

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.^o DC 41.^o ANNO

Contende uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do Comércio 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, 1905, 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

NÚMERO 974

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de Julho de 1928

Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

- C. dos C. de Ferro Portugueses — Aditamento á Classificação Geral — Em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro — Pequena velocidade
— Serviço combinado com a firma Miranda, Limitada, de Odemira — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 15 de Julho de 1928

SUMÁRIO

A rede ferroviaria na zona litoral por J. Fernando de Souza	Pag. 209
A rede ferroviaria de Moçambique, pelo Coronel de Engenharia Lopes Oalvão.	" 215
Linhas Estrangeiras	" 216

Parte Oficial	Pag. 218
Parte Financeira. — Carteira do Accionista	" 219
Linhas Portuguezas	" 220
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	" 222
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Administração	" 222
Revista Insular e de Turismo	" 222
Papel de carta Artístico	" 222
Reformados e pensionistas dos Caminhos de Ferro do Estado	" 225
Arrematações	" 225
Viagens e Transportes	" 225
Os nossos mortos	" 225

A RÉDE FERROVIARIA NA ZONA LITORAL

II (*)

Por J. FERNANDO DE SOUZA

DEIXANDO para a devida altura o estudo das transversaes de via larga já classificadas e as pretenções formuladas em relação á zona que se extende para Sul da linha Setil-Peniche, vamos ocuparnos da que se prolonga para o Norte até á Figueira.

A empresa concessionaria das minas de carvão do Lena, *The Match and Tobacco Timber Supply C.*, tendo em conta o seu vasto plano de lavra, a insuficiencia da estação de Martingança para dar vasão ao seu tráfego conjuntamente como o da fabrica de cimentos da Maçreira, e ainda a conveniencia de ligação directa com o Entroncamento, principal centro de distribuição e até de consumo dos seus carvões, requereu a concessão, com garantia de anuidade, do seu caminho ferro mineiro desde a Mendiga, no extremo Sul do couto, até o Entroncamento, por Alqueidão do Mato, Monsanto, Alcanena e Torres Novas com curso de 45 k. d'extensão.

Por outro lado as comissões administrativas dos concelhos de Torres Novas e Alcanena e das freguesias de Mira e Minde reclamaram a construção de uma linha directa de via larga do Entroncamento, por Por o de Mós, á de Oeste, alegando que é o caminho mais curto para Leiria, Nazaré e a zona costeira e que

d'essa linha se pôde fazer sair um ramal para a Fátima. Os povos interessados na construção da linha de Tomar á Nazaré por Vila Nova de Ourem, Fátima, Batalha, Porto de Mós e Alcobaça instam pela sua realização alegando as facilidades do turismo e a grande concorrência de peregrinos a Fátima.

Os habitantes de Leiria representam por sua vez a favor da construção de uma transversal de via larga da estação de Leiria a Ceia ou Chão de Maçãs.

Alega a respectiva representação que essa transversal e a do Setil a Peniche estabelecerão, a distâncias convenientes, as boas ligações da linha de Oeste com as de Norte e Leste.

Como se podem conciliar pretenções tão encoradas? E' o que a Comissão vai tentar, encarando o problema no conjunto e em toda a complexidade das relações que importa assegurar.

A LINHA DO ENTRONCAMENTO A RIO MAIOR

Começaremos pelos extremos da zona.

A linha de via estreita do Entroncamento a Rio Maior, onde entesta na transversal de via larga Setil-Peniche, foi submetida em 1904 a inquerito e obteve o voto favorável das corporações consultivas, ficando a sua classificação adiada para ocasião oportuna.

(*) Vide *Gazeta* de 16 de Março de 1928.

Fazia essa linha parte do sistema de via redusida planeado na zona central e cujo principal lineamento era a linha de Rio Maior, pelo Entroncamento e Tomar, a Santa Comba e a Gouveia.

De Tomar irradiariam as da Nazaré e da Certã.

A construção do ramal de via larga da Lamarosa a Tomar veiu mutilar esse plano, podendo todavia a continuidade das linhas de via estreita ser assegurada pela ligação, em Tomar, das que se dirijam para Norte e para Leste com as da região costeira.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses condona essa adopção da via larga e ainda nesta altura julga preferivel assentar a via de 1^m e prolonga-la da Lamarosa até o Entroncamento.

A linha do Entroncamento a Rio Maior serve numerosas freguesias de incontestavel valor agricola, com perto de 60.000 habitantes.

Em parecer de 27 de outubro ultimo, propôz esta Comissão a classificação imediata d'essa linha com um ramal de Alqueidão á Mendiga, no qual venha entestar a linha mineira do Lena, em vista do pedido de concessão da da Mendiga ao Entroncamento, feito pela empresa mineira, e da importancia que para a economia do paiz tem a pronta ligação d'essa valiosa região carbonifera com a rede ferroviaria num ponto de irradiação de linhas.

Ocioso é reproduzir as considerações desse parecer, que vai apenso ao presente relatorio e cujas conclusões foram sancionadas pelo decreto com força de lei n.^o 14.865 de 3 de janeiro ultimo, que dispensou novo inquerito, classificou a linha de via estreita do Entroncamento a Rio Maior com o ramal da Mendiga, declarou de interesse geral, classificando-a, a linha mineira da Martingança pela Batalha á Mendiga, tomando-a para nucleo do grupo formado pelas linhas de via estreita entre as de Norte e Leste e de Oeste, com a respectiva unidade de exploração.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses lamenta esta resolução, observando que a linha do Entroncamento a Rio Maior devia ser de via larga para facilitar a circulação entre aquela estação de convergencia das linhas e a de Oeste. Mal se harmonisa esta opinião com a que a mesma Companhia formula acerca do ramal de Lamarosa a Tomar, para o qual propõe a via estreita prolongada até o Entroncamento.

A via larga tornaria a construção mais dispendiosa e obrigaria a baldeação na Mendiga em vez de ser no Entroncamento, onde os passageiros mudam preferivelmente de comboio e os carvões do Lena vão ter largo consumo.

As comissões administrativas de Torres Novas e Alcanena vieram também pedir a via larga para a linha do Entroncamento a Rio Maior, fundando-se exactamente na adopção desse tipo de via no ramal de Lamarosa a Tomar.

Não procediam as razões apresentadas e por isso o Governo manteve á linha o caracter que se lhe atribuia.

TRANSVERSAL DE LEIRIA

ESTAÇÃO DE LEIRIA A' DE POMBAL

No extremo norte da zona encontramo-nos perante um erro cometido outrora.

Debalde propôz a Associação dos Engenheiros Civis em 1877 que a linha do Oeste seguisse, a partir de Leiria, em direcção a Pombal para entroncar ali na do Norte.

Em 1878 Abreu e Sousa alvitrava esse entroncamento e em 1879 Lourenço de Carvalho propôz ás Camaras um plano de viação acelerada cingindo-se, com ligeiras discrepancias, ao que a Associação propozera e levando portanto a linha de Oeste a Pombal.

Ainda em 12 de janeiro de 1880 o Governo celebrou um contrato provisório com a Companhia Real para a construção da linha de Lisboa por Torres e Leiria a Pombal.

Esse contrato foi aprovado na Camara dos deputados e ficou pendente na dos pares. Novo Governo levou á Camara no ano seguinte outro contrato pelo qual a linha seguia de Alfarelos á Figueira e assim se construiu. A cidade de Leiria vem agora pedir que se classifique uma transversal de via larga de Leiria a Chão de Maçãs.

Alem de ser paralela em parte da extensão á linha do Norte e a pequena distancia dela, apenas assegurarria as relações da cidade para o Sul sem as melhorar para o Norte e não proporcionaria comunicações faceis com a capital do districto á parte d'ele que fica para o nascente da linha do Norte.

Se se partir da estação de Leiria, subindo até transportar a cumeada á cota 180^m, pode-se descer para Vermoil, ou melhor para Pombal, a fim de reunir na mesma estação o entroncamento da transversal e do prolongamento por Anção até encontrar a linha de Tomar a Santa Comba.

A extensão a construir será apenas de cerca de 30 km. em vez de 38 km. a Chão de Maçãs e as relações de Leiria são consideravelmente melhoradas, principalmente com uma parte importante do districto.

Nenhum prejuizo essencial causa á defesa do paiz esse ligação das linhas do Norte e Oeste a pequena distancia da de Alfarelos á Figueira, sendo incontestável a sua utilidade sob o ponto de vista administrativo e economico.

LINHA DE TOMAR A' NAZARE' E RAMAL DE LEIRIA

Resta agora determinar as linhas que devem ser classificadas entre as duas que a Comissão alvitrou já.

A linha de Tomar á Nazaré com o ramal de Leiria foi, como já se ponderou, classificada em 1912 e constitui uma excelente via de comunicação para o turismo, facilitando alem disso as relações da praia e porto de pesca da Nazaré com o interior. O movimento crescente de peregrinações e visitantes ao santuario de Fátima determinará circulação intensa de passageiros.

Ultimamente efectuou-se a construção, pela empresa das minas do Lena, do troço Batalha-Porto de Mós, integrado na linha mineira Martingança-Mendiga, que acaba de ser classificada como linha de interesse geral.

Se se mantivesse a directriz primitiva á linha Tomar-Nazaré, coincidiria com aquela linha mineira o troço comum Batalha-Porto de Mós. Além disso, fazendo-a seguir directamente de Porto de Mós para Ourem, encurta-se a linha e facilita-se a construção, pois se começa a subida para o planalto da Fátima 50^m mais alto, o que representa um encurtamento de 2 km.

Entre Nazaré e Porto de Mós importa modificar a directriz. Em vez de subir de Alcobaça a Aljubarrota conforme o projecto aprovado, a linha deve manter-se no vale e seguir por ele para Porto de Mós, o que encura o traçado, melhora o perfil e evita expropriações dispendiosas, passando a 1,5^{km} apenas de Aljubarrota.

Subindo de Porto de Mós pela Fonte de Oleiro, Mendigos e Alqueidão da Serra com um pequeno tunel no contraforte que dessa povoação segue para o Norte, atinge-se rapidamente pelo Covão do Espinheiro e por S. Mamede o planalto da Fátima.

Desse lugar desce-se facilmente pela Lomba de Egua e por Alvega para a ribeira de Ceiça, indo-se em Vila Nova de Ourem a Chão de Maçãs, onde se estabelece o contacto com a linha do Norte, passando sobre ela para seguir a Tomar.

Realisa-se com esse traçado considerável encurtamento sobre o projecto aprovado e a linha de interesse geral Tomar-Nazaré fica inteiramente distinta da linha mineira, que cruza em Porto de Mós, tendo ali a estação comum. Justifica-se nessa parte de linha de tráfego limitado o emprego de fortes rampas, que podem ir a 30^{m/m}. Quanto ao ramal de Leiria, começa em Porto de Mós, aproveitando até à Batalha a linha mineira e bifurcando d'ela nessa localidade para seguir pelo vale do Lena. Deve contornar o morro do castelo de Leiria, aproximando-se o mais possível da cidade e atravessando o rio para ir entestar na estação da linha de Oeste.

Os excursionistas vindos da Nazaré poderão ir visitar a Batalha e Leiria e retroceder a Porto de Mós para seguirem para Ourem e Tomar.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que se prontificara, em concurso recente, a tomar a concessão, com garantia de juro, da linha de Tomar a Nazaré e ramal de Leiria com via de 1^m, vem agora propôr outra solução constituída por uma linha de via estreita da Nazaré a Porto de Mós e um ramal de via larga de Chão de Maçãs por Vila Nova de Ourem à Fátima, suprimindo-se o troço de Porto de Mós à Fátima por ser região pobre e de acesso difícil. Assim se mutilaria o plano ha muito elaborado, eliminando-se da linha do turismo Tomar-Nazaré os troços de Tomar a Chão de Maçãs, e de Fátima a Porto de Mós. Deixaria de haver continuidade da rede de via redu-

zida e ligação com as linhas da mesma bitola de Tomar a Gouveia e Santa Comba.

Entende pois a Comissão que se deve manter no plano a linha de via estreita de Tomar à Nazaré por Porto de Mós e o ramal de Leiria.

Poder-se-ia alvitrar, em vez do troço Porto de Mós-Ourem, outro de via reduzida de Leiria a Ourem, segundo a directriz pedida para a transversal de via larga, de modo que o itinerario de turismo seria Nazaré-Alcobaça-Porto de Mós-Batalha-Leiria-Ourem-Tomar. A extensão a construir seria a mesma, a região atravessada entre Leiria e Ourem mais rica e o itinerario directo sem ficar Leiria num ramal.

Seguiria porém essa linha numa extensão de 8 km.

paralela á transversal Leiria-Pombal a 4 km. de distância, alongaria consideravelmente o percurso entre a Nazaré e Tomar e passaria a 7 ou 8 km. de Fátima. Parece por isso preferivel a directriz primeiro indicada, Porto de Mós - Ourém, com o ramal Porto de Mós - Leiria pela Batalha.

LINHA DIRECTA DE TORRES NOVAS A PORTO DE MÓS

Resta a linha directa de Torres Novas por Minde e Mira e Porto de Mós.

E' inquestionável a vantagem de facilitar as relações da importante região de Torres Novas e Alcanena com a beira-mar e com Leiria.

O traçado seria comum, do Entroncamento à Zibreira, ao da linha Entroncamento-Rio Maior, já classificada. Seguindo por Minde e Mira à portela das Alvados e descendo pela vertente direita de um afluente do Lena por Alcaria, consegue-se com um lacete descer a Porto de Mós. Aproveita-se um troço comum de linha para Tomar. A extensão a construir para realizar essa linha seria pois de 30 km. e com ela ficará completo o plano, atendendo todos os interesses regionais.

E' certo que a zona servida entre Casas Robustos e Porto de Mós tem exiguo valor agrícola por falta de agua e que a descida para Porto de Mós é difícil, mas o couto mineiro tem uma ramificação, que sobe até Alvados, podendo pois ser de futuro útil para a sua lavra a linha que por ele siga directamente ao Entroncamento.

Alem disso um plano de linhas deve prever com larguêsa as diversas relações regionais e apertar quanto possível as malhas da rede.

Entende por isso a Comissão que nele deve figurar o troço de ligação directa da linha do Entroncamento - Rio Maior com a de Tomar à Nazaré, da Zibreira ao ponto que os estudos designarem perto de Porto de Mós.

As linhas de via estreita assim propostas, incluindo o caminho de ferro mineiro, considerado de interesse geral, da Martingança a Mendiga, somam 250 km. de extensão para uma área de 2.300 quilometros quadra-

dos, de incontestável valor agrícola, mineiro, industrial e turístico e bastante povoada.

TRANSVERSAL DE SETIL ÁS CALDAS E RAMAL DE PENICHE

Resta estudar a zona que se extende para o Sul da qual acabamos de considerar.

A transversal de via larga do Setil a Peniche, classificada por decreto de 19 de Agosto de 1907, tem capital importância, não só por poder derivar para a linha do Leste tráfego que a do Oeste mal comporta na parte de peor perfil, como pela ligação directa assegurada entre a faixa litoral e o Alemtejo.

Por isso o decreto n.º 12.524 de 22 de Outubro de 1926 determinou a sua construção imediata, atribuindo-lhe dotação.

Com razão distinguiu o referido decreto a transversal de ligação, passando em Rio Maior e entestando nas Caldas da Rainha, do ramal de Peniche, que tem por função principal estabelecer a ligação mais directa de aquele porto de pesca com a linha de Oeste.

Entende a Comissão que essa distinção deve permanecer, em obediência á incontestável importância das Caldas e á função privativa do ramal, cujas ligações com a linha de Rio Maior ficam asseguradas pelo troço intermedio da linha de Oeste.

O traçado deve ser delineado por forma que se aproxime de A dos Francos e Landal, para servir a

região que fica para Sul dessas povoações. O ramal de Peniche está já estudado em harmonia com as prescrições do D. n.º 12.524, tendo o ponto de bifurcação na Dagorda e mede cerca de 20 km.

Está-se procedendo ao estudo da transversal do Rio Maior, tendo-se efectuado varios reconhecimentos que provam a facilidade de cumprir as prescrições do decreto referido, saindo das Caldas pelo Norte e inflectindo a linha para o Sul afim de se aproximar de A dos Francos a Laudal.

Quanto ao ponto de inserção na de Leste, a Comissão faz suas as razões que levaram a Comissão de 1899 a preferir o Setil a Santarem, quer a entrada nesta estação se fizesse pelo sul, quer pelo Norte, aproveitando o vale da Azoia.

A principal função da linha é a ligação com o Alemtejo. Desde que a de Vendas Novas se construiu com o entroncamento no Setil, é a ele que deve convergir a nova linha, com a vantagem de servir o Cartaxo.

Convém ainda tornar a directriz sensivelmente normal á linha de Leste, embora com mais acidentado perfil, para servir o melhor possível a região, aproximando-se de Vale da Pinta, Ereira e Alcoentre, em vez de seguir pela zona tributária da linha de Leste em angulo muito agudo com ela em direção a Almester, onde encontra dificuldades de construção em terrenos inundáveis e de aluvião.

Trefileries et Laminoirs 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

Reformados e Pensionistas

Anda todos os dias a caminho do ministerio do Comercio uma comissão de reformados e pensionistas da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado e ultimamente pediram providencias ao titular da referida pasta para que lhes sejam pagos os vencimentos e pensões relativos ao mês de Junho.

Sabemos que a falta de pagamento dos vencimentos a estes funcionários tem dado motivos a que os mesmos tenham por sua vez faltas como por exemplo a de pagar a renda da casa que já deu motivo a que alguns fossem intimados a sahir de suas casas por tal falta.

“O Combóio do Trigo”

Amanhã deve ser conduzido da Alfandega da capital para a estação de Alcantara-Terra o magnífico escoihedor de sementes que, segundo se prevê, vai prestar superiores serviços no «Combóio do Trigo» e que foi expressamente importado pela comissão organizadora da louvável iniciativa.

A importantíssima alfaia agrícola será montada num vagão que exclusivamente lhe servirá, ficando, pois, a escolha de sementes numa secção independente das outras que compõem o referido «combóio», cuja marcha deve ter inicio nos principios da semana seguinte, ou seja a de 22 a 29 do corrente.

A REDE FERRO-VIÁRIA DE MOÇAMBIQUE

III

Pelo Coronel de Engenharia
LOPES GALVÃO

Ao lado das minas de ouro, são conhecidas, tambem, minas de prata como as celebres minas de Chicova, donde já em 1696 vieram amostras de prata para Lisboa. Estas minas, como as de ouro do Zambãoé eram conhecidas desde os tempos remotos da conquista.

O Governador de então, capitão general Francisco Barreto, ahi por 1590, perdeu a vida quando pretendia descobrir o logar certo das minas de prata de Chicova, donde os negros traziam o rico metal que permutavam.

As minas de ouro de Monomotapa tambem foram conhecidas desde o tempo da conquista. A grande permuta que se fazia com o Gentio tinha por base a existencia do ouro que este trazia em quantidade.

Tão grande actividade na descoberta e posse das riquezas mineiras, que aliás nunca se alcançaram, sómente cessou, apesar dos repetidos insucessos, depois que começou o trafego da escravatura, ahi por 1645, tráfego mais rendoso e de menores riscos do que os da posse das minas que os cafres defendiam com a superioridade numerica que os tornava invensiveis com os meios de ataque de que então se dispunha.

As riquezas mineiras do Districto de Tete são conhecidas desde a mais remota antiguidade. E se elas serviram por muito tempo para repetidas contendas e rivalidades entre aqueles que com a auctoridade do mando apareciam por aquelas paragens, o Estado desinteressou-se sempre da sorte de tão grande riquesa. E esse desinteresse mostra-se ainda nos nossos dias, apesar de investigações recentes, dignas de toda a consideração, nos levaram á convicção que todo o Districto de Tete está sobre vastas e espessas camadas de carvão que se estendem mesmo para além das fronteiras, penetrando no Nyassaland onde elas se mostram tambem susceptiveis de renumeradora exploração.

E o que acontece com o carvão, acontece com o ouro, apesar de serem bem conhecidas as minas de Chifumbazi e do Missale a que já atraz fiz referencia: Acontece com o cobre e com a grafite já descobertas: acontece com a mica, tão cubiçada durante a Grande Guerra pelo Govêrno Inglês, que se não cansava de

solicitar do nosso que a mandasse explorar e a enviasse para Inglaterra.

Toda esta riquesa mineria que é grande, e que podia ser a causa determinante de um rapido progresso do Districto, foi passada ás mãos de Empresas particulares sem garantias de um imediato aproveitamento e sem a comparticipação, que era justificada, até pela politica que os Estados vizinhos estão adoptando, nos lucros que a exploração de tão vastas riquezas possam dar.

Por toda a parte, e sempre, a improvidencia.

A mineralisação do Districto de Tete de ha muito que requer um caminho de ferro portuguez, *genuinamente portuguez*, que permita valorizar todas as suas riquezas e drena-las para o litoral *portuguez*.

Não o fazer, representa mais que um desleixo; representa mais do que uma falta de patriotismo; é quasi uma traição!

AS POSSIBILIDADES DA COLONISACÃO

As preocupações de radicar no solo de Moçambique a nossa raça não são de hoje; veem de tempos da conquista. Hoje, é que poucos se preocupam com tão instante e grave problemas! Haja boas cartas organicas, «*de cabelos cortados, e frisados á Marcel, se esta fôr a ultima moda*», que o resto não merece as honras de preocupada atenção.

Promover a Colonisação de Moçambique com portuguêses que para ali possam ir, beneficiando duma vida de maior abastança do que em Portugal teem, e que no Brazil só conquistam á custa de trabalhos extenuantes e, quantas vezes, de resultados negativos; promover a colonisação com portuguêses, repetimos, é um objectivo que se não tem lido no programa de ninguem!

E entretanto, ele é fundamental para nos garantir a posse daquele rico e vasto dominio.

O Sudoeste africano, sertão miseravel, onde o colono tinha de temperar a comida «*com areias do deserto*», não deixou de ser alemão apesar do mandato conferido ao Govêrno da Africa do Sul.

Os alemães tinham colonizado aquele territorio que mais parece um deserto! E os alemães, senhores

das terras, continuam a impôr a sua vontade e a ser respeitados pelos novos Governantes.

Mudou a bandeira, pelos azares da Guerra, mas não mudou o Dono da terra que a estava ocupando.

Na Africa Oriental, até aos preliminares da paz ainda na posse dos alemães, fenomenos parecidos se registam, não obstante o mandato conferido á Inglaterra. É que tambem ali o espirito alemão se tinha agarrado á terra.

E serão as condições, ao norte de Rovuna, mais propicias á ocupação pela raça branca? Quem ousaria afirmá-lo?

A despreocupação da epoca actual em assuntos de tamanha responsabilidade, contrasta flagrantemente com as justificadas e inteligentes preocupações dos Govêrnos de outrora.

Diz Francisco Maria Bordalo na obra já citada:

- A base essencial do verdadeiro progresso daquela «conquista (Moçambique) estava lançado desde 1677, com a primeira remessa de grande numero de colonos, enviados de Portugal. Se se adoptasse este sistema teríamos hoje uma colónia florescente na Africa oriental; porém e esforço não passou de factos isolados, apezar do constante brandar de todos os capitães de Sofala e de Moçambique, que pediam á corte novas remessas de povoadores para engradecimento de província.
- Nesta ocasião foram muitos artifícies de varios misseres, alem de cultivadores, e oito convertidas e e orfãs dotadas pelo Governo para casarem em rios de Sêna com portuguêses.

Como é triste contatar que ás vozes dos capitães de Sofala e de Moçambique se apagaram, e, em vez deles, ou do seu éco, outras se levantam, modernamente, gritando ao Ministerio das Colónias e pondo até nos órgãos da grande circulação para que todo o paiz as oiça: *Não mandem colonos para Moçambique! Prohibam, expressamente, o embarque de colonos para Moçambique!* Exijam aos que, mesmo á custa do seu dinheiro, teimem em embarcar para Moçambique, o deposito do custo da passagem de regresso, para podêrem ser repatriados na primeira oportunidade.

! Oh nomes dos Capitães de Sofala de Moçambique! Como vós vos haveis de sentir revoltados nas vossas campas, ao vêr como os vossos inteligentes e patrióticos brados fôram, mais do que esquecidos, porque fôram ultrajados! Ultrajados sim!

Vós não vos enganareis quando pedieis colonos: o imperio por vós conquistado e que vós quereis engrandecer, resistio ás vicissitudes das guerras, através de 4 séculos. Assim os portuguêses de hoje conservam, á força de cartas orgânicas, os restos do muito que, com o vosso valor e «esforço, mais que humano», conquistastes para a bandeira portugueza!

Nesses tempos em que a espada era brandida para conter os cáfres em respeito, não havia tempo para

se cuidar em saneamentos e em higiene que os recursos de então não favoreciam. Mas já se sabia quais eram os lugares mais salubres e quais as regiões onde os colonos se podiam fixar.

Já se sabia, por exemplo, que em Inhambane se podia radicar a raça europeia; já se sabia tambem que o Ibo situado no paralelo 12° 20: sul, era muito mais salubre do que o então presidio de Lourenço Marques situado na 'zona temperada, quasi a 26° de latitude sul.

Tete foi considerado desde a primeira hora como uma região onde a raça europeia se podia fixar.

E a confirmar a opinião dos primeiros portuguêses, lá está a Rhodesia do Norte, vizinha daquele territorio, com a sua população branca perfeitamente aclimatada.

Nesses tempos, porém, nós só conheciamos do interior do paiz aquilo que os rios navegaveis nos permitiam observar. Meios de comunicação, por terra, não havia. E assim, só se conhecia a salubridade relativa dos lugares francamente acessiveis, mas naturalmente mais insalubres. Então ninguem conhecia a Namahacha, Macequece, o Barué, a Makanga, a Mangonia, os picos de Namulia, os planaltos de Ilé e tantos outros lugares onde a população europeia se pôde dár optimamente.

Mas já nesses tempos e vivendo nas regiões menos salubres, se registavam colonos com 60, 70 e 80 anos de idade, e vivendo em magnificas condições fisicas.

Hoje, a Província é, pode dizer-se, completamente conhecida; sabe-se quais os lugares salubres e quais os que não são. E ao mesmo tempo que se conhece da sua salubridade, conhece-se tambem do seu valor agricola, já pelos relatorios de distintos agronomos nacionais e estrangeiros que os teem percorrido, já pelas experiencias, bem duras por vezes, que os proprios colonos teem feito e ensinamentos que teem colhido de tentativas as mais variadas.

É assim que se sabe que o planalto de Macequece é absolutamente salubre e proprio para a fixação da raça branca, que aliaz já lá está fixado. É assim que se conhece que uma grande parte o distrito de Tete é colonisavel e, em especial, a Mangonia, tão conhecida e tão admirada por todos os que teem andado pelo distrito de Tete.

Conhece-se como colonisavel o platô de Ilé e a região da Namulia no distrito de Moçambique, para só citar as principais localidades eminentemente proprias para uma colonisação intensiva,

O que é preciso para colonizar tão vastas e tão ricas regiões?

Antes de mais nada, torná-las acessiveis. E isso só se consegue levando até elas a viação acelerada.

Pode, dentro d'uma mesma região, assegurar-se o seu desenvolvimento com a construção de estradas que a recortem em todas as direções.

Mas é preciso que a ligação com o mar se faça por forma rapida e expedita, o que sómente pelo caminho de ferro se consegue.

Se ao problema da colonização se quer dár a atenção que ela merece, necessário se torna estudar, desde já, a maneira de se tornar acessíveis as áreas colonizáveis.

E assim, num plado de viação acelerada, não pôde deixar de ter-se em atenção este problema de interesse capital para a nossa soberania e para o futuro da raça.

POSSIBILIDADES DE TRANSITO

As possibilidades de transito de Moçambique são enormes. Pode dizer-se mesmo; são máximas.

Moçambique, com os seus 2500 quilómetros da costa marítima, barra o acesso ao mar, de 4 importantes colónias inglesas — O Transvaal, a Rhodesia do Sul, a Rhodesia do Norte e o Nyassaland.

Moçambique tem de proporcionar serventia marítima a todas estas colônias.

E' bem certo que fômos nós os primeiros ocupantes, que de longe tinhamos a posse efectiva do litoral, e, por direito de conquista, nos supunhamos donos de todo o hinterland até á contra Costa. Os ingleses, que vieram estabelecer-se, muito depois, no interior d'Africa para constituir as colónias referidas, ficaram, como é natural, na nossa dependencia em matéria de comunicações com o litoral. E em logar de nos pedirem a nossa necessaria colaboração para terem o acesso fácil para o mar, imposseram-nos violentamente a construção de linhas férreas que os servisse. E como nós, com uma política, a um tempo prudente e habil nos propussemos fazer todos os caminhos de ferro, que eles exigissem, (embora pelas razões alegadas pudesse pôr obstáculos á sua pretenção, fôram eles, por vezes, para a politica contraria, recusando-nos as ligações oferecidas!) Recusáram-nos, por forma bem pouco razoável, a ligação de caminho de ferro da Swazilandia, já construída por nós, a seu pedido, e não deram um passo para a construção do falado caminho de ferro de Quelimane ao Clure, caminho de ferro que deveria servir o trâfego de Nyassaland.

A esta ligação preferirem a ligação, mais extensa, com o porto da Beira, mas feito por um caminho de ferro inglês embora este exija a construção duma dispêndiosíssima ponte sobre o rio Zambeze.

E como se tudo isto fosse pouco, preparam-se já para construir o caminho de ferro de Tete!

Cada uma das colónias que estão por detrás de Moçambique é já servida por um caminho de ferro, construído através do nosso território, que a põe em comunicação com o mar.

Mas, manifestamente não pode chegar o que existe, dada a grande actividade dos colonos que as povoam.

A Rhodesia Sul ficará melhor servida com um caminho de ferro directo que a ligue a Lourenço Marques.

O Nyassaland lucrará com a construção de caminho de ferro de Moçambique; com a de caminho de ferro de Quelimane; e até com o projectado caminho de ferro de Nyassa, entre Porto Amélia e o lago

Nyassa. Qualquer das Colónias inglesas é rica. O Transvaal, como as Rhodesias, são muito mineralizados e oferecem grandes possibilidades de trâfego com o litoral. O Nyassaland não tem minas, a não ser talvez as de carvão, mas está-se desenvolvendo agricola mente, por forma notável. E por isso poderá num futuro próximo dar trâfego suficiente para mais de um caminho de ferro.

A RÊDE FERRO-VIÁRIA DA PROVÍNCIA

Esboçadas a traços largos, as possibilidades da vasta e rica província de Moçambique, fácil é delinear uma rede de caminhos de ferro que as sirva a todas.

Pode falar-se aqui da estatística de importação e de exportação de 1926-1927.

Evidentemente que em país tão vasto e tão imperfeitamente conhecido ainda, esse delineamento representa apenas uma orientação que guia o pensamento daqueles que sejam chamados a fazer os seus reconhecimentos preliminares ou os estudos definitivos.

E não se pense que seja tempo perdido, o reconhecimento dum caminho de ferro que se venha a verificar mais tarde, não ter viabilidade técnica ou económica.

Ha toda a vantagem em fazer percorrer a Colónia, em todas as direções, por missões de estudo que constatem as suas possibilidades, e indiquem a melhor maneira de as satisfazer.

De resto, não é só com a construção de caminhos de ferro que a Colónia se há-de desenvolver. Ao lado das vias férreas, e como complemento destas, ha uma rede de estradas a construir que hão de pôr os caminhos de ferro em ligação com os centros onde as actividades de qualquer ordem se venham a manifestar.

A REDE FERRO-VIARIA EXISTENTE

A província tem já construídos cerca de 1311 quilómetros de caminhos de ferro assim distribuidos:

<i>Ao sul de paralelo 22°</i>	
C. de Ferro de L. M. a Ressano Garcia . . .	89 km.
Idem da Swazilândia, da Machava a Goba . .	60 ,
Idem de Xingavane	89 ,
Idem de L. Marques a Marraquene	35 ,
Linha de Gasa a Chicomo	89 ,
Linha de Inhambane a Inharrime	89 ,
Ramal de Matola	6 ,
Idem de Umbeluzi	4 ,
Idem de Pontier em Gasa.	12 ,
Total	473 ,

NOS TERRITÓRIOS DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE

Caminho de Ferro da Beira a Umtali	320 km.
Idem, transzambeziano	280 ,
Total	600 ,

(Continua)

Linhos Estrangeiros

Linhos franceses — O ministro das Obras Públicas informou que será dado novo impulso á electrificação dos caminhos de ferro do Sul. A nova parte do programa comporta a electrificação de 1.100 quilómetros elevando assim a rede electrificada a 1.950 quilómetros nas linhas do «Midi». A execução deste plano custará 500 milhões de francos, dos quais 310 milhões reverterão para a industria francesa.

Linhos italianas — Numa revista italiana, lemos recentemente um estudo comparativo das tarifas ferroviárias italianas, desde o periodo anterior á Guerra até ao actual, com as tarifas dos outros países europeus.

O preço duma viagem de 100 km. era, em 1913, de 13,20 liras em 1.^a classe, de 9,20 liras em 2.^a e 6,05 liras em 3.^a. Em 1928, os preços correspondentes, em liras-ouro, são, respectivamente, de 14,32 liras, 9,68 e 5,87 liras, ha, pois, um aumento de 8 % em 1.^a classe, 5 % em 2.^a, e uma diminuição de 3 % em 3.^a.

As tarifas italianas comportam, para as grandes distancias, uma reducção sensivel. E' assim que, para uma viagem de 1.000 km., os preços eram em 1913, nas trez classes, de 81,15 liras, 53,35 liras e 34,55 liras; actualmente, expressos em liras-ouro, os preços correspondentes são de 94,63 liras, 63,55 liras, e 37,37 liras.

Os aumentos são, como se vê, mais sensiveis do que para os pequenos percursos, pois attingem, respectivamente, a 16 %, 19 % e 8 %.

Cotejando os preços dos diversos percursos, que variam de 100 a 1.000 km., nos caminhos de ferro dos principais países europeus, preços esses avaliados em liras-papel, em fins de janeiro ultimo, temos:

Uma viagem de 100 km. custa na Itália, nas trez classes 52,50 liras, 35,50 liras, e 21,50 liras. Na Noruega é que essa viagem custa mais caro: 115,69 liras, 57,84 liras e 26,72 liras. Na França custa apenas 33,56

liras, 22,65 liras e 14,75 liras. Só a Belgica e a Bulgária é que teem tarifas ligeiramente inferiores ás francesas. Todos os outros paizes teem tarifas mais elevadas. Na Alemanha, na Suissa e na Inglaterra, especialmente, as tarifas regulam o dobro das dos caminhos de ferro franceses.

— Anuncia-se que o Governo vai contribuir com 30 milhões de liras para a construcção de um ramal ferroviario de Aosta a Présaint Didier, num total de 37,000.000 de liras.

A Companhia Ansaldo Cogne, serão entregues a construcção e exploração dessa linha. Espera-se que esse ramal venha a ter grande influencia no desenvolvimento da região que vai atravessar.

Linhos alemas — Vão sofrer dentro em breve um novo aumento as tarifas ferroviarias alemãs que, em consequência do plano Dawes são actualmente as mais elevadas da Europa. Espera-se que com esse acréscimo as tarifas de carga produzam anualmente 200.000.000 de marcos e as de passageiros 50.000.000.

Para evitar-se o que até aqui tem sucedido com todos os aumentos de tarifas de passageiros, os quais não tem tido efeito práctico porque os passageiros se utilizam, de preferencia, das classes inferiores a ponto de circularem semi-vacias a primeira e a segunda, a administração dos caminhos de ferro pretende reduzir a duas as quatro classes existentes, fazendo assim com que recaia sobre a terceira classe o aumento.

Setenta e cinco por cento dos passageiros viajam actualmente na Alemanha de quarta classe. Esta será suprimida, ficando a primeira reservada apenas para os trens internacionais.

Linhos brazileiras — Acaba de ser executada pela Chesapeake and Ohio Railroad, um trabalho notavel pela sua rapidez, pois construiu em dez mezes uma linha de via dupla de cem quilometros de extensão ligando a linha de Chesapeake and Ohio Ry. a Vaverly á da Hocking Valley Ry. a Columbus.

Esta liuha, de fracos declives e curvas pouco acentuadas, apresenta 42 cruzamentos de estradas, das quais uma só de nível, cinco cruzamentos de linhas ferreas e 56 pequenos cursos de agua.

A sua construcção tornou necessário o deslocamento de cerca de 260.000 metros quadrados de pedra e de mais de 3 milhões de metros cubicos de terra, sendo empregadas nas pontes e passagens de estradas cerca de 10.000 toneladas de aço e 76.400 metros cubicos de cimento.



Quereis dinheiro?
Jogai no

Gama

RUA DO AMPARO, 51
LISBOA
Telefone, N 4020

AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

Uma maravilha de mecanica,
conforto e distinção
o carro preferido pelos elegantes

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

BRAGA

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.

(Continuação do n.º 973)

Quando queiram ultrapassar outro veículo os condutores devem certificar-se, antes de tomar a esquerda, de que o podem fazer sem risco de colisão com outros veículos ou animais caminhando em sentido inverso.

Depois de terem efectuado a ultrapassagem, os condutores não devem retomar a direita sem se haverem assegurado de que não há inconveniente para os veículos ou animais ultrapassados.

Quando se encontrarem veículos transitando em sentido oposto em estrada ou parte de estrada tam estreita que não possam cruzar-se, recuará um deles, nos termos seguintes :

1.º Sendo o caminho em declive, o que estiver mais abaixo;

2.º Em caminho plano, o que estiver mais próximo do lugar onde o cruzamento fôr possível e, sendo a distância igual, o que fôr mais leve;

3.º Sendo iguais todas as circunstâncias, recuará o que transitar do norte para sul, ou do nascente para o poente.

ARTIGO 10.º

Bifurcações e cruzamentos de caminhos

Todo o condutor de veículo ou animais, ao aproximar-se de uma bifurcação ou cruzamento de caminhos, deve anunciar a sua aproximação com sinal acústico, quando o possuir, ou verificar que o caminho está livre, moderar o andamento e encostar-se o mais possível à direita, sobretudo nos locais em que o caminho não seja descoberto.

Nos cruzamentos de quaisquer estradas ou ruas a prioridade de avançar pertence ao condutor que se apresente pela direita em relação ao ponto de cruzamento, e nas rampas ao do veículo que subir.

Nas aglomerações são aplicáveis as mesmas disposições, salvo regras especiais da autoridade competente.

ARTIGO 11.º

Estacionamento dos veículos e animais

E' proibido prender cavalgaduras ou outros animais na via pública ou deixá-los ai deitados.

E' igualmente proibido a qualquer veículo o estacionamento na via pública sem necessidade.

Os condutores não podem abandonar os veículos e animais sem tomarem todas as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

Todo o veículo ou animal estacionado deverá ser colocado de maneira a incomodar o menos possível a circulação e a não embaraçar o acesso às propriedades e nunca a par de outro veículo.

Os condutores de carros de transporte, quando tenham de dar descanso ou comida ao gado, são obrigados a colocar os carros fora do pavimento da estrada.

Quando um veículo estiver parado por causa de qualquer acidente, ou que toda ou parte da carga tenha caído sobre a via pública, sem que esta possa ser imediatamente desobstruída, o condutor deve tomar as medidas necessárias para garantir a segurança da circulação e principalmente assegurar, durante a noite, a iluminação do obstáculo.

ARTIGO 12.º

Combóios

Os veículos agrupados em fila para fazerem qualquer trajecto formam um combóio.

Um combóio de veículos de tracção animal pode, fora das localidades, ter um só condutor para cada grupo de três veículos, quando os dois atrelados sejam cada um deles de um só animal e os animais do segundo e terceiro veículos sejam presos a traseira do veículo que os precede. O condutor só poderá instalar-se no primeiro veículo, e sempre com as rédeas na mão, a não ser que caminhe a pé e à frente dos animais do primeiro veículo, o que é obrigatório para os carros de bois.

Nenhum combóio desta natureza deverá ter mais de 25 metros de comprimento total e quando forem vários conservarão entre si um intervalo de igual comprimento; tais restrições quanto à extensão e intervalos de combóios poderão elevar-se ao dobro da metragem quando se trate de combóios automóveis, não sendo estas medidas aplicáveis aos combóios militares.

ARTIGO 13.º

Passagem de pontes

Junto das pontes ou sobre estas é proibido lançar a galope os animais, quer montados, quer atrelados a veículos.

Aos condutores de carros de qualquer espécie é proibido dar volta com êles dentro das guardas de qualquer obra de arte.

Sobre pontes que não ofereçam todas as garantias de segurança de passagem, as autoridades administrativas, a requisição dos funcionários a cargo de quem estejam essas obras de arte, tomarão as providências que julguem necessárias, devendo fazer afixar em tabuletas perfeitamente visíveis em ambos os extremos das pontes o máximo de carga autorizado e as medidas prescritas para protecção e passagem. Em circunstâncias urgentes podem as autoridades locais tomar medidas provisórias que julguem indispensáveis para a segurança pública, devendo participar o facto imediatamente e pelas vias competentes ao Conselho Superior de Viação.

CAPÍTULO II

Disposições especiais para veículos de tracção animal

ARTIGO 14.º

Travões

Todo o veículo deve ser munido de travão de qualquer sistema eficaz, salvo permissão especial por escrito, passada pela autoridade administrativa, e só nas estradas cuja topografia o possa dispensar, mediante parecer do chefe da divisão de estradas do distrito.

E' expressamente proibido, salvo caso de força maior, o uso de qualquer sistema que, tendo por fim evitar o recuo das viaturas, se crave no solo.

ARTIGO 15.^o

Número de animais atrelados

Os veículos destinados ao transporte de mercadorias não podem atrelar mais de quatro animais quando sejam de duas rodas; nos de quatro rodas não são permitidos mais de seis bois ou oito cavalos ou muares, e nunca mais de três animais em fila ou a par.

Quanto aos veículos para transporte de passageiros, não são permitidos mais de três cavalos ou muares nos veículos de duas rodas, nem mais de seis nos de quatro rodas. Quando por circunstâncias especiais esse número tenha de ser aumentado, é obrigatório mais de um condutor, excepto tratando-se de animais de reforço em rampas de declive e extensão excepcionais, ou em secção de estradas em reparação que possam tornar necessária tal medida, havendo nesse caso postes provisórios indicando os limites dessas secções.

CAPITULO III

Disposições especiais para viaturas de tracção mecânica

ARTIGO 16.^o

Requisitos essenciais das viaturas de tracção mecânica

E' permitida, nos termos e sujeita às disposições aplicáveis das leis e regulamentos de viação ordinária, municipal ou geral e do estabelecimento e exploração de indústrias eléctricas e às prescrições do presente Código, a circulação na via pública de viaturas automóveis ou outras de tracção mecânica pertencentes a qualquer indivíduo, empresa ou companhia.

São consideradas viaturas automóveis, para o efeito do presente Código, os veículos de motor mecânico, seja qual for a sua natureza, destinados a circular sobre as vias públicas sem necessitarem de emprego de carris.

Os aparelhos geradores de energia, os motores dos automóveis e respectivos acessórios devem ser dispostos por forma que ofereçam as necessárias garantias de solidez e segurança, sem originarem perigo ou incômodo para o público, derivado deste especialmente do fumo ou do vapor, nem darem lugar a derramamento ou perda de quaisquer substâncias explosivas ou inflamáveis.

Os aparelhos de manobra deverão oferecer as máximas garantias de funcionamento pronto e eficaz e serão agrupados de modo que o condutor os possa examinar e manobrar sem prejuízo da vigilância contínua que deve exercer sobre o caminho que tem a percorrer; tendo motor a vapor, os aparelhos indicadores deverão ser dispostos de forma que possam ser facilmente consultados, pelo que deverão ser convenientemente iluminados durante a noite.

As viaturas automóveis deverão obedecer ao seu aparelho de direcção, de modo que percorram com facilidade as curvas de pequeno raio.

As viaturas automóveis cujo peso em vazio seja superior a 350 quilogramas deverão ser munidas de disposições especiais que lhes permitam movimento de recuo por meio do seu motor.

Os veículos de tracção eléctrica assentes sobre carris na via pública terão os requisitos necessários de forma a satisfazerem aos preceitos estabelecidos no regulamento da tracção eléctrica aprovado por decreto de 12 de Março de 1905.

§ único. E' rigorosamente proibido o uso do escape livre dentro das cidades e povoações, bem como queimar óleos ou substâncias que produzam fumo denso e incômodo. O tubo de escape não pode ser dirigido para o pavimento da estrada.

(Continua)

Parte Financeira

Carteira do Accionista

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 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 gráu 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 coupou 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 n. ^o 68	Frs. 5,57 » 6,15	Frs. 5,85 » 6,43
Coupon de 4% } n. ^o 67 n. ^o 68	" 7,36 " 8,20	" 7,74 " 8,58

— Coupons n.^o 64 e 65 das Obrigações de 3% privilegiadas Beira-Baixa e n.^o 63 e 64 das Obrigações de 4 1/2% —

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

Linhas Portuguesas

Um pedido á C. P.

Alguns passageiros da linha de Sintra, residentes em Queluz, pedem á direcção da C. P., que lhes seja permitido utilizarem-se do comboio que parte de Lisboa ás 18,16 e é «rapido» até á segunda daque-las localidades.

Nova estação no Porto

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal fez já entrega á Direcção Geral de Caminhos de Ferro de um novo projecto, a cuja elaboração se obrigará até 8 de Agosto, e pelo qual as suas linhas se prolongam de Porto-Boavista á Trindade, dotando assim o Porto com uma nova estação em pleno coração da cidade. E' de esperar que a aprovação do projecto seja concedida sem delongas, em atenção ao alto interesse que representa.

Estabelecimento dum «rapido» por ocasião da exposição de Sevilha

Por ocasião da Exposição de Sevilha, que se realiza na proxima primavera, haverá diariamente um comboio «rapido» entre Lisboa e aquela cidade, por Badajoz, composto de carruagens-camas e de 1.^a e 2.^a classes, e que, partindo á tarde de Lisboa, ligará ao «rapido» de Madrid. Este comboio, cuja marcha será então acelerada, deverá partir de Lisboa mais tarde, chegando á capital espanhola mais cedo, de-

vendo no territorio português conduzir um vagão-restaurante.

Nestas condições, ficarão existindo dois comboios diarios para Sevilha, sendo um á noite, por Badajoz, e outro, de dia, por Vila Real de Santo Antonio, continuando a ser assegurado, como actualmente, o serviço de transporte de passageiros até Sevilha por auto-omnibus, até á conclusão do caminho de ferro de Ayamonte a Huelva, que possivelmente será nos fins do proximo ano.

Linha ferrea Vizeu á Covilhã

As camaras municipais do concelho de Viseu, Seia, Nelas e Covilhã vão solicitar dos poderes publicos a aprovação dum caminho de ferro que ligue Viseu a Covilhã, o que constituiria um importante melhoramento para esta região.

Rendimento das linhas do Continente

O rendimento das linhas ferreas do Continente, durante o ano findo, líquido de impostos e reembolsos, foi de 320 mil contos.

Representação entregue ao sr. ministro do Comercio

O sr. ministro do Comercio recebeu uma representação assinada por 1.750 firmas comerciais e industriais de Lisboa, Porto, Evora, Beja, Famalicão, Faro, Lagos, Extremoz, Tavira, Braga, Viana do Castelo, Setubal, Aljustrel, Moura, Serpa, Portalegre, Vila Franca, Trofa, Ermezinde, Chaves, etc., solicitando que ás empresas ferroviarias seja concretizado, no artigo 121.^º da Tarifa Geral de 1926, um prazo maximo para solucionar as reclamações, visto que sem tal formalidade, longos meses se passam sem que as importâncias por elas indevidamente cobradas sejam restituídas.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

L. Mendonça e Costa

ITINERARIOS DE EXCURSÕES EM TODO O PAÍS

Madrid, Paris, Vigo, Santiago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

—EM PREPARAÇÃO A 6.^a EDIÇÃO—

Completamente actualizada por Carlos d'Ornellas

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 581 e 27

**BRINDES
AOS
NOSSOS ASSINANTES**

QUEM ARRANJAR UM ASSINANTE
RECEBE UM BRINDE

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» resolveu oferecer a todos os seus assinantes que tenham pago os seus recibos da segunda anuidade e que enviem o nome de outro assinante que arranjam e que enviem a respectiva importancia, recebem um dos 4 livros abaixo indicados, á sua escolha.

O assignante basta enviar o nome de outro que tenha arranjado assim como a importancia e a respectiva assinatura e imediatamente lhe será enviado o livro escolhido.

SANGUE - MOCIDADE - AMOR

2.^a Edição de FELIX CORREIA

SANGUE BARBARO

Por CASTELLO DE MORAES

CRONICAS DE QUALQUER DIA

Por MAIA ALCOFORADO

Uma Campanha Tradicionalista

Por BEIRÃO DA VEIGA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Concurso para a admissão de praticantes
nos Escritorios da Companhia em Figueira da Foz

Faz-se publico que, até ao dia 3 de Setembro proximo futuro, se recebem n'esta Direcção pedidos de admissão de praticantes nos escritorios da Companhia, para preenchimento das vagas que ocorrerem durante um ano.

Os pedidos podem ser feitos em papel comum, escritos pelos proprios, com indicação da residencia dos peticionarios, devendo sêr acompanhados pelos seguintes documentos :

- 1) — Certidão de idade.
- 2) — Diploma de aprovação no exame de instrução primaria (2.^o grau). Na falta d'este diploma, deverão apresentar certificado de aprovação do exame de admissão aos Liceus, ou ás Escolas Industriaes, Comerciaes, Primarias Superiores, ou, ainda, atestado do exame de 4.^a classe das Escolas Primarias Geraes.
- 3) — Documento que mostre têr satisfeito as leis do recrutamento militar na parte aplicavel.
- 4) — Documento comprovativo da isenção de responsabilidades criminaes.
- 5) — Documento comprovativo de bom comportamento moral e civil.
- 6) — Documento de fiança, assumindo responsabilidade, até 100\$00 escudos, pessoa aceite pela Companhia.

Só serão admitidos os individuos que tiverem de 18 a 28 anos de idade (os filhos dos empregados poderão sêr admitidos com 15 anos) suficiente robustez, verificada pelo Serviço de Saude da Companhia, e que forem aprovados n'um exame a que se procederá em conformidade com a Circular da Exploração de 11 de Junho de 1928.

Figueira da Foz, 4 de Julho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

ADMINISTRAÇÃO**Distribuição de Relatório**

São preven'dos os Srs. Accionistas desta Companhia de que o Relatorio do Conselho de Administração, relativo ao Exercicio de 1927 e que deverá ser presente á Assembleia Geral Ordinaria convocada pâra 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

REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Constituiu um verdadeiro sucesso o
Número 22 desta interessante Revista

Com perto de 50 paginas acaba de sahir o número 22 da *Revista Insular e de Turismo* que continua mantendo um importante papel na defesa dos interesses insulares e do Turismo em Portugal.

O artigo inicial intitulado «Nossa Senhora da Fátima» é da autoria do nosso director sr. Conselheiro Fernando de Sousa e tem também valiosa e interessante colaboração dos srs. Coronel Fernando Borges, Gualter Cardoso, Marquês de Jacome Correia, Dr. Alvaro Néves, Gervasio Lima, Dr. Alvaro dos Reis Gomes, Sacadura Brettz, Reverendo Nunes da Rosa, Aníbal Bicudo, e Visconde do Porto da Cruz.

Traz artigos interessantes como: «As nossas entrevistas», «Os Açores e a descoberta da America», «O povo Açoreano», «A Livraria de Teófilo Braga», «A Ilha do Porto Santo», «Porto», «Ainda a Exposição de Productos Açoreanos», «Marechal Gomes da Costa», «A Fonte dos Namorados», «O logar da Caloura na Ilha de S. Miguel», «Coronel Raul Esteves e Capitão Mario Costa», «Soeiro da Costa», «A rede Ferroviária ao Sul do Tejo», «Pelos Jornais», «Dr. Mario Moutinho», «Homen Christo (filho)», «Uma hora de Jornalismo», «Açoreanos no Continente», «Revista Aquila», «A Exposição Agricola da Madeira» etc., etc.

E' um número que muito honra a direcção e redacção da *Revista Insular e de Turismo*.

**Papel de carta Artístico**

D. Tomaz de Melo (Tom) o inteligente e incansável trabalhador que nos diversos jornais presta a sua interessante colaboração, acaba de publicar uma coleção interessante de papel de carta com um desenho de Santo Antonio que tem como emblema a Cruz de Christo.

Tenciona o ilustre artista fazer um serie de edições a que dá o titulo de *Santos Portugueses* Tendo iniciado a que acima nos referimos, com o n.^o 1

Felecitamos Tomaz de Melo.

**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.

Reformados e pensionistas dos Caminhos de Ferro do Estado

O decreto ontem aprovado em conselho de ministros e a que noutro lugar nos referimos, é assim redigido:

Artigo 1.^o — A comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado adiantará, por conta da dotação que lhe foi consignada no capítulo 19.^o e Artigo 158.^o do orçamento do ministerio do Comercio e Comunicações, que vigorou para o ano económico de 1927-28, á Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos caminhos de ferro a importancia que fôr necessária para pagamento das pensões dos meses de Maio e Junho ultimos.

Artigo 2.^o — Da mesma forma, e por conta da dotação que lhe foi atribuida no actual ano económico, procederá a referida comissão liquidatária quanto ás pensões da mesma Caixa que se forem vencendo até que seja definitivamente regularizada a sua situação financeira.

Artigo 3.^o — As importâncias abonadas nos termos deste decreto e mais legislação vigente, bem como a importância de 3 850.859\$39 entregue depois de 11 de Maio de 1927, pela comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro, serão consideradas como adiantamentos á Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro e deverão ser saldadas por este organismo pela fórmula que, oportunamente, será preceituada.

Artigo 4.^o — Fica revogada a legislação em contrário.

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 Portugueses 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 Apolonia) todos os dias uteis, 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.

Viagens e Transportes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Apeadeiro de Gelfa

Desde ontem 15 de Julho está reaberto á exploração, para serviço de passageiros sem bagagem, o apeadeiro de Gelfa situado ao quilômetro 94,3 da linha do Minho, entre a estação de Afife e o apeadeiro de Ancora-Praia.

Por este motivo, a começar na mesma data, passam a ter paragem no citado apeadeiro os combóios: n.º 601 no sentido ascendente e n.º 606 no sentido descendente, indicados no horário em vigor.

Este apeadeiro não vende bilhetes sendo as cobranças feitas em trânsito pelo preço correspondente á estação anterior ou imediata, conforme se trate de procedencia ou destino, respectivamente.

Continua em vigor o Aviso ao Públíco C. n.º 106 de 17 de Maio de 1926, publicado pela extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em tudo o que não fôr contrário ao dispôsto no presente.

OS NOSSOS MORTOS

M. Antonio Jorge dos Santos

Faleceu no dia 8 do corrente pelas 22.30 no hospital da Universidade do Coimbra o Chefe de 2^a Classe d'esta estação M. Antonio Jorge dos Santos cujo



funeral se realizou no dia imediato pelas 16 horas da Sé Nova do Coimbra para o cemiterio de Souzelas terra da sua naturalidade acompanhado d'uma grande massa de ferro-viários de todas as categorias e de pessoas seus inseparáveis.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

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

A TODA A HORA ÁQUA Á 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 Seca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE KEATING
MATAM

ELÉTRIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRAGAS

DEPOSITO PARA REVENHA
103, Rua dos Fandueiros, 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

Seda 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 país, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se à 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 Seca, 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 escritório, livros para escritório 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 Annunciada, 12 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER 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. Encarrega-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 limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça