

A aviação ao serviço do comércio

Que de surpresas nos reservará o futuro sobre a aplicação da aeronáutica? São já tantas as aplicações que a actividade humana deu aos aeroplanos e aos dirigíveis, que parece impossível como em tão pouco tempo, tanto se tem progredido. E contudo o futuro aparece-nos risonho em novas aplicações, mais práticas, mais cómodas e mais simples, segundo o pensar de dois grandes aeronautas, o célebre inventor Anthony Fokker e o já notabilíssimo Santos Dumont.

O primeiro, holandês de nascimento, que no dizer de Jacques Mortane busca uma pátria, como Diógenes pelas praças de Atenas procurava um homem, ao contemplar o futuro, não pôde deixar de exclamar: «O aeroplano do futuro será a máquina mais espantosa e sublime, criada pela mão do homem. Haverá aeroplanos capazes de destruir cidades inteiras em poucas horas. Se o aeroplano progredir como até aqui, dentro em pouco teremos máquinas silenciosas circulando cada vinte minutos, com a mesma regularidade dos combóios modernos. Nos próximos dez anos não voarão mais de 120 milhas por hora, nem poderão conduzir mais de 20 ou 30 passageiros; mas daqui a 20 anos, o Atlântico será cruzado diàriamente por um mesmo aeroplano 5 ou 6 vezes, e dentro de 50 anos os aeroplanos possuirão tôdas as comodidades e distracções dos grandes vapores transatlânticos: teatros, orquestras, bailes, grandes salões de jantar e de jôgo, etc.!!» Realmente é ver já bastante risonho o futuro! Que nos esperará?

«Haverá», diz Santos Dumont, «aeronaves e mais aeronaves, grandes e pequenas, com destinos diversos. Vejo na imaginação um destes grandes cruzadores aérios do futuro. Feliz será o exército ou a marinha que tiver o privilégio, antes que qualquer outro, de o ter como auxiliar. Ver-se há crescer de mês para mês o número dos iates aérios, que voarão sobre Paris; e, porque não hão-de espantar os cavalos, nem esmagar os passageiros, nem impedir a circulação nas ruas, nem empestar com seu mau cheiro o ar de Paris, haverá maior satisfação do que se julga.... Os proprie-

tários dos iates
nada às ruas
gostarem a
inovações,
transporte
Petersburgo,
nossos avós
risonhas esp

Entretan
relevantes s
cadorias.

O movi
te em aume
maio, saíra
quilos de m
792 passag
de correspo
passageiros
pondência.
mesma ép
pondência

Não su
Tolosa a C
nesta linha
aumentar
guinte, des
a França e
grande cre
seus come
182.061;
aos fins de
pondendo

O mov
to, segund
I de outu
meses, for
ses, ao pa

tários dos iates aérios pedirão cais de aterragem, sem roubarem nada às ruas, às avenidas e às praças, e sem incomodarem ou desgostarem a ninguém. E nós habituar-nos hemos tão rapidamente às inovações, que no dia em que os omnibus aérios começarem o transporte de turistas e viajantes de comércio entre Paris e São Petersburgo, aí, vós e eu, tomaremos lugar tão naturalmente, como nossos avós se assentavam no primeiro combóio. Tais são as risonhas esperanças dos dois grandes e célebres aeronautas.

Entretanto, a aviação vai prestando cada vez em maior escala relevantes serviços, já no transporte de passageiros, já no de mercadorias.

O movimento do porto aério de Bourget tem ido continuamente em aumento, como os leitores poderão vêr: Do dia 11 a 20 de maio, saíram e entraram 197 aviões com 651 passageiros, 19.275 quilos de mercadorias e 126 de cartas: de 1 a 10 de julho, 162 aviões 792 passageiros, 17.531 quilos de mercadorias e bagagens, 58 quilos de correspondência; de 11 a 20 do mesmo mês, 202 aviões, 921 passageiros, 20.896 quilos de mercadorias, 261 quilos de correspondência. Comparando estes números com os do ano passado na mesma época, nota-se um sensível aumento, excepto na correspondência que permanece quasi estacionária.

Não sucede o mesmo com a correspondência em avião desde Tolosa a Casablanca, pois em vista do grande aumento de cartas nesta linha, o Vice-Secretário de Estado da aeronáutica decidiu aumentar mais duas viagens de ida e volta, por semana. Por conseguinte, desde o primeiro de Setembro, o serviço postal aério entre a França e Marrocos ficou sendo diário. Será interessante ler o grande crescimento de correspondência postal nesta linha desde os seus começos: em 1919 foram transportadas 9.124 cartas, em 1920, 182.061; em 1921, 327.805; e em 1922, 599.087 só desde janeiro aos fins de julho, o que perfaz um total de 1.118.077 cartas, correspondendo mais de metade, só aos sete primeiros meses de 1922.

O movimento aério na Inglaterra também tem ido em aumento, segundo uma relação oficial sobre a aviação civil, desde o dia 1 de outubro de 1921 a 31 de março de 1922. Durante estes seis meses, foram 1.687 os passageiros que entraram em aviões ingleses, ao passo que em 1921 foram só 1.418 e em 1920, 796. Desde

agosto de 1919 a março de 1922, trouxeram os aviões para a Inglaterra mercadorias num pêso de 1.157.556 libras e levaram para fóra 605.759. Entre as mercadorias que entraram no pôrto de Bourget, figura um belo carneiro e um magnífico suíno de pura raça de Yorkshire. Foi escolhido pelo comprador êste novo meio de transporte, afim de poupar tempo, porque os atrasos dos outros meios de comunicação já lhe tinham causado sérias perdas.

No dia 1 de março, já a Companhia Argentina «Rio Platense de Aviación» tinha efectuado 84 viagens entre Buenos Aires e Montevideo, transportando 281 passageiros. O preço da viagem é de 140 pesos, compreendendo o automóvel que leva os passageiros aos aeródromos. No vapor, o preço é de 45 pesos, sendo a duração do tempo 9 horas, ao passo que em avião é de uma hora e 45 minutos.

Outras linhas novas se teem criado êste ano de 1922; entre elas, merecem especial referênciã a de Paris — Viena — Budapest. Esta linha começou a funcionar no dia 1 de maio, fazendo serviço tôdas as segundas, quartas e sextas-feiras, partindo o avião do pôrto de Bourget às 6 horas e chegando a Budapest às 18.

Na Alemanha, a linha de Berlim — Hamburgo — Copenhague, desde o dia 1 de junho prolongou-se até Praga.

Na Suíça a Companhia «Ad Astra» criou um serviço diário entre Genebra e Nuremberg. Tôdas as autorizações foram dadas pela Alemanha e Suíça. A Alemanha para o ano de 1922 deu seis milhões e meio de marcos, e os correios suíços 30.000 francos, com a condição de poder utilizar uma carga de 50 quilos para correspondência em cada viagem. Mais tarde, espera-se, que esta linha seja prolongada de Genebra a Lyon, Bordeus, Tolosa e dali a Marrocos. O preço da viagem é o dôbro do Caminho de ferro.

A fim de dar maior impulso às explorações de linhas aéreas, mais sociedades se formaram já. Na Alemanha por exemplo, em Stuttgart fundou-se a Schwbisch Luftdienst g. m. b. h. com a participação do Estado, das cidades de Stuttgart e Böblingen, da Câmara de comércio wurtemburguês e da União das indústrias wurtemburgueses.

Está-se fundando na Austrália uma companhia que explorará a linha de Charleville a Longreache, na qual se poderá ir de uma ci-

dade à outra em 4 horas, com o dispêndio de 10 libras, ao passo que por caminho de ferro se gastam 11 libras com 6 dias de viagem.

O governo Romeno, considerando a grande necessidade de aviões para a defesa nacional, deu ultimamente grande impulso à aviação militar; não só mandou vir aeroplanos do estrangeiro principalmente da Inglaterra, como começou também a fabricá-los dentro da própria nação, perto de Bucarest. Dessa fábrica nacional, dez aeroplanos fizeram já provas públicas, completamente satisfatórias. Cada aeroplano construído dentro da própria nação romena custa apenas uma quinta parte do que custaria no estrangeiro.

O México, apesar das lutas intestinas, e a Tcheco-Slavia também se deram a construir aeroplanos nacionais, tendo óptimas provas o monoplano «Sonora» de fabricação nacional mexicana.

Em Portugal, segundo informações seguras, de que já se faz eco a importante revista francesa «L'Aeronautique» no seu número de setembro último, está já em organização uma sociedade anónima para a exploração de vias aéreas, ligando os principais pontos do país entre si e algumas cidades do estrangeiro e também para a exploração de vias aéreas nas colónias.

Dessa sociedade que tomará o nome de «Companhia Portuguesa de Navegação Aérea» fazem parte antigos ministros, deputados, banqueiros, industriais e aviadores; o seu capital é de 6.000 contos (33.000.000 de francos ao par) e a sua rede de exploração será a seguinte:

— Lisboa — Portalegre — Madrid — Vitória — Bordéus — Paris.

— Lisboa — Santarém — Coimbra — Porto — Braga.

— Lisboa — Évora — Beja — Faro.

— Diferentes linhas em África, nas nossas colónias de Angola e Moçambique.

Para a exploração das linhas o tipo escolhido foi o dos aviões trimotores Caudron C.-61, com oito lugares (efectivos: 35 aviões Caudron C.-61, e 4 aviões Caudron C.-59 para socorro). A mesma Companhia tem em vista a fundação, em Sines (Algarve), de uma escola de aviação civil, para a qual destina um efectivo de 20 aviões dos tipos Caudron G.-3, G.-4 e C.-60.

Os organizadores desta companhia já receberam uma proposta em que uma importante casa alemã de construções aeronáuticas se

comprometia a fornecer todo o material necessário para a exploração das linhas com uma redução de 50 a 100 % do seu valor. Mas os iniciadores da empresa parecem manifestar preferências pelo material francês e neste sentido entabularam já negociações com o Sub-Secretário de Estado dos Transportes aérios, na França, para obterem idêntica redução no material francês.

E concluamos já esta breve resenha sobre o movimento aéreo com algumas palavras acerca da utilidade da aviação nos serviços policiais. Somos chegados a tempos em que a máxima rapidez é necessária para se poderem averiguar certos crimes que escapariam à rapidez do automóvel e mesmo à do telégrafo. Os serviços, que pode fornecer o avião à polícia, podem-se resumir nos seguintes, descritos por Paul Guichard, director da polícia municipal de Paris: ⁽¹⁾

—Vigilância sobre todos os movimentos da multidão (cortejos, cerimónias, manifestações) permitindo por T. S. F. avisar a autoridade que pode tomar medidas rápidas e certeiras.

—Registro da circulação de carruagens com o auxílio de fotografias, nas quais aparecerão claramente as causas de obstáculos.

—Informações em caso de sinistro ou incêndio importante, com o que se podem dirigir mais eficazmente os trabalhos de desentulho ou de extinção. Pela rapidez, o avião pode perseguir um automóvel ou um combóio onde malfetores se vão escapando.

— Pode conduzir rapidamente magistrados ou empregados do serviço antropométrico em caso de crime ou de catástrofe; e em caso de contrabando ou de fraudes pode prestar serviços de suma importância.

A. LAMEGO.

Conservação das cebolas — Um meio extremamente fácil de conseguir a conservação das cebolas consiste em estendê-las sobre caniços em lugares frescos.

(1) «L'Air», 5 de maio, 1922, pag. 20