e ao reabastecimento dos hidroaviões.

No Brasil os aeroportos são destinados ao tráfego público e franquidos a quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante taxas de utilização.

e levantar vôo em um dos aeroportos aduaneiros ao chegar e ao partir do território nacional, devendo manter-se em vôo em altura não superior a 1.000 metros para atingir esses aeroportos e seguir as rotas de passagem da fronteira indicadas pelo decreto n. 24.572, de 4 de Julho de 1934.

As aeronaves não podem sobrevoar as zonas interditas fixadas no mesmo decreto, sendo também impedido fotografá-las ou cinematografá-las.

Assim, não é permitido o transporte e a utilização, nas aeronaves, de aparelhos fotográficos e cinematográficos sem permissão do Ministério da Viação e Obras Públicas.

O Governo brasileiro nunca concedeu privilégio ou monopólio de espécie alguma a empresas de navegação aérea e a legislação aeronáutica brasileira veda a outorga de concessões dessa natureza.

Salvo as subvenções por quilômetro voado que o Governo brasileiro garantiu para a execução das linhas Belém-Manáus, São Paulo-Cuiabá, Parnaíba-Florianópolis, Curitiba-São Paulo, Curitiba-Florianópolis e Uberaba-Goiânia e os pequenos auxílios pecuniários concedidos por alguns Estados a empresas que exploram o tráfego aéreo em seus territórios, nenhuma outra subvenção recebem dos cofres públicos as empresas, quer nacionais, quer estrangeiras.

O Correio brasileiro confia-lhes, indistintamente e sem privilégio, o transporte da correspondência postal que é franquiada com o pagamento da taxa aérea e as remunera, por esse transporte, na base do peso bruto das expedições e de acordo com as unidades de peso fixadas na tarifa postal aérea, de forma que cada empresa recebe uma parte do produto da taxa cobrada do público, por meio de selos, pela correspondência por ela própria transportada, ficando o correio com uma parte apenas do produto da mesma taxa, equivalente a pouco mais do que a taxa postal ordinária a que estaria sujeita essa mesma correspondência se não tivesse de ser encaminhada por via aérea.

A princípio as taxas postais aéreas, ou sobretaxas, variavam conforme as distâncias a vencer, mas, em 1934, começou a ser aplicado o novo regime instituído pelo decreto n. 22.673, de 28 de abril de 1933, que estabeleceu para a correspondência aérea:

- a) — uma taxa regional, para a correspondência transportada dentro de um mesmo Estado;
- b) — uma taxa interestadual, para a correspondência transportada de qualquer Estado para outro;

- c) — taxas internacionais, aplicadas à correspondência transportada para o exterior e uniformemente estabelecidas por país ou grupos de países.

O Aero Clube do Brasil, com sede no Rio de Janeiro, representa a Federação Aeronáutica Internacional e a ele estão filiados os Aero Clubes do Rio de Janeiro, com sede no Distrito Federal, o de São Paulo, com sede na capital do Estado do mesmo nome, o de Santos, no mesmo Estado, o do Paraná com sede em Curitiba, o de Minas Gerais em Belo Horizonte, o de Uberlândia no Estado de Minas Gerais, o do Ceará em Fortaleza, o do Pará em Belém, o do Rio Grande do Norte em Natal, o de Joinville em Santa Catarina, o de Goiás em Goiânia e o de Cuiabá em Mato Grosso.

Essas associações têm se esforçado para o desenvolvimento da aviação de esporte e de turismo mantendo cursos de pilotagem aérea e promovendo a propaganda da aeronáutica.

Em São Paulo foi fundado, em 1934, o Clube Paulista de Planadores que logrou resultados apreciáveis, constituindo um magnífico núcleo com o duplo objetivo da prática do desporto do vôo a vela e de fazer pesquisas científicas, para o que conta com o concurso de professores da Escola de Engenharia de São Paulo, os quais têm realizado cursos de aero-técnica. Com a colaboração dessa Escola de Engenharia o Clube vem construindo planadores sob orientação técnica a mais perfeita e com o aproveitamento da matéria prima nacional e de artigos manufaturados no país.

No entanto a aviação de turismo e desporto ainda não atingiu o desenvolvimento que pode ter no Brasil.

O Brasil ainda não aderiu à Convenção Internacional de Navegação Aérea (1919) nem ratificou as Convenções Ibero Americana de Madrid (1926) e Pan Americana de Havana (1928). Igualmente, ainda não ratificou as Convenções que celebrou com a Argentina e com o Uruguai. Nessas condições, os aviões de turismo ou de desporto estrangeiros só podem entrar no Brasil e sobrevoar o território nacional mediante licença prévia do Ministério da Viação e Obras Públicas.

As linhas aéreas regulares, quer nacionais, quer estrangeiras, dependem de autorização do Governo brasileiro para serem estabelecidas e exploradas, sendo reservado às aeronaves brasileiras os transportes aéreos de passageiros e mercadorias entre pontos do território nacional.

A matrícula e o registro das aeronaves privadas; as vistorias e as concessões de certificados de navegabilidade; as licenças e os exames psico-fisiológicos do pessoal navegante; a fiscalização das linhas aéreas, da execução de horários e da aplicação de tarifas; a estatística do tráfego aéreo; a regulamentação das atividades aeronáuticas e o estudo das questões de direito aéreo; a construção e a instalação das organizações de terra; as cartas das rotas aéreas e a sinalização e balizamento das mesmas; e as rádio-comunicações aplicadas à aeronáutica civil são da competência do Departamento de Aeronáutica Civil em todo o território do Brasil. Estão também sob a direção do Departamento os serviços meteorológicos em todo o país.

O AEROPORTO DO RIO DE JANEIRO

Dentre as realizações de vulto, levadas a efeito pelo Departamento de Aeronáutica Civil (D. A. C.), tem incontestável relevo a construção, ora em andamento, de uma importante praça aeronáutica destinada a concentrar todo o tráfego comercial de aviões e a servir de padrão às construções semelhantes no país. É o Aeroporto Santos Dumont cuja denominação é uma expressiva homenagem ao pioneiro da navegação aérea no mundo — Alberto Santos Dumont — o grande brasileiro que conseguiu estabelecer a dirigibilidade dos balões e solucionar definitivamente o problema do mais pesado do que o ar.

A construção, que podemos tachar de monumental, acha-se localizada na zona sudoeste da baía de Guanabara, na antiga Ponta do Calabouço, em terreno conquistado ao mar por sucessivos aterros, obtidos em épocas diversas pela demolição de parte ao antigo Morro do Castelo, que lhe ficava fronteiro, e pela dragagem da areia do fundo do mar.

Apresenta o terreno do aeroporto, em linhas gerais, a forma de um retângulo que tem, na parte ligada à cidade, um lado sinuoso, proveniente de continuados acréscimos de áreas julgadas neces-

sárias à ampliação das instalações projetadas, sendo os restantes lados limítrofes com o mar por uma muralha de contorno, protegida exteriormente por um enrocamento de 2.360 metros de extensão, cujo volume atingiu a cifra de 291.292 metros cúbicos.

Dentro desse recinto, com 1.055 metros de comprimento por 700 de largura média, foram lançados cerca de 3.100.000 metros cúbicos de terra dos quais 2.700.000 do aterro propriamente dito e 400.000 constituindo um revestimento de terras escolhidas para o preparo definitivo da superfície destinada ao serviço de pouso e arrancada dos aviões.

Toda essa área está sendo preparada de modo a registrar a declividade uniforme de 6 milímetros por metro, no sentido normal aos três lados que confinam com o mar, e seu acabamento planimétrico está sendo executado por meios mecânicos aperfeiçoados.

Ficará ela totalmente revestida de grama afim de permitir fácil rolamento aos aparelhos de voo quando em contato com o terreno, estando em trabalho de adubação adequada ao plantio racional da dita grama uma superfície especial de 580.000 metros quadrados, aproximadamente.

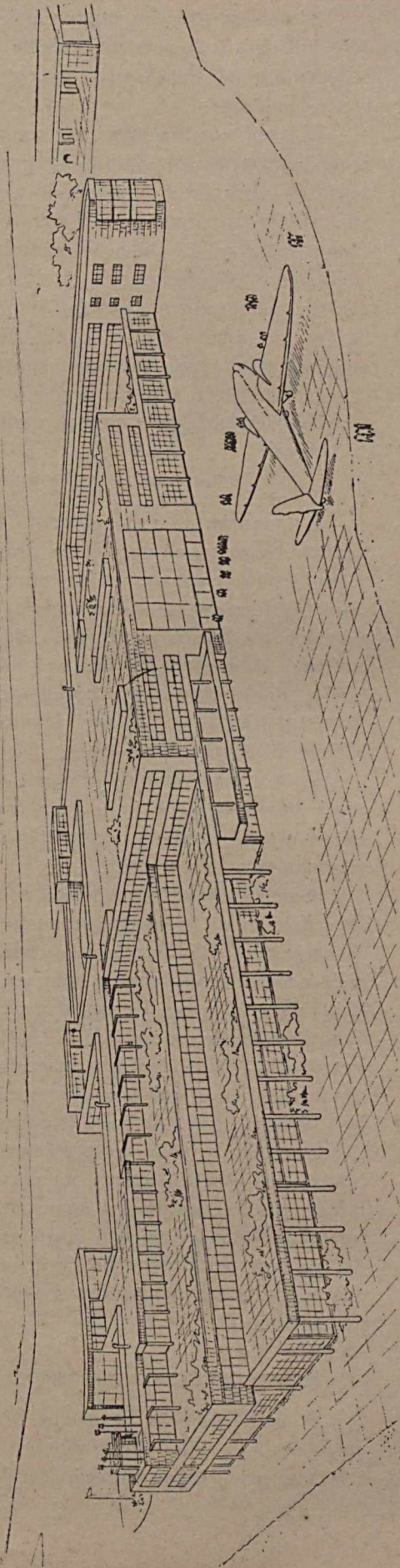
TERRAPLENAGEM

Para a constituição desse recinto, aproveitou-se a área aterrada originariamente com as terras do Morro do Castelo, já circundada de uma muralha de perfil cicloidal executada na administração do operoso Prefeito Carlos Sampaio, sendo necessário o aumento desta para dar à área utilizável as dimensões convenientes e a configuração apropriada ao estabelecimento do aeroporto.

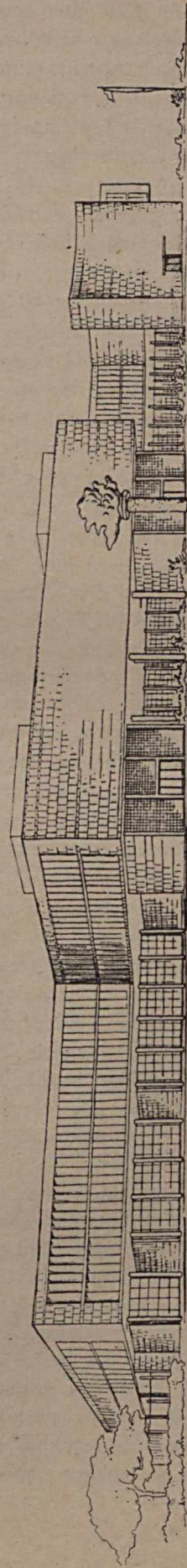
O preparo do campo compreendeu o aterro hidráulico — a cargo da Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas — e o desmonte de parte do morro já referido, não removido pela Prefeitura por exceder ao volume de aterro necessário quando da demolição.

Os serviços de excavação e remoção foram iniciados em 1936, com os recursos de que dispunha a Comissão Fiscal das Obras do Aeroporto, e progrediram sempre dentro do programa por esta traçado, no qual tinha predominância o emprego de operações mecânicas nos trabalhos, embora se empregasse o braço humano nos casos de pouca importância e de pequeno vulto.

As condições especiais do material a remo-



Edifício central do Aeroporto Santos Dumont, visto do campo de aviação



Fachada do edifício central do Aeroporto Santos Dumont

ver e a necessidade de manter em funcionamento o tráfego dos aparelhos das linhas já em franca exploração comercial, impediram que o ritmo previsto para a execução dos planos traçados fosse atingido em toda a sua plenitude, sendo mister recorrer a atividade noturna para retomá-lo.

As exigências crescentes do movimento dos transportes aéreos exigindo campo seguro e amplo para pouso e decolagem, determinaram a construção de uma pista provisória, que foi feita com as dimensões de 700 ms. por 80 ms., resultando daí que o movimento de terras esteve muita vez obrigado a desvios para que ficassem plenamente asseguradas as evoluções dos aparelhos de voo.

Surgiu, assim, uma causa imprevista da diminuição no rendimento da tarefa, porém, a mais grave dificuldade a vencer foi a remoção do material impróprio encontrado em parte do antigo aterro, constituído de argila pura muito plástica cuja permanência causaria mais tarde depressões perigosas ao rolamento dos aviões.

Essa argila foi retirada por meio de escavadores mecânicos e espalhada em outros pontos do recinto, onde pudesse ser coberta com uma camada de terra consistente, maior de 1m. de altura, sendo os vãos respectivos obturados com material adequado à formação de uma boa superfície.

O ataque dos serviços foi feito por intermédio de oito grupos mecanizados constantes de escavadeiras combinadas com linhas de transporte e de caminhões a óleo cru.

Terminados o desmonte e a remoção, seguiu-se logo o aperfeiçoamento do aterro resultante por meio de dois grupos, um de raspadeiras americanas providas de trator para corrigir as pequenas irregularidades do terreno, e outro para o aplainamento final da superfície. Veiu depois a compressão necessária à resistência que se pretende obter em campos de rolamento, a qual se realizou com um rolo duplo puxado por um trator americano de esteira.

Nesta fase conseguiu-se uma área de aterro e esplanada de desmonte equivalente a 354.229 metros quadrados, e o aterro hidráulico que completa o quadrilátero forneceu a área de 369.997 metros quadrados, cerca de 51 % do total obtido de 724.226 metros quadrados..

A areia foi tirada do fundo mar, na enseada de Botafogo, por possantes dragas de alcatruzes e transportada em batelões para o local do emprego, onde bombas de recalque a impeliam para o recinto murado de mistura com a água do mar.

Atingiu-se com isto a quota mais alta (3,60 do zero hidrográfico) com um volume total de terra sedimentada por essa forma, de cerca de 2.700.000 metros cúbicos.

E' facil compreender que as terras obtidas eram impróprias ao plantio da grama pela presença da água do mar, impondo instalações adequadas para o preparo da parte gramada. Foi mister recorrer à adubação aparelhando-se primeiramente o terreno com arados e grades de disco e plantando-se, depois, em um reticulado de 1m. de lado, a grama "capim de burro" (*Cynodondactylon*) por meio de pedaços de colmos, cuja multiplicação se fazia depois invadindo os intervalos deixados pelo primeiro plantio.

IRRIGAÇÃO — DRENAGEM

A irrigação da zona plantada far-se-à, futuramente, segundo as normas do projeto aprovado, o qual prevê um conjunto de tubos de ferro zincado, uniformemente espaçados de 50 metros e providos de bocais de tomada d'água, cada 55 metros. A água necessária virá do abastecimento da cidade para reservatórios subterrâneos de concreto armado e daí será levada por bombas à rede distribuidora.

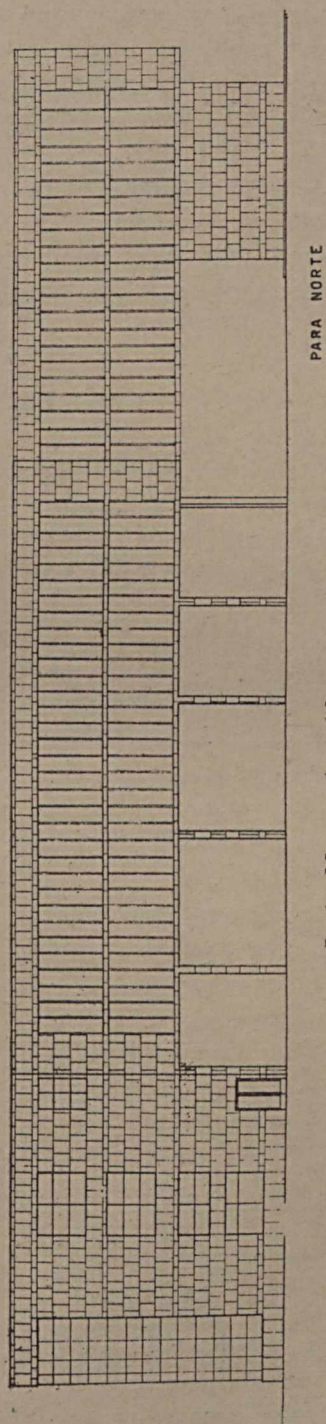
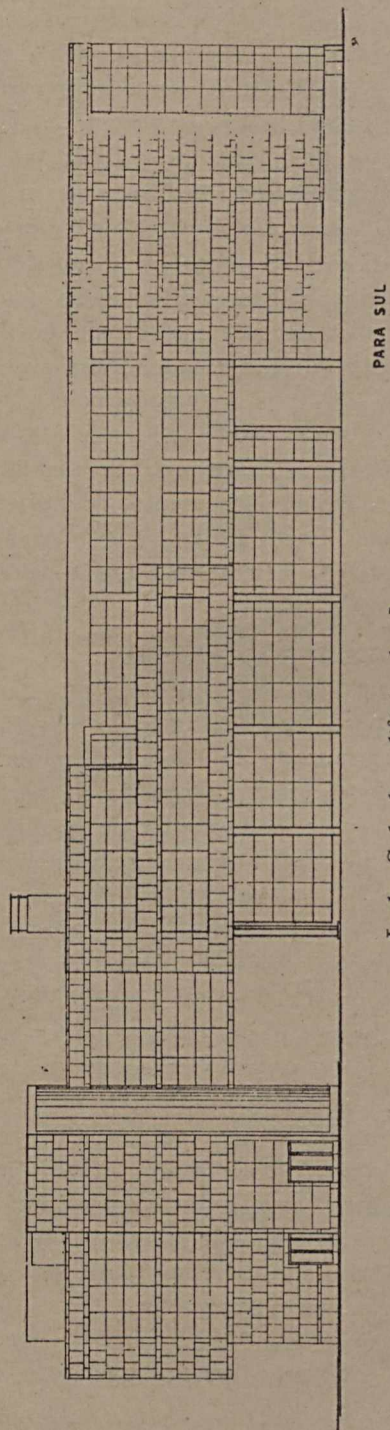
Para a área total do gramado a régua se fará em 6 dias, prazo suficiente para manter o campo em estado de umidade e consistência apropriadas ao rolamento dos aviões.

Afim de escoar, num tempo mínimo, as águas superficiais e de irrigação que possam impedir, por encharcamento do terreno, as operações de chegada e partida na zona de rolamento, foi estabelecida uma rede de drenagem constituída por linhas de tubos de concreto de 15 centímetros de diâmetro, com juntas abertas e dispostas a 45° de inclinação sobre as galerias coletoras.

Estas últimas, também em concreto, têm a seção transversal circular com diâmetros de 30 a 70 centímetros e são providas, na parte superior, de furos para a recepção das águas da superfície do campo. Todo o conjunto lança as águas coletadas no mar por intermédio de bocas de descarga que se abrem em pontos convenientes da muralha de contorno.

CARACTERÍSTICAS E DISPOSIÇÕES TÉCNICAS

A maior estação aérea do Brasil tem como característica mais importante a sua excelente e mesmo privilegiada situação em relação à cida-



de, de cujo centro comercial dista somente 3 minutos de percurso em automovel. E note-se que esta questão de acesso ao aeroporto em uma grande cidade é de real importância. Neste sentido, Le Bourget, o principal aerodromo francês é menos favorecido que o alemão, porém, melhor servido do que o de Londres. E a duração do trajeto de L'Etoile ou da praça La Fayette a Le Bourget é de 20 a 25 minutos.

O D. A. C., localizando a praça aérea da metrópole brasileira no ponto em que se acha, resolveu brilhantemente o problema conquistando ao mar o espaço necessário ao campo e respectivas instalações.

POSIÇÃO EM RELAÇÃO À CIDADE

A concepção moderna da distância-tempo em lugar da distância-comprimento, para ajuizar da posição urbana de um campo aéreo, encontrou acertado emprego no caso do Aeroporto Santos Dumont.

CIDADES	AEROPORTOS	KM.
Paris.....	Le Bourget.....	14,00
Viena.....	Aspern.....	10,00
Leipzig.....	Halle.....	14,20
Madrid.....	Barajós.....	15,00
Amsterdã.....	Schipol.....	9,00
Hamburgo.....	Fuhlsb-Uttes.....	8,80
Stuttgart.....	Boblingen.....	16,00
Praga.....	Khely.....	8,00
Munich.....	Oberwiesenfeld.....	5,30
Dresden.....	Heller.....	4,00
Frankfort.....	Rebstock.....	3,50
Budapesth.....	—.....	10,00
Konigsberg.....	—.....	6,00
Colônia.....	—.....	4,70
Cleveland.....	—.....	6,00
Philadelphia.....	—.....	13,00
Buffalo.....	—.....	8,00
Rio de Janeiro.....	Santos Dumont.....	2,50

Tomando como zona de maior atividade comercial da cidade a que se estende entre o mar e a Praça da República, com eixo de máxima densidade na Avenida Rio Branco, e fazendo centro de gravitação no Largo da Carioca, contrapõe-se a uma distância-comprimento de dois quilômetros e meio uma distância-tempo de 3 minutos, estando

assim a estação praticamente à ilharga do bairro comercial do Rio de Janeiro.

Um ligeiro cotejo com aeroportos estrangeiros põe de manifesto a excelência do "Santos Dumont" no que concerne à sua distância-comprimento ao seu centro comercial o que se pode verificar dos dados contidos no quadro ao lado.

Sendo aceito geralmente como limite máximo que se pode admitir a distância-comprimento de dez quilômetros, verifica-se que a maior parte dos aerodromos das principais cidades da Europa e da América não lograram a posição favorável do nosso que ficou muito aquém daquele limite.

Podemos assim, afirmar que possuímos o aeroporto ideal, com qualidades que o farão um dos mais perfeitos do mundo pois além do exposto e de possuir instalações para o tráfego de aviões terrestres e marítimos apresentará, quando em completo funcionamento, magníficos campos, com bordos inteiramente livres e com pistas de mais de 1.000 metros em todas as direções de vento.

LOCALIZAÇÃO

Ainda com respeito a este item devemos considerá-lo perfeito. O vôo sobre uma cidade deve ser praticado a uma altura mínima quer durante o pouso quer por ocasião da partida e para isso terá o avião de perder ou ganhar altura fazendo um percurso suplementar que aumentará a duração da viagem. Daí resultará, fatalmente, para o piloto a obrigação de sobrevoar largo tempo antes de pousar ou depois de decolar, com grandes possibilidades de sofrer desastres sérios causados por obstáculos inevitáveis na vizinhança da zona de proteção do aeroporto.

Colocado, como está, na periferia da cidade e tendo 3/4 da zona de proteção sobre as águas da baía, oferecerá ao tráfego um "minimum" de perigos oriundos da circunstância apontada e poderá manter indefinidamente seguro e garantido trânsito aos aparelhos que o procurarem, seja qual for a sua envergadura.

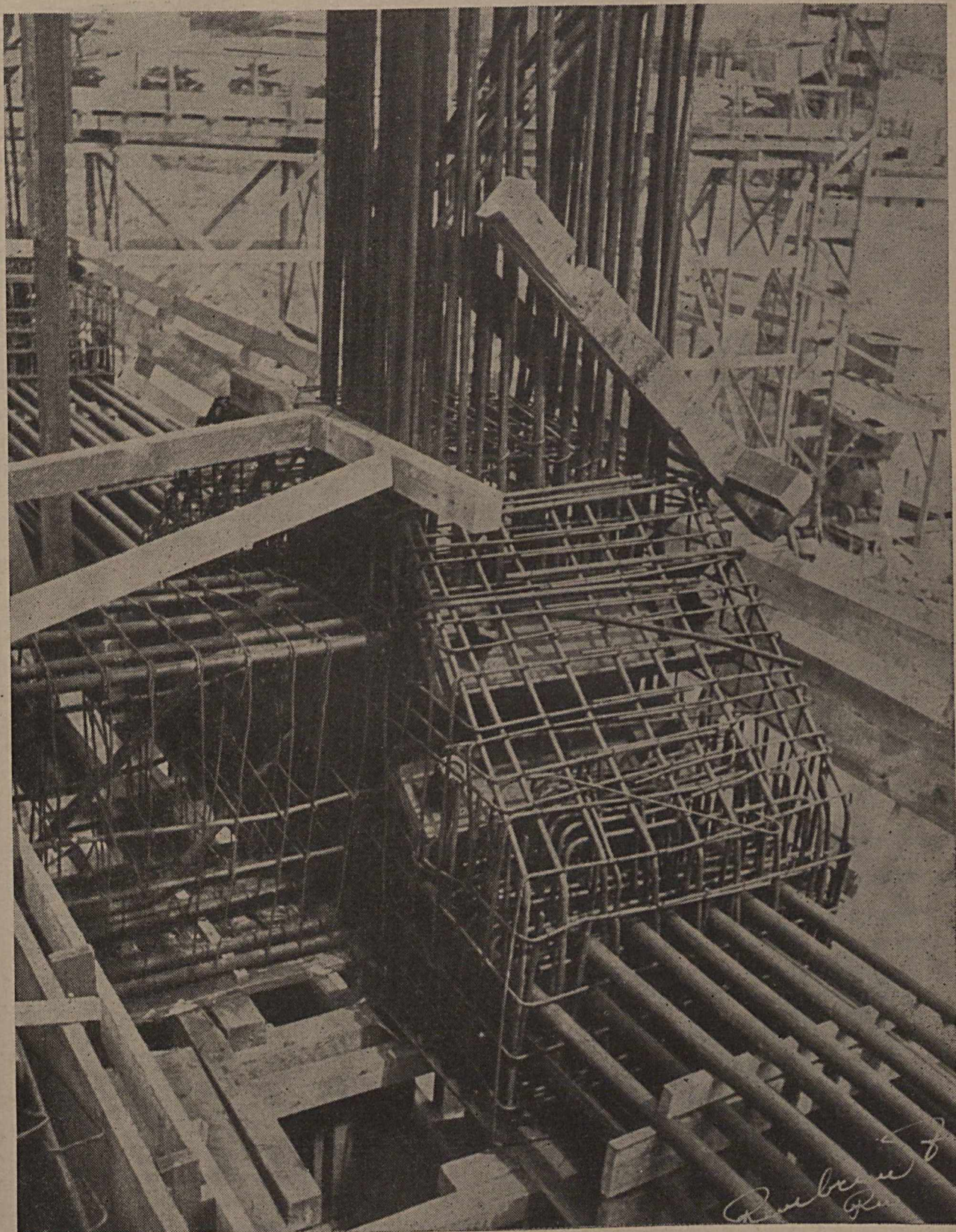
SITUAÇÃO METEOROLÓGICA E TOPOGRÁFICA

Os elementos locais que dizem respeito ao regime dos ventos, quantidade de chuvas, nebulosidade da atmosfera e perturbações que se possam dar nas correntes de ar, são de importância capital na exploração técnica de um aeroporto.

Em regra estas condições locais não constituem embaraço ao vôo dos aviões, mas têm valor

AEROPORTO SANTOS DUMONT

HANGAR TYPO CAQUOT



NÓ DA TRELIÇA LONGITUDINAL

CONSTRUCTORES

LEÃO, RIBEIRO & Cia. Ltda.

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 40 - 3.º
RIO DE JANEIRO

RUA ALVARES PENTEADO, 25 - 4.º
SÃO PAULO

A nova máquina de escrever "ROYAL" -- Modelo "M-M"
e seus principais característicos:

- 1 — Marginador Mágico
- 2 — Controle de Toque
- 3 — Segmento Movel
- 4 — Esforço Visual Diminuido
- 5 — Prendedor Automático do Papel
- 6 — Ação Silenciosa
- 7 — Tecla Limpadora do Tabulador
- 8 — Escrita Facil
- 9 — Durabilidade



Peça-nos uma demonstração sem compromisso

DA MÁQUINA NÚMERO 1 DO MUNDO

Casa Edison -- Sete de Setembro, 90 -- Rio **==** Casa Odeon Ltda. -- Rua São Bento, 859 -- São Paulo

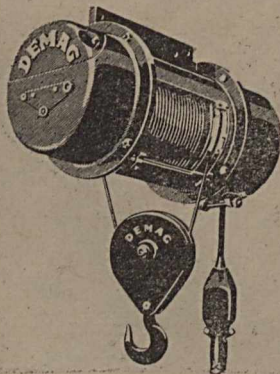
FERRAGENS, TINTAS, VERNIZES, ÓLEOS, LU-
BRIFICANTES. MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO,
TUBOS, GAXETAS, CORREIAS, CABOS, MAÇA-
MES, METAIS, ETC., ETC. MATERIAL PARA
ESTRADAS DE FERRO E OFICINAS.

FONSECA, ALMEIDA & C., LTDA.
IMPORTADORES E EXPORTADORES

112 - RUA PRIMEIRO DE MARÇO - 112
RIO DE JANEIRO

TELEFONE 23-1760
CAIXA DO CORREIO N. 422

END. TELEGRAFICO
" CALDERON "



Qualquer material de construção !

BETONEIRAS — BRITADORES — ROLOS COM-
PRESSORES — MOTORES DIESEL — COMPRESSO-
RES DE AR — TRILHOS — DESVIOS — PLACAS
GIRATÓRIAS — LOCOMOTIVAS DIESEL — MAR-
TELETES DE AR — VAGONETES BASCULANTES
— TALHAS ELÉTRICAS — GUINCHOS DE FRICÇÃO
— PRENSAS PARA OLARIAS.

HERM. STOLTZ & Co.,

RIO DE JANEIRO - CAIXA POSTAL, 200

66/74, AVENIDA RIO BRANCO, 66/74

SEÇÃO TÉCNICA — Tel.: 43.4820

preponderante nas manobras de pouso e decolagem, posto que modificam, em larga escala, o regime normal do tráfego aeronáutico pela variação do rolamento, sustentação, velocidade e visibilidade.

Os "remous" ocasionados pela diferença de densidade das camadas de ar ou pela brusca alteração das correntes aéreas, dando lugar a quedas rápidas dos aparelhos por diminuição da sustentação, e a falta de visibilidade provocada pela cerração, são defeitos de grande monta que nenhum aeroporto eficiente deve possuir.

O Aeroporto Santos Dumont acha-se a salvo de tais defeitos porquanto, situado a uma quota baixa (+5,50 m), a hipótese da formação de nuvens baixas capazes de embaraçar manobras em terra, fica afastada. Outrossim, estendendo-se em campo aberto, livre de empêços naturais em apreciável zona de que se torna centro geométrico, não é fácil a formação durante a noite ou pela manhã da terrível cerração que tantos desastres tem ocasionado.

DIMENSÕES E INSTALAÇÕES TÉCNICAS

Admite-se modernamente que o aeroporto ideal deve ter a forma aproximada de um círculo de 1.000 metros de diâmetro para permitir o rolamento com o mínimo de 900 metros em linha reta.

Em casos particulares, para atender às necessidades do progresso crescente na fabricação de aviões, tem-se modificado esta orientação para exigir, pelo menos, uma pista com 1.400 metros de comprimento, sobretudo levando-se em conta o pouso cego quando as condições meteorológicas o exigem.

O aparelhamento técnico para o movimento no Aeroporto Santos Dumont está acorde com as exigências da atualidade e previsto com grande largueza de concepção, à semelhança do que se fez para as demais instalações.

No momento acha-se em serviço provisório uma pista gramada a que já nos referimos, lançada na direção Norte-Sul e com 700 ms. de extensão, por onde se fazem as operações de pouso e decolagem dos aviões terrestres que aportam ao Rio de Janeiro.

Faz parte do plano definitivo a construção de 3 pistas grandes, de 100 ms. de largo e de comprimentos levemente diferentes de 1.000 ms., que irão ter a pátios de manobra em setor cir-

cular de 120 ms. de raio e corda de 100 ms., em média.

Haverá em frente ao edifício principal, em construção, um vasto pátio de manobras e despacho de veículos aéreos, largo de 75 ms. e de comprimento não menor de 250 ms. Este pátio se continuará por um outro de largura mais exígua que estabelecerá, por sua vez, comunicação com pátios secundários entre os hangares projetados.

Todos estarão em contacto direto por uma pista de circulação de 15 ms. de largura lançada pela periferia do campo de rolamento do aeroporto.

PISTAS

A praça de rolamento está projetada para apresentar 3 pistas principais de pouso e decolagem, cuja fixação no terreno em as direções que reunissem maior soma de vantagens, constituiu desde o início um problema de trabalhosa solução.

Sendo a forma do aeroporto aproximadamente de um retângulo, manifestou-se logo a impossibilidade de serem obtidas pistas de comprimento satisfatório nas direções que os ventos reinantes indicavam como mais apropriadas aos fins colimados, por isso que tais direções, afastando-se notavelmente das diagonais, não podiam oferecer extensões compatíveis às exigências do serviço aeronáutico da atualidade.

Um exame meticoloso do regime dos ventos e de suas velocidades permitiu conciliar os requisitos discordantes pela consideração dos setores de acomodação dos ventos reinantes para cada pista traçada.

Com as observações registradas em artigos da Revista do Clube de Engenharia referentes à velocidade máxima dos ventos, obtidas pelo Observatório Meteorológico, de 1916 a 1931, e admitindo o princípio de que nas pistas não pavimentadas o pouso e a decolagem só são perturbados quando a intensidade do vento normal à direção do voo ultrapassa 5 ms. por segundo, foram traçados os setores de acomodação dos ventos cuja intensidade não vai a menos de 2 ms. por segundo.

Dos desenhos feitos verifica-se que, embora só a pista principal, orientada no quadrante SSF-NNW, esteja traçada na região dos ventos de maior frequência, a 2.^a e 3.^a pista atuam de modo a utilizarem respectivamente os ventos fortes dos

quadrantes SSW, de frequência baixa e S cuja frequência orça por 17,7 %, não estando, portanto, ineficiente durante todo o ano como parecia indicar o anenograma das frequências.

Não poderão ter acomodação em nenhuma das tres pistas previstas os ventos que sopram nos quadrantes NW e SW.

Aos primeiros não se julgou conveniente dar emprego aeronáutico por motivos de ordem construtiva; quanto aos segundos terão seu campo de ação no setor de acomodação de uma pista especial que servirá ao serviço noturno de aviões ou talvez para vôo cego.

Considerando-se que, na colheita dos dados, em 16 observações só foram anotadas 7 com intensidades maiores de 2 ms. por segundo, sendo, portanto, em n. de 9 as de menor valor que aquele, e em vista de não terem sido acomodados ventos dominantes em 2 quadrantes, conclue-se que o aproveitamento anenométrico do Aeroporto Santos Dumont é :

$$\gamma = \frac{n}{D-d} = \frac{5}{16-9} = \frac{5}{7} = 71,4 \%$$

número indicativo do rendimento máximo que se pode obter para conciliar os ditames da técnica aeronáutica com as exigências de ordem prática e econômica, nesta primeira fase da construção.

Este coeficiente, que não é definitivo, poderá ser majorado apreciavelmente quando se executar o plano já delineado pelos técnicos do D. A. C., ocasião em que, pela utilização do vento que sopra no quadrante SW, o rendimento exprimir-se-á pelo número :

$$\gamma = \frac{n}{D-d} = \frac{6}{16-9} = \frac{6}{7} = 85,7 \%$$

valor já bastante significativo e que faz ressaltar a organização eficiente e cuidadosa dos trabalhos em mão dos técnicos do aeroporto.

ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES

O projeto geral das edificações prevê instalações para as duas modalidades de tráfego — marítimo e terrestre — achando-se já concluído, e em pleno funcionamento, um elegante prédio em que se faz o movimento de passageiros transportados em hidroaviões. É uma estação inspirada nos padrões arquitetônicos da atualidade

e concebida de modo a reunir todas as condições exigidas para obtenção de uma circulação fácil e perfeita comodidade para o público.

O seu estilo é moderno inspirado no pensamento contemporâneo e impregnado, portanto, de um alto conceito realístico e utilitário que focaliza a época e a fotografia com nitidez e com justeza.

O arquiteto Atilio Correia Lima, que o projetou, conseguiu, de fato, criar um edifício de grande beleza, conservando-se rigorosamente dentro da atualidade, eliminando o artificial e o superfluo, demonstrando que o utilitarismo integral das funções pode ser concebido com espiritualismo e superior emotividade, permitindo ao público perceber como a técnica moderna realiza com vantagem aquilo que os antigos só alcançavam por processos empíricos.

Emoldurada no gracioso conjunto dum jardim tropical de fina expressão brasileira e radicado sentimento nativo, a estação de aparelhos aquáticos do nosso aerodromo emerge do solo com simplicidade, transparência e leveza, realçando o ambiente que valoriza e cujo efeito completa.

De um lado do jardim fronteiro, a flora característica do Nordeste, adusta, rude, escaldante e acre, mas decorativa e bizarra, onde dominam os cactos eretos e esgalgos. Do outro, a evocação do panorama amazônico, com o pequenino lago pejado de ramas umidas, em cujo centro, entre lianas e ninfeias, a vitória régia resplandece e espalma as gigantescas folhas.

Palmeiras, árvores típicas do Brasil, aleas ajardinadas, tufos de vegetação e de flores, pérgolas, um relógio de sol e uma gaiola de araras de coloridos berrantes, compõem o cenário em torno do edifício que se abre ao fundo em terraços amplos para as irradiantes perspectivas da Guanabara imensa e linda.

Em frente, a grande avenida longitudinal, paralela à face dos "hangars", ligando a futura via de escoamento da zona portuária ao tráfego da Avenida Beira-Mar.

Em baixo o "hall" de passageiros e de despachos, polícia, alfândega, saúde e fiscalização, dependências para pilotos, companhias e desembarço dos viajantes. A pérgola em arcos elípticos, revestida de verdura e coberta de tijolos de vidro, liga-se ao flutuante de desembarque.

No andar superior a parte destinada ao bar e restaurante circundando o vasado do "hall" e abrindo em sotéias para o mar.

Na larga parede do fundo avulta o mapa do Brasil marcando os sulcos dos grandes rios e o contorno litorâneo.

O mobiliário de sucupira "Decape" forrado de couro amarelo gerimum, arranja e compõe o interior.

Uma discreta preocupação de formas e soluções novas dentro do ambiente moderno dos transportes aéreos, aparece no tratamento cuidadoso dos menores detalhes, desde o feitio dos bancos do jardim até os globos das lâmpadas da iluminação.

Este edifício foi objeto de um dos concursos de maior repercussão nos nossos meios artísticos.

Orientado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, em colaboração com o D. A. C., o edital foi elaborado pelo então presidente daquela associação, engenheiro Augusto de Vasconcelos, em estreita união de vistas com o escritório técnico do Departamento.

A Comissão Julgadora foi constituída pelos arquitetos Augusto de Vasconcelos Júnior, Paulo Camargo e William Preston e pelos engenheiros civis L. Junqueira Ayres e Alberto de Melo Torres.

A orientação da parte arquitetônica e artística esteve a cargo do autor do projeto arquiteto Atilio Correia Lima, correndo todas as obras sob a direção do engenheiro Paulo Ozorio Jordão de Brito, auxiliado pelo engenheiro José Crisanto Seabra Fagundes do D. A. C.

A estação foi projetada pelo sistema de estrutura independente, prestando-se o programa proposto, pela liberdade de concepção, ao mais amplo afastamento dos princípios profissionais.

Uma das cláusulas exigia o máximo de visibilidade do recinto para aviões atracados ao flutuante. A melhor solução foi deixar a face do edifício voltada para esse lado inteiramente vasada tendo ainda o autor recorrido à uma diferença de nível entre o terraço descoberto e o piso do Restaurante, aumentando assim consideravelmente a visibilidade.

A fachada principal, com uma extensão de 35 ms. e que dá para o lado de terra dominando a avenida projetada e o jardim típico que dá realce a Estação, está voltada para o Sul, sendo por esse motivo toda envidraçada.

A fachada posterior (Norte) é a de acesso pelo mar; dali se descortina o fundo da Guanabara emoldurada ao longe pela Serra dos Órgãos.

A sua excessiva insolação é quebrada por uma vasta "marquise", em balanço.

A fachada Oeste, é inteiramente fechada em virtude de sua orientação; esse fechamento, porém, torna-se motivo ornamental pelo repouso que dá à vista.

A fachada de Leste que poderia ter ótima perspectiva para as pistas tem infelizmente interceptado o seu domínio de visão pelo edifício da "Panair" que constitui, por sua situação, um impedimento ao normal desenvolvimento do nosso aeroporto.

DISTRIBUIÇÃO INTERNA

Sub-solo — Correspondendo a área do serviço existe um sub-solo onde se encontram: um reservatório duplo de água com capacidade para 20.000 lts.; um grupo de eletro-bombas; quadro de luz e força; gás; depósitos.

Pavimento térreo — É o principal. Constitue o recinto da estação de passageiros, a separação de atividades fazendo-se apenas por balcões. O embarque dos passageiros faz-se automaticamente na seguinte ordem: — Agência da Companhia, Fiscalização do Aeroporto, Polícia, Saúde, Alfândega, Touring-Club, Informações, Correios e Telégrafos. Neste andar existem aparelhos sanitários para passageiros e para empregados. Sala de Pilotos. Depósitos da Alfândega.

Segundo pavimento — Acham-se aí localizados um restaurante e um bar com os respectivos serviços.

Uma particularidade que a composição do edifício oferece é a apresentação de uma fachada horizontal; o equilíbrio da cobertura dá a sensação, vista de cima, de que a face superior do sólido foi cuidada com o mesmo interesse, coisa até hoje não executada.

O aterro — Parte do edifício fica sobre o antigo cais e parte sobre a doca que serviu ao antigo Pavilhão de Caça e Pesca na Exposição de 1922.

Fundações — Sobre estacas Franki, em uma profundidade média de 15 metros.

Estrutura — Em concreto armado, formando quadros rígidos.

Alvenarias — De tijolos furados tipo "Sano".

Revestimentos — Travertino encerado com juntas em reguas de alumínio internamente e ao natural na parte externa.

Pisos — Em mármore "Aurora veiado".

Esquadrias, balcões, móveis — Em sucupira encerada.

Vidros — Laminados com a espessura de 7,5 ms.

Esquadrias — Em ferro, de correr.

Corrimão — Em tubos de aço inoxidável.

Bar e Mobiliário — Em sucupira e chapas de aço inoxidável.

O FLUTUANTE

O flutuante destinado à atracação dos hidroaviões acha-se ligado à muralha de contorno por uma ponte basculante em concreto armado, do tipo *Vierendeel*, que se continua até a estação por uma elegante pérgola de arcos elíticos, também em concreto armado, que tem por fim abrigar os viajantes do sol e da chuva durante o embarque e desembarque.

OUTROS EDIFÍCIOS

Todas as instalações estão em harmonia com a excelência de condições técnicas já descritas.

Prevê o projeto geral a construção de 4 grandes hangares, tipo "Caquot", de concreto armado, um dos quais em via de conclusão, com as dimensões de 135 ms. x 60 ms., inclusive o edifício anexo que se destina à instalação cômoda e eficiente dos serviços de administração de cada companhia que o ocupar.

As disposições construtivas adotadas neste tipo de hangar classificam-se entre as mais modernas que a técnica dessas construções especializadas tem adotado para aumentar o rendimento em espaço dos edifícios em questão, e permitem dar abrigo franco aos últimos modelos de aparelhos de grande envergadura.

Os edifícios foram localizados de modo a apresentarem, em relação ao retângulo do aeroporto, a disposição frontal, tornada obrigatória em vista da circunstância de só haver um dos lados deste ligado à cidade.

EDIFÍCIO CENTRAL

Como parte essencial das obras, está iniciada a construção de uma estação monumental para o serviço de aviões terrestres e que centralizará todos os serviços do tráfego do Aeroporto Santos Dumont, além da sede do Departamento de Aeronáutica Civil.

Este edifício localizado no ângulo oeste do terreno ocupará uma área de 7,600 metros quadrados, tendo de comprimento 190 metros e de largura 35 metros.

Os dirigentes do D. A. C., compenetrados da responsabilidade que lhes pesava sobre os ombros, estudaram minuciosamente o problema a ser realizado, observaram atentamente as melhores obras congêneres estrangeiras, classificaram com toda a clareza o complexo das funções e organizaram conjuntamente ao Instituto de Arquitetos do Brasil o concurso para o ante-projeto do Edifício Central do Aeroporto Santos Dumont.

O ante-projeto vitorioso, ora convertido em projeto de execução, foi aperfeiçoado em todos os detalhes graças à colaboração inestimável do D. A. C., representada pelo engenheiro Alberto de Melo Flores.

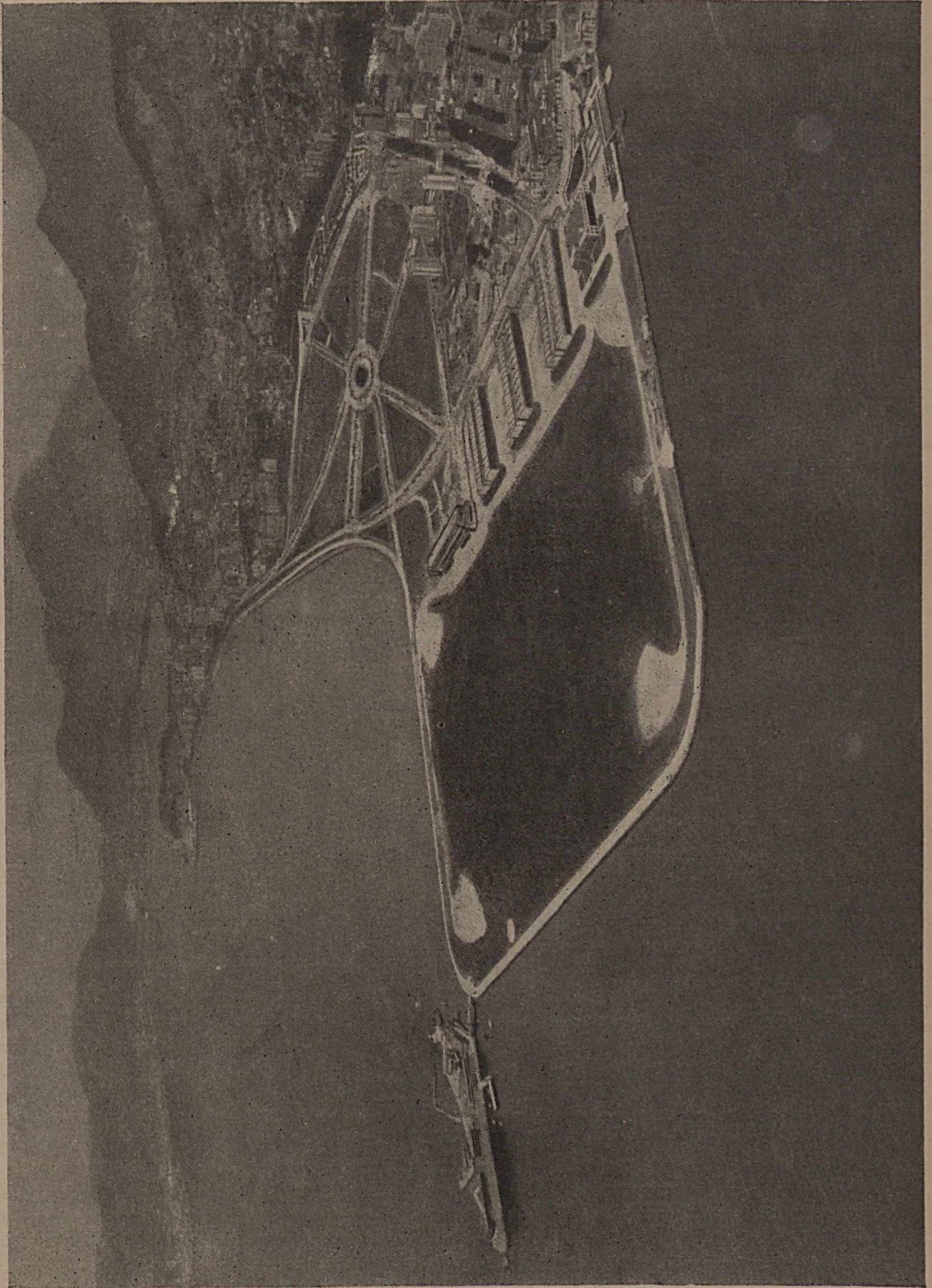
O método, a serenidade, a competência da Comissão Organizadora e Julgadora afastaram completamente o fator sorte, deslustre de muitos concursos, e a vitória foi adjudicada aos arquitetos Drs. Marcelo Roberto e Milton Roberto que, a despeito de serem muito jovens ainda, têm conseguido, pelos brilhantes trabalhos que têm elaborado, firmar uma reputação invejável de grandes artistas da profissão que abraçaram.

A massa arquitetural da grande estação funcionará no conjunto urbanístico da esplêndida praça aeronáutica como centro de gravitação de todo o sistema de atividades a serem realizadas.

Sua forma brotou dos eixos espontâneos da circulação racional; as exigências do trânsito em terra e no ar, as imposições das funções "chegada" e "partida" ordenaram as grandes distribuições. O sol e os ventos completaram, em harmonia com os princípios eternos da grande Arquitetura de todas as épocas, o sistema da composição.

A circulação: uma linha parte da Avenida, penetra no edifício, serpenteia largo e volta e morre junto do avião. Outra, partindo do local certo de pouso dos aviões, vem em sentido inverso, gera no caminho os serviços, e termina confundida com a linha-eixo do trânsito normal da cidade.

A distribuição dos serviços surge com precisão no caminho dos que partem e dos que chegam. Passagens, pesagem, posto de venda, Correios e Telégrafos, sanitários, telefones, barbeiros, café-bar-restaurant, salas de espera, serviços alfandegários, etc., sucedem-se num compasso lógico.



Vista aérea da Ponta do Calabouço, onde se acha localizado o Aeroporto Santos Dumont

O programa da construção organizado pelo D. A. C. perfeitamente definido, aproveitando a experiência de outros países, selecionando os bons resultados, evitando as falhas, permitiu que os arquitetos fixassem num sólido, que será também uma expressão de alto senso artístico, a solução integral de uma *aerogare funcional*, como dizem os técnicos.

Explicaram os jovens arquitetos que a sua composição realiza o *corte divino* que tanto encantava Leonardo da Vinci — o genial enciclopédico — a *parte de ouro* que consiste na divisão de uma reta em média e extrema razão a qual segundo um grande número de estetas, só é verificada nas imortais obras darte ou nas maravilhas da natureza, proporções do corpo humano, botânica, cristalografia etc.

Sua presença é quasi sempre constatada quando a serenidade e os valores justos das formas despertam nos normais a sensação do belo e do perfeito.

Tempelhof, Le Bourget, são maiores, possuirão talvez instalações mais luxuosas, mas a nossa estação, pela articulação dos seus elementos, aspecto geral do seu conjunto, marcará uma etapa assinalável na evolução das edificações do gênero.

As dependências do D. A. C., mentor da aviação civil em nossa terra, são claras e passíveis facilmente de evolução, como o conjunto de serviços que abrigam. A standardização da estrutura, a ausência de vigas aparentes, o material leve das paredes divisórias, permitirão, por longo tempo, graças às combinações possíveis, o desenvolvimento constante do Departamento.

Os serviços meteorológicos, de importância vital num aeroporto, coroam o edifício. A excelência da situação e a lógica do desenvolvimento serão completadas pela eficiência do equipamento.

As instalações do Comando do aeroporto localizadas em uma Torres de 15,60 ms. de altura, com visão ampla e comunicações imediatas, sem criar, como em várias estações importantes, obstáculos sérios à marcha dos aviões, estendem-se sobre o campo em vez de crescerem em altura e controlarão, de maneira eficiente, todo o movimento dos aparelhos quer no campo de rolamento quer nos pátios de manobra entre os hangares.

Os materiais eternos — granito, mármore, madeira, cerâmica, e as mais recentes criações da técnica contemporânea: lâminas metálicas, alvenarias, translúcidas, aglomerados de fibras, combinações de *caoutchouc* e de cortiça, aços, inoxi-

daveis, contraplacados, etc., completarão e revestirão a ossatura de concreto armado.

Como nos grandes tempos, a Pintura e a Escultura tornarão a ser o digno complemento da Arquitetura.

Pintores e escultores deverão cooperar amplamente no grande Edifício Central do Aeroporto Santos Dumont, valorizando, com suas obras, todas obedecendo a um plano delineado, as intenções arquiteturais.

No eixo que coincide com o da larga Avenida, como uma silhueta necessária à acusação da força e serenidade da arquitetura, sobre uma coluna com inscrições, um bloco de granito registrando em escultura forte os traços essenciais da descrição de uma epopéia que vem da época em que voar era uma utopia à era de Santos Dumont, em que homens se tornaram passaros adejando por entre as nuvens, em busca do Infinito...

A "ALA LITTORIA" NO AEROPORTO SANTOS DUMONT

O Aeroporto Santos Dumont, pela sua excepcional posição, está destinado a desempenhar um papel de capital importância nas atividades aéreas da América do Sul.

Por outro lado, a sua situação como primeira grande praça aérea, após a travessia do Atlântico, na rota Europa-América do Sul, concorrerá para que em futuro próximo seja um dos maiores centros aéreos do mundo.

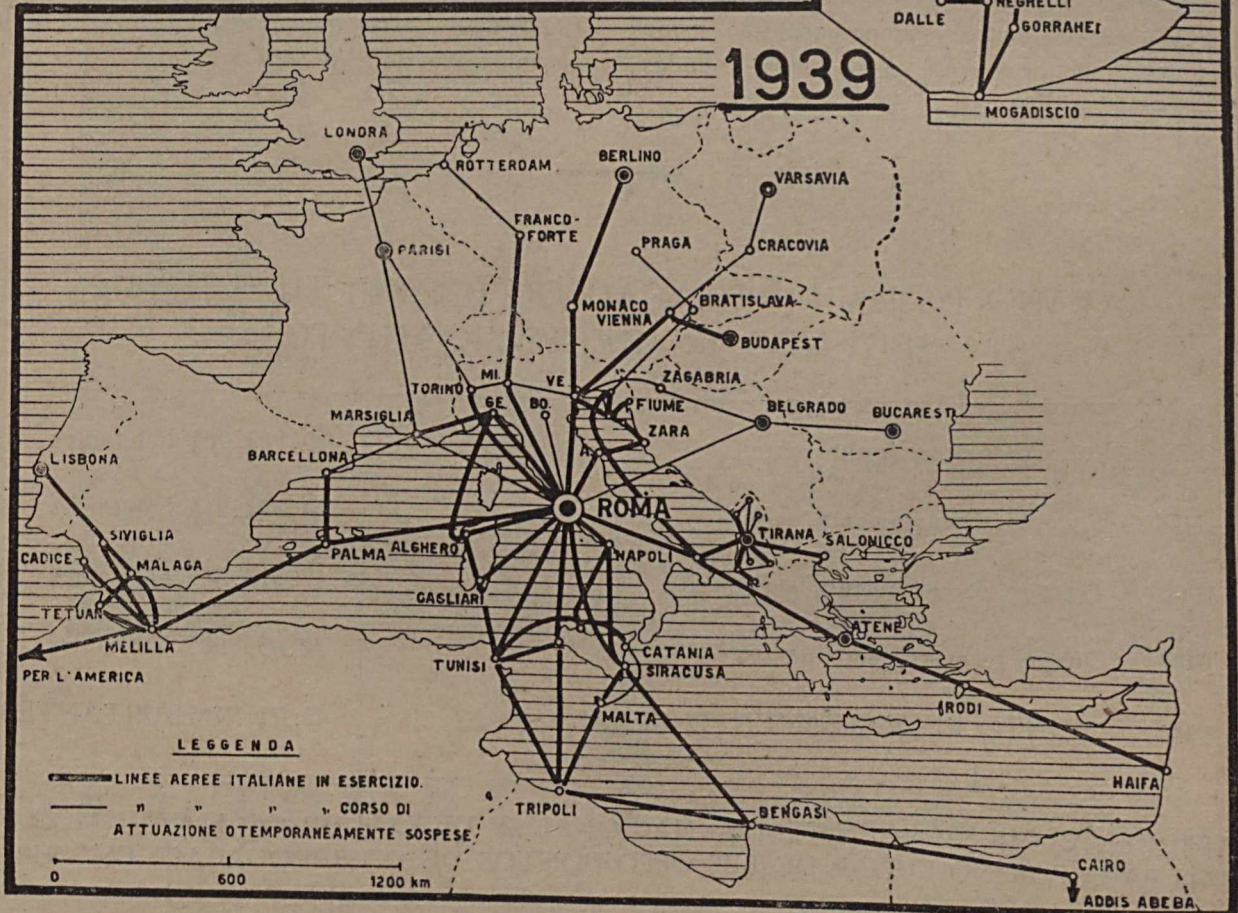
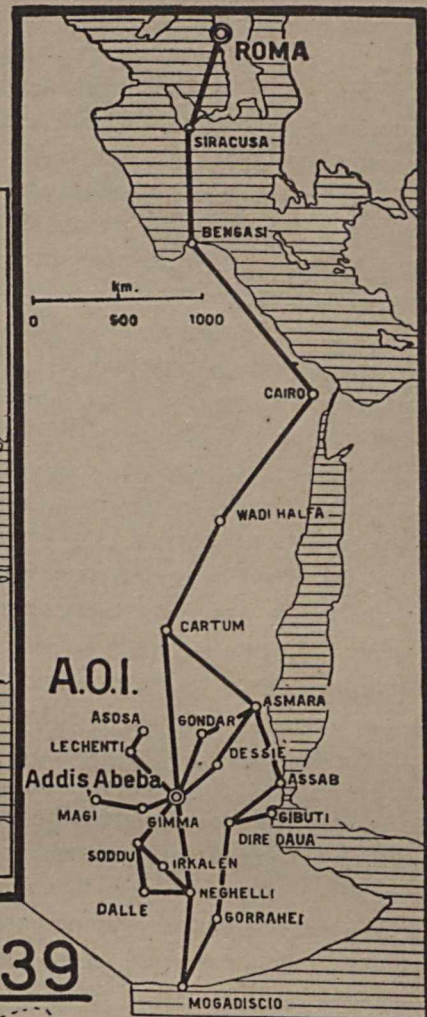
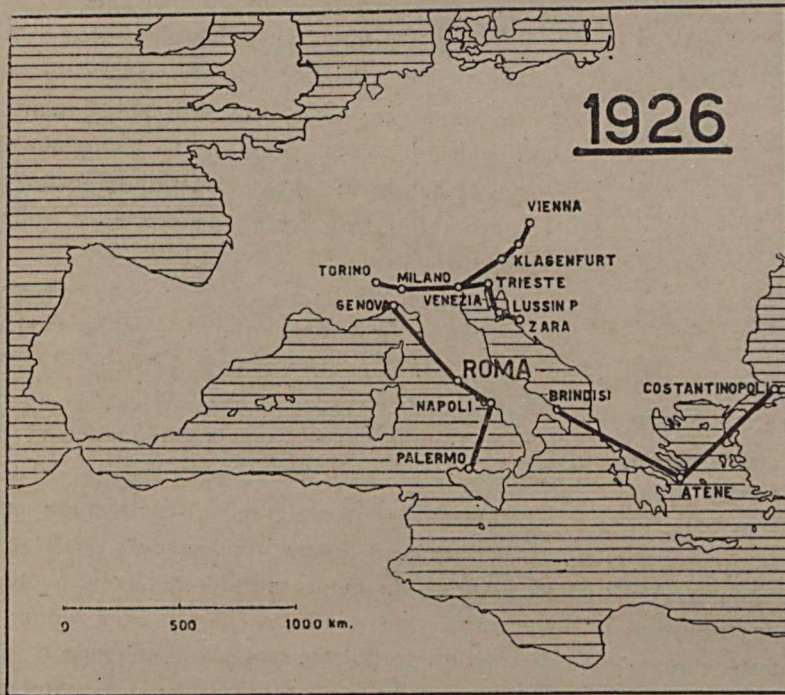
Na atualidade já se utilizam dele companhias nacionais e estrangeiras, às quais se juntarão, em breve, duas das mais importantes do globo: a British Airways e a Ala Littoria.

Essas Companhias, que serão novas para o Brasil, são, no entanto, veteranas na Europa.

Em 1927 possuía a Ala Littoria uma extensão total de linhas de 18.600 km. com 2 milhões de quilômetros voados para o transporte de 15.620 passageiros. Já em 1938 esses dados se elevavam a 38.000 km. de linhas para um total de 119.200 passageiros e 11 milhões de quilômetros voados como assinalavam os dados apresentados ao Duce pelo Sr. Klinger, presidente da Companhia.

A eficiência dos seus serviços tornou-se proverbial em toda a Europa e parte da Ásia e da África, principalmente no extenso e difícil trajeto Roma-Addis-Abeba.

LINHA AÉREA CIVIL ITALIANA



Possuidora de uma organização que se pôde considerar perfeita, dispondo de material moderno e seguro, e de pessoal competente e treinado durante anos de serviço eficiente, vem essa Empresa, que representa no vôo comercial as asas da Itália, preparando cuidadosamente as bases para o estabelecimento de um novo circuito através do Atlântico, em busca da parte Sul do Continente Americano.

Data de algum tempo já o início dos estudos com o vôo *record* de Stoppani, de Roma a Caravelas, no seu Cant Z-506, em arrancada direta, seguido do *record* batido pelos *Ratos Verdes*, comandados por Biseo, Bruno Mussolini e Moscateli, aviões que na aeronautica do exército italiano continuam a prestar valiosíssimos serviços.

Outros vôos de estudo têm sido realizados quer em hidros, quer em aviões terrestres, sendo certo que, em futuro próximo, as asas italianas descerão no Aeroporto Santos Dumont estreitando ainda mais os laços que unem o Brasil ao Império de Vitor Emanuel.

Para a organização dessa linha vem a *Ala Littoria*, preparando o material e adestrando o pessoal, pois considera a mesma como demonstração da eficiência deste e do valor daquele.

Os tipos de aviões a empregar estão sendo estudados cuidadosamente nos dados colhidos

com a utilização de 100 aparelhos, que constituem a sua imponente frota aérea e na qual figuram 6 *Fokker* e 2 *Junker*, sendo os demais italianos.

Entre estes estão os hidro-aviões *Cant Z-506*, os *Savoia 66* e os *MC-94* e os terrestres de grande potência, estando à frente os *S.75*, *S. 76* e os *Caproni 133*, todos elementos detentores de vários *records* mundiais.

Alguns desses vôos até o Rio de Janeiro, foram realizados com pleno êxito e completa segurança, achando-se alguns aparelhos nesta capital para reforço da frota que servirá a linha em estudos.

Tambem os motores tem sido objeto de observações, principalmente os *Piaggio Stella X*, e *Stella VII* e os *Alfa Romeo 126 RC. 2*, utilizados nos *Ratos verdes* e *R C 34*, todos de largo uso nas linhas aéreas civis italianas com pleno sucesso.

Desta ligeira referência, completada com o gráfico que a ilustra, poder-se-á verificar não só o valor da empresa italiana como o cuidado com que vem sendo preparada sua linha para a América do Sul, de modo que, iniciado o serviço regular de transportes aéreos, se possa ajuizar do valor da indústria aeronáutica italiana e da perfeita organização da *Ala Littoria*.

AUMENTO DA POPULAÇÃO DO BRASIL DESDE 1872, SEGUNDO OS RECENSEAMENTOS

1872	Primeiro recenseamento geral	10.112.061 habitantes
1890	Segundo recenseamento geral	14.333.915 habitantes
1900	Terceiro recenseamento geral	17.318.556 habitantes
1920	Quarto recenseamento geral	30.655.605 habitantes
1940	QUINTO RECENSEAMENTO GERAL	?? . ??? . ??? HABITANTES

AJUDE A COMISSÃO CENSITÁRIA NACIONAL A DESCOBRIR OS ALGARISMOS EXATOS PARA PÔR NO LUGAR DESSES OITO PONTOS DE INTERROGAÇÃO, EM 1940.



ESTACAS  **FRANKI**

ESPECIALISTAS EM FUNDAÇÕES

LEGITIMO



JOHANN FABER

EFICIÊNCIA !

Para a sua consecução nos serviços gerais de escritórios, o uso dos

lapis JOHANN FABER assinalados pelos "Dois Martelos"

é aconselhável.

LEITE NORMANDIA

CIA. FAZENDAS REUNIDAS NORMANDIA S. A.

ESCR. CENTRAL:

Avenida Rio Branco, 137 -o- Tel. 23-5847

REAL GRANDEZA, 176 . . . — TEL. 26-0490

" " " . . . — " 26-0499

GEN. ROCA, 101 . . . — " 48-1947

LARANJEIRAS, 60 . . . — " 25-2216

VISC. PIRAJA', 84-A . . . — " 27-5863

COPACABANA, 492 . . . — " 27-5683

MAR. CANTUARIA, 132-A . — " 28-4833

A assinatura da

"REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO"

custa apenas 30\$000 por 12 números

Faça hoje mesmo seu pedido de assinatura

A Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo sob a Administração do Sr. Adhemar de Barros

No Estado de São Paulo, onde se ergue o mais pujante parque industrial da América do Sul, também se localiza a única faixa do território nacional em que a agricultura apresenta um caráter de aproveitamento intensivo do solo. Daí, a enorme importância que assume na vida do Estado a administração da Secretaria da Agricultura, pois a feição industrial de que ali se reveste a atividade agrícola exige processos e métodos apurados, consentâneos com a técnica moderna.

O esforço que o atual Governo paulista despende, no sentido de ajustar num mesmo nível as diversas zonas econômicas do território estadual, merece reparo especial, visto que exprime a execução de uma política verdadeiramente nacional com um cunho de realismo acentuado.

Já em seu último número, a "Revista do Serviço Público" focalizou algumas das mais importantes iniciativas a que vem dando impulso a Secretaria da Agricultura do grande Estado, sob a administração do sr. Adhemar de Barros. Vamos agora nos referir a duas outras, não menos importantes: a instalação da Coudelaria Paulista e o reerguimento do Vale do Paraíba. Esta última tem tamanho significado para a economia do Estado e do País que, por si só, justifica a execução da política do Estado Novo em São Paulo.

Coudelaria Paulista

Com o fim de instalar a Coudelaria Paulista, do Departamento de Indústria Animal, a Secretaria da Agricultura foi autorizada, pelo governo do Estado, a adquirir uma gleba de terras de 550 alqueires, desmembrada da Fazenda Collina, no município do mesmo nome, bem como as edificações e bemfeitorias nela existentes.

Somente no ano passado, porém, foi baixado o respectivo Regulamento, subordinando aquela

dependência à Secção de Produção, Fiscalização do Leite e Derivados, do Departamento de Indústria Animal e determinando que o Posto fosse instalado nas proximidades de uma estação de estrada de ferro.

O Regulamento determina, ainda, o fichamento, a identificação e a inspecção de todos os bovinos, que poderão permanecer na capital apenas quando sua sanidade seja atestada pelo Departamento de Indústria Animal em virtude dos exames médicos obrigatórios, a ser realizados semestralmente, nas granjas leiteiras. Os demais bovinos deverão ser examinados anualmente, sob pena de multa e de proibição de permanência na capital.

Reerguimento do Vale do Paraíba

Com o intuito de comemorar a passagem do primeiro aniversário do Estado Novo, o sr. Adhemar de Barros assinou a 9 de novembro o decreto que deu providências tomadas pelas autoridades de São Paulo, em largo período da sua história, diretamente em favor de uma região e, indiretamente, mas de forma decisiva, em prol do incremento da riqueza do Estado, colocando em bases novas e promissoras diversas e várias fontes de produção.

No decreto a que aludimos, que tomou o n.º 9.716, foram localizadas em várias cidades do Vale do Paraíba as sedes de diversos serviços públicos criados na mesma ocasião, bem como dos que foram desdobrados com a finalidade de atender a interesses da região.

Desdobraram-se todos os serviços da antiga Fazenda Mixta da Criação, do Departamento de Indústria Animal, situado em Pindamonhangaba, que passou a denominar-se Estação Experimental de Produção Animal.

Junto a essa Estação, foram criadas as seguintes Sub-estações experimentais: de Laticínios e demais ramos de Tecnologia Animal; de Avicultura; de Agrozoologia; de Apicultura; de Sericicultura; de Piscicultura; e de Inseminação Artificial.

Sob a dependência do Departamento de Indústria Animal, na Secção de Produção Animal, foram criadas:

- 1) Inspetoria Zootécnica, em Cachoeira;
- 2) Inspetoria Zootécnica, em Caçapava;
- 3) Escola de Laticínios, em Guaratinguetá;
- 4) Posto Experimental de Criação de Bovinos, em Campos de Bocaina.

Além desses novos serviços, foi determinado que o Departamento de Indústria Animal providenciasse a instalação e a disseminação pelo Vale do Paraíba, de Postos de Monta, permanentes ou provisórios segundo as necessidades de intensificação da pecuária.

Para funcionar sob a dependência do Instituto Agrônomo do Estado, cuja sede está situada em Campinas, foram criadas:

- 1) Estação Experimental de Horticultura e Olericultura, em Taubaté;
- 2) Estação Experimental de Cereais, Leguminosas, Culturas Diversas e Fibras, em local que o Instituto determinará;
- 3) Estação Experimental de Frutas Europeias, de Viticultura e Enologia, de localização a ser determinada pelo Instituto;

4) Fazenda para a seleção de tubérculos de batatas, na zona da Serra da Bocaina ou onde melhores condições forem encontradas.

Na Diretoria do Serviço Florestal do Estado, foram criados tres Hortos de Reflorestamento, que serão localizados nos pontos mais indicados.

O Departamento de Assistência ao Cooperativismo incrementará, em toda a zona do Vale do Paraíba, a organização de Cooperativas Agrícolas, de Produção e Venda em Comum, entre os pequenos agricultores e industriais, preferencialmente dos grupos que se inclinam para a exploração das culturas de legumes, da vinha, do fumo, da avicultura, da apicultura, sericicultura e de outras que tenham por finalidade o beneficiamento, a padronização ou a industrialização dos produtos de origem vegetal ou animal.

As cooperativas que se constituem nas condições indicadas, o governo dará, a título de incentivo e em forma de empréstimo, pelo prazo máximo de 5 anos, o auxílio necessário para as suas primeiras instalações, aquisição de animais de tração, máquinas agrícolas ou industriais, de acordo com o regulamento que será baixado para o decreto 9.716.

Para o fim especial de controlar permanentemente o funcionário das Cooperativas com sede no Vale do Paraíba, será criada em Guaratinguetá uma Inspetoria, subordinada ao Departamento de Assistência ao Cooperativismo.

Junto de cada um dos estabelecimentos subordinados à Secretaria da Agricultura e situados no Vale do Paraíba, será criado um escritório de divulgação e propaganda do Cooperativismo, dirigido por um sub-diretor.

CONVÊNIO DOS ESTADOS CAFEEIROS

(Iniciado em 16 e terminado em 23 de fevereiro de 1939)

ATA FINAL DOS TRABALHOS

Os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná, Bahia, Pernambuco e Goiás, por seus delegados abaixo assinados, reunidos em Convênio, nesta capital, no período de 16 a 28 de fevereiro do corrente ano, sob a presidência do senhor ministro da Fazenda, Dr. Arthur de Souza Costa, e com a assistência dos Srs. Jaime Fernandes Guedes, Noraldino Lima e Osvaldo Pereira de Barros, respectivamente, presidente e diretores do Departamento Nacional do Café, afim de ser estudada e determinada a forma pela qual deve prosseguir a ação do Departamento Nacional do Café, acordaram aprovar as sugestões consubstanciadas nas cláusulas abaixo :

Cláusula primeira — Considerando os elementos de que dispõem os Estados e os dados estatísticos fornecidos pelo Departamento Nacional do Café, referentes à estimativa da próxima safra e ao remanescente provável das anteriores em 30 de junho de 1939, fica reconhecida a necessidade de serem retiradas sobras, indispensáveis ao restabelecimento do equilíbrio entre a produção e o consumo do café.

Cláusula segunda — Para o fim de manter o equilíbrio estatístico entre a produção e o consumo fica convencionado um plano bienal abrangendo as safras 1939-1940 e 1940-1941, tendo por base a adoção de uma quota denominada de equilíbrio.

Cláusula terceira — A execução do plano a que se refere a cláusula anterior obedecerá às seguintes normas :

Para a safra 1939-1940 a quota de equilíbrio será de :

- 30 % do total do embarque em sacas de 60,5 quilos brutos, para os cafés comuns ;
- 15 % do total do embarque em sacas de 60,5 quilos brutos para os cafés preferenciais, de qualidade e tipos que forem estabelecidos pelo Departamento Nacional do Café.

Para a safra 1940-1941 a quota de equilíbrio que for necessária será fixada pelo Departamento Nacional do Café, ouvido o Conselho Consultivo.

Cláusula quarta — A quota de equilíbrio de que trata a cláusula terceira será constituída por cafés comerciáveis (não inferiores ao tipo oito ou que não contenham mais de

1 % de impurezas), e adquirida, no interior, pelo Departamento Nacional do Café, nos termos do art. 4.º, 1.ª parte, do decreto n.º 22.121, de 22 de novembro de 1932, à razão de 2\$000 por saca de 60,5 quilos brutos, inclusive sacaria.

Cláusula quinta — As despesas com a quota de equilíbrio, inclusive pagamento, transporte, armazenamento e eliminação, serão custeadas com os seguintes recursos :

- a) parte da arrecadação da quota de 6\$000 atribuída aos demais Estados, exceto São Paulo, a que faz referência a cláusula 7.ª, "in fine", do Acordo dos Estados CAFEIROS de 17 de maio de 1938, a partir de 1.º de julho de 1939 e até 30 de junho de 1941, em parcelas mensais de 1.167.000\$000 ;
- b) a quarta parte (1\$000) da quota estabelecida pelo parágrafo 1.º, do art. 4.º do Decreto-Lei n.º 2, de 13 de novembro de 1937, combinado com o art. 3.º do mesmo Decreto, no período de 1.º de julho de 1939 a 30 de junho de 1941 ;
- c) 23.000.000\$000 a serem fornecidos pelo Estado de São Paulo, na forma que for convencionada entre este Estado e o Governo Federal.

Cláusula sexta — O produto mensal da arrecadação da quota de 6\$000 da taxa de 12\$000 a que se refere o parágrafo único do artigo 7.º, do Decreto-Lei n.º 2, de 13 de novembro de 1937, será atribuído aos Estados sinatários do presente Convênio proporcionalmente à razão existente entre as entradas dos cafés de produção de cada um dos portos de exportação e o total geral das entradas nestes.

Cláusula sétima — A parte restante do produto da arrecadação a que alude a alínea "a", da cláusula 5.ª, relativa aos meses de julho de 1939 a junho de 1941, será devolvida, mensalmente, pelo Departamento Nacional do Café a cada um dos Estados sinatários deste Convênio, exceto São Paulo, para o fim de serem reduzidos nesses Estados os atuais tributos que pesam sobre o café, de modo a estabelecer-se, quanto possível, a uniformização dos mesmos tributos em todos os Estados produtores.

Cláusula oitava — O serviço do empréstimo de £ 20.000.000, contraído pelo Estado de São Paulo, permanece sob a responsabilidade exclusiva deste mesmo Estado e o Departamento Nacional do Café continuará a entregar para esse efeito o produto da arrecadação da quota

de 6\$000 da taxa de 12\$000 do referido Estado, acrescido dos depósitos existentes nesta data no Banco do Brasil vinculados ao empréstimo, completados esses recursos, si for necessário, por outros fornecidos pelo Estado de São Paulo.

Cláusula nona — Afim de que a exportação nos portos de Vitória, Rio de Janeiro e Paranaguá não sofra diminuição pela deficiência de disponibilidades a oferecer ao mercado, fica estabelecida a conversão da quota de equilíbrio dos cafés espiritosantenses, fluminenses e paranaenses, cujas quotas de mercado sejam despachadas para aqueles portos. Essa conversão se fará conjuntamente com a liberação da correspondente quota Direta (de mercado), mediante o pagamento ao Departamento Nacional do Café de 50\$000 por saca de 60,5 quilos brutos.

§ único — A liberação da quota Direta só será feita depois de recebido, pelo Departamento, o valor da conversão da quota de equilíbrio, a menos que esta tenha sido despachada sem a cláusula "Para Conversão".

Cláusula décima — O Departamento Nacional do Café fica obrigado a aplicar, mensalmente, o produto que arrecadar com a conversão da quota de equilíbrio, de que trata a cláusula nona, na compra, no Estado de São Paulo, de conhecimentos ou certificados de entrega de cafés da quota de equilíbrio da safra 1939/1940, **não utilizados para despachos em quotas de mercado**, e desde que os respectivos cafés tenham sido classificados e encontrados em ordem pelo mesmo Departamento.

Cláusula décima primeira — Para a safra de 1940/1941 as condições em que será feita a conversão de que tratam as cláusulas nona e décima serão estabelecidas pelo Departamento Nacional do Café, ouvido o Conselho Consultivo.

Cláusula décima segunda — O Departamento Nacional do Café regulará as entradas de café nos portos de exportação, tendo em vista que os respectivos "stocks" se mantenham dentro das seguintes cifras: 2.200.000 sacas, para o porto de Santos; 700.000 sacas, para os portos do Rio e Niterói; 100.000 sacas, para o porto de Angra dos Reis; 300.000 sacas, para o porto de Vitória; 150.000 sacas, para o porto de Paranaguá; 60.000 sacas, para o porto da Baía, e 50.000 sacas, para o porto de Recife.

§ único — O Departamento Nacional do Café fica autorizado a alterar, para mais ou para menos, os limites acima estabelecidos sempre que os interesses da exportação assim o exijam.

Cláusula décima terceira — Todos os cafés da quota de equilíbrio adquiridos pelo Departamento, de forma definitiva, excetuados os que forem destinados à propaganda, serão eliminados, a menos que possam ser aplicados em fins industriais, mediante prévia e completa desnaturação.

Cláusula décima quarta — O "stock" de café que garante o empréstimo de £ 20.000.000 continuará a ser eliminado pelo Departamento Nacional do Café, de acordo com as liberações decorrentes das quotas semestrais de amortização.

Cláusula décima quinta — Fica proibido, até 30 de junho de 1941, sob pena de multa de 5\$000 por pé, o plantio de cafeeiros em todo o território nacional.

a) Não serão considerados novas plantações os replantios de falhas em lavouras regularmente tratadas:

b) Aos Estados produtores de café, cujas plantações não tenham atingido a cinquenta milhões de cafeeiros, fica reconhecido o direito de completarem esse limite, independente do pagamento da multa estipulada na presente cláusula;

c) A multa será cobrada pelo Departamento Nacional do Café, a cujas rendas ficará incorporada, podendo este atribuir até cinquenta por cento do líquido efetivamente cobrado da mesma a todo aquele que denunciar as plantações feitas com infração do disposto nesta cláusula;

d) O plantio feito com infração será apurado em seguida a auto lavrado pelas autoridades incumbidas da fiscalização pelo Departamento Nacional do Café, observado na lavratura do mesmo e no processo, julgamento e cobrança executiva da multa o Decreto número 20.405, de 16 de setembro de 1931, no que for aplicável;

e) O plantio facultado pela alínea "b" será comunicado pelos interessados à Agência do Departamento, para os fins estatísticos, obrigando-se os Estados que não tenham ainda as estatísticas das suas plantações, a organizá-las dentro do prazo de dois anos improrrogáveis.

Parágrafo único — A partir de 1.º de julho de 1940, será permitido o plantio ou replantio nas zonas a serem determinadas pelo Departamento Nacional do Café e cujo sólo assegure a produção continuada de cafés de bebida.

Cláusula décima sexta — O Departamento Nacional do Café deverá continuar a promover a recuperação dos mercados e a conquista de novos núcleos de consumo, mediante adoção de medidas e facilidades compatíveis com esses objetivos, segundo as normas dos contratos de propaganda ultimamente realizados e que obtiveram a aprovação do governo federal e outras que sejam tecnicamente aconselháveis.

Cláusula décima sétima — O Convênio recomenda a plena execução do Regulamento a que se refere o decreto n.º 23.938, de 28 de fevereiro de 1935, afim de que seja impedido, dentro do território nacional, o consumo de cafés de baixa qualidade, escórias de café e impurezas em geral.

Cláusula décima oitava — O Departamento Nacional do Café, cuja existência deverá ser prorrogada até 30 de junho de 1941, deverá continuar com a atual organização como órgão da confiança do governo federal, superior aos interesses particulares de cada Estado.

Cláusula décima nona — O Conselho Consultivo criado pelo decreto n.º 22.452, de 10 de fevereiro de 1933, continua a existir, constituído pelos representantes indicados pelos governos dos Estados Cafeeiros, dentre a classe dos cafeicultores e de representantes do comércio de café das praças de Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Paranaguá, todos anualmente nomeados pelo ministro da Fazenda.

Parágrafo 1.º — O Conselho reunir-se-á obrigatoriamente nos meses de abril e outubro de cada ano, em sessões ordinárias, e extraordinariamente sempre que for convocado pela Diretoria do Departamento Nacional do Café, por intermédio do presidente do mesmo Conselho.

a) Na sessão de abril, o Conselho tomará conhecimento do relatório dos trabalhos e da prestação geral de contas do Departamento Nacional do Café;

b) Na sessão de outubro estudará a proposta orçamentária do Departamento Nacional do Café para o exercício seguinte, apresentando sugestões quanto à organização dos seus serviços e despesas.

Parágrafo 2.º — Em qualquer das sessões ordinárias ou extraordinárias, cabe ao Conselho emitir parecer sobre consultas que lhe forem feitas pelo Departamento Nacional do Café, sugerir medidas do interesse da economia cafeeira, bem como apresentar à administração do Departamento Nacional do Café, indicações no mesmo sentido.

a) As indicações do Conselho à administração do Departamento Nacional do Café, aprovadas por maioria absoluta dos seus membros, serão conclusivas, cabendo todavia, recurso voluntário das mesmas, pelo presidente do Departamento, dentro de 30 dias do encerramento de cada sessão do Conselho, para o ministro da Fazenda, que as poderá vetar no todo ou em parte, em caráter definitivo, no prazo de 20 dias, sob pena de se haver por desprezado o recurso;

b) Para a motivação e conclusão do recurso ao ministro da Fazenda, terá o presidente do Departamento Nacional do Café o prazo de 15 dias, pena de deserção.

§ 3.º — Os membros do Conselho terão apenas ajuda de custo para viagem e estada no Rio por ocasião da prestação de seus serviços, que será fixada pelo ministro da Fazenda, para cada uma das sessões.

Cláusula vigésima — O serviço de Usinas de beneficiamento e rebeneficiamento continuará a cargo do Departamento Nacional do Café, que fica autorizado a mudar a localização daquelas situadas em pontos que as tornem inoperantes para os mistérios a que se destinam e a promover a ampliação desse serviço dentro das possibilidades dos seus recursos.

Cláusula vigésima primeira — O presente Convênio vigorará de 1.º de julho de 1939 até 30 de junho de 1941.

Cláusula vigésima segunda — O Departamento Nacional do Café pleiteará da União e dos Estados as medidas necessárias à execução do presente Convênio.

Cláusula vigésima terceira — Continuarão em vigor as disposições aprovadas pelo Acordo dos Estados Cafeeiros, de 17 de maio de 1938, que não colidirem com o presente Convênio.

Para constar, eu Armando Pahim Neubern, secretário do Convênio, lavrei a presente ata, que, depois de lida e aprovada, vai por todos assinada. (Seguem-se as assinaturas).

Os Estados Cafeeiros estiveram representados no Convênio pelas seguintes delegações:

São Paulo — José Ayres Monteiro, governo; Alkindar Junqueira, lavoura; João Mellão, comércio.

Paraná — J. de Oliveira Franco, governo; João de Aguiar, lavoura; Jayme Canet, comércio.

Minas Gerais — Ovidio de Abreu, governo; José Ferreira de Sousa, lavoura; Antônio Stockler de Queiroz, comércio.

Rio de Janeiro — José Rezende e Silva, governo; Franklin Rabelo, lavoura; Argemiro de Hungria Machado, comércio.

Espírito Santo — Osvaldo Cruz Guimarães, governo; José Matos França, lavoura; Jayme Coelho de Almeida, comércio.

Pernambuco — Alexandre Amaral, governo; José Pereira de Albuquerque, lavoura; Mario Pena, comércio.

Goias — Benjamim da Luz Vieira, governo; Diogenes Magalhães, lavoura; Valerio Xavier Brandão, comércio.

Baia — Raul da Costa Lino, governo.

CAIXAS ECONOMICAS FEDERAIS

Inversões de depósitos dessas instituições em empréstimos a longo, a médio e a curto prazo

O Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais, em sessão de 3 do corrente mês, aprovou o seguinte pedido de informações, às Caixas Econômicas Federais, proposto pelo Sr. Mário de Andrade Ramos:

- a) — total e natureza dos depósitos em 31 de dezembro de 1938;
- b) — mapa demonstrativo das inversões superiores a 100:000\$0 e a prazo maior de um ano nas Caixas Especiais; inversões superiores a 30:000\$0

e a prazo maior de um ano nas demais Caixas; estado dos pagamentos de amortizações e juros;

- c) — cálculos de percentagem de imobilização a longo prazo, e a médio e curto prazo, em relação aos depósitos de economia popular, considerando-se curto prazo, os empréstimos até um ano; médio prazo, os empréstimos de mais de um ano até cinco anos, e longo prazo, de mais de 5 até 20 anos.

O PROBLEMA CAFEEIRO

Uma demonstração eloquente, clara e documentada, dos resultados conseguidos pelo D. N. C., na defesa dos interesses nacionais - "Nada aconselha que alteremos a nossa orientação atual, mas sim que nela prossigamos com absoluta firmeza"

Comunicado do Departamento Nacional do Café:

"Tendo sido dado à publicidade, com larga divulgação, o teor do memorial que alguns cafeicultores paulistas enviaram às altas autoridades administrativas do país, o Departamento Nacional do Café, com o fito de esclarecer convenientemente a opinião pública, vê-se na obrigação de prestar os seguintes informes sobre o assunto:

Tres são os argumentos com que os signatários do memorial em apreço procuram combater a quota de equilíbrio. Vamos analisa-los cada um de per si.

UM VERDADEIRO PARADOXO

- 1.º — "PORQUE AS QUOTAS DE EQUILÍBRIO, PARA ATINGIR EQUILÍBRIO ESTATÍSTICO, JÁ HA MUITOS ANOS ESTABELECIDAS, NÃO CONSEGUIRAM AQUELE FIM".

O enunciado envolve um verdadeiro paradoxo. As quotas de equilíbrio vêm conseguindo manter uma relativa proporção entre a oferta e a procura, sendo o único recurso que se podia utilizar, com êxito, para evitar prejuízos avultados à economia cafeeira do país. É verdade que o Brasil estaria em condições mais promissoras se não tivesse perdido terreno no suprimento dos mercados consumidores. Tal, porém, se deu, não em virtude da instituição das quotas de equilíbrio, mas sim em consequência da política de valorização de preços, que, infelizmente, por circunstâncias diversas, teve de ser restabelecida paralelamente, determinando o incentivo do aumento de plantações tanto no Brasil como nos países concorrentes, e anulando grande parte das vantagens que as quotas de equilíbrio, si instituídas isoladamente, teriam assegurado.

Dai o grande mal, de não se ter verificado o reajustamento agrícola, indispensável à solução do problema. Com as vantagens transitórias, conferidas pela valorização, os proprietários das fazendas de rendimento deficitário puderam retardar o seu desaparecimento fatal e lógico. É justamente dessa parte da lavoura cafeeira que surgem conti-

nuadamente as reclamações e os pedidos de valorização, na ânsia da obtenção de medidas, onerosas para o Tesouro Nacional, que lhe permitam continuar a exploração de culturas de infimo índice de produção.

Si somente tivesse prevalecido o regime de intervenção nos mercados para assegurar preços altos, e si não fossem as quotas de equilíbrio, qual seria hoje a situação do café no Brasil?

Devemos ter sempre em vista que a política instituída pelo Governo Provisório já eliminou, até 15 de fevereiro último, nada menos de 65.192.682 sacas de café. Quer isso dizer que, não fossem as retiradas de café do mercado, e mantido o ritmo da nossa exportação de 1931 para cá, estaríamos com um excesso, no país, de 65.192.682 sacas de café, isto é, com mais de tres safras por exportar. Qual seria, então, a solução do problema senão o reconhecimento da ruína completa de nossa economia cafeeira, de vez que teríamos no país um excesso que corresponderia ao consumo mundial de quasi tres anos?

Nem se argumente que, se não fôra a retenção, esses cafés ter-se-iam normalmente escoado, proporcionando um aumento de renda para o país, dado o volume maior de nossa exportação. Seria outra afirmativa paradoxal.

ELIMINAÇÃO, PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO

A exportação de café do Brasil, nos anos de 1931 a 1938 foi a seguinte:

1931	17.850.872
1932	11.935.244
1933	15.459.309
1934	14.146.879
1935	15.328.791
1936	14.185.506
1937	12.122.809
1938	17.202.088
Total	118.231.498

Exportamos, pois, em média, 14.778.937 sacas por ano.

Ora, para que pudéssemos dar vazão a mais 65.192.682 sacas (café eliminado), tornava-se mistér que nesse período de oito anos a nossa exportação tivesse atingido a média elevadíssima de 22.987.777 sacas por ano.

Considere-se agora que a média do consumo mundial nesses oito anos foi de 24.408.000 sacas. Quer isso dizer, praticamente, que só poderíamos ter atingido, em nossa exportação à média anual de 22.987.779 sacas, si fosse o Brasil o único produtor de café do mundo!

Em resumo: a política de retirada de café do mercado, por meio de quotas de equilíbrio, embora prejudicada pelas medidas de valorização de preços, ainda nos proporcionou a situação atual, de relativo desafogo.

APLICAÇÃO DAS QUOTAS DE EQUILÍBRIO

2.º — "PORQUE AS QUOTAS PODEM SER APLICADAS PARA OUTROS FINS, QUE MAIS VÊM PREJUDICAR O LAVRADOR QUE AS SUPORTA".

A tése envolve a simples expressão de um receio. Claro é que todas as medidas, por melhores que sejam, não produzirão os fins objetivados si forem desvirtuadas na prática. O fato, porém, é que as quotas de equilíbrio não têm sido aplicadas em outros fins.

Ao contrário, o que se vem notando é que o Departamento, por meio de uma contabilização especial e pela entrosagem de providências técnicas, tem hoje o perfeito controle da entrega da quota de equilíbrio. Trata-se de serviço que honra a qualquer organização indígena.

3.º — "PORQUE MESMO QUE FOSSE CONSEGUIDO O EQUILÍBRIO ESTATÍSTICO NO BRASIL, ELE IRIA AGRAVAR A POSIÇÃO DESTE, POIS OUTROS PAÍSES QUE ESTÃO VENDENDO CAFÉ PELO DOBRO DO PREÇO DO NOSSO AINDA MAIS SE VÊM ANIMADOS A PLANTÁ-LO, QUANDO O BRASIL RECUA NA PRODUÇÃO, COM EQUILÍBRIOS ESTATÍSTICOS".

Em primeiro lugar diremos que não ha país que consiga vender os seus cafés pelo dobro do preço dos cafés brasileiros equivalentes. Somente nos cafés "de bebida" é que os nossos concorrentes, por circunstâncias diversas, obtêm ligeira diferença sobre os preços pelos quais vendemos os nossos.

O equilíbrio estatístico não constitui incentivo ao plantio em outros países, pois a concorrência em preços é o bastante para impedir qualquer iniciativa nesse sentido. O que influiu e sempre influirá grandemente no aumento do plantio dos países concorrentes, e notadamente no Brasil, é justamente a alta artificial dos preços.

COMO OBTER O "JUSTO PREÇO"

Convém frizar para melhor compreensão, que o princípio fundamental da quota de equilíbrio é estabelecer a igualdade relativa entre a produção e o consumo, e consequentemente, assegurar o "justo preço". Se não se retirassem as sobras estas exerceriam sobre o produto pressão de natureza depreciativa, o que importaria no aviltamento das cotações.

O regime da quota de equilíbrio é o que mais se enquadra nas normas da economia clássica, pois, corrigindo os males decorrentes do excesso da produção sobre o consumo, notadamente o aviltamento dos preços, não evita que os demais princípios exerçam a sua função reguladora, dentre elas a que força o abandono das unidades de produção que não apresentem condições normais de subsistência.

E' certo que as quotas de equilíbrio deveriam ter determinado a redução das safras cafeeiras do Brasil, forçando o abandono de culturas de rendimento anti-econômico. Isso teria fatalmente acontecido si a defesa do café tivesse ficado adstrita àquela medida. Mas a valorização impediu que se alcançasse o equilíbrio estatístico, e provocou o aumento da produção, pois as safras paulistas que, no quinquênio de 1918/1919 a 1922/1923, se elevaram a 36.898.700 sacas, passaram a 79.578.100 sacas no quinquênio de 1933/1934 a 1937/1938, isto é, dobraram de volume. Como se vê, não houve redução na produção, segundo foi alegado, e sim aumento.

As nossas sobras de café não decorrem do regime de retenção, e sim, do retraimento dos mercados consumidores, devido ainda à alta exagerada dos preços por nós sustentados, causa única de todas as nossas dificuldades passadas e presentes.

E' de estranhar que os signatários do memorial hajam excluído do quadriênio que escolheram para uma comparação estatística relativa aos preços obtidos e às quantidades exportadas, justamente o ano de 1938, em que a nossa exportação recobrou os alentos que havia perdido com a política de defesa de preços. Não será com tal expediente que se ha de provar que os preços obtidos sem a valorização não concorrem para o aumento da exportação.

Nesse ano a nossa exportação atingiu a 17.202.088 sacas, segundo se verifica da seguinte discriminação:

ANO DE 1938

Meses	Sacas exportadas
Janeiro	1.562.676
Fevereiro	1.290.601
Março	1.408.961
Abril	1.481.815
Maiο	1.391.291
Junho	1.581.589
Julho	1.271.083
Agosto	1.581.450

Setembro	1.413.695
Outubro	1.606.418
Novembro	1.220.149
Dezembro	1.392.360
Total	17.202.088

Essa cifra constitui um verdadeiro "record", pois devemos ter em conta que conseguimos colocar tão apreciável volume de café em um mundo cheio de ameaças à paz, de restrições, moedas bloqueadas, contingenciamentos, protecionismos exagerados e outros empecilhos ao desenvolvimento do intercâmbio internacional.

OS "STOCKS" NO EXTERIOR

A alegação de que o aumento da exportação brasileira em 1938 foi uma consequência da renovação de stocks no

exterior, constitui também outra afirmativa que as estatísticas desmentem de modo categórico, pois as cifras de E. Launeville e Leon Regray citadas em nosso Comunicado 9/2, de 6/1/39, dão como **stocks** visíveis em 1/1/38 e 1/1/39 (correspondentes, respectivamente, aos anos de 1937 e 1938), 7.054.000 sacas e 7.850.000 sacas, evidenciando apenas uma diferença de cerca de 800 mil sacas em favor deste último. Mas, admitindo-se a bem da argumentação que o aumento fosse devido à recomposição dos **stocks**, era natural que essa recomposição se fizesse com cafés de todas as procedências na mesma proporção em que cada país produtor contribuía para o suprimento dos mercados consumidores. Mas não foi isso o que se verificou. O Brasil não só readquiriu o que havia perdido com a política de valorização, mas também obteve aumentos proporcionalmente superiores aos dos concorrentes, segundo evidencia o quadro abaixo, referente à importação nos Estados Unidos, que são os maiores consumidores de café do mundo:

CAFE' IMPORTADO PELOS ESTADOS UNIDOS

PAÍSES DE ORIGEM	QUANTIDADES		PERCENTAGENS	
	1937	1938	1937	1938
Brasil.....	6.637.161	9.091.891	51.62	60.40
Colômbia.....	3.246.884	3.430.985	25.26	22.79
Cuba.....	73.352	57.479	0.57	0.38
Salvador.....	715.323	559.893	5.56	3.59
Nicarágua.....	102.263	117.942	0.80	0.78
Venezuela.....	264.953	181.445	2.06	1.21
Costa-Rica.....	96.952	103.635	0.76	0.69
República Dominicana.....	49.345	45.916	0.38	0.31
Equador.....	98.842	68.435	0.77	0.45
Guatemala.....	423.846	453.865	3.30	3.01
Haiti.....	89.760	137.222	0.70	0.91
Honduras.....	15.316	8.585	0.12	0.06
México.....	311.348	378.376	2.42	2.51
Panamá.....	4.359	2.703	0.03	0.02
França e Colônias.....	867	—	—	—
Itália e Colônias.....	3.417	2.493	0.03	0.02
Holanda e Colônias.....	392.937	105.421	3.06	0.70
Portugal e Colônias.....	130.247	46.765	1.01	0.31
Inglaterra e Colônias.....	196.458	232.184	1.53	1.54
Diversos.....	2.963	47.556	0.02	0.32
Total.....	12.856.593	15.052.789	100.00	100.00

A QUEDA DOS PREÇOS-OURO

A queda do preço ouro do café é reflexo de um fenômeno verificado com todos os gêneros de primeira necessidade, consequente, entre outros fatores, à socialização das leis econômicas e à direta intervenção do Estado na

regência da economia popular. No decênio compreendido entre 1927 e 1936 houve uma queda vertical nos preços ouro dos principais gêneros alimentícios, segundo se verifica, de forma eloquente e insofismável, do seguinte quadro demonstrativo:

PREÇO MÉDIO DO DISPONÍVEL DOS PRODUTOS ABAIXO

(CIFRAS DO INSTITUTO INTERNACIONAL DE AGRICULTURA DE ROMA E DO "SURVEY OF CURRENT BUSINESS")

PRODUTOS	MARCAS E MERCADOS	1927	1935	1936
TRIGO.....	MANITOBA 1 — Cents P/60 Libs-Peso-Winipeg Dispon.....	148 3/8	82 3/8	85
	BARLETA — Pesos Papel P/100 Ks. — B. Aires Disponivel.....	12,04	6,82	9,53
CENTEIO.....	N. 2 — Cents P/56 Libs-Peso-Mineapolis — Disponivel.....	99 5/8	59 1/8	43 1/4
	INDÍGENA — R. M. P/100 Ks. Berlim — Disponivel.....	24,88	16,64	16,68
CEVADA.....	OCIDENTAL N.º 4 — Cents. P/48 Libs. Peso-Winipeg — Disponivel.....	77 1/2	39 7/8	34 3/4
	N.º 3 — CANADENSE — Shilings P/400 Libs. Peso — Liverpool CIF.....	35/8	20/6	24/8
AVEIA.....	BRANCA OCIDENTAL N.º 2 — Cents. P/34 Libs.-Peso-Winipeg-Disponivel.....	62 1/8	42	34 3/4
	LA PLATA — Shilings P/320 Libs. Peso-Liverpool F. A. Q.....	24/3	12/11	14/5
MILHO.....	AMERICANO N.º 2 — Cents. P/56 Libs. Peso-Chicago-Disponivel.....	89 3/8	N/cot.	N/cot.
	LA PLATA AMARELO — Pesos Papel P/100 Ks. B. Aires-Disponivel.....	6,50	4,90	4,51
ARROZ.....	RANGOON N.º 2 — Shilings P/cwt — Londres CIF.....	14/7	7/7	7/9
	CHUMAI MÉDIO — Yens P/142,5 Ks. — Tokio — Disponivel.....	35,33	29,42	30,70
BATATA.....	QUALIDADE MÉDIA — Francos P/100 Ks. — Louvain.....	83,55	45,23	(*)
	EDUARDO VII — Shilings P/1016 Ks. — Londres.....	158/1	110/10	110/—
AÇUCAR.....	CENTIFRUGADO 96° — Shilings P/cwt — Londres CIF.....	13/9	4/7	4/9
	88° RDT — Coróas P/100 ks. — Praga — Disponivel.....	197,60	42,87	(*)
CACAU.....	TRINDAD — Shilings P/cwt — Londres — Disp. Incl. Direitos Imp.....	84/7	42/—	60/—
	EQUADOR — Cents P/Lib. — Peso — N. York — Disponivel.....	18,39	6,89	5,99
CHA'.....	JAVA E SUMATRA — Cents P/ ¼ K. Amsterdam — Disponivel.....	82 3/4	31 3/8	(*)
	ORDINARY PEKOE DE CEILÃO Pence P/ Lib.-Peso-Londres — Disp.....	15 3/4	10 3/8	11/1
CAFE'.....	SANTOS 4 — Cents. P/Lib. — Peso N. York — Disponivel.....	18,50	8,87	9,75
	MEDELIM — Cents. P/Lib. Peso N. York — Disponivel.....	26,46	10,85	11,90
COPRA.....	DOLLARS P/100 Libs. — Peso N. York — Disp. nos Portos Pacifico.....	5,11	2,86	(*)
	CEILÃO F. M. S. — Libs. P/1016 Ks. — Londres CIF.....	28/10/7	12/18/9	22/12/6
ALGODÃO.....	MIDLING — Cents. P/Lib. — Peso — N. Orleans — Disponivel.....	17,25	12,18	11,64
	AMERICANO MIDLING — Pence P/Lib.-Peso-Liverpool — Disponivel.....	9,54	6,91	6,53
JUTA.....	DE 1.ª — Rupias P/400 Libs. — Peso — Calcuttá — Disponivel.....	63/8/0	33/5/0	(*)
	FIRST MARKS — Libs. P/1016 Ks. — Londres CIF.....	36/10/0	18/3/7	19/5/0
AZEITE.....	ANDALUZIANO — Pesetas P/100 Ks. Barcelona.....	271	152	(*)
	SUPRAFINO — Libs. P/100 Ks. — Bari.....	953	544	(*)
C. ALGODÃO.....	SAKELARIDIS — Piastras P/121,3 Ks. — Alexandria.....	98,2	62,2	64,0
	SAKELARIDIS — Libras P/1016 Ks. — Londres.....	9/13/1	6/5/5	6/13/7
BORRACHA.....	PLANTACÃO — Cents P/Libra — Peso — N. York — Disponivel.....	38 1/8	12 5/8	19
SOJA.....	MANDCHURIA — Libras P/1016 Ks. — Londres CIF.....	11/6/5	6/17/1	(*)

OBSERVAÇÃO — (*) Cifras não publicadas.

O PROGRAMA NACIONAL DO D. N. C.

Não é verdade que o Departamento não tenha um programa a seguir. Tem. Esse programa, de todos conhecido, foi organizado sob a cúpula dos superiores interesses do país, relegando-se para plano secundário os de ordem particular, sempre que com aqueles colidam. Tal programa tem por base a manutenção do equilíbrio estatístico entre a oferta e a procura, única medida capaz de permitir, nas condições em que nos encontramos, a recuperação dos mercados e a conquista de novos núcleos de consumo, como atestam os resultados já obtidos e ressaltados por toda a imprensa mundial, de maneira que se faça a transição sem onus para a economia do país, ao regime da franca concorrência e da absoluta liberdade comercial.

A defesa artificial do preço em contraposição à da concorrência e relativa liberdade de comércio, seria o retrocesso à situação anterior. Para um produto em superprodução, o lema só poderá ser: vender sempre e cada vez mais, e nunca "venda-se o que se vender", que é uma divisa de caráter imediatista mas que não poderá ser adotada por aqueles que desejam construir solidamente e para o futuro.

Não quer isso dizer que sempre que haja uma alta justificada de preços, o Departamento não se utilize de todos os seus recursos para ampará-la, nem que também deixe de tomar todas as providências ao seu alcance para reprimir qualquer aviltamento de preço resultante da ação de forças estranhas com objetivos de especulação.

A defesa de preços mediante intervenções no mercado, na base pleiteada de quatro libras por saca, seria um verdadeiro suicídio, de vez que com os preços médios inferiores a duas libras por saca, obtidos nos últimos anos até 1937, inclusive, verificamos um declínio constante e progressivo de nossa contribuição no suprimento mundial, como se evidencia dos dez primeiros meses de 1937, ao ponto de serem registrados nesse período os índices mais baixos acusados em nossa exportação, o que patenteia, de maneira inequívoca, a extrema gravidade da nossa posição comercial naquela época.

ANO DE 1937

Meses	Sacas exportadas
Janeiro	1.314.331
Fevereiro	927.623
Março	1.157.128
Abril	970.009
Maio	912.061
Junho	909.582
Julho	723.100
Agosto	813.004
Setembro	960.642
Outubro	1.114.071
Total	9.801.553

Si insistíssemos em prosseguir na política anterior, teríamos fatalmente de assistir à repetição da tragédia ama-

zonica, terminando o café brasileiro por ser excluído definitivamente e irremediavelmente dos mercados mundiais.

Como aludimos acidentalmente ao caso da nossa borracha, vem a propósito lembrar que quando o Brasil dominava os mercados consumidores com uma produção anual de 75.000 toneladas, essa mercadoria chegou a ser vendida a uma libra por quilo, ao passo que os produtores asiáticos, a despeito de terem em suas mãos atualmente o controle absoluto dos mercados, mercê de uma produção que se eleva a mais de 850.000 toneladas anuais, normalmente absorvidas pelo consumo, depois do ruidoso fracasso do plano Stevenson se conformaram com os preços inferiores a uma libra (que tem variado entre 14 a 4 dinheiros por quilo) relegando qualquer plano de valorização artificial, pois bem sabem os malefícios de tais expedientes.

Toda a política de valorização sistemática tem sido de lamentáveis consequências em toda a parte do mundo.

RESULTADOS DA NOVA POLÍTICA

As novas diretrizes adotadas pelo Brasil, diminuindo a sua taxa de exportação e abolindo a entrega compulsória de

parte das respectivas cambiais à taxa oficial, repercutiram fundamente nos demais meios produtores. Idênticas repercussões se notaram nos volumes da nossa exportação, pois de 12.122.809 sacas exportadas em 1937, passamos a exportar em 1938 17.202.088 sacas. O aumento foi significativo e promissor.

Em consequência desse aumento da exportação, verificou-se um escoamento mais rápido das safras, diminuindo-se o tempo da retenção dos cafés nos reguladores, o que veio determinar aumento sensível de preço no interior, beneficiando diretamente os produtores. Os cafés mais finos produzidos no Estado de São Paulo eram cotados, no interior, em setembro de 1937, de 60\$ a 70\$000 por saca, ao passo que, no ano passado, tais cafés alcançaram os preços de 100\$ e até 130\$ por saca.

Nada aconselha, pois, que alteremos a nossa orientação atual, mas sim que nela prossigamos com absoluta firmeza, afim de que, consolidando a situação já conquistada, possamos aumentar ainda mais a nossa exportação".

Rio, 7-3-939.

Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes

Receita e benefícios concedidos nos exercícios de 1935 a 1938

CONTADORIA GERAL

Receita

ANOS	CONTRIBUIÇÕES	RECEITAS DIVERSAS	RENDAS PATRIMONIAIS	TOTAL
1935.....	55.839:649\$000	170:665\$700	432:969\$100	56.443:283\$ 00
1936.....	86.116:311\$300	205:707\$200	3.881:956\$800	90.203:975\$300
1937.....	101.071:062\$000	958:501\$200	8.438:432\$200	110.467:995\$400
1938.....	117.000:367\$700	396:961\$800	9.954:595\$500	127.351:925\$000
	360.027:390\$000	1.731:835\$900	22.707:953\$600	384.467:179\$500

BENEFÍCIOS CONCEDIDOS

ANOS	APOSENTADORIAS	PENSÕES	TOTAL
1935.....	625\$000	488\$300	1.113\$300
1936.....	281:741\$800	241:465\$600	523:207\$400
1937.....	1.941:213\$900	1.534:651\$800	3.475:865\$700
1938.....	4.387:864\$000	3.262:292\$700	7.650:156\$700
	6.611:444\$700	5.038:898\$400	11.650:343\$100

CAMINHO DA REDENÇÃO

A política cafeeira e os seus resultados, num discurso do presidente do D. N. C., Sr. Jayme Guedes

A cidade de Santos está comemorando o primeiro centenário da sua elevação a município e, entre essas festas, avulta, pela significação demonstrativa que tem, a Exposição ali instalada, na qual se vêm representadas as indústrias e progressos da cidade. O Departamento Nacional do Café também ali construiu um lindo pavilhão, como justa homenagem à cidade que é o maior porto de exportação de café. O presidente e os diretores do Departamento, Srs. Jayme Guedes, Noraldino Lima e Osvaldo de Barros, foram especialmente a Santos afim de inaugurar o pavilhão, cerimonia que se realizou com a passagem por ali do ministro da Fazenda, Sr. Souza Costa, que regressava ao Brasil da sua vitoriosa viagem ao Rio da Prata.

A cerimônia teve enorme concorrência e grande brilho, comparecendo a ela, além do elemento oficial, delegações das associações da lavoura e do comércio cafeeiro de São Paulo e, pode-se dizer, todo o comércio de café santista.

Inaugurando o pavilhão, o senhor Jayme Guedes pronunciou o discurso que publicamos a seguir. É um eloquente resumo da política cafeeira nestes últimos tempos e dos seus excelentes resultados. Salientou o presidente do D. N. C. que em 1938 se elevou Santos à categoria de porto de primeira categoria entre todos os portos do mundo. De fato Santos teve um movimento global de 4.100.000 toneladas entre exportação e importação, sendo que as exportações atingiram a dois milhões de toneladas, entre as quais se contam 11.386.766 sacas de café. E o fato merece ser divulgado pela alta significação que tem.

Mas, a parte mais interessante do discurso do Sr. Jayme Guedes, é, sem dúvida, aquela que se refere propriamente ao café e aos resultados da atual orientação do governo federal. Esses resultados avultam de mês para mês. A exportação do ano passado, quasi 17 milhões e meio de sacas, é disso um exemplo. E não fora a situação de instabilidade que atravessa o mundo, sobretudo a Europa, com a ameaça constante de guerra, e as nossas vendas ainda teriam sido maiores. Tudo isso se deve à política atual do governo federal, preocupado em recuperar os mercados para o nosso principal produto agrícola, o que se faz com o maior êxito. E essa política continuará, acentuou o senhor Jayme Guedes, para o que vai ser convocado, afim de se reunir dentro de poucos dias, o Convênio dos Estados Cafeeiros, o qual examinará as medidas ne-

cessárias à manutenção do equilíbrio estatístico na safra a iniciar-se a 1.º de julho próximo.

Todas estas providências bem dizem da preocupação do governo em atender, simultaneamente, à lavoura e ao comércio de café, com a compreensão nítida dos altos interesses nacionais que estão em jogo.

O discurso do Sr. Jayme Guedes, foi o seguinte:

"Continua a realizar-se sob a influência de bons signos a inauguração dos pavilhões com que o Departamento Nacional do Café vem ultimamente comparecendo a certamens como este.

Em novembro do ano passado, a inauguração do pavilhão do Departamento do Café na 11.ª Feira de Amstras da Cidade do Rio de Janeiro ocorria quasi precisamente na data em que se completava o 1.º ano da nova orientação impressa à defesa econômica do café pela visão do grande presidente Getúlio Vargas, superiormente dirigida pelo seu ilustre ministro da Fazenda, Sr. Dr. Artur de Souza Costa, cuja presença nos é muito grata neste momento.

Hoje, em que aqui nos achamos reunidos para a prática de ato idêntico, qual o de inaugurarmos o pavilhão do Departamento Nacional do Café nesta Exposição, outra circunstância altamente auspiciosa é registrada: a da elevação do porto de Santos à categoria dos grandes portos mundiais.

Para isso concorreram, sem sombra de dúvida, as 11.386.766 sacas de café exportadas durante o ano de 1938 por esse esplêndido escoadouro, que é bem a expressão do trabalho e da tenacidade dos paulistas.

O ano de 1938 foi, como se vê, propício aos negócios de café. Foi o ano da recuperação dos mercados. Mas isso não basta. A nossa agigantada produção carece de campo mais dilatado, o qual tem que ser encontrado pela conquista de novos mercados. Para consecução desse objetivo, é mister desfrutar-se clima adequado, e este só poderá ser obtido si assegurado estiver, mais uma vez, o equilíbrio estatístico, medida que é ainda nesta fase transitória, a única capaz de garantir preço médio razoavel para toda a produção. Sem também orientarmos os nossos atos no sentido de salvaguardar os interesses daqueles que nos compram o produto que avulta em nossa exportação, não

é possível preparar ambiente para o fomento, seguro e eficiente, de novos núcleos de consumo.

Bem avalio o que nos custará mais esse sacrifício mas já o temos feito sem que o horizonte se nos apresentasse promissor como o que ora se desenha a nossos olhos.

Anima-nos, agora, a certeza de que ele não foi de balde e que estamos palmilhando a estrada que nos conduzirá à redenção.

Ao finalizar estas palavras, quero deixar consignados os agradecimentos da Diretoria do Departamento Nacional do Café pelo comparecimento do representante do Exmo. Sr. Interventor Federal no Estado, pela cooperação que nos prestou o Exmo. Sr. prefeito desta cidade, Dr. Ciro Carneiro, pela presença de todas as altas autoridades federais e estaduais, dos representantes da lavoura e do comércio e das ilustres senhoras que, com a sua graça, realçaram o brilho deste ato".

Uma síntese das atividades administrativas do Estado da Baía

A Baía apresenta, nesta hora de renovações de todas as atividades vitais do país sob o influxo restaurador do Estado Novo, um dos grandes momentos da sua vida político-administrativa, perfeitamente integrada no ritmo sereno de um governo operoso e eficiente. Com uma cuidadosa observação nos diversos setores da administração do Sr. Landulpho Alves, chega-se à conclusão de que o Estado da Baía marcha, seguramente, para o grande futuro que o espera, impulsionado por alto sentido patriótico, pelo profundo e equilibrado senso de realidade e, sobretudo, pela perfeita identidade de sentimentos que liga o governo, estreitamente, ao povo baiano.

Um aspecto que logo se fixa, ao primeiro contacto que se tem com o povo baiano, é a sua perfeita assimilação dos princípios vitais do Estado Novo. O regime instituído pela Constituição de 37, encontrou ambiente propício na terra baiana, onde sua população cedo se integrou no verdadeiro sentido desse grande movimento de renovação nacional. O atual governo do Estado, que reflete, com a mais absoluta fidelidade, os objetivos excepcionais dessa obra orientada superiormente, pela visão singular do grande estadista Getúlio Vargas, tem sido um sincero propagador dos princípios que norteiam o Estado Novo.

Sob o regime atual, o homem do interior já não sente o pesadelo constante das competições políticas. Agora, livre do guante odioso dos chefes, que os escravizavam às injunções partidárias, ele trabalha tranquilo e feliz, acreditando,

cada vez mais, no grandioso futuro que nos espera. Confiado na excelência do regime, ele não esconde os seus sentimentos pela figura impar do presidente Getúlio Vargas, a quem admira com incontido entusiasmo. E é no seio desta Baía mais brasileira que nunca, que se surpreende, em pleno apogeu do seu desenvolvimento, um grande esforço de governo pela maior grandeza desta terra.

Palavras do sr. Landulpho Alves

O interventor Landulpho Alves nos concedeu na Baía as seguintes declarações:

— "O atual governo se tem preocupado grandemente com o destino do interior. Lá, onde residem as nossas grandes reservas de economia, é que poderemos encontrar o material necessário para promover a grandeza do Estado. Entendo que uma das maiores preocupações dos governos deve ser esta, de transformar a riqueza do solo em utilidade, isto é, seguir uma política permanente de *mise-en-valeur*, numa "marcha para o solo do Oeste", conforme a palavra de ordem do presidente Getúlio Vargas.

O valor real das nossas reservas econômicas decorre, precisamente, da possibilidade de sua exploração em proveito coletivo. Por isso, ao invés de preocupar-se com obras públicas na capital, o governo tem procurado empregar os seus recursos de administração naquilo que me parece

util, que é, precisamente, criar atividades no interior.

Sem dúvida, isto não é obra de um dia. É antes trabalho que requer tempo, persistência, tenacidade e, sobretudo, recursos materiais. As reduzidas possibilidades do Estado não permitem, infelizmente, que essa atividade se manifeste intensa e multiforme. Mas a dedicação com que a ele se vêm entregando meus auxiliares de governo, o esforço e a inteligência de seus propósitos, me permitem acreditar em resultados futuros bem proveitosos.

O problema a que nos propomos, em seu conjunto, é de vasta complexidade. O interior abandonado, paupérrimo de recursos próprios, vive, em muitos setores, uma existência quasi primitiva. O sertanejo, não raro sob a ação de endemias, não tem instrução suficiente e necessita de meios, elementos materiais para o trabalho que lhe oferece o solo privilegiado. Precisamos, portanto, dar-lhe assistência e trabalho. Vê-se pois em suas justas proporções, a amplitude do problema que o governo se empenha em resolver sem poupar sacrifícios.

Entretanto, decorridos já alguns meses de minha administração, alguma coisa de útil foi feita. As concentrações econômicas que temos realizado, reunindo elementos de todo o interior, das mais diferentes zonas produtivas do Estado, traçamos rumos de uma ação harmônica em prol do desenvolvimento das atividades do nosso *hinterland*. Já os criadores se empenham, com certo entusiasmo, na melhoria de seus rebanhos, animados pela assistência e apoio que lhes dá o Estado. Também os agricultores trabalham confiados no amparo que lhes oferece o poder público, no objetivo de facilitar-lhes a árdua tarefa de seu labor. Finalmente, em todos os ramos da atividade do nosso interior, sente-se que o trabalho humano tende a intensificar-se cada vez mais, graças ao ambiente que se criou no seio daquela gente, para a qual o governo tem voltado as suas vistas com grande carinho e desvelo.

Conquanto não seja de desafogo a situação econômica do Estado, não se pode dizer que estejamos em face de dificuldades maiores. É certo que encontrei o Estado oneradíssimo na sua despesa. São grandes, por seu turno, os compromissos da administração. Mas graças a uma lei orçamentária equilibrada, cuja execução se vai processando normalmente, com segurança, não tenho dúvidas de que chegaremos ao termo do exercício em perfeita estabilidade orçamentária. Uma arrecadação enérgica e inteligente fará, por certo, com que a receita cubra, perfeitamente, os compromissos decorrentes da despesa pública. Sobre a arrecadação posso dizer que, nos dois primeiros meses do presente exercício, registou-se uma diferença para mais de dois mil contos sobre o exercício anterior.

Agora, ainda é cedo para darmos um balanço nas realizações do governo. Quasi um ano de trabalho não basta para chegarmos a resultados satisfatórios, sobretudo quando este labor odebece a um programa de honestidade e ponderação. Não obstante, temos feito algo em matéria de educação popular. As atividades do ensino, em todos os seus ramos, vêm sofrendo grandes modificações, obedecendo a um método racional e prático ao tempo em que se modernizam os processos de educação das massas, deles se tirando o máximo de eficiência. Novas escolas, aumento sensível na frequência aos estabelecimentos de instrução pública disseminados por todo o interior, são índices, sem dúvida, do grande esforço consagrado à extinção do analfabetismo.

Noutros setores, como por exemplo no tocante aos meios de comunicação, temos tratado especialmente de promover uma maior facilidade para a circulação da riqueza. Presentemente, o plano rodoviário do Estado, que a "Revista do Serviço Público" divulgou detalhadamente, foi elaborado em proporções equivalentes às imensas necessidades do interior. A execução dessa obra, já atacada com energia, constituirá a base sobre a qual se edificará o sistema da economia baiana.