

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.^o DO 41.^o ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1906, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha: — Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris: Ed. Glück Rue George Sand 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 973

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Julho de 1928
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Dr. Calado Rodrigues
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

A rede ferroviaria ao Sul do Tejo — III — Transversal de Vendas Novas, por J. Fernando de Souza	Pag. 193
A rede ferroviaria de Moçambique, pelo Coronel de Engenharia Lopes Oalvão	" 197
Linhas Portuguezas	" 200

Parte Oficial	" 202
Linhas Estrangeiras	" 204
Viagens e Transportes	" 206
Parte Financeira. — Carteira do Accionista	" 207
Arrematações	" 207
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Administração	" 207

A RÈDE FERROVIARIA AO SUL DO TEJO

III

TRANSVERSAL DE VENDAS NOVAS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

PROPOE a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses uma linha de Vendas Novas a Alcacer, que assegura uma ligação directa do Algarve com o Norte e Oeste em continuação da de Vendas Novas ao Setil.

E' facil a construção. De Vendas Novas a Alcacer deve haver 40 k sem obras de arte dignas de menção.

Pode-se poupar cerca de 6 km. na extensão a construir, entroncando a linha na do Sado antes de Alcacer proximo do rio de Alberginha num posto de bifurcação comandado por aquela estação.

O encurtamento realizado entre Alcacer e Vendas Novas relativamente ao trajecto por Setubal é de 64 km. A construção desta linha foi pedida por numerosas corporações administrativas.

LINHA DE ALCACER Á CASA BRANCA

A sua construção é aconselhada para assegurar, não só o transporte de carvão das minas do Moinho da Ordem, como as relações faceis das linhas que convergem a Evora com a do Algarve. Só a saída de Alcacer oferece alguma dificuldade.

A extensão da linha é de 38 km. O encurtamento

por ela realizado para Vendas Novas é 31 km. em relação á linha directa Alcacer-Vendas Novas. Se tivesse havido a necessaria celeridade na construção, ter-se-ia dispensado a construção de um ramal de 18 km. com via de 0,60 da mina á Torre da Gadunha, realizada pela empresa da mina.

PENINSULA DE SETUBAL

O decreto de 26 de novembro de 1902 classificara uma linha do Barreiro ao Seixal por Azeitão a Cezimbra sem designar a largura. Não chegara a ser concedida um linha electrica assente em parte do leito da estrada pedida em 1901.

Em 1910 foi elaborado o projecto de via larga do Seixal a Cezimbra com um troço de cremalheira para a descida de Santana até o porto. Ultimamente foi concedida uma linha de via estreita, assente em parte em leito de estrada, com tração electrica e garantia de anuidade por contrato de 6 de maio de 1927.

A directriz imposta foi de Cacilhas a Azeitão, onde bifurca para Setubal e Cezimbra.

Foi posteriormente pedida outra linha, nas mesmas condições, de Cacilhas á Trafaria e á Costa de Capa-

rica. Parecia preferível a solução adoptada anteriormente e a que a proposta de lei de 1910 assegurava pronta execução. Perante factos consumados e interesses criados pelas resoluções governativas a Comissão abstém-se de propor alterações do que está decretado.

RAMAL DE PORTEL

Por decreto de 30 de agosto de 1924 foi classificado um ramal de via larga da estação de Viana a Portel, que já foi estudado. A sua construção fôrã autorizada por Lei n.º 1381 de 26 de setembro de 1922, ficando os encargos respectivos a cargo da Câmara de Portel.

Justifica-se esse troço para servir os concelhos de Viana e Portel, vastas regiões cujas comunicações são deficientes. A extensão é de 32 km. e a construção facilíma.

LINHA DE BEJA A SINES

Foi classificada por decreto de 27 de novembro de 1902 e está em boa parte construído o ramal das Ermidas a Sines com 46 km.

Por decreto n.º 8950 de 23 de junho de 1923 foi classificada uma linha da estação das Ermidas a Beja por Ferreira.

Esta linha fôrã pedida por ocasião do inquerito de 1899, mas a Comissão respectiva não a propôz por ficar bastante proxima da do Sul além de Beja.

E' certo porem que a região é rica e productiva e a linha é em parte aproveitada para facilitar o acesso das minas de Aljustrel á do Sado e a construção é facil.

Fica assim, de Sines á fronteira, uma transversal importante, desde longa data preconisada pela Associação dos Engenheiros Civis. Resolveu pois a Comissão mante-la no plano.

A extensão a construir de Beja a Ermidas é de 48 km., contando-se com a bifurcação 3 km. além da estação de Beja, comandada por esta.

Poder-se-ia subir a partir da estação, contornando a cidade pelo Sul, servindo-a com um apeadeiro e descer depois em direção a Beringel, solução mais cara e que alongaria um pouco o percurso, dando 52 km. a construir. O ponto de cruzamento da linha do Sul tornar-se-ia uma bifurcação disposta de modo que se evitasse a actual reversão de comboios em Beja, podendo-se suprimir o troço de 5 km. de extensão entre essa bifurcação e a entrada da estação actual.

E' essa a solução que a Comissão preconisa, pois melhora consideravelmente as condições da exploração. A linha deve constituir, de Beja a Sines, um todo indivisível para efeitos de exploração.

LINHA DO BAIXO ALÉMTEJO

O decreto de 27 de novembro de 1902 classificou sob esse nome uma linha de Casevel ou Garvão ao Pomarão, tendo por pontos intermedios Ourique, Almodovar ou Castro Verde e proximidades de Mertola.

As comissões administrativas de Mertola e Castro Verde vieram ha um ano insistir pela construção da linha, lembrando a directriz que, partindo do Carre-

gueiro, viesse por Castro Verde, S. Marcos, Alcaria e Mertola até o Pomarão, constituindo o prolongamento do ramal do Carregueiro ás minas de Aljustrel, destinado a seguir até á linha de Beja a Sines.

A Companhia dos Caminhos de Ferro, no propósito manifesto de não multiplicar as estações de bifurcação, propõe que a linha saia da Funcheira, entroncamento da do Sado na do Sul e aproxima-a bastante de Ourique, o que a faz seguir numa certa extensão pouco afastada da linha do Sul e alarga consideravelmente o percurso nas relações com Beja e bem assim nas da linha proposta de Faro por Almodovar a Castro Verde.

Esses inconvenientes não se dariam com a bifurcação em Casevel, mas existindo uma no Carregueiro, estação que foi ampliada para esse efeito, é essa que se deve aproveitar. O troço do Carregueiro a Castro ficará comum á linha que segue para Faro, terá o seu seguimento pelo ramal de Aljustrel para as Ermidas, encurtará o percurso para Beja e reduzindo notavelmente a extensão da linha a construir.

Merece preferencia a directriz por Castro, S. Marcos e Alcaria a Mertola, seguindo a ribeira de Oeiras, porque se aproxima da região mineira, que acompanha a serra de Alcaria Ruiva, na vertente sul.

Chegando a Mertola, a descida pela margem direita do Guadiana até o Pomarão, em cujas proximidades termina a parte do rio acessível á grande navegação, é difícil por ser a margem muito acidentada e cortada pelos numerosos afluentes. Além disso, a linha constituiria, na extensão de alguns quilómetros, uma duplicação cara da margem esquerda, a não se transpor o Guadiana por uma ponte e entroncar a linha na que vem do Norte, a fim de aproveitar para ambas o mesmo porto fluvial. Nessa hipótese é porem preferível construir uma ponte mixta para caminho de ferro e estrada nas proximidades de Mertola, o que será de grande vantagem para a região. A linha medirá, de Castro Verde ao entroncamento na do Guadiana, cerca de 53 km., de construção difícil em quasi metade da extensão.

LINHA DE ALMODOVAR

E' viva aspiração dos povos do centro do Algarve uma linha de penetração directa, que, passando por Loulé ou S. Braz, atravesses a serra de Mú, parte mais alta da do Caldeirão e siga por Almodovar e Castelo Verde em direção a Beja.

E' legítima essa aspiração e só deveria ser posta de parte se á sua realização se opossem dificuldades excepcionalmente grandes de construção.

Aprovei ando o troço de Beja ao Carregueiro e partindo dessa estação, encontra-se até alguns quilómetros ao sul de Almodovar terreno pouco acidentado, pois da cota de 173^m no Carregueiro sobe-se apenas á de 243^m em Castro Verde e a 275^m em Almodovar em cerca 36 km. E' a grande planicie do Baixo Alemtejo.

Ao sul de Almodovar sobe-se na direção geral do

traçado na vertente da ribeira de Oeiras na extensão de 15 km. até à portela da Corte Figueira á cota 370^m. Passa-se então para as aguas do Vascão, por um afluente do qual, o Vascanito, orientado na direção Norte-Sul, se sobe á portela do Barranco com a cota de 440^m, que se presta á perfuração por um tunel pouco extenso. Desce-se dela por um vale com a mesma orientação do precedente, que a par de Querença volta bruscamente para Oeste, constituindo a ribeira do Algibre, afluente da de Quarteira.

Contornando-se o monte do Barrocal, chega-se a Loulé, desce-se pela ribeira de S. Lourenço até se atingir a linha actual a 5 km. da estação de Loulé, onde vindo de Faro, se inflete para Oeste em direção a Boliqueime.

Nesse ponto a linha desce para os dois lados, sendo facil obter um patamar extenso apropriado á bifurcação.

O itinerario de Loulé a Faro fica o mais directo possível, 16 km. apenas.

Por esta forma serve-se bem Loulé, dispensa-se o ramal da estação de Loulé a Loulé, já classificado.

A linha compreenderá os troços seguintes:

Carregueiro a Castro Verde	15 km.
Castro Verde a Almodovar	21 "
Almodovar a Querença	30 "
Querença a Loulé	10 "
Loulé ao entroncamento	5 "
	81

Esta linha deve ser traçada em condições muito económicas, como no contrato de 1865 se previu para a linha do Algarve: rampas maximas de 25^{m/m} e raios minimos de curvas de 200^m. E' incontestavel o seu alcance economico para as relações entre o Algarve e o Baixo Alemtejo.

LINHA DE MESSINES A TAVIRA

O exame das cartas hipsometrica e geologica mostra a existencia de uma serie de vales, orientados na direção Leste-Oeste, que se correspondem e ao Norte dos quaes se extende para o Alemtejo a zona de schistos antigos limitada pela faixa de grés triassico.

Nessa zona de terreno fertil e abundante de aguas encontram se as povoações de Messines, Alto, Salir, Querença, Alportel e S. Braz, Santa Catarina, Santo Estevam e Tavira.

A população d'essa zona é a seguinte:

Messines	10.572 almas
Alto	5.992 "
Salir	5.480 "
Querença	2.698 "
S. Braz	10.901 "
Santa Catarina	3.099 "
Santo Estevam	1.872 "
Tavira	11.043 "
Total	51.717 "

Incluiram-se nesta soma apenas as freguesias atra-vessadas, sem ter em conta as que ficam a pequena distancia com Loulé e Santa Barbara de Nexe.

Entre essa zona da beira-serra e o litoral estende-se paralelamente uma cadeia de montes (dos quaes o monte S. Miguel é o ponto culminante) que dificulta as comunicações com a linha litoral.

Um caminho de ferro economico que saia de Messines, passe por Alto, suba á portela de Benafim, desça para Salir ao encontro da linha de Almodovar, e da estação de Querença suba pela ribeira das Merces a Alportel, desça a S. Braz e siga ao Sul de Santa Catarina para Tavira, tem portanto uma função sumamente util.

A extensão da linha, é a seguinte:

Messines ao entroncamento de Saler	29
Do entroncamento de Querença a Tavira	36
Troço comuna á linha de Almodovar	6
	71

RAMAL DE S. BRAZ

O complemento da linha anterior é um ramal sahido dela em S. Braz, que venha por Estoy a Faro, servindo uma verdadeira zona suburbana da cidade e pondo a importante região de S. Braz de Alportel em relações directas com o caminho de ferro e o porto de Faro. A densidade da população é excepcionalmente grande. O massiço montanhoso de Guilhim, que se extende para Oeste até á ribeira de S. Lourenço, separa essa zona da linha que vai a Loulé. O ramal de S. Braz a Loulé, que se pensou em construir, ficaria a curta distancia da linha paralela de Querença a S. Braz. Justifica-se pois a que propomos, de construção facil, que deve medir cerca de 20 km., e substitue com vantagem aquele ramal.

LINHA DE ALJEZUR

A linha do Sul entrou no Algarve pela passagem mais facil entre as duas grandes serras que o separam do Alemtejo e dirigiu-se á capital da província, servindo todo o litoral pelo prolongamento até Vila Real e por um ramal derivado para Portimão e Lagos. As linhas atraçadas completam o sistema de comunicação da região de sotavento. Por seu turno a de barlavento carece de uma linha, que alimentando o porto de Lagos, torne possivel o desenvolvimento da zona que de Lagos a Vila do Bispo se estende ao longo da costa até Odemira.

A população dessa zona é a seguinte:

Concelho de Lagos	12.858
" Vila do Bispo	9.032
" Aljezur	6.160
" Odemira (parte)	18.686
	43.736

A cultura vai tomado sensivelmente incremento apesar da carencia de transportes faceis.

Em Aljezur e ao Norte de Odemira ha jazigos minerais de valor. Já em 1899 a comissão técnica encarregada de preparar o plano da rede complementar do Sul, propôz uma linha de via reduzida de Lagos a Begosansrim, Aljezur, Odeseixe, S. Teotonio e Odemira a S. Tiago do Cacem, que, apesar do parecer favoraveis das corporações consultivas, não foi classificada em 1902.

Num plano completo, como o que agora se pretende estabelecer, não podiam ser menospresadas as necessidades económicas da região. Parece preferível manter em todo o Sul a uniformidade da rede, aplicando ás linhas secundarias a via larga em condições económicas.

Prolongando o ramal de Lagos, é preferivel alongar a linha, aproximando-a da Vila do Bispo e de Sagres nas alturas de Budens e transpor a serra de Espinhaço de Cão em cota mais baixa. Segundo o traçado directo por Bensafrim, vai-se á cota 240^m proximo da Poldra. Subindo de Budens pela ribeira do Vale da Foz, passa-se á cota 110^m para descer para a costa pela ribeira da Carrapateira, contornar o massiço da Bordeira e descer por um afluente da ribeira de Aljezur para essa povoação. Circundando a veiga de Aljezur para a não cortar, sobe-se facilmente para o planalto á cota 100,^m desce-se para Odeseixe, contorna-se o monte de S. Teotonio e aproveita-se um vale para descer a Odemira, atravessando-se o rio Mira a montante da povoação. A linha deve bifurcar ahi, aproveitando um vale para subir até á boca sul do tunel de Valdisca, onde ha um patamar que se presta ao estabelecimento de um posto de bifurcação subordinado á estação de Amoreiras, que fica a 7,3 km. desse ponto. Realisa-se assim uma economia consideravel.

A extensão da linha será

Lagos a Budens	15 km.
Budens a Aljezur	34 »
Aljezur a Odeseixe	13 »
Odeseixe a S. Teotonio	12 »
S. Teotonio a Odemira	13 »
Odemira a Valdisca	19 »
	<hr/>
	106 km.

O alongamento imposto pela passagem na Bordeira é de cerca de 15 km. mas é compensado pela redução do comprimento virtual correspondente á diferença dos 130^m de cota na passagem da serra e pelo melhor serviço prestado á região. Passa-se a 11,5

apenas da Vila de Bispo e a 21 de Sagres, servidos pela estrada que segue de Budens.

Uma aproximação maior da linha d'essas localidades alonga-la demasiado e encareceria a construção sem comparação equivalente.

Essa linha pode ser construída por troços sucessivos a partir de Lagos. Logo que chegue a Aljezur, o que representa apenas 49 k. de prolongamento do ramal de Lagos, já exercerá uma acção sumamente benéfica, momente se se concluir entretanto a estrada até Odemira.

Da estação deste nome deve derivar-se uma linha, que seguindo a margem direita do Mira, passe acerca de 5 quilómetros de Vila Nova de Milfontes e siga para o Norte na base da serra do Cercal, servindo a distância S. Luiz, Cercal e as minas da região, se não se preferir ligá-las com o pequeno porto do Pecueiro susceptível de adaptação ao embarque de minérios. Se se vier a justificar a construção da linha, deve-se fechar a malha entre S. Tiago do Cacem e Sines prolongando-a pelas faldas da serra.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses eliminou-a da sua proposta.

A Comissão deixa-a todavia prevista no plano, considerando embora duvidosa a sua necessidade, que fica dependente da evolução económica da região.

A extensão prevista é:

Odemira a Vila Vova de Milfontes	24
V. N. de Milfontes á linha de Sines	29
	<hr/>
	53

* * *

Convém seguir as normas estabelecidas nos decretos anteriores de classificação, em que se deu a cada linha um nome curto, que a caracterisse, respeitando-se quanto possível a nomenclatura já adoptada.

No quadro seguinte vai resumido o plano proposto para a rede (publicado a pag. 181)

A extensão da linha que é actualmente de 32,4^m por km q. e de 117^m por 1.000 habitantes, passaria respectivamente a 61,4^m e 222.^m o que não pode ser taxado d'excessivo.

Ficam asseguradas as principais relações e servidas todas as capitais de distrito e quasi todas as sedes de concelho. Os portos de mar e fluviais são dotados com as linhas necessárias que lhes tragam o seu tributo.

A unidade de largura de via facilita a facil circulação com veículos em toda a rede.



Quereis dinheiro?
Jogai no

Gama

RUA DO AMPARO, 51
LISBOA
Telefone, N 4020

A REDE FERRO-VIÁRIA DE MOÇAMBIQUE

II

Pelo Coronel de Engenharia
LOPES GALVÃO

Na Australia, que importa grandes quantidades de gasolina, este problema está já claramente posto e em principio de solução. Começa a fazer-se alcool de tudo ali.

Algodão — Outra cultura destinada a um largo futuro em Moçambique é a do algodão. O algodão, hoje, é um producto rico. Dizia alguém com propriedade, quando ha tempos houve a grande alta do algodão, que este valia mais do que o ouro! E valia. Em relação ao preço de 1914, ele chegou a valer o dobro!

Esta cultura, porém, não reveste o caracter da anterior, que só é possível *pelas grandes concentrações industriais*, por exigir vastos capitais. A cultura do algodão pode fazer-se e ha-de vir a fazer se, com caracter industrial, por grandes companhias; mas o indígena pode e deve entrar também nesta cultura limitando-se a acção do europeu a recolher a sua produção e prepara-la para a poder exportar.

O descaroçamento e limpeza tem de fazer-se em fabricas construidas em pontos convenientes.

Mas o algodão não se pode cultivar com sucesso em qu'quer parte da Colonia!

De todas as zonas que se mostram mais aptas para esta cultura, é a do interior de Moçambique que oferecerá as maiores probalidades de sucesso.

Indispensável é pois que tão prometedor território passe em breve, a ser servido por um caminho de ferro que permita dar a esta cultura um impulso bem justificado.

Mas note-se que a cultura exigirá, ao lado dos Caminhos de ferro que evacuem para o litoral os fardos das fabricas de descaroçamento, limpeza e enfardamento, uma rede de estradas que permita o transporte do algodão das grandes plantações ou dos estabelecimentos comerciais de permuta, para essas fabricas.

Milho — A cultura do milho está, mais do que nenhuma outra, generalizada em toda a província. O preto, excepção feita do da Zambezia, por toda a parte come a farinha de milho que constitui o seu principal alimento.

Mas esta cultura, mais ainda do que a do algodão, é uma cultura individualista. O preto, ou mes-

mo o pequeno colono branco, podem cultivar com proveito o milho. Haja em vista o que se dá com os colonos estabelecidos em Macequece onde tantos deles enriqueceram com esta cultura.

Mas se esta cultura é de natureza individualista, as produções é que atingem tão grandes tonelagens que se torna indispensável servir as grandes regiões de cultivo com caminhos de ferro para que esta cultura, tão facil e tão abundante, possa ser renumera-dora.

A A'frica do Sul está exportando, anualmente, pelos seus caminhos de ferro, muitas centenas de milhares de toneladas de milho que constituem a principal riqueza da popul.ção boer.

Se a A'frica do Sul não estivesse servida por uma magnifica rede de caminhos de ferro, a cultura intensiva do milho seria impossivel.

Há pois que servir as zonas susceptiveis duma intensiva cultura, com caminhos de ferro que pene-trem no coração da região para que o transporte para o litoral fique assegurado.

E não se julgue que a cultura do milho pelo seu alargamento continuado está sujeita a fracasso pelo excesso de producção!

Não.

Hoje as aplicações do milho são inumeras. Não é só já a lotação da sua farinha com as farinhas de trigo; não é só a sua aplicação á engorda dos gados ou o fabrico dos alcoes industriais que movimenta este cereal.

Hoje, do milho extrae-e um oleo a que se dão variadissimas aplicações. E essa extracção do oleo faz-se sem prejuízo das outras aplicação do milho, pois que o oleo é apenas extraído dos germens onde ele se concentra.

Em relação ao peso do milho, a quantidade de oleo que se pode extrair varia entre 3,28 e 6,81 por cento.

Com o milho, como com a cana de assucar, fabricam-se os alcoes industriais.

Do milho, extrahem-se hoje farinhas excepcionalmente alimenticias e de grande valor no mercado, — as maizenas. A farinha dos milhos selecionados mistura-se hoje com grandes vantagens ás farinhas

de trigo para lhe baixar o preço. Em suma, as aplicações do milho são numerosas e o consumo julgámo-lo por isso assegurado.

O tabaco — E' uma cultura altamente renumeradora e que com grande vantagens se pode fazer em muitos dos pontos da província.

O tabaco de Inhambane, cultivado por alguns gregos que vivem no interior do distrito, é considerado como o melhor.

Na Angonia; na Zambezia; por toda a parte enfim, ele se cria e se desenvolve muito bem.

Sendo assim, o seu cultivo pode vir a constituir um poderoso auxiliar da colonização, visto ser um producto de grande valor.

Os coqueiros — Uma das culturas mais rendosas de Moçambique é a do coqueiro. A Zambezia tem hoje a maior plantação de coqueiros de todo o mundo! E a exportação da copra é já qualquer coisa que pesa na balança das exportações. Em 1925, 17.000 toneladas; em 1926, 18.000 toneladas valendo para cima de 400.000 libras.

Mas os coqueiros sómente se dão no litoral e o litoral tem em regra meios de comunicação que bastam.

A mafurra — Das produções espontâneas de Moçambique, oferece um grande interesse a Mafurreira pelo fruto que dá e do qual se podem extrair as glicerinás.

A mafurreira é susceptível de cultura intensa como a oliveira entre nós. E a sua vulgarização muito contribuirá para aumentar o valor das exportações em oleaginosas.

E' evidente que havendo regiões onde existam uma grande densidade de árvores sómente um caminho de ferro pode assegurar o transporte das sementes colhidas.

E' o distrito de Inhambane que mais mafurreiras tem, constituindo já hoje a exportação da mafurra pelo porto de Inhambane uma riqueza apreciável.

Em 1925 cerca de 6.000 toneladas; e em 1926 cerca de 7.000, valendo 70.000 libras.

Amendoim — Uma cultura que o indígena do interior do distrito de Moçambique faz, em larga escala, é a do amendoim. Em 1926 exportaram-se 22.000 toneladas no valor de 300.000 libras. O amendoim é um producto assás conhecidos de todos. E é, como todos sabem, uma oleaginosa muito apreciada.

A intensificação da cultura dá-se necessariamente desde que o indígena que a faz tenha assegurado a venda, por um preço renumerador, de toda a colheita que faça.

E' pois também uma colheita que precisa de vias de comunicação económica.

O seu transporte á cabeça do indígena até ao litoral, não é viável.

Ha que o transportar por outra forma.

AS POSSIBILIDADES MINEIRAS DA COLONIA

São as possibilidades mineiras, mais do que nenhuma outras, que determinam o rápido desenvolvimento dum paiz.

Johannesburg, a capital financeira da África do Sul, que é hoje o centro mineiro mais rico do mundo, não existia há 50 anos!

O aparecimento do ouro e dos diamantes, no Transvaal, provocou a construção imediata de 5 linhas férreas de penetração que á compita, disputaram e disputam ainda hoje o tráfego do Rand.

O importante centro mineiro de Katanga no Congo Belga, foi a causa determinante da construção dos caminhos de ferro do Alto Congo e da sua ligação com a África do Sul por intermédio da Rhodesia.

O caminho de ferro do Lobito ainda provavelmente não existiria hoje se não houvesse a justificativa o cobre de Katanga. Mais ainda: o grande caminho de ferro através do Congo Belga, de Matadi a Elisabethville, nunca passaria de um sonho se não existisse a região mineira do Alto Congo a atraí-lo.

Não ha dúvida que são as minas que mais contribuem para que um paiz rapidamente se desenvolva.

Ora, infelizmente, as possibilidades mineiras de Moçambique não igualam as suas possibilidades agrícolas.

Reduzido o território da província a uma estreita faixa do litoral, ficou fora da vasta e rica zona mineralizada do interior do Continente Africano.

Do Cabo ao Zambeze, por toda a parte ha minas. Mais ricas umas do que outras, mas por toda a parte se encontram minérios de valor.

Encontra-se o carvão, os diamantes, o ouro, prata, o corandum, o cromo, a platina, o cobre, o manganez etc, etc. A platina vai concorrer com a dos muitos Uraes na Russia!

Em Moçambique, e, á parte a região de Manica e o território do Distrito de Tete, nada tem aparecido digno de menção.

Até o próprio petróleo, tão frequente nas regiões do litoral, não tem passado para nós duma ilusória esperança!

As explorações do Inhangela, em Inhambane, redundaram num fiasco. E oxalá outro tanto não aconteça ás pesquisas, tão auspiciosamente festejadas já feitas em Inhaminga, dentro dos territórios da Companhia de Moçambique, ao norte do Caminho de ferro Trans-Zambeziano. O engenheiro holandez Van Tiú, com uma larga experiência de explorações de petrólio em Sumater, outros pontos do Globo, afirma que a 2.000 pés de profundidade ha-de encontrar-se a jorros o precioso líquido, estando já os furos da sonda a 1.300 pés. Veremos.

Em todo o caso, a febre das minas, que, numa determinada época, tanto agitou a África do Sul, também se estendeu ao território de Moçambique,

sobretudo aos distritos do sul, tão influenciados sempre pelo que se passa no resto da África Austral.

Ficaram momoraveis as minas de ouro de Uanete, onde o quartzo... aurifero, apresentava incrustações que a força espansiva d'algum explosivo lhe tinha feito, aderir, como celebres ficaram as minas de carvão..... cardiff, nas margens do Umbeluzi.

As minas de carvão, sobretudo, teem sido um causa de sucessivas esperanças e decepções em todo o territorio ao sul do Limpopo.

São inumeras as minas que ali se teem registado. E até se fizeram já importantes trabalhos de sondagens, ordenados pelo Governo da Província. Tudo porém resoltou negativo. O carvão ficou do lado de lá da fronteira, e, pelo visto, bastante afastado dela, pois que as pesquisas intensivamente feitas do outro lado dos Libombos, junto a Komatiport, e onde tanto dinheiro se tem gasto, até agora nada ainda deram.

As minas de ouro do Transwaal começam em Barbetou já nas faldas dos montes Drakenbergs.

Se é verdadeira a lenda que correu sobre pretensas desistencias nossas, de reconhecidos direitos a uma vasta faixa para além de Ressano Garcia, indo até aos Drakenbergs, sómos levados a acreditar que o «destino» propositadamente nos excluiu da participação das riquezas mineiras de África.

E não se leve á conta de mera lenda simplesmente por não estar documentada em narrativas oficiais.

Já em 1700 e tal; quando pela renuncia dum principe negro de nome Unhocondo, descendente e herdeiro dos antigos senhores de Mombaça não podíamos ter tomado conta de Mombaça, de Pale e de Zamzibar, que aliás já tinham sido nossas, não o fizemos porque o Governador, Antonio de Melo e Castro, informou o Governo que nenhuma utilidade tinha para a Corôa a restauração daqueles domínios! (Ensaios sobre a Estatística das Possessões Portuguesas pag. 22)

Os dominios de uma e outra costa d'África que ambições estranhas nos demilitaram, não abrangeram nenhuma zona mineralizada, á excepção duns restos em Manica, onde o ouro ainda se mostrou, embora em mineralizações bastante fracas, e de possibilidades, estas muito prometedoras no distrito de Tete.

Nem os vastos territorios debaixo da Administração da Companhia do Nyassa, que tão mineralizados se suposaram ao princípio, deram até hoje qualquer indicio que fizesse antever uma realidade auspiciosa.

Os territorios da Companhia do Nyassa até hoje não deram nada! Por mal pesquisados? Possivelmente. Com efeito, os territorios ao norte de Moçambique só foram cortados e percorridos em todas as direcções por europeus durante o periodo das operações militares da Grande Guerra.

Mas então ninguém pensava em minas. O objectivo era de exterminio e não de investigação de riquezas. Não falta porém ainda quem afirme que nos territorios compreendidos entre o lago Nyassa e o mar ha cobre; ha ferro; ha carvão; ha manganez; ha diamante, safiras; ha enfim um mundo de riquezas que só esperam a construcção do caminho de ferro do Porto Amélia ao lago Nyassa para entrarem em valorisação.

E é possível que alguma causa exista e que possa justificar amplamente a construcção do caminho de ferro. E ainda que as possiveis minas, atrás inunciadas, não justifiquem a obra, ela encontrará suficiente justificação e conveniente renumeração nas explorações agricolas que torna possiveis e até no incremento que vae dar ao comercio com o gentio.

A região é regularmente habitada e o preto produz bastantes generos agricolas, sobretudo o milho, que poderiam ser largamente exportados se tivessem escuadouro facil para o mar.

Os minérios de Tete—De todas as sonhadas mineralizações da província só fica de pé, como esperança realmente prometedora, a falada riqueza mineira do Distrito de Tete.

Ahi já se extrahio ouro e já se extrahio carvão, mesmo sem haver comunicações faceis com o litoral.

O ou extrahio-se das minas de Missale e de Chifumbaze, apesar de nunca ter sido possivel levar para ali maquinas adquadas.

Mas essas minas continuam á espera dum facil acesso para se valorisarem.

O carvão de Tete é conhecido desde 1836, pelo menos, sendo Governador de Rios da Serra, Isidoro Manoel de Carrazedo, que do carvão descoberto mandou amostras para o Ministerio da Marinha e Ultramar.

Os afloramentos da «pedra que ardia» chamaram a atenção dos residentes, e, a breve trecho, eram conhecidas e registadas as minas de Morangose, Pandamiri, Moatizi, Inhamacasa, Macare, Marabus, Mufa, Inhamoange, Uzimbo, Nahicambo e Caconde.

O carvão de Tete chegou a ser vendido para Bombaim á razão de 24 rupias a tonelada. Mas como podia ele competir, por melhor que fosse, com o proprio Cardiff, ido de Inglaterra, se para chegar ao litoral tinha de criar primeiramente «cabelos brancos»?

As minas de ouro eram conhecidas de datas anteriores.

Já em 1786 o Governador dos Rios da Serra, Antonio Manoel de Melo e Castro remetia para o Ministerio dez amostras de ouro de outras tantas minas que lhe foi possivel registar. Algumas delas eram situadas nos confins mais remotos da ocupação, como as de Mixongo e Tamba, nas vizinhanças do Zumbo.

Continúa.

Linhos Portuguesas

Uma comissão de moradores de Algueirão e Mem-Martins instou junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo deferimento duma petição há tempos entregue, assinada por grande numero de habitantes de Algueirão, Bairro Novo, Mem-Martins, Pero Pinheiro, Montelavar e Lameiras, no sentido de que o apeadeiro de Algueirão, da linha de Sintra, sofra as beneficiações de que necessita, que tenham ali paragem mais quatro combóios e que seja permitido o despacho de pequenos volumes para o referido apeadeiro.

O sr. ministro das Finanças, por seus despachos de 9 e 12 deste mês, auctorisou o abono de vencimentos a diversos agentes da extinta direcção do Minho e Douro, que, encontrando-se na situação de adidos, não entregaram, no prazo regulamentar, os documentos exigidos pelo decreto n.º 15.179, de 15 de Março ultimo.

O sr. ministro do Comércio, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovou o projecto do caminho de ferro de Cacilhas a Sezimbra e a Setúbal, elaborado pela Companhia Tejo-Oceano-Sado, com a condição de ficar sujeito a um troço comum, entre Cacilhas e Almada, com a futura linha de Cacilhas á Costa de Caparica e começando a contar-se desde 14 do corrente mês os prazos a que se refere o artigo 52.º do contrato de concessão.

Por portaria do ministério do Comércio de 21 do mês passado foi auctorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a emitir 5.950.000\$00 de obrigações, de juro anual variavel até 8 por cento, a pagar depois da aprovação das contas de exploração de cada ano, com garantia de segundo privilégio nos rendimentos da linha de Setil a Vendas Novas e a amortizar por 40 anos.

Esta auctorização é concedida nas seguintes condições:

Da emissão nenhuma responsabilidade de qualquer espécie ou natureza resultará para o Estado; a emissão só poderá efectuar-se depois de dar entrada na repartição do comércio o documento comprobativo de ter sido feito o competente registo no Tribunal do Comércio, como dispõe o artigo 49.º do Código Commercial; o pagamento dos impostos que competem aos portadores destas obrigações fica á responsabilidade da referida Companhia, devendo o plano de exploração ser publicado no *Diário da Govêrno* por conta daquela emprêsa.

Os combóios *tramways* da linha de Sintra e os que circulam entre Porto e Braga passaram a ser

constituídos pelo novo material recentemente adquirido pela C. P. na Alemanha.

A junta geral do distrito de Santarem, sollicitou do sr. ministro do Comercio a instalação de um apeadeiro do caminho de ferro em Ponta Margarida da Coutada.

Pela pasta do Comércio vai ser publicado um decreto determinando que sejam classificadas de interesse geral as linhas de Carriche por Bucelas, Lousã, Malveira e Mafra até Ericeira, com ramal por Loures, Bucelas a Freixial e outra ainda a Cabeço de Montchique.

Na sessão da Comissão dos Caminhos de Ferro do Estado, ultimamente efectuada, foi deliberado o seguinte: Efectuar-se o pagamento de varias importâncias ás Companhias de Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Orense a Vigo e de Medina del Campo a Zamora, por avarias em remessas, e bem assim aos hospitais civis de Lisboa, por tratamento de pessoal sinistrado.

Foi igualmente autorizado o pagamento da quantia de 33.269\$40 a João de Oliveira, de Víago, pelo fornecimento á extinta Direcção do Minho e Douro de 2147 travessas de via larga e 210 de via reduzida por conta do fornecimento que lhe foi adjudicado por portaria de 18 de Fevereiro de 1926; e ainda o de 200 libras a uma firma alemã pelo fornecimento de desenhos de locomotivas; e de 51.200 francos belgas a uma Companhia da mesmo nacionalidade, pela aquisição de 140 rodados para as linhas do Minho e Douro.

També foi apreciado o processo referente á reclamação apresentado pela firma Trefelieries & Laminnoirs, du Havre, no sentido de lhe ser paga a quantia de 27.407,35 francos, pelo fornecimento de chapas de cobre ás referidas linhas, tendo ainda sido resolvido abrir-se concurso para a venda de 12 toneladas de papel diverso. Além destas resoluções, foram também despachados varios pedidos e reclamações de pessoal.

Foram já enviadas ao Conselho Superior de Finanças as ultimas relações do Pessoal adido dos Caminhos de Ferro do Estado. Desses relações consta todo o pessoal dispensado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e que fazia parte dos quadros da extinta administração geral daqueles caminhos de ferro, e da secretaria e serviços de contabilidade e tesouraria, fiscalisação e estatística, movimento, tráfego e reclamações, via e obras, tracção e oficinas, saude e armazens gerais, tambem das extintas direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro, tendo ainda sido incluidos nas mesmas relações os consultores juridicos da mesma administração geral e os de ambas as rôdes.

Logo que seja publicada no «*Diário do Govêrno*» a lista dos adidos, tem o mesmo pessoal direito a reclamar, dentro do prazo de 15 dias, contra qualquer deficiencia ou exclusão de nomes, etc., devendo essa reclamação ser feita em papel selado, e enviada á comissão liquidatária dos referidos caminhos de ferro

que lhe dará o competente destino, depois de devidamente informada.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que, de ano para ano consolida o seu crédito e desenvolve criteriosamente o seu tráfego, procurando melhorar quanto possível a sua exploração, seguindo com competencia, tudo quanto de util e proveitoso se usa nas linhas europeias, fechou as suas contas do exercicio de 1927, com a receita geral de Escudos 250.020.275\$69, líquida de impostos e de reembolsos.

Divide-se esta importante soma pelas linhas:

Antiga rede (1.16 quilómetros), 179.040.944\$65; Minho e Douro e Sul e Sueste (1.281 quilómetros), desde 11 de Maio até 31 de Dezembro de 1927, 70.979.331\$04.

A receita da antiga rede foi de 179.040.944\$65, contra 182.407.823\$86 em 1926, e as despesas 141.698.203\$99 contra 136.154.495\$09. em 1926. O coeficiente médio da Exploração foi, pois, de 80,51% contra 75,65 % do ano anterior.

O percurso de comboios atingiu 7.283.509 quilómetros, mais 301.790 que em 1926, o maximo atingido na sua exploração. O transporte de passageiros foi de 10.759.950 mais 260.825 que em 1926, e o de mercadorias de 2.185.604 toneladas, mais 143.368 que no ano anterior. O imposto ferroviário pago pela C. P. elevou-se a 21.804.321\$51.

A liquidação do exercicio, segundo o relatório do seu Conselho de Administração e Fiscal, depois de satisfeitos vários encargos, amortizações e juros das obrigações privilégiadas, acusa um saldo devedor da conta de ganhos e perdas, na importancia de 2.533.609\$74, havendo esperança de que fique no corrente exercicio, normalizada a situação financeira da Companhia, fortemente abalada com o grande «déficit» ocasionado pela guerra, tão fatal ás Empresas ferroviarias, «déficit» que no fim do ano de 1923 se elevava a mais de 30 mil contos.

O tráfego internacional que continua baixando sensivelmente pelas fronteiras de Badajoz, Valença de Alcantara, Valença do Minho e Barca d'Alva, ha es-

peranças de melhorar logo que os acordos comerciais com a Espanha e as combinações ferroviarias em estudo entrem em vigor.

— As linhas adquiridas ao estado e exploradas desde o dia da sua posse, 11 de Maio de 1927 e até 31 de Dezembro, tiveram um movimento de 4.136.100 passageiros, e de 1.043.256 toneladas de mercadorias, transportadas em grande e pequena velocidade. Pagaram de imposto ferroviário ao Estado 8.527.908\$22 e tiveram de despezas de Exploração 64.383.853\$37. A sua exploração produziu já resultados favoraveis, apesar de se haveram dispendido grandes somas na conservação e renovação do material circulante, fixo e de via que elevou o coeficiente da exploração a 90,71 % devendo notar-se que o resultado favorável nestas linhas foi de 984.663\$81, devéras animador.

— A Junta Geral do Distrito de Braga pediu ao Governo, que seja aprovado pelo ministério do Comércio o projecto da linha de caminho de Ferro de Guimarães a Braga, melhoramento que muito interessa ás relações comerciais e industriais das duas cidades.



Publicações recebidas

Valle do Vouga — Relatorio da Caixa de Aposentações e Socorros da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro nas linhas do Valle do Vouga referente ao ano de 1927.

Caminhos de Ferro de Benguela — Tambem recebemos o relatorio de contas correspondentes ao ano de 1927, apresentado á Assembleia Geral pelo Conselho de Administração da mesma Companhia.

Madrid Zaragoza y Alicante — Tambem recebemos da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid Zaragoza y Alicante, o relatorio do Conselho de Administração da mesma Companhia á Junta Geral dos acionistas.

Trefileries et Lamoins du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Estradas

Repartição de Estradas

Decreto n.º 15:536

Código da Estrada

(Aprovado pelo decreto n.º 15:536, de 14 de Abril de 1928)

CAPÍTULO I

Disposições gerais aplicáveis aos peões, aos animais de tiro, de carga ou montados e a todos os veículos que transitarem pelas vias públicas.

ARTIGO 1.º

Regras gerais de trânsito

(Continuação do N.º 972)

As bermas e passeios das estradas ou ruas são reservados exclusivamente para o trânsito dos peões, sendo expressamente proibido o seu estacionamento no meio das vias públicas. Podem contudo transitar fora dos passeios ou bermas só quando precisem atravessar, tomando sempre a direcção perpendicular ao eixo da via, de forma a ocupar o menos tempo possível a parte destinada à circulação dos veículos.

Nos cruzamentos os peões contornarão as esquinas para atravessarem perpendicularmente as vias públicas, e quando nestas existam marcações indicando locais especiais para serem atravessados é nestes locais que os peões deverão transitar.

É proibido o trânsito de veículos e animais nos passeios e bermas. A circulação na via pública poderá ser interrompida enquanto desfilam tropas ou cortejos ou ainda nos casos excepcionais de aglomeração em que as autoridades policiais assim julguem conveniente.

Quando a via pública for dividida por meio de passeio, placas ou simples marcos, os veículos só poderão transitar na direcção e lado que lhes compete e esteja regulamentado nos termos deste Código.

Sempre que qualquer veículo em marcha necessite mudar de direcção ou parar, deverá o seu condutor fazer sinal aos veículos que vierem à retaguarda para que estes diminuam o andamento. A mudança de direcção deverá ser feita quando possível no sentido perpendicular àquela em que seguiam.

Os condutores de viaturas automóveis devem sempre sustar o andamento pelo lado da entrada e saída dos passageiros dos veículos assentes em carris quando estes estejam parados para esse fim.

Quando se dê um choque entre duas viaturas, o presumível culpado será sempre o condutor daquela que se encontrava na ocasião do choque fora do lugar pelo qual lhe cumpria seguir.

Aos agentes da polícia de segurança pública ou de quaisquer outras secções de polícia de trânsito e à guarda nacional republicana, quando devidamente uniformizados, compete intimar os condutores das viaturas ao exacto

cumprimento do presente Código, quando lhes pareça que êles levam os seus veículos com uma velocidade superior àquela em que, dadas as circunstâncias especiais do momento e local, não é facil evitar um acidente. Para tal efeito mandá-los-hão parar, intimando-os a reduzir a velocidade das viaturas que conduzem, tomando nota dos números destas e da carta do condutor, para dar conhecimento do facto ao comando ou autoridade competente de que dependam.

Os guardas da segurança pública e demais agentes de autoridade encarregados de fiscalizar o cumprimento deste Código e de quaisquer outras disposições sobre trânsito deverão usar de todos os meios suasórios para fazerem cumprir essas determinações, podendo porém, quando as suas indicações não sejam exactamente cumpridas, deter os recalcitrantes e levantar os respectivos autos de transgressão.

§ 1.º As regras de trânsito estabelecidas no presente artigo aplicam-se também aos veículos de tracção eléctrica sobre carris assentes na via pública, ficando assim revogados os artigos 45.º e 50.º do regulamento da tracção eléctrica aprovado por decreto de 12 de Março de 1903.

§ 2.º Nenhuma alteração poderá ser feita às disposições do Código da Estrada sem prévio e favorável parecer do Conselho Superior de Viação, podendo contudo as autoridades locais, dentro das cidades e outras povoações, regulamentá-las em harmonia com as necessidades do trânsito.

§ 3.º As câmaras municipais do País não poderão cobrar qualquer taxa de trânsito pelos veículos que acidentalmente transitarem na área da respectiva jurisdição, desde que os mesmos possuam licença camarária de qualquer outro concelho.

ARTIGO 2.º

Pressão sobre o solo, forma e natureza dos rodados

A pressão exercida sobre o solo por um veículo não deve por forma alguma exceder 150 quilogramas por centímetro de largura do aro dos rodados, sendo esta largura medida em contacto com o solo e considerando a bandagem dos rodados em estado novo e normal de funcionamento.

Os aros metálicos das rodas devem ser continuos, não podendo apresentar rebarbas ou saliências sobre as partes que tenham de estar em contacto com o solo.

Esta disposição não é porém aplicável aos veículos que apenas sejam utilizados nos trajectos entre os parques e os locais de lavoura, às máquinas agrícolas de tracção animal e às viaturas automóveis para serviço da agricultura. Contudo, os rodados ou outras espécies de rolemento destes veículos devem ser dispostos de forma a não occasionar estragos nas estradas ou caminhos por onde tenham de transitar.

Os rodados dos veículos automóveis destinados ao serviço de transporte pessoal e de mercadorias, e ainda os dos carros destinados a reboque, devem ser revestidos de bandagens em cauchu ou de qualquer outro sistema equivalente sob o ponto de vista da elastecidade.

As cravações e rebites aplicados nas bandagens em cauchu, com o fim de evitar o escorregamento, devem ser dispostas de forma a que o seu apoio sobre o solo compreenda uma superfície mínima de 10 milímetros quadrados, não podendo na incidência com o solo apresentar saliências superiores a 4 milímetros.

ARTIGO 3.º

Largura dos veículos

Em secção transversal à largura de qualquer veículo, compreendendo todas as saliências, não deve em parte alguma exceder 2m,50.

A extremidade dos eixos, bem como os travões, compreendendo todos os acessórios, não deve formar saliência sobre o resto do contorno exterior do veículo.

Fazem exceção:

- 1.º O material especial do Ministério da Guerra;
- 2.º As máquinas agrícolas;
- 3.º Os veículos de tracção animal desprovidos de guarda lamas, nos quais a parte mais saliente, compreendendo todos os órgãos ou acessórios, não deve ir além de 0^m,20 do prumo tirado pelo exterior do aro das rodas.

As correntes e outros acessórios móveis devem ser fixados ao veículo de maneira segura para evitar oscilações que passem além do contorno exterior do veículo, não devendo em caso algum arrastar sobre o pavimento.

§ único. É concedido o prazo de um ano aos veículos em circulação à data da publicação do presente Código para integral aplicação destas disposições.

ARTIGO 4.^o

Illuminação

Á parte o que adiante é estabelecido para a circulação de viaturas automóveis, nenhum veículo pode circular nem estacionar na via pública, durante a noite, sem que tenha acesa, pelo menos, uma luz branca na frente.

No caso de o veículo levar uma só lanterna na frente, deve esta ser colocada à esquerda do veículo; o mesmo deve suceder quanto à luz vermelha da retaguarda quando a tiver; esta pode ser produzida pela mesma lanterna da esquerda na frente, salvo o caso em que o comprimento total do veículo, compreendendo a carga, vá além de 6 metros.

Todavia para as viaturas agrícolas pode ser suficiente uma lanterna de mão.

Para os carros de mão é obrigatória uma luz branca ou de côn.

Quando os veículos formem combóios, o primeiro veículo deve ter, pelo menos, uma luz branca na frente e o último uma luz encarnada na retaguarda.

ARTIGO 5.^o

Placas

À parte as placas especiais para as viaturas automóveis mencionadas no artigo 21.^o, todos os veículos de tracção animal para transporte de passageiros e mercadorias são obrigados a ter colocada, em lugar bem visível, uma chapa indicativa do respectivo registo do concelho a que pertencem e que será construída de forma que se não possa deteriorar facilmente.

Exceptuam-se

- 1.º Os carros de mão;
- 2.º Os veículos pertencentes aos serviços do Estado e câmaras municipais;
- 3.º As viaturas automóveis destinadas ao serviço de fiscalização, polícia e segurança geral;
- 4.º As viaturas agrícolas destinadas ao serviço privativo dos seus proprietários.

ARTIGO 6.^o

Largura e posição da carga

A largura da carsa dos veículos não pode exceder 2^m.50. Todavia as autoridades administrativas poderão excepcionalmente autorizar o transporte de objectos indivisíveis, de dimensões e peso consideráveis, exigindo uma tracção superior à ordinária, devendo, quando tais transportes possam dificultar a passagem de outros veículos

na via pública, indicar as precauções que julguem indispensáveis, mediante consulta ao Conselho Superior de Viação.

Nenhum assento fixo ou móvel, colocado ao lado de um veículo, deve ultrapassar a largura do mesmo veículo, ou da sua carga, nem estar disposto de maneira que o condutor ocupando esse lugar fique com parte do corpo fazendo saliência sobre a largura do mesmo veículo ou da respectiva carga.

Não é permitido carregar os carros de transporte com ramos, madeira ou quaisquer outros objectos por forma que as pontas arrastem sobre a via pública, e bem assim levar a rastos qualquer objecto preso a elas.

ARTIGO 7.^o

Condução de veículos e animais

Todo o veículo deve ter um condutor, exceptuando-se apenas os casos previstos neste Código para os combóios e reboques.

Os animais isolados ou em conjunto devem ser sempre acompanhados, obrigando-se os condutores respectivos a estarem sempre em estado e posição de dirigir e orientar os animais por forma a não causar embaraço à circulação pública.

Os condutores de viaturas de tracção animal são obrigados a guiá-las do seguinte modo:

Os cocheiros do lugar apropriado;

Os condutores de carroças ou carros no local apropriado ou, na impossibilidade, ao lado ou à frente, à distância máxima de 1^m,5, conduzindo o gado pela arreata;

Os carreiros a pé na frente dos bois, à distância máxima de 1^m,5.

ARTIGO 8.^o

Velocidades

Os condutores de quaisquer veículos ou animais devem sempre adoptar uma marcha moderada ao atravessar as aglomerações e sempre que o caminho não esteja perfeitamente livre ou não seja assegurada a visibilidade em todas condições.

ARTIGO 9.^o

Posição de marcha, cruzamentos e ultrapassagens

Pelo presente Código, e a partir das 0 horas do dia 1 de Junho de 1928, é alterada a posição de marcha de todos os veículos e animais na via pública, devendo o trânsito passar a ser feito pela direita das estradas, ruas ou caminhos, deixando livre a esquerda.

Para se efectivar esta determinação, deverão as autoridades administrativas, por si e seus delegados, tomar as necessárias providências de intensa publicidade para evitar a confusão que dê lugar a acidentes.

Os condutores de quaisquer veículos ou animais devem tomar sempre a direita nos casos de cruzamento ou de serem ultrapassados, tomando a esquerda para ultrapassar.

Quando os veículos sejam cruzados ou ultrapassados devem deixar livre à esquerda o maior espaço possível, que será de metade da estrada, pelo menos, quando se trate de veículos ou animais, ou de 2 metros quando se trate de peões ou ciclistas.

Entre os veículos em marcha no mesmo sentido guardar-se há sempre a distância necessária para que se possa fazer qualquer paragem rápida sem perigo de desastre nunca podendo estes seguir a par senão durante o tempo necessário para a ultrapassagem.

(continua)

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis — Foi já inaugurada a nova linha que une Villanueva a Villaseca de la Sagra e, portanto, as linhas de M. Z. A. com a M. C. P. que tem uma extensão de 13 quilómetros.

— Deve ficar eléctrificada, até ao fim do corrente ano a linha férrea de Palma a Soller, numa extensão de 32 quilómetros.

Linhos franceses — O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro Franceses acordou em que desde 1 de Março fendo sejam aumentadas em 11 % as actuais tarifas para mercadorias e malas postais, não sofrendo qualquer modificação as tarifas em vigor respeitantes aos passageiros.

Com o fim de atenuar um pouco a carestia da vida, tenta-se fazer novo acordo para que sejam reduzidas de 5 a 10 % as tarifas dos géneros de primeira necessidade. As companhias de caminhos de ferro têm de efectuar, por vezes, o transbordo de mercadorias de vagões completos, o que se dá principalmente nas estações de grande trânsito. Este serviço, feito manualmente, é bastante difícil e dispendioso, e por isso a P. L. M. instalou em duas das suas estações dois transbordadores a eléctro-iman, cuja descrição é o seguinte:

Um destes transbordadores, em Jarrie-Vizille, serve para as permutas entre a Companhia P. L. M. e as vias-férreas de Dauphiné.

A instalação consiste em uma ponte móvel de sete metros de alcance, abrangendo a via larga e a via estreita, debaixo de um abrigo metálico. Ao gancho de elevação do carro pôde ser fixado um eléctro-iman alimentado por um cabo, graças ao qual se chega a transbordar uma tonelada em cinco minutos. A força do aparelho é de três toneladas.

O outro aparelho a eléctro-iman está na estação de Digoin, onde a rede da P. L. M. se liga às vias-férreas departamentais que servem importantes usinas. Abrange quatro vias, duas normais e duas estreitas, e tem a força de dez toneladas.

O transbordo de uma tonelada à mão custa dois francos e 79 e por meio do transbordador 0,80 fr. pela manutenção propriamente dita, 0,45 fr. pela despesa de energia e 0,50 fr. para a amortização, ou seja um total de 1,75 fr.

Linhos ingleses — O emprêgo de vagões-reservatórios especiais para o transporte por via-férrea, de grandes quantidades de líquidos, tende a desenvolver-se cada vez mais, e ainda agora acaba de ser aplicado ao transporte de leite para a alimentação da cidade de Londres.

A inauguração deste serviço efectuou-se com o concurso de varias companhias, entre as quais a Great

Western Railway e a London Midland and Scotch Railway, as duas mais importantes Companhias transportadoras de leite.

Os vagões compreendem um reservatório cilíndrico de aço duplo, revestido interiormente de vidro, com uma capacidade de 11.370 litros, e são montados sobre um chassis especial munido de freio a vacuo e aparelhado de forma a poder ser ligado aos trens de passageiros.

São necessárias duas condições para a perfeita conservação do leite:

1.º Temperatura baixa e o menos variável possível. Esta condição é preenchida graças ao aparelhamento calorífico dos reservatórios. O leite, refrigerado a cerca de 3.º C. antes da expedição, conserva uma temperatura aproximada desta mesmo durante os dias de calor.

2.º Limpeza e asepsia rigorosas dos reservatórios antes de se proceder ao seu enchimento. Estas duas condições são obtidas por meio de uma lavagem de água fria seguida de uma esfregação da superfície interna do reservatório e depois outra lavagem de água quente e esterilização a vapor à pressão de 2kg./cm².

O emprêgo dos vagões-reservatórios, além da vantagem higiénica que apresentam, diminui consideravelmente o peso morto das cargas, pois, para transportar o conteúdo de um vagão-reservatório pelo antigo método, seriam precisos três vagões, ou seja 80 toneladas de peso morto.

Linhos austriacos — A electrificação dos Caminhos de Ferro Austriacos, a oeste de Salzburg, parece que não deu os resultados financeiros desejados. Os capitais empregados atingiram a uma cifra superior à calculada e, além disso, os cálculos relativos às economias que deviam resultar desta transformação, cálculos esses efectuados em 1920, falharam completamente em consequência da baixa do preço do carvão e da diminuição do consumo que se verificou por ter melhorado a sua qualidade. Assim, a direcção dos Caminhos de Ferro Austriacos resolveu não continuar os serviços de electrificação.

Esta decisão foi combatida numa conferência pelo sr. Seefelner, que contestou as cifras publicadas pela direcção dos Caminhos de Ferro, observando que a indústria austriaca já se tinha aparelhado contando com a realização do programa de electrificação, e, caso ele fosse posto de parte, a suspensão dos trabalhos acarretaria uma grave crise.

O sr. Seefelner, acentuou que a electrificação tornaria a Áustria independente do estrangeiro, onde ela tem necessidade de ir buscar o carvão, e só isso justificaria a continuação dos trabalhos.

Linhos brasileiros — Foi recebido pelo Sr. Ministro da Viação o Coronel Theotonio Marques Dourado Filho industrial no interior da Bahia, que planeia a construção de uma estrada de ferro que, demandando o rio S. Francisco, passe pelo município de Iracemápolis, via-férrea essa que, aliás, faz parte do sistema de construções contractadas com a Companhia Ferroviária Este Brasileiro.

CRÉDITO PREDIAL PORTUGUÊS

A amortisação das obrigações de 7%, cuja subscrição está aberta na séde da Companhia: LISBOA, R. Augusta, 235 e na Legação do Porto: P. Almeida Garrett, 35, é feita semestralmente, sendo:

Nos primeiros cinco anos SORTEIOS SEMESTRAIS

NO 1.º SORTEIO (SETEMBRO)	NO 2.º SORTEIO (MARÇO)
1 amortisada por	40:000\$00
1 , , , ,	10:000\$00
2 , , a	1:000\$00
.	
99 , , , ,	200\$00
<hr/> 103	<hr/> 148
	157

A amortisação das restantes para completar o número fixá-lo no respectivo quadro, que nestes cinco anos é na totalidade de **44:777**, será feita a Esc. **120\$00**.

NOS ANOS SEGUINTES é feita também com prémios nas condições do respectivo programa.

O preço da subscrição, a **pronto pagamento** é de Esc. **100\$00**.

A Companhia recebe em pagamento, pelo seu valor nominal, Obrigações de 10%; com prémios das anteriores emissões sendo, no acto da subscrição pago aos portadores o juro vencido destes Títulos e entrega além da respectiva cautela, com os números definitivos por cada grupo de duas obrigações recebidas um escripto hipotecário do valor nominal de Esc. **10\$00**.

Estes escritos hipotecários não vencem juro, mas podem ser trocados, dentro dum ano a contar da data da sua emissão, correspondentemente pelo seu valor nominal, por Obrigações desta nova emissão e entram num sorteio especial que se realizará até 31 de Março de 1929 sendo amortisados:

1 por Esc.	100.000\$00
1 , , , ,	25.000\$00
50 , , , ,	500\$00

Para os subscriptores que preferiram pagar **em prestações** o preço é de Esc. **105\$00** sendo

No acto da subscrição	25\$00
Nos meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro de 1928 (em cada mez)	20\$00

Estes subscriptores não terão direito a abatimento por antecipação no pagamento das prestações, mas as que não forem pagas nos respectivos meses vencerão, a favor da Companhia, o juro de 12% ao ano, contado por meses completos.

Viagens e Transportes

Suspensão de serviço de camionagem entre a estação e a cidade de Braga

A partir de 1 de Julho é suspenso temporariamente a execução do serviço de camionagem de passageiros, bagagens e mercadorias de pequena e grande velocidade, que havia sido estabelecido pela extinta direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, entre a estação de Braga e os despachos centrais de Braga e do Bom Jesus.

Horário de verão

O horário de verão, nas linhas do Norte, Leste, Oeste, Beira Baixa e seus ramais, entrará em vigor no próximo mês de Julho. Pouca diferença faz do ano findo, a não ser, o estabelecimento de um novo comboio Omnibus, aos domingos, entre Lisboa e Caldas da Rainha, com o seguinte horário:

Partida do Rossio, 7,14, chegada às Caldas, 10,20; partida das Caldas, 8,50; chegada ao Rossio, 11,50.

Este comboio efectuar-se-á de Julho a Setembro.

Serviço de camionagem entre a estação de Braga e as termas do Gerez

Foi posta em vigor a tarifa de camionagem para o transporte de passageiros, bagagens e volumes pequenos até 10 quilogramas, a que se refere o capítulo IX da tarifa especial n.º I de grande velocidade, aplicável nas linhas do Minho e Douro, entre a estação de Braga e as termas do Gerez.

Por este motivo foi criado nas referidas termas um posto de despacho denominado «Despacho Central do Gerez», onde será feita a venda de bilhetes e a expedição e recepção de bagagens e de pequenos volumes nas condições acima mencionadas.

O horário do serviço de camionagens é o seguinte:

Da estação de Braga para o Gerez, ás 2,30 e 4,30 da tarde. Do Gerez para a estação de Braga, ás 6 e 7 horas da manhã.

Novo horário da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Em virtude do novo horário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (linhas do Minho e Douro) só entrar em vigor no próximo dia 15, fica adiado para esse dia a entrada em vigor do horário da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, A. n.º 3 de 5 de Junho de 1928, na parte

respeitante à LINHA da TROFA a GUIMARÃES e FAFFE e LINHA do VALE do TAMEGA.

A parte do mesmo horário que se refere à LINHA DO PORTO Á POVOA E FAMALICÃO E RAMAL DE LEIXÓES começará a vigorar no dia 1 deste mês.

Serviço de camionagem entre a estação de Serpa-Brinches e a vila de Serpa

Foi posta em vigor uma tarifa de serviço de camionagem combinado com a Empresa de Transportes Mecânicos Serpense, para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade entre a estação de Serpa Brinches e a vila de Serpa, tendo também sido criado um despacho central naquela vila, onde será feita a venda de bilhetes e a expedição e recepção de bagagens e mercadorias.

O horário das camionetas é o seguinte:

Da estação de Serpa-Brinches ás 6,15 da manhã e 3,54 da tarde. Da vila de Serpa ás 5 da manhã e 2,30 da tarde.

As carreiras das 5 e 6,15 da manhã recebem e conduzem passageiros para o comboio n.º 982. As das 2,30 e 3,54 da tarde fazem identico serviço de e para o comboio n.º 983.

Horários de verão

Nas linhas actualmente exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (antiga rede Sul e Sueste e Minho e Douro) entra em vigor, no dia 15 de Julho, o novo horário de comboios e vapores.

—Foi submetido á aprovação da direcção geral de Caminhos de Ferro o novo horário que a Companhia do Norte de Portugal pretende pôr em vigor nas suas linhas, durante o verão.

—Desde o dia 25 do mês passado, os comboios n.ºs 3, 4 e 5 de C. N. sofreram a seguinte alteração:

COMBOIOS N.ºS 3 e 5—Efectuar-se-hão diariamente entre Espinho Praia e Vizeu.

COMBOIO N.º 4—Efectuar-se-ha diariamente entre Vizeu e Espinho.

A marcha destes comboios é a que consta do respectivo cartaz horário de 1 de Novembro de 1927, que em 5 de Dezembro do mesmo ano havia sido modificada.

Vale de Vouga

Desde 25 do mês passado esta Companhia considerou, para o efeito da aplicação dos preços e demais condições de transporte das tarifas geral e especial n.º 1 de pequena velocidade, em vigor em toda a rede explorada pela Companhia, **COMO MADEIRAS NACIONAIS**, Segundo a Classificação Geral, **AS MADEIRAS PROVENIENTES DAS ILHAS ADJACENTES E PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS**, desde que os expedidores, pelo boletim de despacho aduaneiro ou por outro documento escrito que ofereça suficiente garantia, provem que elas procedem realmente daqueles pontos.

Parte Financeira

Carteira do Accionista

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos da 30 de Novembro de 1894

Séde: CALÇADA DO DUQUE, n.º 20

LISBOA

Pagamento dos coupons das Obrigações privilegiadas de 1.º grau relativos ao ano de 1927.

São avisados os portadores dos coupons das Obrigações de 1.º grau desta Companhia, relativos ao anno de 1927, que o seu pagamento, líquido de impostos, se efectuará a partir do proximo dia 1 de Julho de 1928 para o coupon do 1.º semestre de 1927 e a partir de 1 de Setembro de 1928 para o coupon do 2.º semestre de 1927.

As importâncias líquidas a receber são:

— Coupons n.º 67 e 68 das Obrigações de 3 % e 4 % —

	Em França	Em Portugal
Coupon de 3 % / n.º 67	Frs. 5,57	Frs. 5,85
n.º 68	" 6,15	" 6,43

Coupon de 4 % / n.º 67	n.º 67	n.º 7,36	n.º 7,74
	n.º 68	" 8,20	" 8,58

— Coupons n.º 64 e 65 das Obrigações de 3 % privilegiadas Beira-Baixa e n.º 65 e 64 das Obrigações de 4 1/2 % —

Coupon de 3 % B. B.	n.º 64	n.º 65	Frs. 6,43
	n.º 64	n.º 65	" 6,45
Coupon de 4 1/2 %	{ n.º 63	Série 1 a 8.504	Frs. 9,65
		" 8.505 a 11.468	" 9,28
	{ n.º 64	Série 1 a 8.504	" 9,65
		" 8.505 a 11.468	" 9,28

O pagamento dos coupons das Obrigações de 3 % privilegiadas Beira-Baixa e 4 1/2 % de 1.º grau, sómente se efectua em Lisboa, em Escudos ao Cambio do dia ou em Francos por chéque sobre Paris, à escolha do portador; em qualquer dos casos, torna-se necessário que os seus portadores os façam acompanhar duma declaração cuja formula lhes será fornecida na séde da Companhia.

Os pagamentos dos coupons das obrigações de 3 % e 4 % de 1.º grau são feitos em França, pelos correspondentes da Companhia, conforme os anuncios publicados naquele Paiz; e em Lisboa, em Escudos ao Cambio do dia.

Os pagamentos em Lisboa, fazem-se na séde da Companhia, todos os dias úteis desde as 11 ás 13 e das 14,30 ás 15,30 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa, 13 de Junho de 1928.

O Presidente do Conselho de Administração
Ruy Ennes Ulrich

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Divisão de Material e Tracção
(ARMAZENS)

Concurso para a venda de serradura, aparas, lenha e costaneiras de pinho

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes aceita propostas até ao dia 12 de Julho p. f., para a venda de serradura, aparas, lenha e costaneiras de pinho existentes nesta data em deposito e para as que se produzirem nas suas Oficinas durante o prazo de um ano.

As condições para este concurso estão patentes na Repartição de Armazens, da Divisão do Material e Tracção (Estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas ás 13 horas e das 15 horas ás 17 horas.

Lisboa, 21 de Junho de 1928.

O Director Geral da Companhia
(a) Ferreira de Mesquita.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonyma — Estatutos da 30 de Novembro de 1894

ADMINISTRAÇÃO

Distribuição de Relatório

São prevenidos os Srs. Accionistas desta Companhia de que o Relatório do Conselho de Administração, relativo ao Exercício de 1927 e que deverá ser presente á Assembleia Geral Ordinaria convocada para o dia 30 de Junho corrente, está á disposição dos mesmos Srs. Accionistas, na séde da Companhia, a partir de 21 do corrente.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Lisboa, 20 de Junho de 1928.

O Presidente do Conselho de Administração
Ruy Ennes Ulrich

Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de I de Janeiro e de I de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, I.º

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

A TODA A HORA AGUA A FERVER
COM AS MAGNÍFICAS
CAFETEIRAS E BULLES DA
 ELETRIGIA
Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos
Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de
cotados escritores

REDACÇÃO E
ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.º
TELEFONE: TRINDADE, 581
LISBOA

POS DE KEATING
MATAM
 FORMIGAS BARATAS PERCEVENDO PULGAS TRACAS
105, Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara — LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

— DE —
L. DE MENDONÇA E COSTA
Concluído por
Carlos d'Ornellas

Itinerários de excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se á venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Séca, 7
Telefone T. 27-581-576

Papelaria Camões

— DE —
Augusto Rodrigues & Brito L.º

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo
Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flores e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43
Telefone T. 1040 — LISBOA

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarregue-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc., sem serem desmanchados. Os artigos de lã impos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.