

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 41.º ANNO

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

NUMERO 972

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuérpia, 1894, S. Luiz, 1894, 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 Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Junho de 1928

Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTES NUMEROS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Aditamento á Classificação Geral;
Serviço combinado com a Empresa de Transportes Mecânicos Serpense (com sede em Serpa) — Tarifa de Camionagem. — Em vigor a partir de 10 de Junho de 1928;
Serviço combinado com a Empresa Hoteleira do Gerês, Limitada, (com sede em Braga. — Tarifa de Camionagem. — Em vigor desde 15 de Junho de 1928.

SUMÁRIO

A rede ferroviaria ao Sul do Tejo, por J. Fernando de Souza	Pag. 177
A rede ferroviaria de Moçambique, pelo Coronel de Engenharia Lopes Galvão.	» 185
Lisboa-Madrid pelo Telefone	» 186
Serviço de Praias e Termas.	» 187
Linhas Portuguezas	» 188
Linhas Estrangeiras	» 189
Coronel Lopes Galvão	» 189
Parte Official.	» 190
Viagens e Transportes	» 191

A RÊDE FERROVIARIA AO SUL DO TEJO

II

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Depois da introdução geral, que publicámos em 1 de março, segue a justificação das linhas propostas.

PRIMEIRO que tudo proclama a Comissão a altíssima importancia da ligação das duas margens do Tejo em Lisboa por uma ponte para estrada e caminho de ferro entre os Grilos e o Montijo, alvitrada desde 1876 pelo engenheiro Miguel Paes e preconizada pela Associação dos Engenheiros Civis, tanto em 1876, como em 1899 ao discutir o plano da rede ferroviaria.

A Aldegalega convergem as estradas que vão a Setubal, ao Baixo Alemtejo e Algarvê, a Evora e, mais além, ao Alto Alemtejo. O mesmo succede á linha do Sul com as suas multiplas ramificações e á do Sado.

Não se objecte que a extensão de mais de 6 km. da obra de arte e as dificuldades de fundações e portanto o seu elevado custo constituem impedimentos derimentes da sua construção. A importancia da obra justifica o encargo que implica. Demais, parece que entre os dois canaes proximos de cada uma das suas margens e constituindo os leitos propriamente ditos do Tejo e do Sorraia existe um baixo que descobre quasi na baixa mar, sendo pois a obra constituida,

por assim dizer, por duas pontes ligadas por uma estacada de menor preço, o que diminue o seu custo.

Seja como fôr, impõe-se o estudo dessa obra de capital importancia, embora não possa ser realisada immediatamente.

A ponte deve ser ligada com o ramal de Aldegalega e por ele com toda a rede do Sul a Sueste.

Dela deve partir uma linha, que passando nas proximidades de Alcochete e por Santo Estevão, Quinta Grande, Couço e Montargil, vá a Ponte de Sôr entroncar da de Leste. Essa linha, verdadeira bissectriz do angulo formado pelas de Leste e do Sul, vai servir uma vasta região desprovida de meios de comunicação e cruza na Quinta Grande a de Vendas Novas ao Setil. Estão estudados projectos de irrigações em larga escala nessa região, que será colonisada e sujeita á cultura intensiva, o que implica a facilidade de comunicações com Lisboa, grande centro de consumo dos productos hortícolas e de lacticineos.

Além d'isso, a linha proposta assente em planicie de ligeiras ondulações subindo suavemente á cota de 119^m em Ponte de Sôr, deve ter, em planta e perfil, condições magnificas, prestando-se a grandes velocidades. Mede cêrca de 123 km., incluindo a ponte.

Obtem-se com ela um encurtamento de mais de 40 km. entre Lisboa e Ponte de Sôr.

Melhorada quanto possível a linha de Cáceres pelas rectificações de traçado, o encurtamento e economia de tempo na viagem para Madrid serão muito superiores aos obtidos por Castelo Branco em direcção a Malpartida.

Essa linha deve ser ligada no Couço com Mora por um trço curto e de construção facilima, que mede 13 km.

Como complemento futuro dessas linhas é de aconselhar um trço de Fronteira por Aviz á estação do Cabeção, que põe a vila de Aviz em relações directas com a rede e tem 47 km. de extensão.

LINHA DE PORTALEGRE Extremoz á estação de Fratel

A linha de Extremoz a Portalegre e Vila Velha de Rodam, classificada e em construção além de Souzel, deve sofrer ligeiras modificações na sua directriz. Ainda mesmo que haja de se afastar de Alter e aproximar-se de Cabeço de Vide, deve vir á estação de Portalegre, ampla e desafogada, cruzar a linha de Leste e subir á cidade, colocando-se a estação o mais alto possível para facilitar a saída.

Convem que atravesse a serra e passe ao fertil vale da Escusa para se aproximar de Marvão e ir a Castelo de Vide cruzar a linha de Cáceres.

Deve ir entroncar na linha da Beira Baixa, não em Vila Velha de Rodam, estação acanhada e imprópria para essa função, mas na do Fratel, que está em melhores condições.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses capitula de utópica essa linha e, para a não deixar incompleta, propõe leva-la a Torre das Vargens, suprimindo-se assim um entroncamento.

Discorda por completo esta Comissão desse juízo e do alvitre proposto.

A linha de Extremoz a Fratel liga a da Beira Baixa com as do Alemtejo e Algarve e constitue, com aquela e com a de Vila Viçosa ao Pomarão, a linha fronteira, que deve porventura ser prolongada de Vila Franca das Naves ao Pocinho para ligação com a do Douro.

Facilita as relações entre o Alemtejo, Beiras e Traz-os-Montes, abre caminho directo ás lãs do Alemtejo para a Covilhã, assegura as relações commodas entre as capitães dos districtos da Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Evora, Beja e Faro e liga a cidade de Portalegre com as duas linhas entre as quaes se acha.

A'parte a passagem do Tejo, a sua construção não é dispendiosa.

Inflecti-la em Fronteira para lhe dar por termo a Torre das Vargens o mesmo é que deixá-la sem finalidade, fazendo irradiar dessa estação três linhas que formariam entre si angulos muito agudos.

Estão em exploração 20 km. de Extremoz a Souzel

e em construção adeantada 14 km. de Souzel á Fronteira.

Os trços a construir, têm a seguinte extensão:

Fronteira a Portalegre	39
Portalegre á Estação de Castelo de	
Vide	27
Castelo de Vide a Fratel	52
	—
	118

LINHA DE EVORA Vila Viçosa a Elvas

Caminhando para Leste, temos o trço de Extremoz a Vila Viçosa sem continuação. Foi em tempo estudado o prolongamento para Elvas, primeiro de Borba por Vilaboim, e mais tarde de Vila Viçosa por Jeromenha para aproximar a linha da fronteira e portanto de Olivença, terra portuguesa de direito e quasi de facto, o que alongava demasiado a linha e obrigava a mau perfil.

Ocorreu por isso novamente o alvitre de fazer partir o prolongamento de Borba, o que teria o inconveniente de deixar um pequeno ramal entre Borba e Vila Viçosa. Esse inconveniente atenua-se pelo prolongamento, a que adiante se refere o presente relatorio, de Vila Viçosa á linha de Evora a Reguengos, mas ficam as relações de uma povoação importante, como é Vila Viçosa, com Borba, Extremoz, Evora e Lisboa, sujeitas a um serviço de ramal,

Desde porém que se não hesite em cortar a tapada de Vila Viçosa, a linha poderia circundar a encosta para ir a Vila Boim e Elvas, o que pareceu ser a melhor solução.

Haverá que construir cerca de 33 km. de Vila Viçosa á estação de Elvas, fechando-se assim uma malha da rede, ha tantos anos em aberto.

RAMAL DE REDONDO Montoito — Vila Viçosa

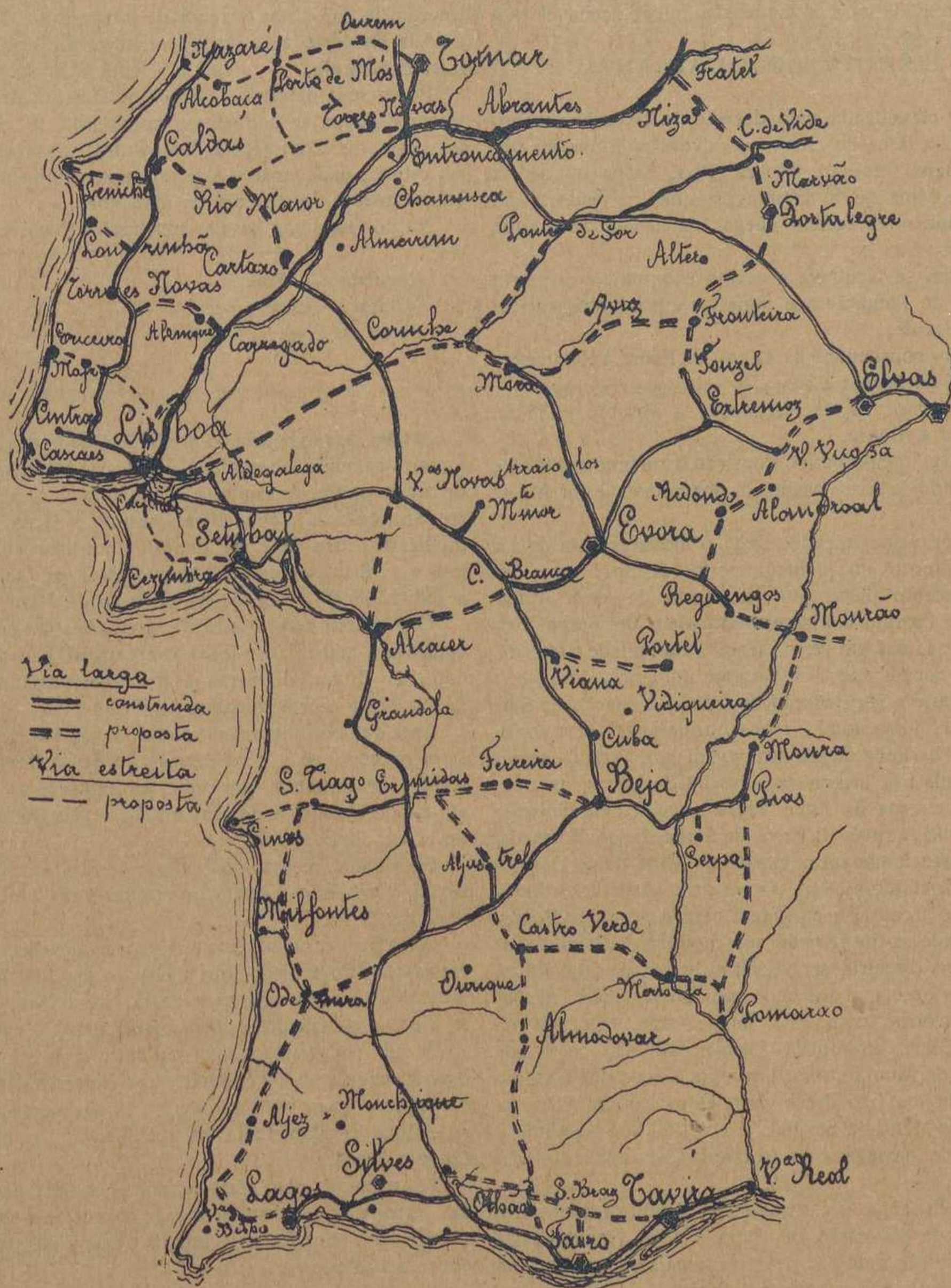
Entre a linha de Extremoz a Elvas e a de Elvas a Mourão fica uma zona de incontestável valor agricola, formada pelos concelhos de Alandroal e Redondo e separada da primeira das duas linhas pela Serra de Ossa.

A area e população desses concelhos é a seguinte:

Alandroal	545 km.	9.046
Redondo.	383 "	8.459
	—	—
	928	17.505

Uma linha que, partindo da estação de Vila Viçosa passe junto de Bencatel e do Alandroal, venha ao Redondo e de lá á estação de Montoito, mantem-se sensivelmente na mesma cota com excelente planta e perfil, constituindo um complemento de plano util e pouco dispendioso.

São 40 km. a construir.



Foi já aberto o inquerito administrativo de utilidade publica ordenado pelo Decreto n.º 13.529 acêrca do plano da rede ferroviaria na metade Sul do Paiz, preparado pela respectiva Comissão Tecnica. Publicamos hoje a carta da região com indicação da rede proposta e os mapas com designação das linhas, nos pontos extremos e intermédios, extensão aproximada, largura de via, indicação de estarem ou não construídas.

N. B. — Figura por lapso o nome de Olhão onde devia figurar o de Loulé

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, propõe uma linha de Vila Viçosa ao Guadiana por Mourão, mas a directriz, que indica, afasta-se de Redondo e vem entroncar junto do Guadiana na que vai

de Évora a Mourão. E' muito mais longa, corta terreno acidentado e não serve nenhum centro importante de população, nem as relações regionais com a capital do districto.

Não pôde pois a Comissão julgar aceitavel esse alvitre.

LINHA DO GUADIANA

Foi classificada pelo decreto de 27 de Novembro de 1902 a linha do Guadiana: Evora ao Pomarão, por Reguengos, Mourão, Moura, Pias, Serpa ou Aldeia Nova e Mina de S. Domingos, que iria entestar no Guadiana onde podem chegar os navios de grande lotação.

Assim se facultava o acesso economico do porto fluvial do Pomarão aos minerios e productos agricolas regionais.

Estão construidos os 41 km. de Evora a Reguengos e os 17 de Moura a Pias.

Faltam os 21 de Reguengos a Mourão e 35 de Mourão a Moura.

O seguimento para o Pomarão ficou indeterminado, admitindo-se a sua passagem por Serpa ou por Aldeia Nova.

O primeiro traçado, tinha o inconveniente de ser mais sinuoso em planta e perfil, dando lugar a um alongamento dispensavel, deixando de servir Aldeia Nova e Ficalho e atravessando alem de Serpa a ribeira de Limas, em vez de seguir pela linha de cumeada.

Ha poucos anos conseguiram influencias locais que se iniciasse a construcção do trôço da estação de Serpa á vila desse nome, o que obrigaria talvez a continuação da linha no seu prolongamento. Teria de seguir por Santa Iria, atravessar a ribeira de Limas, para subir á cumeada da Agua Negra e seguir pela divisoria das aguas, através da serra de Serpa, hoje colonizada. Deve mais longe aproximar-se da Mina de S. Domingos, inflectindo-se logo depois para passar por Amorianes e procurar a passagem para o pôrto do Pomarão, tendo-se-lhe juntado antes a linha do Baixo-Alentejo, cuja directriz será justificada em devida altura. Importa observar que se devem prever duas ligações internacionais com esta linha: uma acordada na Conferência Economica Luso-Espanhola, passa nas alturas de Mourão, indo por Villa Nueva del Fresno e Jerez de los Caballeros para entroncar em Zafra na linha de Merida a Sevilha. Já em 1884 foi escolhido o ponto de passagem na fronteira por uma comissão tecnica.

Em Espanha está seguindo os devidos tramites um pedido de concessão de Zafra a Villa Nueva. Basta construir cêrca de 8 km. em cada paiz para obter uma ligação, que é excelente caminho para Sevilha, encurtando 104 km. em relação ao itinerario por Badajoz e e pôde atrair tráfego ao pôrto de Lisboa.

E' de recomendar essa ligação.

Outra tem sido preconizada, de Sevilha por Aracena, Ficalho e Serpa ou Pias e Beja, que dá cerca de 70 km. d'encurtamento em relação á anterior.

Em Espanha não está classificada essa linha, que oferece dificuldades. Em tempos houve o acôrdo internacional para a ligação com Huelva, por Paymogo, que pouco interessa aos dois paizes e obriga á cons-

trucção de linhas em terrenos de pouco valor. Melhor é pô-la de parte e assim o entendeu a Conferencia Luso-Espanhola.

Poder-se-ia deixar a de Serpa ou Pias por Aracena, se em Espanha se deliberasse construi-la. A questão foi posta na Conferência Económica, assentando-se em estudar mais tarde o assunto, pois a linha oferece dificuldades á construcção em Espanha.

Na do Guadiana ha que construir os trôços seguintes:

Reguengos — Mourão	21 km.
Mourão — Moura	35 »
Serpa ou Pias — Pomarão	53 »

—
109

A falta de resistencia da ponte do Guadiana perante o peso das novas locomotivas justificaria a construcção de nova ponte, deixando-se a actual para a estrada e rectificando-se a linha entre Quintos e Serpa, o que implicaria, além da nova ponte, a construcção de 9 km. e o levantamento da linha actual entre Quintas e a actual estação de Serpa na extensão de 7 km.

O percurso para o lado de Moura ficaria agravado com 8 km. mais. Para a linha internacional haveria que construir 31 km. de Serpa á fronteira, passando por Aldeia Nova e proximidades de Ficalho.

Para que essa hipotese se realisasse satisfatoriamente seria preciso que a nova estação de Serpa ficasse em termos de entrarem por uma extremidade as linhas vindas de Quintos e de Pias e saírem pela outra as de Sevilha e do Pomarão.

Se a linha internacional viesse a Pias em vez de Serpa, a extensão a construir em territorio portuguez seria de 23 km.

Achamo-nos aqui perante as consequencias de um erro inicial do traçado, que devia ter seguido directamente de Quintos a Serpa e dessa vila a Pias, embora a ponte do Guadiana fosse mais extensa e cara.

A substituição da actual por outra mais reforçada, ficando aquela para a entrada, ou se faz sensivelmente, no mesmo local para aproveitar a linha existente, ou se coloca resolutamente na rectificação do traçado Quintos-Serpa.

No primeiro caso pôde-se, por economia, aproveitar os pilares e substituir a viga, fazendo-se em dois pisos com o superior para estrada e ficando os passeios sobre consolas.

A consequencia racional dessa solução é entroncar o troço á fronteira em Pias e fazer seguir dessa estação por Aldeia Nova a linha do Guadiana, não se prolongando o actual ramal de Serpa.

A construcção de nova ponte, rectificando o traçado Quintos-Serpa, só se justificaria prolongando-se este por Aldeia Nova á fronteira, o que é pouco provavel, pois se considera em Espanha dispensavel a linha de Sevilha por Aracena á fronteira por dispendiosa.

No primeiro caso ha que construir 23 km. de Pias á fronteira e 31 ao ponto de junção da directriz da

REVISÃO DO PLANO DA REDE FERROVIÁRIA

Mapas resumos das linhas propostas

ZONA AO SUL DO TEJO

DENOMINAÇÃO	PONTOS EXTREMOS	PRINCIPAIS PONTOS INTERNACIONAIS	OBSERVAÇÕES	Extensões		
				Construída	Por Const.	Total
Linha do Leste.	Lisboa á fronteira de Badajoz	Setil, Santarem, Entroncamento, Abrantes, Torre das Vargens, Portalegre, Elvas	Construída da Praia á fronteira	151	—	151
Linha de Caceres.	Torre das Vargens a Valência de Alcantara	Castelo de Vide, Marvão	Construída	72	—	72
Linha do Sul.	Cacilhas a Vila Real	Barreiro, Pinhal Novo, Casa Branca, Beja, Aljustrel, Funcheira, Tunes, Faro, Vila Real	Construída, excepto o troço de Seixal a Cacilhas	398	9	407
Ramal de Aldegalega.	Pinhal Novo a Alcochete	Aldegalega	Construída até Aldegalega	11	4	15
Linha do Sado.	Pinhal Novo á Funcheira	Alcacer, Ermidas.	Construída	150	—	150
Transversal de Vendas Novas	Alcacer ao Setil	Vendas Novas, Quinta Grande.	Construída entre Vendas Novas e Setil	70	34	104
Ramal de Monte-Mór.	Torre da Gadanha a Montemor	—	Construída	13	—	13
Transversal de Santa-Suzana.	Alcacer á Casa Branca	Santa Suzana	—	—	38	38
Linha do Sorraia.	Lisboa a Ponte de Sôr	Montijo, Quinta Grande, Couço	—	—	123	123
Linha de Évora.	Casa Branca a Elvas	Évora, Extremoz, Borba, Vila Viçosa, Vila Boim.	Construída até Vila Viçosa	102	33	135
Linha de Móra.	Évora ao Couço	Arraiolos e Móra	Construída até Móra	60	13	73
Linha do Guadiana.	Évora ao Pomarão	Reguengos, Mourão, Moura, Pias, Aldeia Nova, Minas S. Domingos	Construída de Évora a Reguengos e de Moura a Pias	58	109	167
Linha de Portalegre.	Extremoz á estação de Fratel na linha da Beira Baixa	Sousel, Fronteira, Cabeço de Vide, Estação de Portalegre, Castelo de Vide, Niza	Construída até Sousel em construção até Fronteira	20	132	152
Ramal de Aviz.	Fronteira á Estação de Cabeção.	Aviz	—	—	47	47
Ramal de Redondo.	Estação de Montoitó á de Vila Viçosa	Bencatel, Alandroal, Redondo.	—	—	40	40
Linha de Zafra.	Mourão á Fronteira	—	—	—	8	8
Ramal de Portel.	Estação de Viana a Portel	Viana.	—	—	32	32
Transversal de Sines.	De Bela a Sines	Ermida, S. Tiago, Ferreira	Construída das Ermidas a S. Tiago	29	70	99
Linha de Sueste.	Beja á Fronteira	Serpa, Pias, Aldeia Nova, Ficalho	Construída de Beja a Pias	42	13	55
Ramal de Serpa.	Estação de Serpa a Serpa	—	Em construção	—	7	7
Linha de Almodovar.	Carregueiro á linha do Sul em Valformoso	Castro Verde, Almodovar, Querença, Loulé	—	—	81	81
Transversal do Baixo Alemtejo.	Castro Verde á Linha do Guadiana	S. Marcos, Mertola	—	—	53	53
Linha de Aljezur.	Tunel de Valdisca a Lagos	Odemira, Aljezur	—	—	106	106
Ramal de Portimão.	Tunes a Lagos	Silves, Portimão	Construída	46	—	46
Transversal de Salir.	Messines a Tavira	Alte, Salir, Querença, S. Braz, Santa Catarina	—	65	—	65
Ramal de São Braz.	Faro a São Braz	Estoy	—	—	23	20
Linha do Cercal.	Odemira á transversal de Sines	Vila Nova de Milfontes, Cercal	—	—	50	53
Total.				1.287	1.025	2.312

Zona litoral de Lisboa á Figueira

DESIGNAÇÃO	PRINCIPAIS PONTOS EXTREMOS	PRINCIPAIS PONTOS INTERMÉDIOS	EXTENSÕES		
			Cons- truido	Por const.	Total
Torres Figueira-Alfarelos (L) . . .	Torres Vedras á Figueira e Alfaro	Caldas, Valado, Leiria	168	—	168
Lisboa-Cintra-Torres (L). . . .	Lisboa, Alcantara a Torres Vedras Cacem e Sintra	Cacem, Dois Portos	74	—	74
Linha de Leste (L)	Lisboa-P. — Entroncamento	Setil, Santarem	106	—	106
Linha do Norte (L)	Entroncamento — Porto	Pombal	92	—	92
Linha urbana (L)	Lisboa-R. — Campolide		4	—	4
Ramal de Santa Apolonia a Bemfica (L).			8	—	8
Ramal de Cascaes (L).	Xabregas e Bemfica	Caxias, Estoris	26	—	26
Transversal de Leiria (L).	Caís do Sodré — Cascaes	Leiria	—	30	30
Tomar á Nazaré (E)	Estação de Leiria a Pombal	Chão de Maças, Vila Nova d'Ourém, Fátima, Porto de Moz, Alcobaça	—	90	90
	Tomar á Nazaré	Batalha, Porto de Moz	40	—	40
Martigança á Mendiga (E)	Martigança e Mendiga	Torres Novas, Zibreira, Alcanena, Alqueidão, Alcobertas	—	60	60
Entroncamento a Rio Maior (E). .	Entroncamento e Rio Maior		—	12	12
Ramal da Mendiga (E)	Alqueidão e Mendiga	Minde	—	30	30
Linha de Minde (E)	Zibreira Porto de Moz	Leiria	—	11	11
Ramal de Leiria (E)	Batalha á Estação de Leiria	Rio Maior	—	60	60
Linha de Rio Maior (L).	Setil, Caldas		—	20	20
Ramal de Peniche (L).	Dagorda, Peniche		—	16	16
Ramal da Lourinhã (L)	Outeiro, Lourinhã	Alemquer	—	28	28
Linha de Alemquer (L)	Carregado, Dois Portos	Loures	—	25	25
Linha de Alverca (L).	Campo Grande, Alverca	Lousa, Malveira, Mafra	—	35	35
Linha da Ericeira (E).	Loures, Ericeira	Barcarena	—	8	8
Caxias ao Cacem (L).	Caxias, Cacem	Marinha	—	8	8
Linha da Marinha (L).	Cascais ao Guincho	—	—	3	3
Ramal de Caneças (E)	Carriche a Caneças	Bucelas	—	11	11
Ramal de Montachique (E). . . .	Lousa a Cabeço de Montachique				
Ramal de Freixial (E).	Loures a Freixial				
		Total. . .	518	455	973

linha do Guadiana por Serpa, total 54 km. e a nova viga da ponte.

No segundo a extensão a construir é de 40 km. de Quintos á fronteira incluindo uma ponte nova, muito extensa e cara e 20 de Serpa áquele ponto comum na cumeada; de mais dispendiosa construção que vindo por Pias.

São pois mais 10 km. e o consideravel excesso de dispendio da ponte.

O percurso á fronteira é de 46 km. no primeiro caso e 40 no segundo, mas em compensação alonga-se de 5 km. o percurso para e Moura a linha do Guadiana deixa de servir directamente Aldeia Nova. E como é pouco provavel a construção da linha espanhola, deixando *ipso facto* de ter rasão de ser o troço portuguez, nenhuma linha passaria por Aldeia

Nova e proximidades das minas de Ficalho. Além disso, a directriz da linha do Guadiana por Serpa dá o percurso, de Pias ao ponto comum dos dois traçados, de 40 km. contra 31 por Pias e Aldeia Nova ou mais 9 km.

Entende portanto a Comissão que se deve estudar previamente o problema do reforço ou substituição da ponte, escolhendo-se o respectivo local e que só no caso de estar assegurada em Espanha a construção da linha de Sevilha por Aracena á fronteira, se deve fazer a rectificação Quintos-Serpa e o troço Serpa-fronteira.

Só nesse caso a linha do Guadiana deve seguir por Serpa e não por Aldeia Nova.

(Conclue).

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

A REDE FERRO-VIÁRIA DE MOÇAMBIQUE

I

Pelo Coronel de Engenharia
LOPES GALVÃO

Na Sala Algarve da Sociedade de Geografia de Lisboa realizou no dia 26 do mês passado uma brilhante conferência o coronel de engenharia sr. J. A. Lopes Galvão, que dissertou, com muito brilhantismo sobre « A Rede Ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da Colónia ».

Presidiu o sr. Conde de Penha Garcia, secretariado pelos srs. almirante Ernesto de Vasconcelos e Alvaro Machado.

O sr. Conde de Penha Garcia, num formoso discurso, apresentou, nos termos mais elogiosos o conferente passando em revista a sua notável folha de serviços públicos nas colónias e na metropole, e terminou afirmando:

— A politica colonial portugueza em Moçambique e particularmente difficil e para a sua execução é necessario escolher bem os homens. Felizmente não nos teem faltado êsses homens. Antonio Ennes, Mousinho Freire de Andrade, Eduardo Costa e tantos outros, ali deixaram marcada uma orientação politica que temos continuado com exito.

HOJE, como hontem, como sempre, o progresso material dos povos exige meios de transporte adequados para caminhar.

Se as vias de comunicação são deficientes os progressos não se acentuam.

A falta de meios de transporte póde ser, mesmo, uma causa de retrocesso.

As invasões dos barbaros só foram possiveis porque os povos invadidos, muito dispersos, não se podiam concentrar para lhes resistir.

A civilização não nasceu nas montanhas: nelas se refugiavam sempre os bandidos que a não deixavam caminhar.

Foi sempre no litoral dos continentes que se criaram os principais focos de civilização donde irradiava

o progresso. Antes das estradas e dos caminhos de ferro exploraram-se as vias fluviaes e maritimas.

Foi pelo mar que nós levámos a civilização a todos os continentes.

E apesar dos milhões de kilometros de estradas e de caminhos de ferro construidos em todo o mundo, é ainda pelo mar que os grandes intercambios se fazem.

Assim se explica que nós em Africa tenhamos criado e mantido, desde a descoberta e da conquista, as cidades e vilas do litoral que as mais ençarnicadas luctas nos não conseguiram arrancar. O mar dáva-nos condições de segurança e alentos de resistencia que no interior não tínhamos.

Não é que já nesses tempos nos faltasse vontade de nos estabelecermos no interior, onde regiões de melhor clima e até de maior productividade se nos ofereciam.

Mas faltavam-nos os meios de comunicação para os aproveitar.

Veja-se como a construcção do caminho de ferro de Benguela, por exemplo, determinou logo uma intensa occupação da região atravessada, produzindo, já hoje, essa estreita faixa do territorio que ele atravessa mais do que toda a vasta provincia com todas as suas possibilidades!

Em Moçambique produz-se fenomeno igual. A região de Macequece, servida pelo caminho de ferro da Beira a Umtali, tem sido objeto duma colonização interessante que prospera, apenas com a cultura do milho que já exporta em grandes quantidades.

E' evidente que se os portuguezes tiveram capacidade para ocupar, valorisar e desenvolver o litoral, tambem a teriam para ocupar, valorisar e desenvolver o interior do continente africano, se ele fôsse facilmente acessivel.

Bem tiveram os portuguezes da descoberta e da conquista a intuição do problema. Bem viram eles que era preciso avançar para o interior do paiz. Era de lá que lhes vinha a riqueza com que enchiam as naus.

Por isso já em 1607 Baltazar Rebelo de Aragão á frente de um destacamento militar procurava penetrar

no sertão dos Moluas (Angola) e descobrir um caminho para ir á costa de Moçambique. (Pag. 22 do livro L. L. Angola).

Os pontos do interior que iam sendo ocupados eram ligados por meio de estradas com o litoral.

Simplemente não havia ainda então automoveis para circular sobre elas e a tracção animal era impossível por o gado perecer todo.

Diferentes eram os meios de acção de que então se dispunha e por isso os resultados eram pouco satisfatórios.

Mas as aspirações e as tentativas de penetração e de ocupação do interior dos continentes são tão antigas como a era das descobertas.

Todos dizêmos hoje que é preciso, antes de mais nada, colonisar.

Mas feita a descoberta do reino de Angola em 1486 e assegurado o nosso dominio,

POR GUERRAS ESFORÇADAS

como diz o nosso épico, logo se pensou em colonisar! Para isso se mandaram ir para lá mulheres brancas — doze convertidas da Casa Pia para começar — diz um cronista (V. Lopes de Lima, (Angola) — Angola pag. 21 pois que homens não faltavam ali.

Mas como combater as doenças que tão impiedosamente ceifavam as vidas ainda dos mais robustos?

Em Africa como na India não nos faltava intelligencia, acção, energia, e valor, mas os tempos é que eram outros.

No mar não havia a navegação a vapor que permitiria zombar das calmarias; em terra não existiam instrumentos de transporte que permitissem reduzir as distancias.

O mar era bravo; o clima do sertão inhospito. Era preciso lutar contra os homens e contra os elementos.

Os elementos de resistencia que a civilização de quatro seculos permitiu acumular e engrandecer faltavam por completo; e por isso e só por isso, a obra de colonisação dos descobridores não progrediu.

Não se lhe neguem porém os intuitos nem a clarividencia dos problemas.

Grandes portuguezes — raça predestinada!

AS POSSIBILIDADES DA PROVINCIA

Necessario se torna definir e precisar as possibilidades da Colonia para em seguida vermos a melhor maneira de as servir com meios de comunicação adequados.

As possibilidades podem classificar-se em 4 grupos:

- Possibilidades agricolas;
- » mineiras;
- » de colonisação;
- » » transito.

Grandes são também as possibilidades comerciais e industriais. Compreende-se que uma população

computada, pelo baixo, em trez milhões e meio de almas, possa ter grandes exigencias se se lhe souber criar necessidades que actualmente não tem. De resto, toda esta população se encontra disseminada por uma enorme area, quasi dez vezes maior que o Portugal continental, tornando difficil o seu abastecimento.

Pelo que diz respeito ás industrias, também elas são possiveis e algumas delas constituem já uma prometedora realidade. Mas por largos anos não será facil arrancar essas industrias do litoral da Colonia onde as concentrações da população se fazem.

Nas condições actuaes, a criação de meios de transporte rapidos só as póde interessar debaixo do ponto de vista da expansão dos seus productos, integrando se assim nas possibilidades comerciais de que falámos.

Ainda considerações de outra ordem, nomeadamente de ordem politica, podem influir grandemente no delineamento da rêde ferro-viaria duma Colonia como a de Moçambique.

E para citar opiniões bem autorisadas quero socorrer-me aqui da que o Sr. General Freire d'Andrade emitiu quando Governador Geral da Colonia de Moçambique; e da de Lord Selborne antigo Alto Comissario e Governador Geral das Colonias Inglezas da Africa do Sul.

O sr. Freire d'Andrade diz a pag. 343 do 3.º volume dos seus magistrais Relatorios o seguinte;

«As lições de dura experiencia nestes casos (refere-se aos Caminhos de Ferro Transzambezianos, ao de Lourenço Marques, Mormugão e Ambaca) deviam-nos ter ensinado que, se querêmos caminhos de ferro nas colonias, os façamos com o nosso dinheiro; se não o temos podemos pedi-lo emprestado, como para qualquer outro empreendimento colonial, mas não devemos continuar nesse sistema (de os deixar fazer por estrangeiros) que tão nocivo tem sido aos interesses do paiz e das colonias.»

Lord Selborne por seu lado, escreveu a pag. 139 do celebre Memorandum dirigido ás colonias inglezas da Africa do Sul, ao tempo ainda separadas;

«The railways are intimately bound up with the whole economic system of the country, and affect so deeply the interests of all its inhabitants, that I do not think that it would be wise or right for the whole system to be brought under the control of an authority which was not directly answerable to the people themselves, now that for the first time, in recent years, the establishment of such an authority is passing within the region of practical politics.»

E num officio que em 7 de Janeiro dirigiu aos Governadores de todas as colonias inglezas da Africa do Sul, incluindo a Rhodesia, exprime-se por esta forma bem significativa:

«A anciedade do Governo da Republica do Transvaal pela construção da linha de Lourenço Marques era devida ao poder de controle que as Colonias do Natal e do Cabo naquela ocasião exerciam sobre o

seu commercio que elas usavam, sem o menor escrupulo, em seu proprio proveito.»

«Se o Transvaal fôr indifferente ao bem estar das três Colonias irmãs como qualquer nação da Europa é indifferente ao bem estar e prosperidades das nações visinhas, o Transvaal deve receber todo o seu trafego exclusivamente pelo porto de Loureço Marques.

Mas neste caso qual será a situação dos caminhos de ferro e das finanças das tres colonias irmãs? e qual será a situação dos portos do Cabo e do Natal?»

Foi, pode dizer-se, a questão ferro-viária, que mantinha as diferentes colonias da Africa do Sul, incluindo Moçambique, em permanente estado de divergencias, para não dizer de guerra aberta, que evou essas mesmas Colonias inglesas á União Sul Africana.

Foi ainda a questão ferro-viária que, mais recentemente, levou o General Smuts, quando ainda primeiro Ministro da União, a exercer pressão sobre a Rhodesia para entrar para a União Sul Africana.

O plebiscito que então se fez na Rhodesia e que foi absolutamente contrario á sua entrada na União, constituiu até o primeiro cheque que a sua politica imperialista "d'après guerre" sofreu.

Todos se lembram ainda do veto que ele poz á entrada de novos capitais ingleses para o Caminho de Ferro de Benguela. E o que é verdade é que os financeiros ingleses lhe obedeceram como se fossem disciplinados subditos da União Sul Africana!

O General Smuts queria obrigar todos a constituirem um grande imperio Africano, ao Sul do Equador; e o poderoso meio de que pretendeu servir-se foi o do controle dos caminhos de ferro de todas as colonias, sabido como era que deles depende hoje, em absoluto, a actividade económica de cada uma delas.

Os caminhos de ferro exercem hoje na aproximação dos povos, uma influencia mais poderosa do que, noutros tempos exerciam as uniões aduaneiras, preludios, em regra, duma união politica.

Analiseemos agora cada uma das possibilidades enunciadas; e comecemos pelas;

A) — AS POSSIBILIDADES AGRICOLAS DA COLONIA

As possibilidades agricolas de Moçambique são imensas; são ilimitadas pode se dizer. Os vales dos seus rios são fertilissimos. Muitas das regiões planalticas do interior teem chuvas regulares e assim os seus terrenos prestam-se ás mais variadas culturas.

Destas destacam-se algumas pelo seu grande valor, e já largamente experimentadas com o melhor exito.

Cana de Assucar:— Em primeiro lugar está a cultura da cana do sacarina. O numero de fabricas é já grande e a produção, em anos bons, aproxima-se já das 80,000 toneladas.

Todos os terrenos, de norte a sul da Colonia, são eminentemente proprios para esta cultura.

Ha já fabricas no vale do Zambeze; no vale do Mutamba em Inhambane; no vale do Incomati em L. Marques.

O vale do Limpopo, com a sua enormissima area irrigavel, pode vir a ser um campo importantissimo de producção mundial. Dele diz o Tenente Coronel Balfour, eminente engenheiro especializado em trabalhos de irrigação *que sendo convenientemente aproveitado tem mais valor que as minas de ouro do Rand!*

O vale do Incomati, ainda mal aproveitado; os vales do Umbeluzi, do Tembe e do Maputo; tudo isso pode produzir cana de assucar nas melhores condições.

O vale do Limpopo apresenta, em culturas feitas sem cuidados pelos indigenas, uma producção de 60 toneladas de cana por hectare... Sabendo-se que muitos dos terrenos considerados bons para este genero de cultura não dão mais do que 30 toneladas, avalia-se desde logo da riqueza do solo deste vale.

Com culturas devidamente feitas e devidamente tratadas, a producção poderá atingir os extraordinarios valores de 100 toneladas por hectare e mais.

O agronomo Sim, referindo-se aos terrenos do Limpopo que estudou e sobre que escreveu, diz que não encontrou ainda cousa melhor.

André Eric Gerard, engenheiro belga, director de uma companhia mineira, percorrendo o vale do Zambeze teve esta frase;

«Não me surpreenderá ouvir dizer um dia, depois da construcção do caminho de ferro da Zambezia, que o vale do Zambeze está competindo com o vale do Nilo!»

O agronomo Harper, muito conhecido em toda a Africa do Sul pela justeza da sua apreciação, examinando os terrenos do vale do Rarage, ao norte do Zambeze, informa que não havia melhor do que aquilo em qualquer outro territorio.

Enfim, na opinião de todos, as possibilidades são grandes por toda a parte.

E como a cultura da cana e o fabrico do assucar entram na categoria das grandes concentrações industriais que movimentam grandes producções, segue-se que para que os vales do territorio de Moçambique se abram ás possibilidades desta cultura, preciso é que sejam servidos por linhas ferreas adequadas.

Ha pois que vêr a possibilidade de servir os grandes vales com caminhos de ferro que á primeira voz se construam desde que a sua necessidade se evidencie.

Ocorre aqui dizer que a cultura da cana de assucar, de futuro não será limitada ao fabrico assucar cuja producção mundial está já excedendo as exigencias do consumo.

A cana será de futuro cultivada em larga escala parâ produzir alcooes, éters e, emfim, liquidos volateis que substituam a gozolina para os automoveis e outros motores quando a gazolina começa a escassear.

(Continúa)

LISBOA-MADRID

PELO

TELEFONE

A «REVISTA INSULAR E DE TURISMO»
É O PRIMEIRO PERIODICO DA IMPRENSA PORTU-
GUESA QUE FALA COM O ILUSTRE EMBAIXADOR DE
PORTUGAL EM MADRID, Sr. MELO BARRETO.

POR absoluta falta de espaço fomos forçados a re-
tirar do numero anterior o relato respeitante á
inauguração da linha telefonica Lisboa-Madrid, que
teve logar no dia 17 do mês passado.

Às 10,30 do dia, inaugurou-se oficialmente o ser-
viço telefonico Lisboa-Madrid. A inauguração efec-
tuou-se no gabinete do sr. administrador geral dos
Correios e Telegrafos. Além dos srs. presidente do

Sousa e Pedro dos Santos, director dos Serviços Ele-
ctrotécnicos; general Teofilo Trindade, Carlos Ermida,
representante da Associação Industrial Portuguesa;
dr. Fernandes de Oliveira, da Associação Central de
Agricultura, Eduardo Maria Rodrigues, da Associação
Comercial de Lojistas, Ricardo Quartin, coronel Arez,
coronel Ferreira do Amaral, comandante Marcelino
Carlos, etc.

A' hora anunciada os srs. engenheiro Cunha Ser-
rão e D. Pedro Perez Sanchez, vice-presidente da
Companhia Telefonica Internacional, experimentaram
os dois telefones para Madrid, que estavam ligados
no gabinete do sr. administrador geral dos Correios
e Telegrafos, um ao lado do outro. Funcionaram es-
plendidamente, motivo por que foi pedida, imediata-
mente, uma ligação para o Ministério da Guerra, em
Madrid.

Antes, porém, e a pedido da Central de Madrid,
foi chamado ao telefone o sr. capitão Pereira Dias,
administrador geral dos Correios e Telegrafos, a quem
o seu colega espanhol, que se encontrava no gabinete
do sr. general Primo de Rivera, saudou, felicitando-o
pela inauguração das linhas telefonicas entre as duas
capitais.

Seguidamente, o telefone passou ás mãos do sr. pre-
sidente do Ministério, que, dirigindo-se ao chefe do
governo espanhol, fez votos pelas suas prosperidades
pessoais, saudando a Espanha.

Falando depois, também com o sr. general Primo
de Rivera, o sr. ministro dos Negócios Estrangeiros
disse:

— Neste dia em que o povo espanhol comemora,
com jubilo, o aniversário natalicio de Sua Magestade
El-Rei D. Afonso XIII e no momento de inaugurar o
serviço de comunicações telefonicas entre Lisboa e
Madrid, que é um novo traço de ligação entre os dois



Sua Magestade El-Rei D. Afonso XIII



General Primo de Rivera

Ministério e ministros dos Negocios Estrangeiros e Co-
mércio, viam-se ali os srs. Embaixador de Espanha,
governadores militar e civil de Lisboa, Odon de Buen,
Gonzalo Dieguez, presidente da comissão administra-
tiva da Camara Municipal de Lisboa, presidente da
Junta Geral do Distrito, engenheiros Fernando de

povos da Península, sinto o mais vivo prazer em transmitir-lhe, sr. presidente de viva voz, as minhas calorosas saudações. Faço os mais ardentes votos por que as relações de amizade e boa vizinhança entre Portugal e Espanha se tornem cada vez mais estreitas e eficientes.

A's 11 horas, chegou o sr. general Carmona ao gabinete do sr. administração Geral dos Correios e Telegrafos, sendo cumprimentado, affectuosamente. E ás 11,15, precisamente, o sr. Perez Sanchez, que tinha pedido a ligação para o Palacio do Oriente, passou o telefone ás mãos do Chefe do Estado.

Fez-se o mais absoluto silencio. O sr. general Carmona exclamou:

—Apresento os meus mais vivos agradecimentos a Vossa Magestade, e tambem me congratulo por vêr ligadas, telefonicamente, as duas capitais. Aproveito a oportunidade para felicitar Vossa Magestade pela passagem do seu aniversário natalicio, e formulo os mais calorosos votos por que Portugal e Espanha continuem mantendo as melhores relações.

D. Afonso XIII falou, novamente. O sr. general Carmona respondeu, com um sorriso de viva satisfação:

—«Oygo mui bien». Mais uma vez apresento a Vossa Magestade os meus cumprimentos mais cordeais e, mais uma vez, muito obrigado a Vossa Magestade. Os meus cumprimentos mais affectuosos.

Terminada esta breve e cordeal conversação, entre os dois Chefes de Estado, o sr. general Carmona declarou aos presentes que se ouvia muito bem, felicitando os srs. Perez Sanchez e capitão Pereira Dias pela realização de tão importante melhoramento.

Durante a tarde e a noite do mesmo dia, as duas linhas telefónicas para Madrid, estiveram sempre em serviço, tendo sido feitas 60 chamadas, de Lisboa para Madrid e outras cidades de Espanha. O sr. embaixador de Portugal em Madrid, falou, diversas vezes, para Lisboa, e com aquella cidade estiveram em comunicação a embaixada da Alemanha e a legação do Uruguay. Estiveram a atender o telefone de Madrid as telefonistas D. Laura Baptista, D. Odelfa Ferreira da Silva e D. Ilda Duarte que, embora com muito trabalho, procuraram atender todos os pedidos de comunicação.

O Director da *Revista Insular e de Turismo* falou, ás 13,45 pelo telefone, com o Embaixador de Portugal em Madrid, a quem saudou em seu nome e no daquêla Revista. O sr. Melo Barreto agradeceu; comunicou ter sido inaugurada a linha telefónica Lisboa-Madrid, ás 10,30, tendo o Presidente do Conselho General Primo de Rivera falado com o sr. General Carmona, assistindo á conversa o mesmo sr. Melo Barreto, que Sua Magestade o Rei de Espanha ia em seguida falar com o ilustre Presidente da Republica Portuguesa; e, finalmente, pediu que, por intermédio da mesma «Revista Insular» saudar a Imprensa de Lisboa e Açores.

Segundos depois, o sr. ministro dos Negócios Estrangeiros tambem conversou, durante alguns momentos, com o nosso embaixador em Madrid, sr. Melo Barreto, que igualmente se encontrava no gabinete do sr. general Primo de Rivera.

A seguir, falou o sr. embaixador de Espanha em Lisboa com o sr. general Primo de Rivera, a quem pediu que apresentasse a S. M. as suas melhores homenagens. O sr. Odon de Buen, presidente da delegação espanhola á Conferencia Economica, tambem falou com o chefe do governo do seu país, dizendo-lhe que ele e o sr. general Teofilo Trindade, presidente da delegação portuguesa á mesma Conferencia e ali presente, aproveitavam o momento para saudá-lo, afirmando-lhe terem concluido, com felicidade, a primeira «étape» da Conferencia.

Com o sr. general Primo de Rivera falou, ainda, o sr. ministro do Comercio, que lhe apresentou as suas homenagens, saudando nele o governo espanhol, que já conseguiu realizar uma obra de expansão commercial e de fomento notavel.

O sr. Perez Sanchez pediu, seguidamente, uma ligação para a Legação de Portugal em Paris. Momentos depois, estava a ligação feita, e o sr. ministro dos Negocios Estrangeiros estava conversando com o nosso ministro em França, sr. comandante Ochôa. O sr. dr. Bettencourt Rodrigues saudou o sr. comandante Ochôa, pedindo-lhe que transmitisse os seus cumprimentos ao pessoal da Legação, e congratulando-se pela inauguração das comunicações telefonicas com o estrangeiro, que, seguramente, hão de prestar os melhores serviços.



SERVIÇO DE PRAIAS E TERMAS

A C. P. mandou afixar os cartazes referentes a este serviço, que traz, como nos anos anteriores, as condições e vantagens que concede em toda a sua rede, antiga e moderna.

Este serviço começa a vigorar em 15 de Junho e termina em 30 de Outubro, havendo bilhetes a preços reduzidos.

Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.

Linhas Portuguesas

— Foi assinado um decreto autorizando a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga a emitir dois tipos de obrigações, um de 90 escudos com juro de 4% e outros de 20 escudos, sem juro, amortizáveis em cinquenta anos, para substituir as suas actuais obrigações de 500 francos, com o juro fixo de 4% e de 500, com o juro variavel.

— O rendimento do imposto ferroviário, do mês de Março passado, em toda a rede portugêsa, foi de 2.600.000 escudos, números redondos.

— Nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro vai ser aumentado o serviço de combóios «tramways», dos quais farão parte carruagens de piso central em vários trajectos.

— Foi autorizada a verba de 6:931 escudos para limpeza de duas valas, na linha férrea de leste, aos quilómetros 13,665 e 16,990.

— A Companhia do Norte de Portugal submeteu á aprovação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro o seu horário de verão.

— Por motivo das festas a S. João, que se realizam em Braga, a C. P. organiza, nos dias 22 a 28 proximos, um serviço especial de bilhetes de ida e volta, validos por todos aqueles dias, das estações de Lisboa, Santarem, Entroncamento, Paialvo, Alfarelos, Coimbra e Souselas, para Braga.

— A Companhia do Norte do Portugal, por ocasião das mesmas festas, faz um serviço combinado com a C. P.

— Pela comissão liquidataria dos Caminhos de Fer-

ro do Estado foi autorisado o pagamento ao Conselho Superior de Finanças da importancia de 24 contos, que aquele conselho exigiu, para poder affectuar o pagamento das contas da extinta administração geral dos Caminhos de Ferro do Estado, referentes aos exercicios de 1916-1917 e 1918-1919, tendo tambem mandado satisfazer a quantia de 187 libras, a uma firma belga, pelo fornecimento de telefones para ambas as redes do Estado.

A referida comissão atendeu ainda varias reclamações de pessoal, e a restituição dum deposito de garantia, que foi affectuado, como caução, para a montagem duma instalação para repicagem de leitos. Foi ontem liquidado um fornecimento de travessas para as linhas do Minho e Douro, e solucionado a questão da expropriação do terreno em que foi construida a estação de Lagos.

— As receitas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, liquidas de reembolsos e impostos, desde Janeiro a 5 de Maio ultimo, foram de 86.182.588\$00, assim descriminados:

Na rede propriamente daquela Companhia, 54.985.294\$00; na do Minho e Douro, 13.230.223\$00; e nas linhas do Sul e Sueste, 17.967.071\$00.

Em harmonia com o disposto nos artigos 31.º e 39.º dos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, realiza-se no dia 30 do corrente mês a assembleia geral dos accionistas daquela Companhia, possuidores de 100 ou mais acções, afim de serem apreciadas as contas referêntes ao exercicio de 1927 e bem assim quaisquer propostas apresentadas segundo a ultima parte do artigo 38.º dos estatutos, e eleitos dois vogais para o conselho fiscal.

— Em virtude do encarecimento das subsistencias ligado ás dificuldades económicas do pessoal, a C. P. tem aumentado o subsidio de familia aos seus empregados de diferentes quadros. O subsidio é mensal e vai desde 15 escudos por um filho até 60 por seis ou mais.

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

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — A Companhia dos Wagons-Lits e Grandes Expressos Europeus vem de obter a prorrogação da concessão nos caminhos de ferro de Espanha, e que espera em breve realizar a ligação directa, por via terrestre, das grandes capitais europeias servida pelo «Simplon-Orient-Express», com a Palestina e o Egipto, dispondo já do exclusivo da exploração da Africa do Norte, desde Marrocos á Tunisia.

Nas linhas espanholas introduzirá novas carruagens e certos melhoramentos que a prorrogação da concessão permitem.

Linhas brasileiras — O Tribunal de Contas ordenou o registo das seguintes despesas da divida fluante:

De 514:805\$769, de instalações na construção do ramal de Santa Barbara por José Pedro Xavier da Veiga; de 588:261\$148, de trabalhos executados em 1926, na construção do ramal de Barra Mansa a Angra dos Reis; de 2:271\$165, de medição de trabalhos executados em 1926, na construção do ramal de Montes Claros; de 6:486\$000, de serviços no ramal de Ibiá a Uberaba; de 256:556\$765, de fornecimentos á E. F. Oeste de Minas em 1926, de 153:854\$819, a Sylvio Bressam, de tarefa realizada na construção do ramal de Santa Barbara, da E. F. Central do Brazil em 1926; de 726:465\$086, por instalações em 1926 ao ramal de Santa Barbara; de 1.087:563\$565, de tarefa na construção do ramal de Ponte Nova em 1926; de 802:161\$454, por serviços e materiais fornecidos ao ramal de Santa Barbara em 1926; de 2.038:169\$236, de serviços e materiais fornecidos ao ramal de Santa Barbara em 1926; de 2.220:272\$210, de serviços de construção no ramal de Barra Mansa a Angra dos Reis; de 111:681\$563, de tarefa do ramal de Barra Mansa Angra dos Reis;

de 81:686\$320, para pagamento de serviços em relação ao ramal de Santa Barbara.

— Foi assignado o contracto que assegura a construção ferroviária ligando Cambará ao districto de Jatahy, com o prolongamento de 280 kilómetros depois de transposto o rio Tibagy e também os ramais unindo a linha tronco com a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, entre Santo Antonio da Platina e Jacarézinho e os pontos mais convenientes entre Ponta Grossa e Castro.

— A' concorrência aberta pela Secretaria de Obras Publicas de Porto Alegre para construção de uma linha férrea de Santa Cruz a Candelaria, com o respectivo prolongamento até ao ponto que se julgar mais conveniente entre Cruz Alta e Julio de Castilhos, apresentou-se um unico concorrente, o engenheiro Augusto Carlos Legendre, apoiado por um grupo financeiro.

A proposta foi entregue a uma comissão composta de directores de varias directorias da Secretaria de Obras Publicas.

Caso seja aceita a proposta, o Estado fará a desapropriação das terras necessárias para a passagem da linha férrea.

CORONEL LOPES GALVÃO

Inserimos hoje nas colunas da nossa *Revista* três paginas da interessante conferencia realisada na Sala Algarve da Sociedade de Geografia de Lisboa pelo Coronel de Engenharia Sr. Lopes Galvão intitulada *Réde Ferroviaria de Moçambique em relação com as possibilidades da colonia* que vamos publicando em numeros sucessivos desta *Revista* por não nos ser possivel inserir-mos num só numero o que deveras lamentamos.

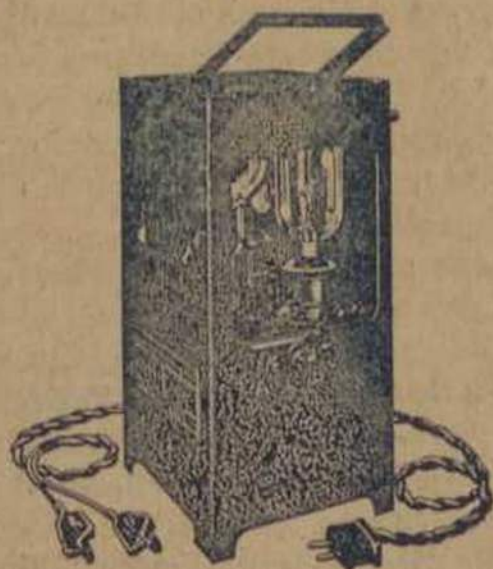


Sociedade Commercial Portuguesa PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.º

LAMPADAS DE CONSTRUÇÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.
RECTIFICADORES PARA CARREGAR.
ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se ás casas das especialidades



Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudo

Decreto n.º 15:509

Considerando as vantagens de nacionalização dos capitais da Companhia Portuguesa para Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, linhas do Vale do Vouga substituindo as suas obrigações emitidas no estrangeiro por outras do País e em moeda portuguesa;

Considerando que por contracto de 7 de Fevereiro de 1907 foi concedida á Companhia Portuguesa para Construção e Exploração de Caminhos de Ferro garantia de complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento do capital de 20.000\$ por cada quilómetro a construir da linha férrea do Vale do Vouga;

Considerando que para se tornar possível aquela nacionalização é mester substituir esta garantia pela da unidade de juro e amortização dos títulos destinados à conversão das actuais obrigações da mesma Companhia;

Considerando que os juros destes títulos devem, nos termos do decreto n.º 10:356, de 21 de Novembro de 1924, ser isentos de qualquer imposto durante trinta anos e ainda ser emitidos segundo condições que harmonizem os interesses dos portadores com os do Estado;

Considerando o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro proferido sobre petição da Companhia interessada;

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros e usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 23 Novembro de 1926, decretar para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro a emitir até 34:143 obrigações, tipo 90\$ e juro de 5 por cento, amortizáveis em cinquenta anos, destinadas a substituir igual número de obrigações privilegia das emitidas pela sua antecessora, Compagnie Française pour la Construction et Exploration des Chemins de Fer à l'Étranger, que se acham em circulação.

Art. 2.º É autorizada a mesma Companhia Portuguesa para Construção e Exploração de Caminhos de Ferro a emitir até 35:820 títulos do tipo 20\$ sem juro amortizáveis em cinquenta anos, para trocar por igual número de obrigações de juro variável emitidas pela Compagnie Française pour la Construction et Exploration des Chemins de Fer à l'Étranger, que se acham em circulação.

Art. 3.º Os juros daquelas obrigações que a Companhia Portuguesa para Construção e Exploração de Caminhos de Ferro emitir, nos termos do artigo anterior, ficam isentas de qualquer imposto durante trinta anos, a contar da emissão, bem como os dividendos das acções, nos termos do decreto n.º 10:356, de 21 de Novembro de 1924.

Art. 4.º Cessa a garantia consedida á Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento do capital de 20.000\$ por cada quilómetro do caminho de ferro do Vale do Vouga, e em sua substituição

é-lhe concedida a garantia de anuidade de juro e amortização para os títulos que emita nos termos dos artigos anteriores.

§ 1.º O excesso de garantia acima de 175.138\$50 que o Estado pode ser chamado a pagar pela garantia dada por este artigo será reembolsado pela Companhia ao Estado no mesmo ano económico em que aquele excesso tiver sido pago por este.

§ 2.º Esta nova concessão apenas se manterá para os portadores de obrigações da Compagnie Française pour la Construction et Exploration des Chemins de Fer à l'Étranger que as apresentem à troca no prazo de dois anos da vigência deste diploma.

Art. 5.º Para avaliação do complemento de juro a pagar pelo Estado observar-se hão os preceitos estabelecidos na cláusula 51.ª do contrato de 5 de Fevereiro de 1907, sem o limite máximo nela mencionado de 600\$, e os mais preceitos do termo do contrato adicional, de 25 de Agosto de 1918.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Paços do Govêrno da República, 26 de Maio de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — José da Silva Monteiro — António de Oliveira Salazar — Julio Ernesto de Moraes Sarmiento — Aníbal de Mesquita Guimarães — António Maria de Bettencourt Rodrigues — José Bacelar Bebianno — Duarte Pacheco — Joaquim Nunes Mexia.

Direcção Geral de Estradas

Repartição de Estradas

Decreto n.º 15:536

Tendo-se reconhecido a conviniência de modificar e completar algumas disposições do decreto n.º 14:988, de 30 de Janeiro de 1928, que criou o Conselho Superior de Viação e aprovou o Código da Estrada:

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

• Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Na constituição do Conselho Superior de Viação será incluído um delegado da Direcção Geral de Segurança Pública.

§ único. Sob proposta do engenheiro presidente poderão ser agregados ao Conselho Superior de Viação individuos que, pelos seus conhecimentos especiais, possam facilitar a missão deste organismo.

Art. 2.º O Código da Estrada, aprovado pelo decreto n.º 14:998, de 30 de Janeiro de 1928, fica substituído, para todos os efeitos, pelo que, com igual designação, assinado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, é aprovado pelo presente decreto e dêle faz parte integrante.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 14 de Abril de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

NOTA — Continua no proximo número o Código das Estradas aprovado por este decreto.

Viagens e Transportes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Horário dos Comboios

2.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 186-5-a

Tramways entre Lisboa, Queluz e Sintra

No dia 15 de Maio o horário dos comboios da linha de Sintra foi alterada como segue:

Foram postos em circulação, diariamente, o comboio n.º 1312 e só nos dias úteis os comboios n.ºs 1308 e 1335, com as seguintes marchas:

Estações e Apeadeiros		1335 (S. D.) 1.ª, 2.ª, e 3.ª classes
Lisbôa-Rossio.	P.	19-07
Campolide.	»	
Cruz da Pedra-Jardim Zoológico (ap.).	»	
S. Domingos (ap.).	»	
Bemfica.	»	
Damaia (ap.).	»	
Amadora.	»	
Queluz-Belas.	»	
Barcarena (ap.).	»	19-34
Cacem.	»	19-40
Rio de Mouro (ap.).	»	19-48
Mercês (ap.).	»	19-51
Algueirão (ap.).	»	19-55
Sintra.	C.	20-02

Estações e Apeadeiros		1308 (S. D.) 1.ª 2.ª e 3.ª classes	1312 1.ª, 2.ª e 3.ª classes
Sintra.	P.	7-15	=
Algueirão (ap.).	»	7-21	=
Mercês (ap.).	»	7-24	=
Rio de Mouro (ap.).	»	7-27	=
Cacem.	»	7-34	=
Barcarena (ap.).	»	7-39	=
Queluz-Belas.	»		7-55
Amadora.	»		7-59
Damaia (ap.).	»		8-03
Bemfica.	»	7-52	8-07
S. Domingos (ap.).	»	7-55	8-10
Cruz da Pedra-Jardim Zoológico (ap.).	»	—	8-12
Campolide.	»	8-02	8-16
Lisbôa-Rossio.	»	8-08	8-22

(S. D.) Semi-directo

Foram suprimidos: em todo o percurso, o comboio n.º 1310 que parte de Sintra às 7-25; e entre Queluz e Sintra, o comboio n.º 1337 que sai de Lisbôa-Rossio às 19-16, continuando a efectuar-se nos dias úteis entre Lisbôa-Rossio e Queluz com a marcha indicada no Cartaz-horário D. 186-5-a.

Lisboa, 7 de Maio de 1928.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa Geral Ordinária dos Srs. Accionistas

Nos termos dos Artigos 31.º e 39.º dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembléa Geral dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do Artigo 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação Central do Rossio, 1.º andar, no dia 30 de Junho proximo futuro, pelas 15 horas.

ORDEM DO DIA

- 1.º — Conhecimento das contas respectivas ao Exercício de 1927, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas;
- 2.º — Apreciação de quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos;
- 3.º — Eleição de dois Vogais do Conselho de Administração, nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Artigo;
- 4.º — Eleição de dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do art.º 24.º dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta Assembléa, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente, inclusivé, e as *acções ao portador* ter sido depositadas até ás 12 h. do dia 15 do mez de Junho proximo futuro:

EM LISBOA: Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisbôa; no Banco Lisbôa e Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral, no Crédit Franco-Português; e na Casa Bancária FONSECAS, Santos & Vianna;

NO PORTO: Na filial do Banco Nacional Ultramarino;

EM PARIS: Nas Caixas do Comité da Companhia; nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; da Banque de Paris et des Pays-Bas; e da filial do Banco Nacional Ultramarino.

Os documentos legais estarão patentes no Serviço da Contabilidade Central da Companhia, desde 15 do mês de Junho proximo futuro.

As cartas de admissão á Assembléa Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao Portador.

A Assembléa constitue-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos Art.ºs 32.º, 33.º, 36.º, 37.º, e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 29 de Maio de 1928.

O Presidente da Assembléa Geral
Carlos Ary Gonçalves dos Santos



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto comida à portugueza, cama, roupa, propinas a crados e outras despezas. Para carga e passagens trata-se com

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

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

A TODA A HORA AGUA A FERVER
COM AS MAGNIFICAS
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 Sêca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA

103. Rua dos Fanqueiros, 1.º
TEL-C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante
em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Sêca, 7
Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.º

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flôres 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 feio 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