

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.^o DC 41.^o ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colônias, 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. Luis, 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 de Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 975

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 Agosto de 1928
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Tarifa de Camionagem, em vigor desde 25 de julho de 1928. Transportes de passageiros e bagagens entre o Despacho Central de Torres Novas e a estação de Entroncamento e de mercadorias entre o mesmo Despacho Central e a Estação de Torres Novas.
Tarifa de Camionagem, em vigor desde 15 de julho de 1928. Transportes entre a estação de Braga e os despachos Centrais de Vila Verde, Pico de Regalados, Ponte da Barca e Arcos de Vale de Vez.
Tarifa de Camionagem, em vigor desde 20 de Julho de 1928. Transportes entre a estação de Pombal e as vilas de Acião, Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pêra, passando por Lapa, Pontão, Aldeia Ana da Viz e com ligação para Pedrógão.
2.^o Aditamento à Tarifa Geral.

SUMÁRIO	
A rede ferroviária na zona litoral por J. Fernando de Souza	Pag. 225
A rede ferroviária de Moçambique, pelo Coronel de Engenharia Lopes Galvão	" 228
O Caminho de Ferro de Cacilhas á Costa de Caparica	" 231
Parte Oficial	" 234
* Linhas Portuguezas	" 236
* Linhas Estrangeiras	" 236
* Fausto de Figueirêdo	" 257
* Parte Financeira. — Carteira do Accionista	" 237
* Revista Insular e de Turismo	" 238
* Um Almanack	" 238
* Imprensa. Gualter Cardoso. Exposição de Sevilha	" 238
* Viagens e Transportes	" 239
* Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	" 239

A RÈDE FERROVIARIA NA ZONA LITORAL

III (*)

Por J. FERNANDO DE SOUZA

ENTENDE pois a Comissão:

1.^o — que a transversal de Rio Maior deve ter por pontos extremos as estações do Setil e Caldas, segundo de preferencia pelas proximidades de Manique do Intendente e Arrouquelas, salvo indicação em contrario dada pelo exame do terreno que aconselhe a passagem por Almôster;

2.^o — que se deve aproximar a directriz de A dos Francos e Landal;

3.^o — que o ramal de Peniche, distinto da transversal, deve ter directriz normal á linha de Oeste, saindo da Dagorda.

RAMAL DA LOURINHÃ

Pelos habitantes da Lourinhã foi solicitada, para o ramal de Peniche, a directriz que, seguindo ao longo da costa, viesse áquela vila e fosse entroncar na linha de Oeste na estação de Outeiro da Cabeça ou na do Bombarral.

De modo algum se justificaria o deferimento d'essa pretensão, que faria seguir o ramal quasi sem zona tributaria do lado do mar, alongando-o demasiada-

mente e prejudicando as suas relações com o mercado das Caldas, que abastece, e com a linha de Rio Maior e por ela com o Alemtejo. Pelo contrario, a direcção normal decretada favorece igualmente as relações para o Norte e para o Sul.

Em homenagem á importância do concelho da Lourinhã propõe-se a classificação de um ramal económico de via larga, subindo daquela povoação pelo vale da ribeira de Palheiros á estação de Outeiro da Cabeça, que terá de ser modificada para comportar a extensão de patamar necessaria á um entroncamento. A sua extensão é de 16 km. apenas.

LINHA DE ALEMQUER

Caminhando para o Sul oferece-nos a transversal, decretada em 1907, sob a denominação da *linha de Alemquer*, do Carregado a Torres Vedras. Compreende essa linha o ramal da Merceana, concedido pelo contrato de 10 de julho de 1882, o qual lhe dava por origem, o ponto da linha de Torres Vedras que fosse julgado mais conveniente, passando pelas imediações de Runa. No convenio da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, aprovado por decreto de 16 de

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

maio de 1894, deixou de ser incluido o ramal, que tambem não figura nos novos Estatutos da Companhia, aprovados por Alvará de 30 de novembro do mesmo ano.

Atribuem-se neles por fins á Companhia a exploração das linhas então existentes, entre as quaes figura a de Lisboa-Cintra-Torres. Pelo que respeita a novas construções, referem-se apenas a linha da Beira Baixa e as concedidas por alvarás de 1886 e 1887 e todas as outras que de futuro lhe fossem concedidas.

Houve manifesto lapsó na omissão, pois o ramal da Merceana fazia parte da concessão de 1882 e nenhuma referencia explicita ha nos estatutos á dispensa de o construir. O contrato não distingue entre a exploração da linha e a do ramal, igualmente obrigatorias.

Esse pleito nada tem, porem, com a classificação da linha, que é uma transversal curta, de incontestável valor militar, servindo uma região rica e populosa.

A origem deve ser na estação do Carregado. Sobe-se a Alemquer, onde a passagem oferece dificuldades e continua se seguindo o vale do rio de Alemquer pelas proximidades de Meca, Aldegavinha e Aldeia Galega da Merceana, adeante da qual se transpõe a portela com a cota de cerca de 160^m. Desce-se depois facilmente para a estação de Dois Portos, de extenso patamar, apropriada para a função de entroncamento.

Para ir a Torres Vedras seria preciso acompanhar a linha de Cintra-Torres pelo vale do Sisandro, ladoando os contrafortes da serra do Barregudo.

Poder-se-ia ir a Runa com peor perfil, mas essa estação é demasiado acanhada e a extensão da linha a construir seria maior.

Para os efeitos de exploração pode-se considerar a linha cono do Carregado a Torres, aproveitando os comboios o troço comum Dois Portos-Torres. A extensão da linha será de 28 km. saindo de Dois Portos, solução que a Comissão propõe.

LINHA DA ERICEIRA

O decreto de 19 de agosto de 1907 classificou, sob o nome de linha da Ericeira, uma transversal de via larga de Alverca á Ericeira por Bucelas, Malveira e Mafra. Foi proposta pela Comissão para serviço das linhas de Torres Vedras.

A directriz é defeituosa sob o ponto de vista do tráfego, pois não assegura as comunicações directas de Ericeira e Mafra com Lisboa.

Importa analisar nesta altura os alvitres apresentados pela C. P. acerca das linhas proximo de Lisboa.

A Companhia demonstra a insuficiencia da estação de Lisboa-R e a conveniencia de libertar o serviço dos comboios para grandes distancias dos embarcações e sujeições originados pelos tranvias curtos. Refere-se em seguida ás delongas e incertezas acerca da criação da nova estação central e marítima e das obras do porto de Lisboa, de que depende o alargamento da estação de Santa Apolonia.

Não comportando tales demoras a solução do problema da melhoria dos serviços em Lisboa, e sem ser abandonada a idéa da criação da estação marítima, fez a Companhia elaborar um projecto da estação entre o Campo Pequeno e o Campo Grande, ligada com a linha de circunvalação no Rego e no Arieiro de modo que possa ser suprimido o troço intermedio e portanto os acanhados viaductos sobre as avenidas da Republica e 5 de Outubro. Pelas novas ligações se faria o serviço dos comboios tranvias.

A partir da nova estação construir-se-ia uma linha dupla ao longo do Campo Grande, passando em via directa sobre a Calçada de Carriche, atravessando em tunel de 300^m a estrada militar, indo por Frielas, Loures, Tojal e Vialonga á entrada da estação de Alverca.

As rampas não excederiam 12^m/m e os raios de curvas não desceriam abaixo de 600^m. O edificio de passageiros seria construido com simplicidade.

Se mais tarde se fizer a estação marítima, a do Campo Grande poderá ficar para o serviço de mercadorias.

E' inegavel que o serviço dos comboios de passageiros lucraria consideravelmente com esse desdobramento de linhas e estações.

Fica porem a nova estação bastante longe do centro da cidade. Se os comboios não continuarem a partir do Rocio, recebendo tambem passageiros no Campo Grande, boa parte do publico ficará prejudicada por uma providencia inversa da que nas grandes capitais se adopta, trazendo os comboios a estações centrais. Se os comboios de longo percurso continuassem saindo de Lisboa-R, diminuir-se-iam as vantagens de independencia dos tranvias, a que visa a construção da nova linha.

Propõe a Companhia derivar da nova linha, que mede 25 km., outra que entronque nela proximo do Campo Grande e vá por Bucelas, Lousa e Malveira a Mafra e á Ericeira.

O exame da carta mostra que a linha deve bifurcar nas proximidades de Frielas ou Loures e mede cerca de 35 km. desde o ponto de bifurcação.

Da estação do Rocio á Ericeira haverá 50 km., sensivelmente o mesmo que por um ramal da linha de Oeste e ficará servida a zona de Montachique e Lousa.

E' incontestavel a importancia de uma estação central e marítima.

Impõe-se igualmente o alargamento da estação de Santa Apolonia para desempenhar satisfatoriamente o seu serviço proprio e assegurar livre transito aos comboios vindos de aquela.

Confiou o Governo o estudo desse problema sobremodo complexo a uma comissão especial. Esta Comissão limita-se pois á afirmação da necessidade de uma solução racional e rapida do problema das estações de Lisboa e a perfilar o alvitre da C. P. em relação á nova linha, duplicação do primeiro troço da de Leste, denominando-a Linha de Alverca, da estação do Campo Grande a Alverca. O novo

trôço Rego-Arieiro ficaria fazendo parte da linha de circumvalação, assim modificada. Esta solução é aceite para o caso de ser posta de parte a estação central e marítima da Alfandega, que a Comissão julga preferível.

Quanto ao ramal da Ericeira, importa observar que por decreto de 6 de agosto de 1921 foi classificada uma linha de via reduzida em leito próprio com tração eléctrica do Lumiar por Loures, Bucelas, Montachique e Lousa, tendo um ramal de Loures por Lousa a Mafra e à Ericeira, com a largura de via da rede da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, em ligação com esse rede e com a estação do Rêgo.

A sua directriz coincide em quasi toda a extensão com a linha projectada pela C. P.

Em 12 de Dezembro ultimo veio a Comissão Administrativa de Loures requerer a concessão das seguintes linhas de via de 0^m,914 em leito próprio e de tração eléctrica:

Linha de Carriche a Loures, Louza, Malveira, Mafra e Ericeira; ramaes de Lousa a Cabeça de Montachique, de Loures por Bucelas ao Freixial, de Carriche a Caneças. Somam essas linhas cerca de 75 km.

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro abriu inquérito da utilidade pública nos termos do artigo 25.^º do D. 13.829.

A concessão é pedida nos termos dos artigos 25.^º e 33.^º, o segundo dos quais assegura a isenção de direitos do material fixo e circulante.

Requeriu igualmente a Câmara a concessão de uma rede de distribuição de energia eléctrica para luz e força motriz.

No sumário justificativo indicam-se os limites de 25 m/m. para as pendentes, salvo a de 45 no ramal de Montachique e o de 100^m para os raios das curvas.

Como se vê, as linhas pedidas pela Câmara de Loures coincidem em boa parte com as classificadas em 1921.

A Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, examinando em devido tempo esse pedido, observou que a linha requerida coincidia, em parte, com a linha de via larga classificada Alverca à Ericeira, que só se justificaria sob o ponto de vista militar.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses declarou que nenhuma objecção tinha que fazer ao pedido. O parecer concluia por afirmar que a linha pedida não colidia com a de via larga classificada em 1907 e que a concessão podia ser feita ao abrigo da lei de 14 de julho de 1899, devendo-se ter em conta o seu carácter da linha suburbana.

A Comissão Superior de Caminhos de Ferro foi

então de parecer que a linha pedida não era nociva à defesa nacional, indicou varias condições a que devia ser sujeita a concessão sob o ponto de vista militar.

Nada tem esta Comissão com as condições da concessão. Cumprilhe porém pronunciar-se acerca da classificação das linhas.

E' manifesto o seu carácter suburbano e portanto a conveniencia de fazer delas o prolongamento da viação urbana de Lisboa. Podem assim vir passageiros e sobre tudo recovagens: fructas e hortaliças, lacticínios e criação, roupa, etc., aos centros de distribuição urbana nas condições da maxima economia de transporte.

E' pois de interesse público a classificação da linha de via reduzida do Lumiar à Ericeira e dos ramaes de Caneças, Montachique e Freixial, com via de 0^m,914 em vez do ramal de via larga da Ericeira proposto pela C. P.

LIGAÇÕES DE CINTRA E DO OESTE

Está classificada e foi objecto de concessão facultativa á C. P. pelo Alvará de 1887 uma ligação do ramal de Cascais com a linha do Oeste, de Caxias a Cascais. São 9 km. de construção facil e que asseguram a ligação da linha do Oeste com a marginal facilitando as relações de Cintra com a zona servida pelo ramal de Cascais.

CINTRA A CASCAES

Está classificado e concedido um tranvia eléctrico de Cintra aos Estoril por Alcabideche, ligado com o de igual natureza de Cintra a Colares e à Praia das Maçãs.

A C. P. alvitrou a ligação dos ramais de Cintra e Cascais por uma linha de via larga pelo Cabo da Roca.

Está concedido, por contrato de 27 de fevereiro de 1923, o prolongamento do ramal de Cascais, da estação dessa vila à Praia do Guincho, com a extensão de 8 km., no propósito de facilitar a urbanização da Marinha e o aproveitamento daquela excelente praia oceanica.

Prolongar a linha, circundando as arribas do Cabo da Roca, para ir á actual estação de Cintra, seria obra sobremodo dispendiosa e que pode ser suprida satisfatoriamente na sua função pelos tranvias eléctricos, que podem expandir-se e ramificar-se conforme o desenvolvimento do turismo.

Entende pois a Comissão que se não devem por agora classificar novas linhas nas imediações de Cintra, a não ser as que representam expansão do grupo a que serve de nucleo a linha de Cintra à Praia das Maçãs.

Quereis dinheiro?
Jogai no

Gama

RUA DO AMPARO, 51
LISBOA
Telefone, N 4020

A REDE FERRO-VIÁRIA DE MOÇAMBIQUE

IV

Pelo Coronel de Engenharia
LOPES GALVÃO

NO NORTE DA PROVÍNCIA

C. de F. de Quelimane a Inhamacurra	61 km.
Idem de Inhamacurra a Vila Durão	83 >
C. de F. de Moçambique a Namiálo	94 >
	238 >
Total geral em toda a província	1.311 >

Ora, tendo a província uma área de 760.000 quilómetros quadrados, ou seja 8 vezes e meia a área do Portugal continental, com uma população que é computada em mais de 3.500.000 habitantes, comprehende-se como é insignificante esta rede em relação á área que abrange e até em relação á população que serve.

A África do Sul Ingleza, que tem uma área de 1.225.000 quilómetros quadrados e uma população de 7 e meio milhões de habitantes, tem uma rede ferroviária que anda á volta de 20.000 quilómetros. Com receitas que se elevam a mais de 25 milhões de libras!

Outros números não são necessários para mostrar quão pequena é ainda a nossa actividade.

E é de notar que a maioria dos quilómetros de caminhos de ferro que já temos construídos são destinados a servir territórios estranhos, beneficiando principalmente das possibilidades de trânsito.

Estão neste caso :

O C. de Ferro de L. Marques a Ressano Garcia.

Ressano Garcia	89 km.
O Caminho de Ferro de Suazilandia	60 >
O Cam. de Ferro da Beira a Umtali	320 >
O Cam. de Ferro trans-Zambeziano	280 >
Total	749 >

ou seja muito mais de metade da rede já construída.

Estes caminhos de ferro irradiam dos dois principais portos da Província, Lourenço Marques e Beira, portos que com o seu tráfego sempre crescente e o seu apetrechamento cada vez mais completo, se des-

tinam a ser os principais portos de toda a África Oriental.

Se fráca tem sido a actividade em matéria de construção de caminho de ferro, menor tem ela sido em matéria de estudos e de projectos dos mesmos. E sem bons estudos nada de útil se faz. Se exceptuarmos os estudos feitos em Quelimane com o objectivo de levar um caminho de ferro deste porto até ao rio Chire, ou até ás margens do Zambeze, e ainda os estudos do caminho de ferro de Moçambique, que aliás não passam ainda do quilómetro 300, nada mais ha feito!

E' desolador.

Em 1918 sendo eu Inspector de Obras Públicas da Província, tive a honra de dizer ao Governo o seguinte :

«Oxalá no ano que entra (ano de 1919) seja possível organizar brigadas de estudos que percorram a Província em todas as direcções e que organizem os projectos de todas as linhas férreas que neste trabalho ficam indicadas. (tratava-se dum plano de viação que por essa ocasião entreguei ao Governo) Desses estudos que não devem abranger tão sómente a parte técnica, mas que devem compreender também inquéritos económicos, é que resultará a classificação das diversas linhas pela ordem da sua sua importância e da sua urgência.

«Esses inquéritos é que hão-de indicar as regiões onde, por agora, seja suficiente abrir estradas carreteiras, ou onde seja necessário lançar desde logo o caminho de ferro sem qualquer hesitação. «Por isso, convém que as brigadas de reconhecimento sejam acompanhadas, tanto quanto possível, de médicos, de agronomos, e até de geólogos para, cada um, relatar sobre a sua especialidade, tornando o país conhecido sob os seus múltiplos aspectos. »

Como se correspondeu a este apelo que representava um bem defenido programa de acção e de realizações?

Estudando em 10 anos 200 quilómetros de linha cujo ante projecto de ha muito havia sido feito! E como em matéria de construção se não passou de Namiálo ao quilómetro 94, vê-se bem quão fráca foi

a nossa actividade, na matéria, durante 10 anos. E note-se que o Caminho de Ferro de Moçambique já em 1919 estava no quilómetro 44 ao Monapo!

A RÊDE FERRO-VIÁRIA QUE É PRECISO ESTUDAR E CONSTRUIR

Se queremos servir as possibilidades que dum modo geral, deixámos esboçadas, urge fazer o que em 1918 eu já recomendava como acabo de dizer.

E' preciso iniciar o estudo da rête ferro-viária complementar, digâmos assim, tendo em atenção as possibilidades de toda a ordem que seja necessário servir.

Em harmonia com as possibilidades já conhecidas, os trabalhos preliminares de reconhecimento podem orientar-se assim :

Caminho de Ferro de Lourenço Marques a Inhambane.— Urge completar os estudos de ligação dos três caminhos de ferro existentes. Inhambane e Gaza estão já suficientemente desenvolvidos para justificarem uma ligação acelerada com Lourenço Marques capital da Província.

Essa ligação exige a construção de cerca de 250 quilómetros de caminho de ferro que, com a mudança de linha de Chai-chai para a bitola normal, (visto que a bitola actual é de 0,75) obrigará a uma despesa aproximada de 1 milhão de libras.

Grande é pois o dispendio a fazer com tal ligação; mas se se atender a que abre á exploração a vasta bacia do Limpopo, considerada justamente como uma região das mais ricas da África e cuja área se eleva a mais de uma centena de milhares de hectares, E como os trabalhos de irrigação do vale estão computados em 500.000 libras, a província tem assim onde colocar 1.500.000 libras que muito contribuirão para uma completa modificação económica dos distritos do Sul.

E' convicção de muitos que a planície de Bilene, uma vez drenada e irrigada, será susceptível duma colonisação intensiva que muito contribuirá para nacionalizar o sul da Colonia.

E' pois este um problema dum vasto alcance económico, social e político que bem reclama a atenção dos Governantes.

Cam. de Ferro do Vale do Tembe e do Maputo.— A Colonia do Natal tem-nos dado um salutar exemplo do que podem valer os terrenos da zona do litoral quando servidos pelo caminho de ferro.

Assim é que a sua rête de viação acelerada se vem estendendo para o norte batendo-nos já ás portas da nossa fronteira sul.

Têmos que ir ao seu encontro. E o estudo dum ramal de caminho de ferro que partindo da actual linha da Swasilândia, atravessa o vale de Tembe e se interne em terras de Maputo em direção á fronteira sul, está naturalmente indicada.

E' de presumir que, feito o projecto deste caminho de ferro, e tornado público a intenção do Govê-

no de o construir desde que nos vales referidos se criem interesses de valor, não deixarão de aparecer Empresas que queiram explorar aquelas ricas áreas.

Caminho de Ferro de Namaacha.— Também a Namaacha, o bem conhecido sanatório de Lourenço Marques, é digno duma linha férrea como a de Marraquene.

Em transito serve a margem esquerda do rio Umbeluzi e o vale do Impamputo, e no seu terminus, permite valorizar uma área que é pequena mas onde se pode fundar uma grande povoação.

E' certo que a Namaacha é servida por uma estrada que permite o transito de automóveis. Mas os automóveis serão, sempre, sómente para *alguns*, enquanto que o Caminho de Ferro está ao alcance de *todos*.

Cam. de Ferro do Guijá ao Pafuri.— A modificação das condições políticas da África do Sul, resultantes da recusa de Rhodesia a ingressar na União Sul Africana, levou os nossos homens públicos a delinearem mais uma linha de transito que posesse a Rhodesia em comunicação directa com Lourenço Marques pelo vale do Limpopo.

Esta linha seria a continuação da linha de Xinavane, atravessaria o Limpopo na barragem que se projecta para a irrigação do vale, e seguiria pela margem esquerda do rio, em direção a Victória, no ramal de Guelo a esta localidade, dando assim uma comunicação directa com Salisbury, na Rhodesia.

E' interessante o pensamento, e seria de receber a ideia, se em tão extenso percurso aparecessem realmente interesses de qualquer ordem e, principalmente de ordem mineira, a servir.

Mas o reconhecimento dum simples ramal para o Guijá é já de si interessante, por quanto ha ali uma região agrícola de algum valor e possibilidades de uma pequena colonisação que seria interessante fomentar.

Os Caminhos de Ferro no distrito de Inhambane.— As circunscrições administrativas ao norte da vila; Homoine, Morumbene e Massinga, são muito populosas e teem um solo bastante rico. De sorte que o prolongamento do caminho de ferro de Inhambane para a norte, numa extensão de uns 140 quilómetros estaria bem justificado.

Mais tarde, este caminho de ferro poderia ir mesmo mais para norte. E não conviria perder de vista uma possível ligação com o Barné, através dos territórios da Companhia de Moçambique, passando por Chimoio.

A Companhia de Moçambique seria interessada em parte desta construção, sabido como é que os terrenos de Chimoio são eminentemente próprios para a agricultura.

Por outro lado, rasgando-se o Barné com um caminho de ferro que pusesse Tete em ligação directa com o porto da Beira tinha-se aberto ás possibilidades da colonisação portugueza uma das áreas mais suscetível da colonisação de toda a província, quer ao

Sul do Zambeze nos vastos territórios do Barné quer ao norte do rio, na Macanga, Mangonia e Marávia.

A obra é gigantesca, mas os resultados que dela se colheriam seriam colossais.

OS CAMINHOS DE FERRO NO DISTRITO DE QUELIMANE

Sendo este o distrito onde primeiramente se acentuou a nossa acção colonizadora, ia sendo o ultimo a ser servido pela viação acelerada! Não é que faltassem estudos para bem servir o distrito e principalmente para atrair o tráfego de Nyassaland inglez ao novo porto de Quelimane. Nada menos de quatro estudos se fizeram, cada qual como o seu objectivo, e cada qual com o seu diferente percurso. Mas se não faltaram os estudos, faltou sempre a bôa vontade de realizar a obra. E enquanto os ingleses do Nyassaland avançavam rapidamente procurando pelo porto da Beira uma fácil saída para o mar, saída que a fraca e intermitente navegação do Zambeze lhe não garantia, nós entretinhamo-nos a saber se o assoriado canal do Mutu podia servir para alguma coisa, ou se era simplesmente um mytho na expressão dum ilustre Governador do Distrito.

Lá se fez, á custa de muitos trabalhos e á força de muitas locubrações um caminho de ferro entre Nhamacurra e M'cubo (Vila Durão) com uma exdruxula bitóla que, segundo as ultimas notícias, vai ser alterada e ainda bem. Apesar disso essa construção já representou alguma coisa.

Mas o problema capital que era atrair para o porto de Quelimane o tráfego do Chire e do Nyassaland inglez, servindo ao mesmo tempo o vale do Zambeze e o distrito de Tete, nunca se resolveu.

Mais ainda: nunca foi tomado a sério!

E então, deixou-se que os ingleses viessem por ali abaixo com um caminho de ferro seu, atravessando o Zambeze e internando-se nos territórios da Companhia de Moçambique em demanda do porto da Beira.

E ainda houve quem lhes chamassem... ingénuos ou parvos!

Tão grande é a necessidade que temos de nacionalizar a província, e nomeadamente o distrito de Tete, que eu repto *um crime de lesa patria* permitir que os estrangeiros completem a obra de desnacionalização ali iniciada, deixando-os construir o caminho de ferro de Tete a ligar com o caminho de ferro inglês de Nyassaland.

O Caminho de Ferro de Quelimane a Tete.— Considero a construção do caminho de ferro de Quelimane a Tete com um problema verdadeiramente nacional. O reconhecimento desta via de comunicação está feito e mostrou que por território nosso, e só nosso, se pode construir a linha, servindo com ela importantes regiões colonisáveis do distrito de Tete e permitindo a exploração mineira do distrito.

Já que as minas passaram integralmente para mãos estranhas, que não passe para elas o instrumento de transito que tem de as servir.

Se ha caminho de ferro em Moçambique que pague, este ha-de ser seguramente um deles.

O desenvolvimento total do caminho de ferro entre Quelimane e o coração do distrito será de uns 600 quilómetros.

A construção, segundo os reconhecimentos já feitos, não é muito difícil; e assim com um dispêndio de:

1.800.000 Libras

nós realisarêmos a obra mais notável de consolidação do nosso domínio colonial em Moçambique!

E não se argumente que o porto de Quelimane é mau. Mau é o porto da Beira e no entanto prepare-se para exceder em tráfego o belo porto de Lourenço Marques.

O assunto está estudado e aos engenheiros não oferece dificuldades. De resto, não faltam portos no distrito se outros portos houvesse necessidade de utilizar.

Em 1918 escrevendo sobre este assunto dissémos o seguinte:

«Quanta pena nós temos que este plano que já fôra esboçado mais ou menos pelo Engenheiro Del-fim Monteiro, não tivesse sido executado quando ele o apresentou. Teria custado muito menos dinheiro do que agora custa; tinha-se tirado dele um partido enorme para a valorização o distrito; tinha-se assegurado ao porto de Quelimane uma situação optima até como porto de escala para a grande cabotagem e não estariamos ameaçados, como hoje estamos, de perder todo o tráfego de Nyassaland e até de grande parte do nosso território, se fôr por diante o projecto de caminho de ferro da Beira ao Zambeze.»

Isto dizia-se em 1918.

Agora, o caminho de ferro da Beira ao Zambeze foi por diante. Este caminho de ferro está construído e por isso hoje, com mais razão do que então, eu posso exclamar como então o fiz:

«Que imperdoável incuria a daqueles que, tendo na sua mão realizar obras de tão grande vulto, preferiram ficar comodamente na contemplação do legado dos nossos antepassados... como êles no-lo transmitiram.»

E continuarêmos assim?

A triste realidade é esta: CONTINUAMOS!

Cams. de Ferro de Quelimane ao distrito de Moçambique.— De importância, como instrumento de colonização, é o prolongamento do caminho de ferro de Nhamacurra a M'cuba, pela região colonisável do Alto Moloque, onde ha também uma população indígena densissima, e pela região da Namulia, com os seus notáveis picos, onde se registam altitudes de 2.500 metros e mais, ligando-se assim ao caminho de ferro do distrito de Moçambique.

(Continua)

O CAMINHO DE FERRO DE CACILHAS Á COSTA DE CAPARICA

Publicamos em seguida a bem deduzida exposição apresentada pelos requerentes da concessão da linha de via estreita de Cacilhas á Costa de Caparica.

Antonio Carlos Augusto Leotte Tavares, engenheiro, e Henrique Torres Leotte Tavares, proprietários, requereram em 5 de Junho de 1924, o caminho de ferro de Cacilhas á Costa de Caparica, C. C. C.

O processo de inquérito administrativo de utilidade publica a que se procedeu, foi submetido á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas, que sobre ele emitiu o seu parecer n.º 37.884, favorável à concessão, segundo a legislação vigente; pelo que a Administração Geral das Estradas e Turismo, em ofício de 7 de Maio de 1925, ordenou aos requerentes que, em harmonia com o despacho de Sua Ex.^a o Ministro de 30 de Abril do mesmo ano, que aprovou aquele parecer n.º 37.884, procedessem *aos estudos respectivos e á organização do projecto para servir de base ao concurso com direito de opção, conforme a condição 5.^a* do "Regulamento para a concessão de Caminhos de Ferro sobre estradas" de 21 de Abril de 1916.

O projecto de Caminho de Ferro C. C. C. que parte dos Cais de Cacilhas e utiliza um troço da Estrada Nacional n.º 79 (Cacilhas, Mutela, Cova da Piedade...), foi submetido á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas em 6 de Março de 1926.

Esta linha foi projectada com a bitola de 0^m,90 entre carris, conforme a petição inicial.

Estava então concedido já, o Caminho de Ferro Electrico de Cacilhas para Cezimbra e Setubal, com a largura de 1^m,00, o qual utilizava também o troço da Estrada Nacional n.º 79, onde se projectava colocar o C. C. C.; e onde pela sua exiguidade era impossível colocar as duas linhas de 0^m,90 e 1^m,00 a par. Pelo que aquele Conselho, no seu parecer n.º 38.252 que aprova o projecto foi de opinião que a linha C. C. C. deveria mudar a sua bitola para 1^m,00, para as duas linhas terem um troço comum em Cacilhas, entrando em negociações as duas empresas; ou escolher outro ponto de partida.

Este parecer foi homologado em 4 de Outubro de 1926 e só em 1927 por portaria de 24 de Junho foi finalmente aprovado!

Entretanto a 23 de Abril desse ano de 1927 é publicado o decreto n.º 13.510 de 12 desse mês que reforma a organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, criada pelo decreto n.º 11.898, de 12 de Julho de 1926;

e em 6 de Maio a Companhia Tejo-Oceano-Sado, (T. O. S.), sucessora do Caminho de Ferro Electrico

de Cezimbra a Setubal e Cezimbra a Cacilhas, assina com o Governo Português, um contracto para a garantia de juros do capital sucessário para a construção da linha, incluindo o custo da instalação privativa do fornecimento de energia electrica e compra do material circulante. Por este contracto publicado no D. do G. II Serie n.º 112 de 25 de Maio a Companhia T. O. S. é obrigada:

- a) a adoptar a bitola 0^m,90, igual á das linhas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, e igual também á bitola proposta para o Caminho de Ferro C. C. C.;
- b) a entroncar em Azeitão, no troço de Sesimbra para Setubal, a linha que parte de Cacilhas para Sesimbra; e ainda,
- c) a mudança para leito proprio da maior parte do seu traçado.

No D. do G. de 25 de Junho de 1927, II Série, é publicada a "lei de Classificação, agrupamento e concessão de linhas ferreas e de fundo especial de Caminho de Ferro", (Decreto n.º 13.892 de 17 do mesmo mês) pela qual os caminhos de ferro sobre estradas, a que se refere o regulamento de 21 de Abril de 1906 passam para a jurisdição da D. G. de C. F. e estabelece novos preceitos para a sua concessão.

O processo do Caminho de Ferro C. C. C. que tinha baixado á Direcção G. de Caminhos de Ferro em Fevereiro, para o Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar o seu parecer, conforme preceituava o artigo 7.^º regressa agora definitivamente, da Administração Geral das Estradas e Turismo, para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, reformada pelo decreto n.º 13.510 de 12 de Abril e dá entrada na Direcção Central e de Estudos da Direcção Geral pouco depois da data deste decreto.

Em 2 de Setembro de 1927 os signatários dirigem a Sua Ex.^a o Ministro do Comercio e Comunicações, que se lhes mostrou muito empenhado em facilitar a realização de tão util melhoramento, um requerimento pedindo que o Caminho de Ferro C. C. C. seja posto a Concurso Público em conformidade com a condição 7.^a do Regulamento para a Concessão de Caminhos de Ferro sobre Estradas aprovado pelo Decreto de 21 de Abril de 1906, visto o seu projecto já estar aprovado por portaria de 24 de Junho do mesmo ano e só esperar a adjudicação em haste publica.

Assim se evitariam as demoras provenientes da organização de um novo projecto da linha e da sua discussão e aprovação. Pois só em 8 de Dezembro seguinte ou aproximadamente, o requerimento foi apresentado ao despacho de Sua Ex.^a o Ministro que manda ouvir o Conselho Superior de Caminhos de Ferro:

Na sessão de 8 de Fevereiro o requerimento foi presente a este Conselho sendo ele de parecer que a "Comissão de Revisão do Plano Ferroviário" devia préviamente examinar o assunto, no que se refere á Classificação provisória da linha: estudo êste que não se fez esperar, pois antes de 1 de Março estava a linha classificada de interesse geral.

Em 10 de Março pouco mais ou menos o parecer da Comissão da Revisão do Plano Ferroviário é aprovado pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e a discussão do requerimento de 2 de Setembro dos signatários que deveria seguir-se-lhe não tem lugar nessa sessão. Nem se discutiu mais:

Ex."º Senhor:

Este assunto não pode protelar-se indefinidamente. Os superiores interesses da região servida pelo Caminho de Ferro C. C. C. e os interesses materiais em jogo dos signatários requerem uma solução rápida para não serem mais prejudicados.

A demora de 8 meses e 20 dias desde que foi homologado o parecer n.º 38.252 em 4 de Outubro de 1926 até 24 de Junho de 1927 em que ele foi aprovado devida em parte às alterações da ordem pública, animaram as pretensões da T. O. S. à absorção do C. C. C. postas em evidencia no contracto de 6 de Maio e na directriz escolhida para o troço de Cacilhas a Azeitão em leito proprio.

Aquele contracto, de que tiveram previo conhecimento, oposaram os signatários o requerimento de 2 de Maio, de que resultou, no acto da escritura, no dia 6, terem os concessionários do Caminho de Ferro T. O. S., de assinar um termo de renuncia a favor dos requerentes do C. C. C., que foi publicado juntamente com o contracto de 6 de Maio no D. do G., II Série de 25 do mesmo mês.

Depois da passagem do processo do Caminho de Ferro C. C. C. para a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, e especialmente desde a data do requerimento de 2 de Setembro de 1927 ainda os prejuizos para os signatários são mais palpáveis.

Nos primeiros dias de Janeiro p. p. a Companhia T. O. S. apresentou na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro o projecto do lanço de Cacilhas a Azeitão, mudando a antiga directriz Cacilhas, Mutela-Caramujo, Cova da Piedade, para Cacilhas, Almada, Cova da Piedade; cortando propositadamente o Caminho de Ferro C. C. C. proximo do km. 0,950^m,00, e colocando um apeadeiro (aliaz estação), a 500 metros da povoação de Almada.

Dissemos *propositadamente*, porque é palpável o intuito de prejudicar o C. C. C. :

1.) — porque o T. O. S. tinha outras soluções técnicas e economicamente superiores que lhe foram propostas e não aceitou; preferindo a que se torna mais dispendiosa para o tráfego das suas mercadorias, vindas d'álém da Cova da Piedade, para Cacilhas ou vice-versa, que teem de ser elevadas sempre e inutilmente a cotações superiores a 50 metros.

2.) — porque alterou a directriz do traçado para servir Almada, quando esta povoação está melhor servida nas suas relações com Cacilhas pela linha C. C. C.; e

3.) — porque não respeitou os direitos de prioridade desta ultima.

A esse projecto que seguiu para o Conselho Superior de Obras Publicas pouco tempo depois de dar entrada na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, oposaram os signatários requerentes da C. C. C. um requerimento com data de 21 de Janeiro pedindo para não ser permitido ao T. O. S. colocar um apeadeiro (aliaz estação) em Almada; e em 2 de Fevereiro entregaram uma exposição demonstrativa da existência de outras soluções mais proveitosas para o T. O. S. Nestes documentos dirigidos ao Senhor Ministro do Comercio e Comunicações solicitavam os signatários, que eles fossem apreciados também pelo Conselho Superior de Obras Publicas ponderando-os quando tivessem de pronunciar-se sobre o referido projecto.

Em 6 de Março os signatários apresentaram novo requerimento, pedindo ao senhor Ministro, que antes de homologar o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, submetesse o processo à Procuradoria Geral da Republica se tanto fosse preciso; porque além da sua feição técnica, a pretensão da T. O. S. de querer colocar uma estação em Almada da alçada do Conselho Superior de Obras Publicas podia ser encarada também juridicamente, como contestação do direito de prioridade, que assiste inegavelmente ao Caminho de Ferro C. C. C. Nem o Conselho Superior de Obras Publicas tomou na consideração devida a reclamação dos signatários *certamente por eles não serem ainda os adjudicatarios*, (como se os seus direitos como requerentes, não fossem perfeitamente comparáveis aos direitos dos concessionários); e desse prejuízo a responsabilidade cabe totalmente às estações oficiais que injustificadamente demoram as suas informações tempos demarcados: nem o direito de prioridade foi respeitado, com espanto de quantos versados nestes assuntos de caminho de ferro teem tomado conhecimento do facto, porque o Senhor Ministro teve muita urgencia em homologar o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas.

Alega a divisão Central e de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro que, para prosseguir o processo do C. C. C., até hoje paralisado naquela repartição, é indispensável efectuar o acordo entre a C. C. C. e o T. O. S. a que se referem, o parecer n.º 38.252; o parecer da Comissão de Revisão do plano ferroviário que classificou a linha C. C. C.: e o parecer que aprovou o lanço de Cacilhas a Azeitão por Almada.

E' facil reconhecer que esta exigencia não tem justificação.

O parecer 38.252 exige o acordo entre os dois caminhos de ferro porque ambos passavam na mesma via publica, a rua Direita de Cacilhas e á data desse

parecer as suas bitolas eram diferentes. Ora desde 6 de Março de 1927 a bitola do T. O. S. é, oficialmente 0^m,90, igual á do C. C. C.; e tambem desde esta data é obrigatorio que os comboios da T. O. S. circulem em leito proprio, especialmente ao atravessarem as povoações. O estudo do lanço de Cacilhas a Azeitão, ultimamente aprovado, obedece a essa imposição: parte do cais do Ginjal na margem do rio do local da Fabrica de Cortiças Smith, (que deve ser expropriada pela empresa e vai sempre em leito proprio até ao entroncamento em Azeitão; enquanto que o C. C. C. parte do cais de Cacilhas e vai em leito de estrada até ao km. 0,673,00 e passa depois para leito proprio tambem, mas que nada tem com o leito do T. O. S.

Portanto, nem por passarem na mesma via nem porque tenham bitolas diferentes é necessário entrar em acordo.

E' certo que o Caminho de Ferro T. O. S. requereu ultimamente e obteve a mudança da sua bitola para 1^m,00, por conveniencia na aquisição do material circulante; mas o C. C. C. tambem pode adoptar essa bitola, se lhe for imposta no caderno de encargos no concurso para a adjudicação; pois o raio minimo das suas curvas é igual ao da linha T. O. S., (50^m,00); e com facilidade poderá melhorar ainda o seu traçado com raios maiores, nas poucas curvas que tem de 50^m,00. A iniciativa dessa alteração no projecto C. C. C. deve pertencer á Repartição de Divisão de Estudos e Construção e não aos signatários.

O parecer da Comissão de Revisão do Plano Ferroviário fundamenta-se no parecer n.^o 38.252 que lhe foi apresentado como projecto do Caminho de Ferro C. C. C. quando da sua classificação. Fala este parecer no intenso movimento que as duas linhas C. C. C. e T. O. S., juntamente com a viação ordinaria trarão ao Largo de Cacilhas, concluindo daqui «a indispensabilidade de um troço comum e da uniformidade de via e unidade de serviço» e termina pela «imperiosa necessidade de harmonizar as duas concessões».

A parte o que se refere á junção das duas linhas no Largo de Cacilhas, que se não dá, as considerações que fizemos acerca do parecer anterior, podem aplicar-se a este.

Quanto ao terceiro parecer é curioso observar que, referindo-se este parecer especialmente ao T. O. S. não o afecte realmente pois o seu processo segue como se o parecer não reclamassem o citado acôrdo; e só produz a paralisação do processo do C. C. C., até na informação do Requerimento de 2 de Setembro, que nada tem com a construção da linha:

Não se comprehende tambem, porquê o Conselho Superior de Obras Publicas, quando estudou o projecto do troço de Cacilhas a Azeitão, não tomou em consideração as reclamações do C. C. C., como se esta linha não existisse ainda, ou não tivesse já os seus legítimos direitos ao abrigo de uma lei em vigor e cujo projecto já tinha sido aprovado pelo parecer do Conselho n.^o 38.252 e venha insistir na necessidade de um acordo entre essa linha cuja existencia não reconheceu e a T. O. S. que lhe merece a sua protecção!

E' que o autor do projecto do troço para Azeitão julgou mais interessante, para avaliar da profundezas do seu estudo apresentar o calculo detalhado da estabilidade de um viaducto de alvenaria, ao Conselho Superior de Obras Publicas do que fornecer-lhe uma planta geral com todos os traçados possíveis da saída do T. O. S. de Cacilhas e a justificação de preferencia dada á directriz Cacilhas-Almada-Cova da Piedade como sendo a mais vantajosa para o serviço do tráfego e a quemelhor satisfaz os interesses do publico!

Fundamentando-se a necessidade do acordo em ser acanhado o Largo de Cacilhas, que não poderá conter o movimento futuro de passageiros e mercadorias, parece que a solução apresentada pela C. C. C. nas suas reclamações devia satisfazer o C. S. O. P., e não ser rejeitada a sua proposta. Demais a futura ligação das duas linhas como preceitua o decreto 13.829 de 17 de Junho, facilmente daria solução á ligação pretendida de Almada com toda a rede T.O.S. construindo um pequeno ramal entre Almada e Cova da Piedade. Não era necessário levar o traçado por Almada, como foi projectado.

A solução, proposta pelos signatários para a estação do T. O. S. em Cacilhas tinha ainda a vantagem de ligar Cacilhas com Margueira, Mutela e Caramujo e permitia a ligação facil da futura estação do C. F. S. S. em Cacilhas, com as duas redes C. C. C. e T. O. S.

A Repartição Central e de Estudos justifica o prosseguimento do processo do T. O. S. por já estar aprovado o seu projecto. Mas, não estará tambem aprovado já o projecto de 6 de Março de 1926 da linha C. C. C., mandando elaborar para servir de base ao concurso com direito de opção conforme a condição 5.^a do Regulamento para a concessão de Caminhos de Ferro sobre estradas de 21 de Abril de 1906?

E estando aprovado este projecto, pelo parecer n.^o 38.252, logo que esteja adjudicada a linha não poderá ela ser logo construída tambem?

A mesma Repartição Central e de Estudos considera ainda a linha C. C. C. como linha COMPLEMENTAR da T. O. S.; e como tal, antes mesmo de ser adjudicada em praça, devendo ser entregue á T. O. S. que é quem a ha-de explorar. Era a execução pura e simples do art. 36 do contracto de 6 de Maio de 1927 e a anulação do termo de renuncia junto ao mesmo contracto e que dele faz parte.

Os signatários protestam veementemente contra tão inadmissivel interpretação da lei de Classificação e Agrupamento de Caminhos de Ferro, o que mais veio fortalecer as pretensões de absorção do C. C. C. pelo T. O. S. E por isso

Confiados em que as suas reclamações sejam julgadas procedentes, os signatários pedem que o seu processo não seja por mais tempo retardado, para não serem tambem por mais tempo prejudicados nos seus legítimos interesses e ESPERAM DEFERIMENTO.

LISBOA, 28 de Maio de 1928.

(a) Antonio Carlos Aguado Leotte Tavares

(a) Henrique Torres Leotte Tavares.

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 III

ARTIGO 17.º

Orgãos de freio e direcção

(Continuação do n.º 974)

As viaturas automóveis serão providas de dois freios de sistemas distintos, suficientemente eficaz cada um deles para as fazer parar. Um dos freios, pelo menos, deverá actuar sobre duas rodas ou sobre as coroas, solidárias com elas, de modo que as possa travar rapidamente.

Quando as viaturas automóveis tiverem jôgo dianteiro motor, com *bogie*, um dos sistemas de freio deverá actuar sobre as rodas traseiras.

O local para assento do condutor deve ser disposto de maneira que este tenha visibilidade completa para a frente. Os aparelhos indicadores devem funcionar de forma a que o condutor, do seu lugar, os possa observar, sem prejuízo da vigilância da estrada.

Os aparelhos de comando e direcção devem oferecer todas as garantias de robustez e segurança.

Todas as viaturas automóveis com o peso em carga superior a 3.000 quilogramas devem ser providas de um aparelho retrovisor disposto de maneira tal que o condutor possa ver do seu lugar, e sem se deslocar, qualquer outro veículo que siga na sua retaguarda.

Os veículos atrelados afectos aos serviços públicos devem ser munidos pelo menos de um freio que possa ser facilmente manejado do seu lugar pelo condutor e além deste poderão ter um outro dispositivo destinado a imobilizar em caso de força maior uma das rodas traseiras.

ARTIGO 18.º

Illuminação

As viaturas automóveis de três ou mais rodas devem trazer na frente duas luzes brancas e na retaguarda uma lanterna de luz encarnada que emita também luz branca de forma que esta incida e ilumine perfeitamente a placa de inscrição.

As motocicletas de duas rodas poderão ter na frente apenas uma lanterna de luz branca.

Para as viaturas automóveis às quais é permitida pelo presente Código velocidade superior a 30 quilómetros é obrigatório o uso de faróis cujo foco luminoso atinja pelo menos 100 metros. E' no entanto rigorosamente proibido o uso de faróis cuja intensidade, dificulta o trânsito dentro das cidades ou povoações devidamente iluminadas, em grandes aglomerações e em estradas igualmente iluminadas.

Nos cruzamentos com outros veículos os condutores

de viaturas automóveis deverão afrouxar o andamento e diminuir a intensidade das luzes.

O uso das luzes acesas é obrigatório desde o pôr do sol até ao romper do dia.

E' permitido às viaturas automóveis, quando estacionadas durante a noite, o uso de uma só luz branca, mas com emissão de luz vermelha para a retaguarda.

§ único. O trânsito de veículos sem iluminação, por motivo independente da vontade do condutor, só será permitido até à povoação mais próxima do local onde se tenha dado a avaria do aparelho iluminante; no caso de impossibilidade de aí ser reparado, o veículo não poderá continuar a marcha sem qualquer iluminação de carácter provisório.

ARTIGO 19.º

Velocidades

A velocidade das viaturas de tracção mecânica depende do seu tipo e aplicação, não devendo no entanto, de uma maneira geral, dentro das cidades e povoações, exceder os seguintes limites:

Veículos de transporte de pessoas — 30 quilómetros á hora.

Veículos de transporte de mercadorias:

Ligeiros — 30 quilómetros á hora.

Pesados — 15 quilómetros á hora.

São considerados veículos ligeiros para transporte de mercadorias aqueles cujo peso em carga não seja superior a 3.000 quilogramas.

Fora das povoações a velocidade nunca poderá ir além da que a prudência conveniente indique, devendo sempre o condutor ser senhor da velocidade do veículo. Os camiões, porém, nunca deverão exceder a velocidade de 35 quilómetros.

Pelo facto de não excederem as velocidades indicadas no presente artigo não ficam os condutores inibidos da responsabilidade dos desastres a que dêem causa.

As velocidades devem ser diminuídas sempre que a segurança da circulação o exija, especialmente nos fortes declives, nos cruzamentos de estradas e ruas, nas curvas apertadas e ruas de grande trânsito e sobre as pontes, onde o andamento não deve exceder o de uma viatura hipomóvel, devendo os condutores acatar sempre as indicações da autoridade encarregada de regularizar o trânsito.

E' obrigatória para todos os condutores a paragem imediata sempre que qualquer autoridade devidamente uniformizada lhe faça sinal para tal fim, e ainda em casos de acidente.

§ 1º As viaturas automóveis cujo peso total em carga seja superior a 3.000 quilogramas são sujeitas a um regime especial, segundo se destinam ao transporte de pessoas ou de mercadorias, sendo limitadas as velocidades pelo seguinte quadro:

Categorias	Peso total em carga	Velocidade máxima á hora, em quilómetros		
		Com bandagens rígidas toleradas até 31 de Dezembro de 1930, qualquer transporte.	Com pneumáticos	
			Transporte de pessoas	Transporte de mercadorias
1.º	3.001 a 4.500	12	35	25
2.º	4.501 a 8.000	8	25	20
3.	8.001 a 11.000	5	15	15
4.º	Mais de 11.000	5	8	8

§ 2º Os limites de velocidade indicados nos artigos 41.º e 42.º do regulamento da tracção eléctrica, aprovado por decreto de 12 de Março de 1903, são elevados em confor-

midade com as velocidades fixadas, de uma maneira geral, para as viaturas de tracção mecânica destinadas a transporte de pessoas.

§ 5º As corridas de velocidade de automóveis só poderão realizar-se mediante licença especial do governador civil do distrito em que ha am de efectuar-se, ouvido préviamente o Conselho Superior de Viação.

ARTIGO 20º

Sinais sonoros

Todas as viaturas automóveis deverão ter um aparelho acústico de som grave, destinado a dar os sinais necessários á segurança da circulação dentro das povoações, especialmente ao aproximar-se de outros veículos e nas curvas apertadas.

Nas estradas todos os veículos automóveis devem fazer uso, quando necessário, de um outro aparelho acústico susceptível de ser ouvido á distância de 100 metros, sendo contudo o uso dêste rigorosamente proibido dentro das povoações e ainda na passagem por animais. O uso dos sinais com som múltiplo é formalmente proibido.

ARTIGO 21º

Placas de inscrição

A todas as viaturas automóveis será fornecido, pelas comissões técnicas de automobilismo, o número de ordem para as placas de inscrição, das quais constará também a letra correspondente á circunscrição de registo (N, C, S, A, ou M). Estas placas serão colocadas, uma na frente, outra na retaguarda da viatura automóvel a que se destinam, em locais bem visíveis, tendo em atenção, no que se refere á ultima, o que é disposto no artigo 18º.

As placas de inscrição a aplicar nas viaturas automóveis devem satisfazer ás seguintes condições:

Fundo preto — Inscrições brancas.

Dimensões mínimas:	Fronte-Ret guarda	
	Milímetros	
Alturas dos números ou letras	70	90
Largura uniforme do traço	10	12
Espaço livre entre os números ou letras. .	8	10

O grupo dos números será separado das letras por um traço horizontal colocado a meia altura da placa, com as seguintes dimensões e posição:

	Placa da Fronte-Ret guarda	
	Milímetros	
Largura (sentido vertical).	8	10
Comprimento (sentido horizontal).	15	20
Espaço livre entre o traço e os números ou letras	6	8

§ 1º Os números ou letras a colocar nas motocicletas terão 50 por cento das dimensões indicadas no presente artigo para as placas da retaguarda das restantes viaturas automóveis, podendo na frente ser inscritos numa placa colocada no plano da roda dianteira e superiormente a esta, desde que a inscrição seja feita de ambos os lados.

§ 2º As viaturas automóveis destinadas ao transporte de mercadorias com o peso em carga superior a 3.000 quilogramas são obrigadas a mencionar no exterior, em caracteres bem visíveis, o peso do veículo em vazio, bem como o da carga máxima.

§ 3º As viaturas automóveis deverão ter uma placa me-

tálica com o nome e domicílio do seu proprietário, e outra da respectiva câmara, quando esta o exigir.

ARTIGO 22º

Sinalização dos obstáculos

Para assinalar a situação dos obstáculos permanentes ou accidentais existentes nas estradas, serão colocados, a 150 metros para cada lado dêstes, postes com placas indicativas da natureza dos mesmos, em conformidade com os modelos constantes do quadro A anexo a este Código.

As referidas placas indicativas dos obstáculos terão a forma triangular e as dimensões de 0",70 de lado, e serão colocadas á direita das estradas e normalmente ao seu eixo.

E' obrigatório para os condutores de viaturas tomarem a máxima atenção para estas placas.

§ único. Antes de atravessarem as vias férreas terão os condutores de automóveis de deter a marcha, para se certificarem de que a passagem está livre.

ARTIGO 23º

Livrete de circulação de viaturas automóveis

Nenhuma viatura automóvel poderá circular na via pública sem a respectiva licença — livrete de circulação — concedida pela comissão técnica de automobilismo, depois de lhe ter sido feita a inspecção a que se refere o n.º 2º do artigo 27º, mediante requerimento conforme o modelo n.º 6 anexo ao presente Código.

Os proprietários que tenham adquirido automóvel no estrangeiro e que o importem por estrada poderão circular (depois de pagos os direitos aduaneiros de importação) durante quinze dias com a licença estrangeira que possuirem, devidamente visada pela alfândega de entrada no País, devendo no entanto, no prazo de dez dias a contar da sua entrada, fazer o respectivo requerimento para o registo, nos termos do presente Código, na sede da comissão técnica de automobilismo da circunscrição para onde vão residir.

Aos proprietários de viaturas automóveis submetidas a despacho nas alfândegas do País, e que não venham com licença estrangeira, será pela comissão técnica de automobilismo onde posteriormente devem ser inscritos, passado um verbete de circulação temporária (modelo n.º 7), que substituirá o respectivo livrete durante o prazo de quinze dias a contar da data do despacho.

Será permitida a saída das alfândegas do País, sem número de matrícula, ás viaturas automóveis apresentadas a despacho pelos importadores que sejam comerciantes de automóveis, o que provarão com o recibo da contribuição industrial do último semestre.

Para efeitos de demonstração e experiência das referidas viaturas automóveis, poderão estas circular simplesmente com licença de experiência, nos termos fixados no presente Código, para o que a cada importador serão, pelas comissões técnicas de automobilismo, concedidas as licenças referidas até o máximo de quatro, conforme a categoria do importador, devendo os números das placas de cada viatura circulando em tais condições corresponder aos da respectiva licença de experiência, precedidos da palavra "Experiência".

As placas terão o fundo encarnado com letras brancas, conforme modelo aprovado pelo Conselho Superior de Viação, e terão a indicação da firma a que pertencem, sendo obrigatório em cada viatura a colocação de duas placas nos lugares regulamentares, devidamente seladas e registadas nas comissões técnicas de automobilismo, para garantia de autenticidade.

(Continua)

Linhos Portuguesas

Sanatorio para os empregados da C. P.

A comissão administrativa do fundo especial que se destina á construção de sanatorios para empregados da C. P., enquanto não estiver concluído o primeiro sanatorio, cujo projecto está sendo estudado, promove o internamento de ferroviarios tuberculosos em sanatorios particulares e do Estado, utilizando para esse fim o juro do capital arrecadado na Caixa Geral de Deposito. Pretende tambem a referida comissão estabelecer na capital, em terreno já escolhido e submetido á aprovação das entidades oficiaes, um dispensario, onde se faça a selecção devida dos doentes, e edificar nas proximidades de Lisboa um sanatorio de planicie para os enfermos que não possam sujeitar-se ao regime de altitudes. O primeiro sanatorio será edificado na vertente sul da Serra da Estrela, nas proximidades da Covilhã, devendo conter alojamentos para 100 doentes

Linha da Beira Baixa

A folha oficial inseriu ha dias uma portaria aprovando a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa, referida ao primeiro semestre do ano economico de 1927 e 1928 e apresentada pela C. P., e mandando que a referida Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 73:134\$59, importancia da mesma liquidação.

Despacho Central de Odemira

No dia 15 do mês findo realizou-se, a inauguração do Despacho Central de Odemira, para o serviço de condução de passageiros e transportes de bagagens e mercadorias, em combinação com a C. P.

Linhos Estrangeiras

Linhos espanholas. — O ministro do Fomento atendeu uma comissão da Associação Geral dos Ferroviários que lhe fez entrega de uma petição para a organização de escolas para os funcionários da C. F.

— Desde 4 de Julho que foi estabelecido o serviço do rapido de Valencia a Calatayno, da linha Central de Aragón. Sai de Valencia ás segundas, quartas e sextas e regressa ás terças, quintas e sábados.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte acordou estabelecer rapidos especiais de Madrid a Santander, Girona, e San Sebastian, com bilhete de ida e volta a preços reduzidos podendo efectuar-se o regresso de passageiros dos comboios ordinarios.

Estes bilhetes são fornecidos a titulo de bilhetes de banhos.

Linhos brazileiros. — Uma firma brazileira acaba de tirar patente para a invenção de um cadeado para evitar a violação de bagagens, malas do Correio, vagões de mercadorias, etc.

O cadeado que se chama — Controlabre (controla e abre) tem um dispositivo segundo o qual, cada vez que se abre, marca um numero. Desta forma, despatchando-se uma mala numa estrada, verifica-se, ao fechar, o numero registrado no cadeado, que no ponto da chegada deve ser conferido, e que aumentará de tantas unidades quantas forem as violações efectuadas no percurso.

O engenhoso invento pode, portanto, prestar bons serviços aos nossos caminhos de ferro, para fechamento de vagões, á repartição dos Correios, etc.

Linhos franceses. — Parece estar quasi resolvida a eletrificação de 1.100 kilómetros de caminhos de ferro no sul da França.

A obra, ao que consta, é executada em colaboração com a industria alemã.

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 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 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
	n.º 68	" 6,15
Coupon de 4 %	n.º 67	" 7,36
	n.º 68	" 8,20

— 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	.	.	.	.	.	Frs. 6,43
	n.º 65	.	.	.	.	.	" 6,43
Coupon de 4 1/2 %	n.º 63	Série	1 a	8.504	Frs. 9,65		
	n.º 64	"	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

A Assembléa dos Obrigacionistas da C. P. em Paris

É nomeado administrador por parte dos Obrigacionistas o Sr. Fausto de Figueiredo

Realisou-se no dia 14 em Paris a Assembléa General dos obrigacionistas da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, na sede do «Comité» d'aquela cidade, sob a presidencia do Sr. Kergall, tendo sido nomeados administradores em nome do «Comité» os Srs. Vitorino Godinho e Vasconcellos Correia, e administrador em representação dos inte-



ressos dos obrigacionistas, o nosso preso amigo Sr. Fausto de Figueiredo.

Os membros do «Comité» Srs. Kergall, Georges Borcillat, Georges Fox e Allám Kergall, cujo mandato expirava agora, foram reeleitos.

A Assembléa tomou conhecimento de que no exercício de 1927 a C. P. teve um «déficit» de dois milhões e meio de escudos. As receitas de tráfico atingiram 176 milhões de escudos e as restantes 2.850:000. As despesas foram de 141.600:000 escudos. As receitas apresentam, pois, sobre as despesas um excedente de 35 milhões.

Tendo em conta as despesas extraordinarias, que somam 19.300:000 escudos e outras, vê-se que o saldo devedor foi reduzido de 8.895: 343 escudos a 2.534:609 que será inteiramente amortizado no ano corrente.

REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Mais um número — o 23 — da «Revista Insular e de Turismo» que se apresenta magnificamente colaborada, repleto de gravuras e com quarenta e quatro páginas.

A capa é de D. Tomaz de Mello (Tom) e traz o seguinte sumário: *Mudança do nome de Ilha do Pico para Ilha do Pico do Infante D. Henrique* pelo ilustre académico dr. Armelim Júnior, *Ala!... Ala!... Arriba Fausto de Figueiredo, A Vil Bombarral*, da Redacção; *Por terras de França*, pelo Engenheiro Manuel de Melo Sampaio (Visconde d'Alcobaça), *Longe versos por Arnaldo Bezerra, A geração que sobe* (a propósito do livro *Meio Dia* do Dr. Manuel Carreiro pelo escritor Correia da Costa). *Vicente Areias, Sports Fluctuantes* da redacção, *A Cidade Loira* pelo ilustre escritor dr. Sousa Costa, *Açoreanos no Continente* (Uma coroação do Espírito Santo na Picanceira) *Coronel Francisco Soares de Lacerda Machado, Romagem Artística e Intelectual de Açoreanos ao Continente, Dr. Antonio de Castro Meireles* da redacção, *Ao Acender da Candela* pelo poeta açoreano dr. Armando de Cortes Rodrigues, *O Norte de Portugal* (como desenvolver o turismo através das facilidades de viacão) entrevista de Carlos d'Ornellas com o Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal sr. Vasconcelos Porto, *Os Jornalistas na Povoa de Varzim, Homenagem da Infância em preito a Joaquim Lopes, Lutero de Moraes, Imprensa*, e várias notícias da redacção, *Santarem* (o monumento da História) por Gualter Cardoso, *Dedicá páginas especiais ao Bombarral e Santarem e trás uma interessante gravura de "Triana" arredores de Alemquer.*

UM ALMANACK

Entre as variadas publicações que espreitam em Portugal e abundam em Lisboa, apareceu, recentemente o «Anuario Comercial de Lisboa», editado pela Empreza «Portugal Editora Limitada» com sede na Estrada de Benfica.

N'esta redacção apresentou-se um agente da referida casa que nos vinha propôr a venda de um exemplar da referida publicação alegando para esse efeito, que no mesmo vinha incluido na secção respectiva as publicações desta casa que são:

Gazeta dos Caminhos de Ferro com 48 anos de existencia, *Revista Insular e de Turismo* com 3 anos, *Empreza de Anuncios nos Caminhos de Ferro e Empresa de Publicidade Ferroviaria* qualquer delas que tambem existem á algumas dezenas de anos.

Por curiosidade fômos procurar qualquer das entidades acima citadas e folheando a nova obra notamos que com bastante espanto que lá não existiam

Imprensa

GAZETA DE COIMBRA

Entrou no XVIII ano da sua publicação a «Gazeta de Coimbra» o principal jornal que se publica na cidade da velha Universidade.

A «Gazeta de Coimbra» é um jornal que, através todas as dificuldades e crises que nos ultimos anos tem atravessado a imprensa portuguesa, marca pelo esforço e tenacidade com que é dirigida por uma família de incansaveis trabalhadores a quem temos hoje o prazer de apresentarmos os nossos cumprimentos de felicitações.

CORREIO DOS AÇORES

A este importante diario que se publica em Ponta Delgada agradecemos a transcrição do artigo «Uma hora com o poeta e dramaturgo dr. Armando de Cortes Rodrigues» da auctoría do nosso ilustre colaborador Dr. Bento Caldas e publicado no nosso numero de 21 de Junho do corrente.

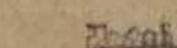
CORREIO DO MINHO

Entrou no 3.º ano de publicidade, este nosso prezado colega, importante diario regionalista que se publica em Braga.

Na pessoa do seu ilustre director, sr. Alvaro Pipa, cumprimentamos o corpo redactorial do «Diario do Minho» que na imprensa portuguesa tem lugar de destaque.

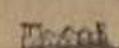
COMERCIO DA POVOA DE VARZIM

Não podemos deixar de prestar aqui justa homenagem ao sr. Manoel A. Frasco que dirige com bastante criterio e superior inteligencia o «Comercio da Povoa de Varzim» o mais antigo jornal da Povoa, independente e defensor dos interesses da mesma vila, umdos grandes colaboradores nas festas de homenagem que ali se organizaram recentemente e que foram revestidas de um grande brilhantismo.



GUALTER CARDOSO

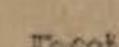
Para uma pequena cura de repouso partiu no dia 23 do mez passado para a Ericeira onde deve passar alguns dias seguindo depois para as Pedras Salgadas o nosso presado amigo e distinto colaborador Gualter Cardoso que foi acompanhado de sua Ex.^{ma} Familia.



EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

O governó de Macau nomeou seu delegado á Exposição de Sevilha o Sr. Dr. Felix Horta, que ultimamente desempenhava o cargo de consul em Cantão.

Aquela colonia portuguesa terá, no certame de Sevilha, um pavilhão independente.



e assim a imperfeição e impericia com que foi organizada tal publicação pois além da falta das entidades acima citadas vem cheio de irregularidades imperduaveis que muito deixam a desejar os autores de semelhante Obra.

Viagens e Transportes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Apeadeiros de S. Francisco, Porta Nova e Santa Rita-Nóra

Desde o dia 15 de Julho que estão reabertos á exploração da linha do Sul, para serviço de passageiros sem bagagem, o apeadeiro de **S. Francisco** situado entre as de Faro e de Olhão e o apeadeiro de Porta Nova situado entre as de Tavira e Conceição.

Brevemente será aberto á exploração, também para serviço de passageiros sem bagagem, em substituição dos antigos apeadeiros de Santa Rita e Nóra actualmente encerrados, um novo apeadeiro que ficará situado entre a estação de Conceição e a de Cacela e se denominará **Santa Rita-Nóra**.

Os preços a cobrar pelos bilhetes de ou para estes apeadeiros serão, os indicados no Capítulo IV da tarifa especial n.º 1 de g. v., em vigor nas linhas do Sul e Sueste, se o comboio utilizado admitir passageiros portadores desses bilhetes especiais ou os que por tarifa geral correspondam á estação imediata, anterior ou posterior conforme se trate de procedencias ou de destinos, se para o percurso a efectuar e comboio a utilizar não forem válidos os referidos bilhetes da tarifa especial n.º 1.

Enquanto nos três apeadeiros a que o presente se refere não fôr estabelecida a venda de bilhetes, as cobranças serão feitas em trânsito.

Estação de Barca d'Amieira-Envendos

A estação de **Barca d'Amieira**, situada na linha da Beira Baixa, passou a denominar-se "**Barca d'Amieira-Envendos**".

Romaria á Senhora da Saúde

Nos dias 4 e 5 de Agosto, realiza-se em Vidago a grande romaria a Nossa Senhora da Saúde, em Vidago.

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro estabeleceu um bonus de 25 % nos bilhetes de ida e volta, nas suas linhas, durante os 3 dias de festa.

Tarifa de camionagem entre a estação e a vila de Odemira

No dia 15 do corrente entra em vigor uma tarifa de camionagem para transporte de passageiros bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, entre a estação e a vila de Odemira.

Para este efeito é criado um despacho central naquela vila, onde se efectuará a venda de bilhetes e a expedição e recepção de bagagens e mercadorias.

O horário das camionetas é o seguinte: Partidas da vila de Odemira ás 11,30 da noite, 11 da manhã e 5 da tarde. Partidas da estação de Odemira ás 4 horas da manhã, 1 e 7 da tarde.

A carreira das 11,30 da noite e 4 da manhã, que se reaiza diariamente, recebe e conduz passageiros para os

comboios n.ºs 800 e 801. A das 11 da manhã e 1 da tarde, que se efectua apenas ás terças, quintas e sábados, faz idêntico serviço para o comboio n.º 851. A das 5 e 7 horas da tarde recebe e conduz passageiros para os comboios n.ºs 852 e 2,869, realizando-se sómente ás quartas, sextas e domingos.

Além das carreiras acima designadas poderão ser efectuadas extraordinárias, sempre que seja garantido o mínimo de 10 passageiros por cada viagem.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Concurso para a admissão de praticantes nos Escritórios 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 escritórios da Companhia, para preenchimento das vagas que ocorrerem durante um ano.

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

- 1) — Certidão de idade.
- 2) — Diploma de aprovação no exame de instrução primária (2º grau). Na falta d'este diploma, deverão apresentar certificado de aprovação do exame de admissão aos Liceus, ou ás Escolas Industriais, Comerciais, Primárias Superiores, ou, ainda, atestado do exame de 4.ª classe das Escolas Primárias Gerais.
- 3) — Documento que mostre têr satisfeito as leis do recrutamento militar na parte aplicável.
- 4) — Documento comprovativo da isenção de responsabilidades criminais.
- 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 ser admitidos com 15 anos) suficiente robustez, verificada pelo Serviço de Saúde da Companhia, e que forem aprovados n'un 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.



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, Montevideu 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, 1.º

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

ATODA 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

PÓS DE KEATING

MATAM
MORTOS
TODOS
MORTOS
DEPOSITO PARA REVENDA
105 Rua dos Fanqueiros, 1.º
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

Sede 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 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
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 INGLESES, 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