

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DC 41.º ANNO

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

NUMERO 977

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Lu 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 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, 1 de Setembro 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* — Aviso ao público — Novos multiplicadores — 5.º Aditamento ao Aviso ao Público-B. n.º 30 em vigor nas linhas do Sul e Sueste. — 2.º Aditamento ao Aviso ao Público-C. n.º 100 em vigor nas linhas do Minho e Douro.

## SUMÁRIO

O plano da rede ferroviaria ao Norte do Tejo  
por J. Fernando de Souza. . . . . Pag. 257  
Os nossos mortos . . . . . " 261  
A futura linha férrea do Norte de Portugal,  
por Carlos d'Ornellas. . . . . Pag. 262

A linha férrea de Peniche . . . . .	"	265
Conde de Penha Garcia . . . . .	"	265
Exposição de Sevilha. . . . .	"	265
A rede ferroviaria de Moçambique - V - pelo coronel de Engenharia Lopes Galvão . . . . .	"	266
Vai ser inaugurada a linha férrea de Tomar á Lamarosa . . . . .	"	268
Vidé anuncios da C.ª dos C.ªs de Ferro do Vale de Vouga; e Beira Alta, 268 e . . . . .	"	269
Parte Oficial. . . . .	"	270

# O PLANO DA RÊDE FERROVIARIA AO NORTE DO TEJO

Por J. FERNANDO DE SOUZA

NA *Gazeta* de 16 de junho foi publicada uma carta geográfica do plano da rede ferroviaria ao Sul do Tejo, submetido a inquerito pela respectiva Comissão tecnica encarregada da sua revisão. Acompanhavam a carta dois mapas-resumos das linhas propostas.

Publicamos hoje um carta identica relativa á parte do paiz ao Norte do Tejo, completada com o mapa sinoptico das linhas, conforme o plano oficial que vai tambem ser submetido a inquerito.

Ate fins de outubro espera a Comissão ter terminados os seus trabalhos, de modo que o plano revisto em harmonia com as indicações do inquerito possa ser submetido ao exame da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. E' sobre essas consultas que o Governo resolverá, decretando o plano definitivo.

Em artigos sucessivos será justificada a rede proposta para a metade Norte do Paiz, como se fez para a parte Sul.

Para facilidade do trabalho dividir-se-há em zonas essa parte do paiz, como foi feito para o estudo preparatorio.

Ao Norte do Douro consideraram-se duas zonas: Minho e Traz-os-Montes e ao Sul, outras duas: uma entre o Douro e o Mondego e a outra entre este rio e o Tejo.

Importa observar que no mapa da zona ao Sul do Tejo publicado a pag. 181 indicou-se por lapso como construida a transversal de Salir, Messines a Tavira, quando devia figurar a sua extensão de 65 km. nas linhas por construir, deve ser passada da primeira para a segunda columna.

Ha pois que retificar os totaes pela forma seguinte :

Construidos	1.222 km.
por construir	1.090 "
total	2.312 "

\* \* \*

Como é sabido, por decreto de 15 de fevereiro de 1900 foram classificadas as linhas que formavam o plano complementar ao Norte do Mondego e por decreto de 19 de Agosto de 1907 as do plano da zona central entre o Mondego e o Tejo. Deixou este ultimo por classificar algumas linhas.

A evolução económica do paiz, o reconhecimento de importancia de certos paizes economicos e as linhas de experiencia aconselharam complementos e modificações dos planos desenhados, justificados já para o facto publicado e cujas determinantes em relação á zona Norte serão devidamente postas em relevo.

A acidentação da parte do paiz ao Norte do Tejo origina sujeições e cria dificuldades ao delineamento de uma rede de caminhos de ferro que atenda cabalmente as exigencias da vida economica do paiz e a sua expansão industrial e comercial. Po-las-emos em relevo fazendo ver como se teve cuidadosamente em vista, não só o serviço dos portes, como as ligações com as capitais do districto e dos principais centros de população com estas e mesmo com as outras.

A falta de espaço impede-nos de começar hoje esse estudo, que será iniciado no seguinte numero.

# Zona ao Norte do Douro

## VIA LARGA

Designação das linhas	Pontos extremos	Principais pontos intermédios	OBSERVAÇÕES	Extensão aproximada		
				Const.	Por Const.	Total
Linha do Minho	Porto-Melgaço	Ermezinde, Nine, Viana, Caminha, Monção		150	22	172
Ramal da Alfandega	Campanhã-Porto A	—		4	—	4
Ramal de Braga	Nine-Braga	—		15	—	15
Linha do Douro	Ermezinde-Barca d'Alva	Livração, Régua, Tua, Pocinho		191	—	191
Linha da Circunvalação	Contumil e Ermezinde-Leixões	S. Mamede		—	18	18
Linha marginal	Pala-Contumil	Entre-os-Rios, S. Pedro da Cova		—	56	56
TOTAL . . . . .				360	96	456

## VIA ESTREITA

Linha do Lima	Viana-fronteira	Ponte Lima, Ponte da Barca	Atravessa o Lima a montante de Ponte de Lima	—	67	67
Linha do Alto Minho	Guimarães-Monção	Taipas, Braga, Vila Verde, Ponte da Barca, Arcos	Cruza a Linha do Lima em Ponte da Barca e a do Ave nas Taipas	—	100	100
Linha de Espozende	Povoa-Viana	Fão, Espozende, Darque		—	38	38
Linha da Póvoa	Porto (Trindade)-Riba de Ave.	Porto (Boa Vista), Senhora da Hora, V. do Conde, Povoa, Famaicão		57	16	73
Linha de Guimarães	S. <sup>a</sup> da Hora-Arco de Baulhe	Trofa, Caniços, Vizela, Guimarães, Fafe, Moreira de Rei		56	41	97
Ramal da S. <sup>a</sup> da Hora	S. <sup>a</sup> da Hora-Leixões		Pertence ao p. de Leixões	7	—	7
Ramal de Felgueira	Vizela-Caide	Felgueiras		—	26	26
Linha do Cavado	Espozende-Chaves	Barcelos, Palmeira, Ruivães, Morgade, Boticas	Cruza na Palmeira a linha do Alto Minho e entronca na do Corgo	—	140	140
Linha de Basto	Crespos (linha do Ave) — Pedras Salgadas	Povoa de Lanhoso, Portela de Rossas, Refoios, Arco de Baulhe, Cavez, Ribeira de Pena		—	95	95
Linha do Ave	Caniços (l. de Guimarães) — Povoa de Lanhoso	Riba de Ave, Taipas		—	33	33
Linha do Tamega	Livração (linha do Douro) — Arco de Baulhe	Amarante, Celorico	Construída até á Chapa	22	25	47
Linha do Corgo	Regoa-fronteira	Vila Real, Vila Pouca, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves	Está escolhido o ponto de passagem na fronteira	97	10	107
Transversal de Valpassos	P. Salgadas-Mirandela	Carrizado de Montenegro, Valpassos, Rio Torto		—	65	65
Linha de Bragança	Tua-fronteira	Romeu, Mirandela, Macedo, Rossas, Bragança, Quadramil (prox.)	O ponto de passagem na fronteira depende de acordo internacional	135	28	163
Linha de Miranda	Pocinho-Vimioso	Moncorvo, Lagoaça, Mogadouro, Duas Igrejas, Pedreiras de Santo Adrião	Construída até Mogadouro	70	58	138
Transversal de Chacim	Macedo-e. de Mogadouro	Chacim, ponte de Remonde		—	50	50
Linha de Crestuma	Arrifana—S. <sup>a</sup> da Hora	S. Pedro da Cova	A parte ao Norte do Douro	—	25	25
TOTAL . . . . .				444	815	1.259

Resumo	Construídas	Por construir	TOTAL
VIA LARGA . . . . .	360	96	456
VIA ESTREITA . . . . .	444	815	1.259
	804	911	1.715

# Zona entre o Douro e o Tejo

## Quadro sinoptico do plano da rede ferroviaria

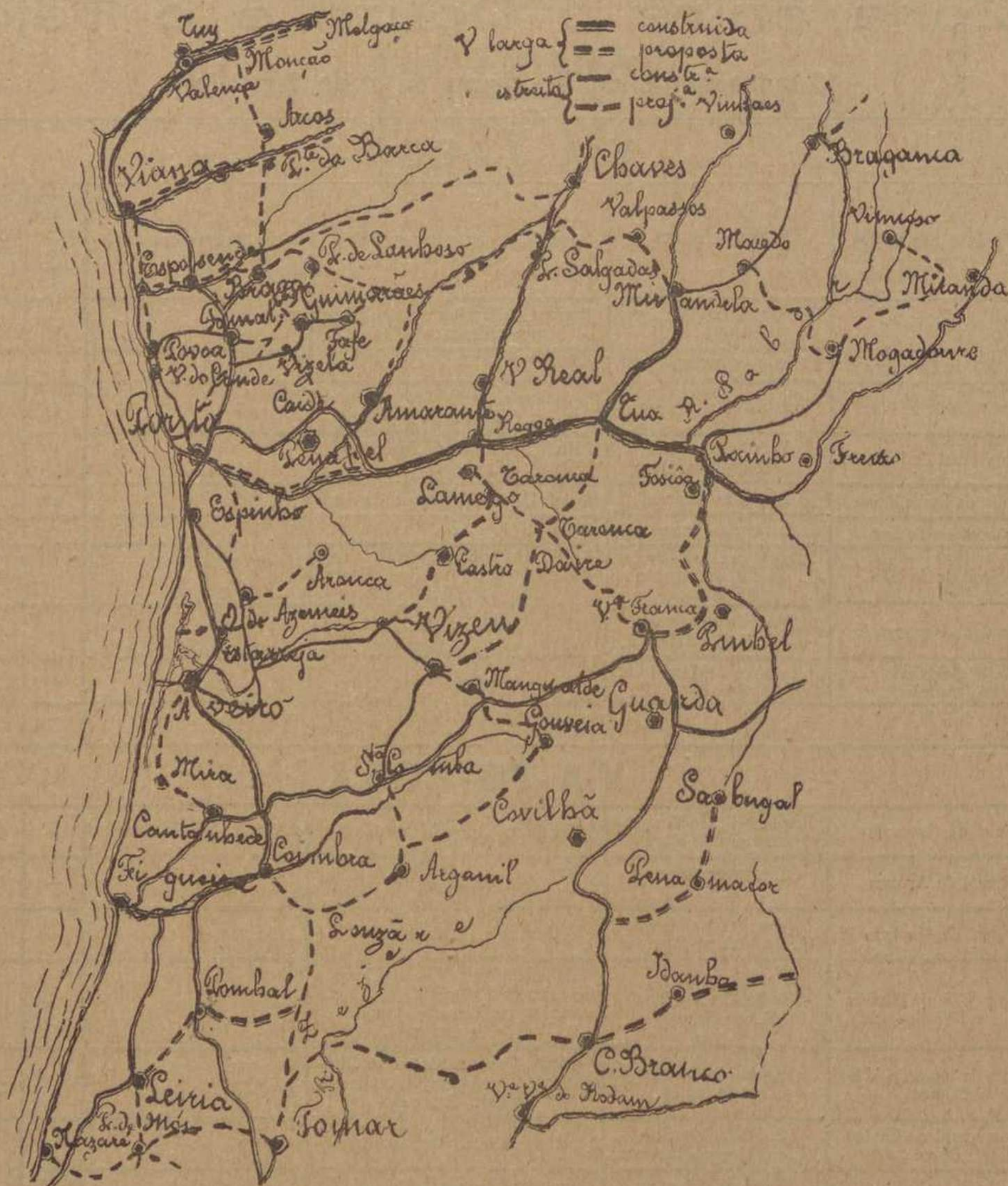
### VIA LARGA

Designação das Linhas	Pontos extremos	Principais pontos intermédios	Observações	Extensão aproximada		
				Construída	Por construir	Total
Linha do Norte	Entroncamento-Campinha	Pombal, Alfarelos, Pampilhosa, Aveiro, Espinho e Gaia		230	—	230
Ramal de Coimbra	Coimbra B-Coimbra	—		2	—	2
Linha da Beira Alta	Figueira-Vilar Formoso	Pampilhosa, Santa Comba, Mangualde, Vila Franca e Guarda		253	—	253
Transversal de Pinhel	Vila Franca-Côa (L. do Douro)	Pinhel, Coriscada, Marialva, Longroiva		—	60	60
Linha da Beira Baixa	Abrantes-Guarda	Fratel, Castelo Branco e Covilhã		212	—	212
Ramal de Tomar	Lamarosa-Tomar	—		17	—	17
Ramal de Ancião	Estação de Leiria-Avelar (L. do Entroncamento a Miranda)	Leiria, Pombal, (L. do Norte), Casais Alegres, Ancião e Fonte Galega		—	31	31
Ramal de Penamacôr	Vale de Prazeres (L. da B. B.)-Sabugal	Penamacor		—	30	30
Linha de Castelo Branco á fronteira	Estação de Castelo Branco	Idanha-a-Nova		—	58	58
				714	179	893

### VIA ESTREITA

Linha de Crestuma	Arrifana (L. do Vouga) Senhora da Hora	Crestuma, S. Pedro da Cova	A p. ao Sul do Douro	—	25	25
Ramal de Arouca	Oliveira de Azemeis Arouca	Cambra		—	34	24
Ramal da Murtosa	Albergaria a Nova (L. do Vouga)-Murtosa	Estarreja (L. do Norte)		—	17	17
Linha de Santa Comba a Foz-Tua	Santa Comba-Tua (L. do Douro)	Tondela, Vizeu, Vila da Egreja, Ferreira de Ave, Barcelos, Caria, Moimenta Riodade, Trevões Pesqueira		50	120	170
Linha da Regua a Vila Franca	Regua-Vila Franca (L. da B. A.)	Lamego, Tarouca, Mondim, Moimenta; Vila da Ponte, Sernancelhe, Aguiar, Trancoso		—	120	120
Transversal de Castro Daire	S. Pedro do Sul (L. do Vouga)-Tarouca	Castro Daire		—	52	52
Linha de Gouveia	Gandra de Esparis (L. de Arganil)	Mangualde, Gouveia, Ceia, S. Romão, Torrozel, Venda de Porco		—	100	100
Linha de Tomar a Miranda do Côrvo	Estação de Tomar Miranda do Corvo	Ferreira de Zezere, Avelar, Espinhel, Penela	Está classificada desde o Entroncamento	—	62	62
Linha de Arganil	Coimbra-Santa Comba Dão	Miranda, Louzã, Goês, Arganil, Côja, Gandara de Esparis, Taboa	A mudar a v. l. para v. e. entre Coimbra e Louzã	30	63	63
Linha da Certã	Ferreira do Zezere-estação de Castelo Branco	Aguas Belas, Sernache, Certã, Proença a Nova, Sobreira Formosa, Sarzedas, Lombarda		—	115	115
				714	179	893

Resumo	Construída	Por construir	Total
Via larga . . . . .	714	179	893
Via estreita. . . . .	50	708	758
Total geral. . . . .	764	887	1.651



## 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

# Os nossos mortos

## Conde de Nova Gôa

COM dolorosa surpresa foi geralmente sabida em 23 a noticia do falecimento de D. Luiz de Castro, Conde de Nova Gôa, após uma curta doença infecciosa.



Prostrado inesperadamente na força da vida o seu organismo cheio de vigor, evolou-se a sua alma de eleição para o seio de Deus, deixando uma lacuna formidável na sociedade portuguesa, que tanto honrava pela fidalguia do nascimento, pelo vigor da intelligencia, pela vastidão do saber e sobre tudo, pelo conjunto de excelsos dotes morais que fazia dele uma das personalidades mais justamente consideradas e respeitadas do nosso país. Mais ainda que o respeito, conquistava a estima de quantos com ele conviviam. Não pertenceu D. Luiz de Castro á grande família ferroviária, mas bem deve esta associar-se ao lucto geral, não só pelos predicados que distinguiram esse autentico valor da sociedade portuguesa, como pela sua

qualidade de antigo ministro das Obras Publicas. Na curta gerencia dessa pasta mereceram-lhe o maior desenvolvimento os assuntos de caminhos de ferro.

Nascido em 1868 de uma familia illustre, em que á fidalguia paterna se aliava uma tradição de benemerencia do lado materno, pois era seu avô o grande Filipe Folque a quem o paiz deveu o resurgimento dos trabalhos geodesicos e cartograficos, D. Luiz de Castro cursou com distincção o curso de agronomia e bem depressa conquistou um lugar de professor no Instituto Superior de Agronomia, a que deu lustre singular pelo seu ensino proficiente e zeloso.

Foi sempre um apostolo ardoroso dos progressos da agricultura nacional e paladino dos seus legitimos interesses, defendidos pela palavra e pela pena em congressos e conferencias, em livros, opusculos e artigos de jornal.

A' profunda instrucção scientifica aliava uma vasta cultura literaria.

Crente sincero e fervoroso, aliava no espirito a sciencia e a fé. Monarquico por convicção, foi sempre fiel a Deus e ao Rei.

Morreu como viveu, dando á sociedade portuguesa uma grande lição de firmeza de caracter e de rectidão moral, Chefe de familia extremosissimo e exemplar, o seu lar era um modelo de virtudes cristãs.

Na vida publica consagrou uma parcela da sua actividade á politica praticada com grande elevação moral e patriotismo.

Em fins de 1908 aceitou a pasta das Obras Publicas, que geriu por alguns meses com distincção. Ultimamente presidia aos trabalhos de reorganisação da Causa Monarquica, inspirando grandes esperanças a sua acção.

Modesto e afavel no trato, conquistava o affecto de quantos com ele conviviam.

Era um grande homem de bem e um bom cristão! N'estas palavras se cifra o seu elogio e se define a sua personalidade.

Paz á sua alma!

As nossas sentidas condolencias á sua illustre familia.

## Raul Esteves dos Santos

Acaba de falecer em Espinho o menino Raul Manuel Esteves, de 8 mezes, filho da Sr.<sup>a</sup> D. Gracinda Esteves e do sr. Raul Esteves dos Santos, funcionario da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro a quem manifestamos o nosso profundo pesar pelo que acaba de succeder.

# A FUTURA LINHA FERREA DO NORTE DE PORTUGAL

INTERESSANTES AFIRMAÇÕES DO SR. ENGENHEIRO VASCONCELOS PORTO

*Por Carlos d'Ornellas*

O senhor engenheiro Vasconcelos Porto pela sua acentuada competencia no desempenho do cargo de director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, seus conhecimentos

condições em que a Companhia do Norte aceitou a sua concessão, tanto mais que em torno do seu projecto se vem fazendo uma certa especulação.



No primeiro plano—Da esquerda para a direita: Visconde da Ermida, engenheiro consultor, Ricardo Pratley, Administrador Eduardo Plácido, Presidente do Conselho de Administração, Jacinto Furtado, Administrador e Vasconcelos Porto, Engenheiro Director da Exploração

tecnicos e intelligencia organisadora, era a pessoa indicada a quem deviamos entrevistar sobre o plano de construção da linha de Guimarães e assuntos adherentes a esta iniciativa.

O dignissimo engenheiro depois de nos declarar, entusiasmadamente, que essa obra vai implicar uma das maiores utilidades para o serviço de viajantes, apresenta-nos as clausulas que o Estado impoz, comentando-as:

— Grande é a importancia para o País da construção desta linha, mas interessante será citar as

Assim, foi-lhe impôsto pelo Estado:

1.º — Fundirem-se as Companhias da Povia e de Guimarães, como condição «sine qua non» para lhe ser dada a concessão.

A Companhia cumpriu esta determinação ao fim de dois meses. Da aceitação desta clausula resultou para ela um aumento de despeza de cerca de 100 contos, devido ás diferenças de vencimentos do pessoal das duas Companhias e compromissos que excedem 250 contos.

2.º — Apresentar o estudo e respectivo orçamento

no prazo de um ano a contar da data da assinatura do contracto.

— Tendo o Estado levado 10 meses para elaborar o contracto na data em que este foi assinado, e em que se iniciava aquele prazo, estava já parte do projecto na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo sido o restante entregue em dois meses.

3.º — Alargamento da linha da Povia cuja bitola é de 0,90, para 1<sup>m</sup>, e fazer até à abertura a exploração da linha da Senhora da Hora à Trofa.

— O alargamento da via, das máquinas e do material circulante não deve importar em menos de 600 a 700 contos, despesa esta em que o Governo não participa.

4.º — Consagração do saldo de exploração *de todas as linhas da Companhia* ao pagamento de juro das obrigações emitidas para a construção do trôço citado, deduzindo apenas 10 % do capital 1.000 contos que a Companhia tinha à data do contracto, para remuneração dos acionistas.

— A Companhia do Norte não tinha nem tem qualquer encargo ou divida para com o Estado. Sendo actualmente a sua receita bruta 7.000 contos, à qual se virá juntar a correspondente aos 22 km. a construir, que não deve ser menos de 1.760 contos, o total será 8.760 contos. Admitindo o coeficiente da exploração 0,85, o que se deverá conseguir em poucos anos, o saldo da exploração será 1.314 contos, sendo pouco o que o Estado teria que adeantar à Companhia ao juro de 7 %.

Vê-se que a Companhia que na situação actual, uma vez que tenha passado este periodo de melhoramentos necessários a que está procedendo ha dois anos, pode ter um saldo da exploração de cerca de 1.000 contos, aceitou ficar apenas com 100 contos para os seus acionistas destinando o resto ao pagamento do juro das obrigações.

5.º — Limitação a 90 anos das concessões da exploração das suas actuais linhas cuja concessão era limitada, ficando o Estado com direito de resgate ao fim de 15 anos.

— Até ao fim de concessão a Companhia ficará recebendo uma anuidade estabelecida em função dos saldos da exploração dos ultimos 5 anos, pelo que se vê o interesse que deverá ter em que esta seja o mais elevada que fôr possível, e consequentemente o Estado menos terá que adeantar para o pagamento do referido juro.

— A Companhia, assim, efectuará uma obra valiosa!?

— Parece que sim, aceitando estas condições, a Companhia demonstrou bem que pela sua parte estava disposta a fazer grandes sacrificios para que essa construção fôsse um facto, mas apesar disso são inumeros os entraves que se teem levantado à aprovação do projecto, figurando como ultimo argumento dizer-se que o orçamento é muito elevado, quando este apenas representa o *limite máximo* que o Estado estabelecia para dar a garantia de juro a

qual seria apenas atribuida ao *custo efectivo de construção* devidamente fiscalizada.

O senhor Vasconcelos Porto refere-se em seguida á questão orçamental:

— Tratando-se de estabelecer um máximo além do qual o Estado não garantia o juro do custo efectivo, o orçamento apresentado não podia deixar de ser mais elevado do que aquilo que é natural que venha a ser o custo real de construção, e já os factos vieram demonstrar como eles foram bem estabelecidos duma maneira geral. Assim, o cambio em que se baseou o orçamento, na parte respeitante a materiais a adquirir no estrangeiro, foi de 100\$00 por libra e a libra já atingiu depois da apresentação do orçamento os valores [que todos conhecem. Houve quem citasse como demonstração de que o orçamento era exagerado que no mesmo figurasse o salário trabalhador a 12\$00. Pois já o proprio Estado o está pagando num dos districtos do Norte para os trabalhos de estradas e ver-se-ha obrigado a pagar mais se quizer intensificar esse serviço.

Entende que a linha da Senhora da Hora á Trofa, será de grande beneficio quando da sua construção?

— Essa linha não é só vantajosa para o País, pelo que vai beneficiar a região de Guimarães e a populosissima região da Maia que atravessa, mas tambem porque esta linha está destinada a ser o trôço comum de duas linhas da maior importancia: a do Alto Minho e a do Vale do Ave.

— Quando será a sua construção?

— Nada lhe posso dizer visto que a Companhia do Norte que tem a concessão da linha de Guimarães a Braga, tambem fez entrega deste projecto e respectivo orçamento no ano passado, mas até hoje nada se sabe a seu respeito. Esta linha é a primeira étape da do Alto Minho que por Ponte da Barca e Arcos de Val-de-Vez vai ligar com a linha do Minho em Monção. E' sobejamente conhecida a riqueza das regiões atravessadas e a falta de comunicações que nelas ha actualmente para que seja desnecessário encarecer a sua importancia.

— Quanto á linha do Vale do Ave?

— A linha do Vale do Ave, saíndo de Caniços, junto à confluencia do Vizela com o Ave e seguindo este ultimo rio vai atravessando uma das regiões mais industriais do País, pois num pequeno percurso de menos de 20 kilometros vae servir algumas dezenas de fabricas, muitas das quais importantissimas e que actualmente se veem obrigadas a transportar as suas matérias primas e productos manufacturados pela viação ordinária, seguindo depois pela Povia do Lanhoso, vae penetrar na riquissima região de Basto, cortando as estradas que descem do fertilissimo planalto de Barroso.

De Cabeceiras de Basto essa linha seguirá a ligar-se com a linha do Vale do Tamega e possivelmente com a do Vale do Corgo.

— Ha, ainda, outros planos, alem desses que a

Companhia do Norte tão justificadamente tenta realizar?

— Ha tambem outros que citarei: Apresentou a Companhia, juntamente com os projectos citados, o do prolongamento da linha da Povia até Fão, na margem esquerda do Cavado, que em segunda étape deverá ser transposto para servir Espozende e seguir por Barcelos a Braga. Mais interessante que esta ultima parte será a construção da linha de Espozende a Viana do Castelo pelo litoral vae valorisar aquela importante região agricola e as suas numerosas praias desprovidas de meios de comunicação, visto as condições orograficas dificultarem a sua ligação com a linha do Minho.

— E finalmente, a linha do Vale do Lima está

grande desenvolvimento em poucos anos e o grande rendimento do transporte de energia sob alta tensão tornar quasi tão vantajosa a utilização da mesma ao pé da Central Geradora como a 100 km. de distancia.

— Esboçado assim o plano das linhas secundarias do Minho e a sua ligação em Trás-os-Montes...

—... compreende-se como será interessante fazer o prolongamento da actual linha da Povia até ao centro da do Porto, principalmente devido à grande importancia do serviço suburbano, para o desenvolvimento do qual é capital a existencia desta gare.

— Foi já aprovado o plano desse prolongamento?

— Já está aprovado ha anos o projecto, que



1.º — *Eduardo Placido*, Presidente do Conselho de Administração — 2.º *Ricardo Spratley*, Administrador — 3.º *Jacinto Furtado* Administrador — *Vasconcellos Porto*, Engenheiro Director da Exploração — 5.º *Visconde da Ermida*, Engenheiro Consultor — 6.º *José da Conceição Marques*, Inspector do Movimento — 7.º *Manoel da Silva Pereira*, Chefe da Secretaria — 8.º — *José dos Santos Liz*, Chefe da Contabilidade — 9.º Chefe de Via e Obras

naturalmente indicada para ser explorada por esta Companhia, constituindo-se assim uma unidade de exploração bastante importante, mas tudo leva a crêr que o Estado que pretende a formação destas unidades de exploração a venha a contrariar, tal é o empenho em fazer a sua exploração em tracção electrica, que de forma alguma pode convir à Companhia do Norte.

— Porque é que a Companhia não tem interesse na formação de linhas electricas?

— Porque nada justifica, de resto, que a electrificação das linhas secundarias do Minho se venha a iniciar por esta linha quando as linhas suburbanas Porto — Povia e Porto — Santo Tirso devem tomar

saíndo da entrada da estação da Boa Vista segue quasi sempre por quintaes exigindo a expropriação de poucas casas passando em tunel sob o cruzamento das ruas das Valas e de Oliveira Monteiro, e sob o Campo de Santo Ovidio para ir terminar na estação da Trindade situada no alto da nova Avenida dos Aliados, ao lado do edificio da Camara Municipal.

Agradecemos, penhorados, ao senhor engenheiro Vasconcelos Porto as curiosas afirmações e ilucidações que, atravez do seu belo criterio ponderado com a firmeza scientifica dos seus conhecimentos, tão gentilmente nos cedeu, especialmente para serem publicadas na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

## LINHA FERREA A PENICHE

Numa importante reunião magna realizada em Santarem foi aprovada uma representação a entregar ao sr. ministro do Comercio

Realizou-se, ha dias no Teatro Sá da Bandeira, em Santarem uma reunião das forças vivas da cidade, a convite da Camara Municipal e da Associação Commercial, para tratar da magna questão do caminho de ferro a Peniche. Cerca das 10 horas da noite, com uma assistência superior a 1.000 pessoas, o presidente da Camara, sr. capitão Lino Valente, expoz os fins da grande reunião magna, convidando a assumir a presidencia o sr. dr. Manuel Branco, que foi secretariado pelos srs. dr. Silveira, Cardoso dos Santos, José Constancio e tenente Cunha Belo.

Usou da palavra o sr. dr. S. Pereira que, entre varias considerações de ordem regional, fôca o lado higienico da questão, em virtude de ser sesionario o Setil, declarando que, social e economicamente, Santarem tem direito a ser o ponto de partida da projectada linha, nisso tendo tambem toda a vantagem o Cartaxo.

Aborda, o orador, a seguir, factores de ordem tecnica, lendo uma representação que a Associação Comeacial fez em 1904 e analisa os prós e os contras resultantes de se começar a linha no Setil ou em Santarem, lembrando que ha imensas povoações interessadas directamente, não só pela distancia mas sim pelos seus interesses materiais.

O sr. dr. S. Pereira, cujas afirmações, são, por vezes, interrompidas com estrondosas salvas de palmas, termina por incitar todos os valores a reunirem-se para a conquista material do que está moralmente conquistado.

O sr. capitão Lino Valente lê, depois, uma extensa representação que ao sr. ministro do Comercio vai ser entregue pela Camara Municipal e pela Associação Commercial desta cidade.

Finda a leitura daquele documento a assistencia sancionou-o com uma entusiastica salva de palmas, bem como uma proposta do sr. presidente da Camara no sentido de ser organizada uma grande comissão, da qual devem fazer parte representantes das Junta Geral do Distrito, Camaras Municipais de Santarem, Almeirim e Alpiarça, Associação Commercial, comandante militar, Sindicato Agrícola, Seminario, jornal «Correio da Extremadura», liceu e escolas primarias, juntas de freguesia, Associação Operaria, Bombeiros Voluntarios, Comissão de Turismo, Caixa Agrícola, etc., etc.

## CONDE DE PENHA GARCIA

No «Sud» partiu ante hontem para Genebra afim de tomar parte, como delegado do Governo Portuguez, nos trabalhos da Sociedade das Nações, o nosso presado amigo sr. Conde de Penha Garcia.

A apresentar-lhe cumprimentos estiveram na gare varias pessoas de maior destaque e o nosso director Carlos d'Ornelas que foi apresentar cumprimentos em seu nome pessoal e d'esta Revista.



## EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

Tendo sido ponderados superiormente os inconvenientes que resultam da aplicação das formalidades regulamentares de identificação ás mercadorias que vão á Exposição de Sevilha e d'ela regressem, o snr. ministro das finanças declarou que, a fim de não se prejudicar o empacotamento dos volumes, pela sua abertura, se aceitem para futuras identificações as guias passadas pelo Commissariado da Exposição com a necessaria especificação do conteudo dos volumes, assim procedendo igualmente com as de origem colonial.



## PREVENÇÃO

*As administrações da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO e da REVISTA INSULAR E DE TURISMO, previnem os seus anunciantes, assinantes e amigos que Francisco de Oliveira que tambem usa os nomes de Francisco Valle, Francisco Valle de Oliveira e Francisco de Oliveira Valle, residente na rua Rafael de Andrade, 17, r/c. já não é empregado nas mesmas administrações e que não se responsabilisa por quaisquer actos praticados por este cavalheiro.*

Pela Direcção  
Carlos d'Ornellas



## 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-os teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.

Quereis dinheiro ?

Jogai no

*Lama*

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

# A REDE FERRO-VIÁRIA DE MOÇAMBIQUE

## V

Pelo Coronel de Engenharia  
LOPES GALVÃO

Os Caminhos de Ferro do Districto de Moçambique. — Grandes são as riquezas agrícolas de Moçambique como se disse; e grande é já a sua produção.

Moçambique pode dar-nos todo o algodão que a nossa industria de tecidos exige. Moçambique pode dar-nos todas as oleaginosas de que carecemos; Moçambique pode absorver uma parte importante da população portugueza que emigra.

Ha pois que prolongar rapidamente o caminho de ferro de penetração que, tendo partido ha mais de 14 anos de Lumbo, ainda hoje se encontra em Namialo ao quilometro 94, como já disse.

Da construção deste caminho de ferro depende absolutamente a modificação das condições economicas de tão rico districto. Não ha que hesitar. E como o caminho de ferro até ao lago Chirua tem 600 quilometros e já estão construidos 94, ha que dispendar cerca de 1.600.000 libras para levar a cabo tão necessario empreendimento.

Ao lado deste, outros caminhos de ferro de interesse secundario ha a atender neste districto para o seu normal desenvolvimento.

Mas deles convém destacar o caminho de ferro de Angoche a Nampula por isso que a região de Angoche está tomando um desenvolvimento agrícola digno de nota.

E' de notar que tambem em Moçambique ha riquezas florestais que bem aproveitadas constituirão importantes elementos de riqueza. E nesse sentido, o estudo desse caminho de ferro partindo da baía de Memba será de aconselhar.

Entretanto as atenções da construção devem ser concentradas no caminho de ferro de penetração. Este é que é o fundamental para assegurar a prosperidade do districto.

O Caminho de ferro do Porto Amelia ao Lago Nyassa.

Não tem o interior do territorio do Nyassa riqueza igual á do districto de Moçambique. E em materia de população tambem a densidade do districto de Moçambique é muito inferior á do Nyassa. Em todo o caso, a construção desse Caminho de Ferro atravez do territorio, ligando o lago Nyassa na sua parte media com o mar, é construção de recomendar.

No interior do Nyassa cultiva-se principalmente o

milho. Mas outras culturas são susceptíveis de grande incremento e algumas de grande valor como a cultura do algodão e do tabaco nas margens do lago Nyassa.

E' de presumir que, mesmo sem contar com o trafego de transito que por intermedio da navegação do lago Nyassa possa receber, o caminho de ferro venha a ter um movimento importante.

O seu custo deve andar á volta de 3 milhões de libras. E esta cifra sem duvida bastante avultada, deve ser a causa determinante da Companhia do Nyassa nunca o ter construido apesar do compromisso formal tomado para o fazer.

### O CUSTO DO PLANO ESBOÇADO MODO MAIS RECOMENDAVEL DO SEU FINANCEAMENTO

Do plano de viação que fica esboçado, destacam-se as trez linhas ferreas:

De Xinavane a Gaza e Inhambane;

De Quelimane a Tete;

De Moçambique ao lago Chirua;

A sua construção envolve uma despesa de:

1.000.000 £	para o caminho de ferro do Sul
1.800 000 £	» » » » » de Quelimane
1.600.000 £	» » » » » Moçambique
4.400 000 £s.	Total

Soma bem modesta, como se vê, se a compararmos por exemplo, com o que tem custado até hoje o caminho de ferro de Benguela, e que está sendo construido por uma Empresa particular que não tem os recursos nem o crédito do Estado. As despesas com este caminho de ferro elevam-se já hoje segundo o ultimo relatorio publicado a £s. 8.098.916.

Para a construção destes caminhos de ferro precisa a Provincia de realizar um emprestimo.

Mas como? Pedindo 4.400.000 £ para meter nos cofres da Fazenda á espera que os estudos se façam?

Isso seria um gravissimo erro economico? Isso seria a repetição de erros do passado que todos nós condemnámos. Todos sabem que dos emprestimos

levantados por Portugal para o seu moderno apetrechamento economico uma percentagem importantissima dos mesmos não foi aplicada em obras de fomento. Desapareceu na voragem que traga todos os tesouros. Desapareceu na voragem que prejudica quando não inutilisa todas as iniciativas. Desapareceu na voragem que em todos os paizes se manifesta, mas que todos eles procuram combater com medidas eficazes.

Não!

Os caminhos de ferro teem de construir-se sem que entre uma libra nos cofres do Estado.

Como?

Muito simplesmente: anuncia-se o proposito de construção desta rêde; abrem-se concursos para o seu estudo e construção.

Do programa de concurso constará que a entidade concorrente fará o financiamento das obras, emitindo a Provincia as obrigações de emprestimo necessario para os pagar. As condições de emissão dessas obrigações; os detalhes da sua colocação, serão objecto de negociações preliminares que assegurem o exito da Empreza.

Procedendo assim, nós teremos a certeza de que, com a construção dos caminhos de ferro, só dispenderemos o necessario e o indispensavel.

Outro ponto a considerar é o dos estudos.

Não nos faltam engenheiros competentissimos para os levar a efeito. Mas a nossa Administração Publica é que não está preparada para trabalhos desta natureza. Quando ha engenheiros para proceder aos estudos não ha verba para lhes pagar; e quando ha verba não ha engenheiros; e quando ha verba e ha engenheiros não ha material! E quando se abrem os concursos para a aquisição de material surgem protestos que levam anos a resolver.

Emfim: os factos falam mais alto do que as leis.

Havendo tão grande necessidade de caminhos de ferro na Provincia não ha um palmo deles estudado!

De resto, fazendo objecto de empreitada os estudos nem por isso os tecnicos portuguezes ficam excluidos de neles colaborarem e até de os dirigirem quando para tanto tenham competencia.

Uma das clausulas do contracto tem de ser a de o empreiteiro ficar obrigado a empregar tanto quanto possivel o pessoal portuguez.

Assim se poderá caminhar depressa sem se sacrificar o interesse nacional.

## OS CAMINHOS DE FERRO TRANSAFRICANOS

Feita esta resenha que, por sumaria, fraca ideia deve ter dado de grandiosidade do problema das comunicações acceleradas que á Provincia interessa, seja-me permitida uma referencia aos Caminhos de ferro transafricanos, pondo em relêvo a obra que os nossos modernos coloniaes sonharam e quizeram levar a efeito, precisamente quando no horisonte das ambições estranhas despontava o novo direito das gentes

que desprevenidamente nos havia de arrancar das mãos aquilo que sempre tínhamos havido como nosso.

Quero referir-me a esse tratado de Berlin que para sempre nos privou dos vastos territorios situados entre Angola e Moçambique, e com a agravante ainda de ter sido para nós uma fonte de permanente complicação e de sobresaltos e desgostos.

Quando se agitava a questão de se saber se o vasto hinterland de Angola deveria considerar se como pertença de Portugal, os nossas estadistas, apercebendo-se do perigo que de tal discussão resultava para a nossa soberania, elaboraram o celebre mapa *côr de rosa*, com o qual pretendiam materialisar a afirmação dos nossos indiscutíveis direitos a todo o Interland.

Ao mesmo tempo reconheciamos embora demasiado tardiamente, a necessidade duma ocupação real e efectiva que fôsse como que a chancela da nossa pösse, exigida pelos outros povos, quando afirmavam que não bastava a posse de direito: necessaria era tambem a ocupação de facto. E então, pensou-se na construção dum caminho de ferro que fôsse de um lado a outro do vasto continente.

Desse sonho grandioso nasceu a Real Companhia dos Caminhos de Ferro atravez de Africa; cuja primeira étape se estendeu ao concelho de Ambaca que atingiu, mas que não conseguiu nunca ultrapassar, não obstante os auspícios sob que foi inaugurado.

Do lado de Moçambique nenhuma tentativa se fez para vir ao encontro do caminho de ferro que com tanto interesse se inaugurava na outra costa.

Reconhecia-se, é certo, a necessidade de rasgar o solo com vias de comunicação que nos permitissem a penetração pacifica nesse vasto hinterland ainda cheio de misterios e de interrogações. Aproveitando-se a navegabilidade do Zambeze e do Cafu, conseguiu-se a penetração até quasi ao alto do Congo, á região hoje cognominada Katanga; mas a ideia de construção dum caminho de ferro nesta provincia só mais tarde surgiu no Sul, com o objectivo de servir o Transvaal cujo valor mineiro começava a ser evidenciado.

Em todo o caso, a ideia que os portuguezes tiveram, *primeiro do que ninguem*, de atravessar o continente africano por um caminho de ferro, materialisou, devendo em breve poder-se ir da Beira ao Lobito por um caminho de ferro, quasi directo, se bem que a construção não tenha obedecido ao objectivo inicial nosso e só nosso, duma ligação directa das duas costas e dos dois mares.

Cecil Rhodes, lançando depois de nós a ideia, bem mais arrojada ainda do que a ideia portugueza, da construção dum caminho de ferro Cabo-Cairo precisou de esbulhar-nos de que era nosso para poder abrir caminho aos seus designios.

E se bem que o seu sonho começou a ser uma grande realidade, com surpresa de todos os que não acreditavam na exequibilidade de tal objectivo, ele está ainda muito longe de uma completa realisação. Ha de ir; mas ha de levar ainda muito tempo.

(Continúa).

## Vai ser inaugurada a linha férrea de Tomar á Lamarosa

Segundo informações, realisa-se no dia 23 do corrente a inauguração da linha ferrea de Tomar á Lamarosa.

E' uma velha aspiração das povoações e concelhos que rodeiam Tomar e Lamarosa que teem hoje um movimento enorme em virtude de se ter tornado um grande meio comercial.

Beneficia ainda os concelhos de Pedrogão Grande, Figueiró dos Vinhos, Oleiros e Certã.

Não está ainda assente o dia da inauguração do caminho de ferro de via reduzida mas sabemos que Tomar está preparando as suas festas para esse grande dia tendo já organizado o seguinte programa:

1.º dia — Alvorada; manifestações de regosijo á chegada do comboio; recepção aos elementos officiaes na estação (instalada ainda em barraca de madeira; cortejo atravessando a Corredoura até aos Paços do Concelho, onde haverá sessão solene em honra do Chefe do Estado e membros do Governo, que serão oportunamente convidados; parada militar no Largo da Varzea Grande para entrega da bandeira ao batalhão de caçadores 2 e imposição das insignias da Torre e Espada; tourada; banquete official; e, á noite iluminações e fogo de artificio no Castelo.

No dia seguinte — Alvorada; bodo aos pobres; inauguração da sala de operações do hospital da Misericórdia, devendo operar o professor dr. Francisco Gentil; visita á Fabrica de Fiação, que estará em

plena laboração enquanto durar a visita, pois, finda esta, todo o pessoal retirará a fim de tomar parte nas manifestações publicas; sessão solene no edificio da Camara Municipal, de homenagem aos benfeitores e amigos do hospital, esperando-se que nessa sessão usará da palavra o director geral de Saude, sr. dr. Ricardo Jorge; cortejo em direcção ao hospital, que vai ser inaugurado, visto que se encontra grandemente remodelado e ampliado; benção do hospital pelo superior interino dos Colegios das Missões sr. Bispo de Beja; á noite, sarau, que abrirá por um discurso do professor sr. dr. Azevedo Neves.

\*  
\*  
\*

Uma comissão constituída pelos representantes da Camara Municipal, comissão de festas e general sr. Alves Pedrosa, comandante da região militar de Tomar, convidou ante-hontem os membros do Governo a assistirem á inauguração do caminho de ferro da Lamarosa a Tomar.

TOMAR, 29 — E' grande o entusiasmo nesta cidade e regiões limitrofes pela inauguração do caminho de ferro Tomar-Lamarosa, a qual se realizará no dia 23 de Setembro, com a assistencia do Chefe do Estado, ministros e outras entidades officiaes.

As ornamentações e iluminações devem resultar brilhantissimas. A comissão dos festejos convidou os habitantes que possam fornecer hospedagem a inscrever-se, a fim de que os inumeros forasteiros que aqui devem vir não lutem com falta de alojamentos.

### Companhia Portuguesa para a Construcção e Exploração de Caminhos de Ferro

#### Linhas do Vale do Vouga

## 2.º ADITAMENTO Á TARIFA GERAL

A partir de 1 de Agosto de 1928 a redução de 10 %, a que se refere o § 3.º do Art. 66.º da Tarifa Geral é elevada a 25 % sempre que se trate do transporte de charruas com motor mecanico (*auto-charruas*) e tractores mecanicos agricolas, os quais serão taxados pela forma seguinte:

Pelo pêsso efectivo quando não obriguem ao emprego de mais de um vagão,

Pelo mínimo de 3.000 quilogramas cada vagão a mais de um que seja necessário empregar para um mesmo volume, sendo o primeiro vagão taxado como se a máquina occupasse um só vagão, reservando-se ás Empresas a faculdade de utilizar com outra carga o espaço que ficar disponivel em qualquer dos vagões empregados.

Espinho, 19 de Julho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
*Ferreira d'Almeida*

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a firma João Clara & C.ª (Irmãos)

## Aviso ao Público

(35.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 102)

### Camionagem entre as estações do Entroncamento e Tórres Novas e o Despacho Central na vila de Tórres Novas

No dia 25 de Julho de 1928, entra em vigor a **tarifa de camionagem** para transporte de passageiros e bagagens entre a vila de Tórres Novas e a estação de Entroncamento, e de mercadorias de grande e pequena velocidade, entre a mesma vila e a estação de Torres Novas.

Para este efeito é criado um Despacho Central na referida vila de Tórres Novas, onde será feita a venda de bilhetes e a expedição e recepção de bagagens e mercadorias.

Para mais esclarecimentos, podem os interessados consultar a tarifa e obtê-la por compra nas estações desta Companhia.

Lisboa, 18 de Julho de 1928.

O Engenheiro Sub-Director  
*Lima Henriques*

**Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração  
de Caminhos de Ferro  
Linhas do Vale de Vouga**

**Tarifa especial interna n.º 9 -- GRANDE VELOCIDADE**

**Em vigor desde 15 de Julho de 1928**

**Viagens de excursão em comboios especiais  
de IDA e VOLTA**

Preços por passageiro e quilómetro a per- correr (tanto à ida como à volta)	1.ª classe .	\$01,4
	2.ª " .	\$01
	3.ª " .	\$00,7
Taxa minima por comboio e quilómetro a percorrer (tanto à ida como à volta) . . . . .		1\$00
Minimo de cobrança por comboio de ida e volta. . . . .		100\$00

**Condições**

1.ª — As requisições de transporte para estas excursões, cujos comboios podem ser formados com carruagens de mais de uma classe, deverão ser feitas com a antecedencia de 10 dias, pelo menos, daquele em que se pretende realizar a excursão e dirigidas ao Engenheiro Director da Exploração, por intermedio da estação de origem da excursão.

2.ª — As requisições deverão ser formuladas no modelo fornecido pelo chefe da estação e entregues ao mesmo acompanhadas do deposito de 50\$00, como garantia do comboio requisitado e ás avarias que, pelos excursionistas, possam ser causadas no material.

Realizada a excursão e verificado o estado do material, será este deposito liquidado, até 8 dias depois daquele em que a excursão terminar.

§ unico — A Companhia reserva-se a faculdade de não satisfazer estas requisições, quando assim julgar conveniente.

3.ª — O requisitante deverá efectuar, na estação de partida, pelo menos 48 horas antes daquela em que inicia a viagem, o pagamento do custo da excursão.

§ 1.º — Até realização deste pagamento, subsiste para a Companhia o direito de não satisfazer a requisição.

§ 2.º — A Companhia só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante depois de pago o custo total da excursão.

§ 3.º — As requisições para estas excursões serão consideradas sem efeito, quando o pagamento não fôr realizado com a antecedencia e pela fórmula estabelecida.

4.ª — Se o comboio se não realizar por motivos estranhos á responsabilidade da Companhia, reverterá em favor desta a importância do deposito de 50\$00.

§ 1.º — Se, depois de pago o custo do comboio, fôr suspensa a viagem ajustada antes ou depois de começada, por culpa ou responsabilidade da Companhia, devidamente comprovada será reembolsado o requisitante do custo total do comboio, se a interrupção da viagem tiver lugar á ida e metade dessa importância se a interrupção se der á volta.

Ser-lhe-ha igualmente restituído o deposito a que se refere a condição 2.ª.

Em caso algum, porém, a Companhia poderá ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnisação.

5.ª — Os bilhetes fornecidos para estas excursões são nulos para quaisquer outros comboios, salvo autorisação especial.

6.ª — Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. E'—lhes prohibido: No primeiro caso, interromper a excursão antes de terminada; no segundo

caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da origem do regresso da excursão.

7.ª — A viagem de volta deve começar dentro do prazo de 24 horas, contado da hora de chegada da excursão, á estação do destino.

§ unico — Poder-se-ha exceder este praso mediante o pagamento da sobretaxa de 30\$00 por fracção indivisível de 24 horas de demora complementar. Se o adiamento da volta, dentro dos limites marcados neste parágrafo, fôr requisitado depois de ter sido ajustada e organizada a viagem, a Companhia poderá recusá-lo; e, em todo o caso, reserva-se plena liberdade de alterar o horario e marcha do comboio de volta, como julgar conveniente para o serviço geral.

8.ª — Não se regista bagagem ou quaisquer outros transportes para estes comboios. Os objectos de uso proprio dos passageiros, tais como: malas de mão, caixas, latas, sacos, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo imediato dos excursionistas; velocípedes, pequenos p trechos de caça ou de pesca, aparelhos fotográficos ou para observações instrumentis musicos portateis e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Companhia, no furgão, sempre que neste houver espaço disponível, sem prejuizo para o serviço do comboio.

9.ª — A Companhia reserva se o direito da escolha do material em que se hão-de realizar estas excursões. Unicamente se compromete a realisá-las, fornecendo os lugares requisitados e as classes também ajustadas.

10.ª — Salvo auctorisação especial, o material não poderá ser ornamentado nem levar distintivo ou sinal particular.

11.ª — Não se concedem meios bilhetes nem se permite mudança de classe.

12.ª — A pedido dos requisitantes poderá a Companhia anuir a que, dentro do praso de validade dos bilhetes, a viagem de regresso se efectue isoladamente pelos comboios ordinários dentro das suas lotações. Neste caso, porém, poderá a Companhia, aumentar 10 % aos preços estabelecidos por esta tarifa.

Os preços desta tarifa tem incluído o imposto ferroviario e ficam sujeitos aos multiplicadores em vigor nas linhas desta Companhia.

Espinho, 27 de Junho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração,  
*Ferreira d' Almeida*



**Companhia dos C.ºs de Ferro Portuguezes da Beira Alta**

**Aviso ao público**

**Carruagem directa da Figueira da Foz a Medina del Campo**

Desde o dia 15 de Julho do corrente que passou a circular diariamente nos comboios rápidos n.ºs 3 e 4 desta Companhia, uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classe, que fará o serviço directo, sem trasbordo, entre Pampilhosa e Medina del Campo e vice-versa.

Em dias alternados, desde o dia 16, esta carruagem será directa até á Figueira da Foz.

A circulação nesta carruagem não fica sujeita ao pagamento de qualquer taxa ou suplemento especial, além da sobretaxa de velocidade que já actualmente se cobra nos comboios rápidos.

Na fronteira os agentes aduaneiros vão examinar as bagagens dos passageiros na carruagem de que se trata sem pagamento de qualquer importância.

Figueira da Foz, 13 de Julho de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
*Joaquim Abranches*

# 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)

#### CAPITULO IV

Preceitos especiais para a circulação de viaturas automóveis destinadas a serviço público

(Continuação do n.º 976)

O Conselho Superior de Viação, por delegação do Ministro do Comércio e Comunicações, reserva-se o direito de fazer contratos especiais com empresas que, para fins de utilidade pública, pretendam estabelecer carreiras regulares de viaturas automóveis.

A taxa de licença será fixada pelas autoridades que a concederem e constituirá receita do Fundo de viação, sendo essa licença apenas válida para as estradas indicadas, determinando-se no respectivo diploma quaisquer cláusulas e condições especiais a que o concessionário ficar sujeito além das prescrições gerais deste Código.

Os horários dos serviços públicos regulares e as suas sucessivas modificações devem ser submetidos à aprovação prévia do Conselho Superior de Viação, considerando-se aprovados depois de passados quinze dias da data da sua apresentação caso não tenha sido feita comunicação em contrário.

Estes horários não serão postos em execução sem que, depois de aprovados, tenham tido, pelo menos, cinco dias de publicidade.

Em casos especiais poderá ser exigida uma garantia bancária em dinheiro ou em títulos de dívida pública às empresas para responderem por quaisquer prejuízos causados a terceiros.

E' expressamente proibido transportar pessoas nos estribos das viaturas ou em qualquer parte destas que não seja especialmente destinada para tal fim, ou exceder a lotação que para as mesmas estiver fixada.

As viaturas automóveis destinadas ao serviço de transporte em comum de passageiros devem ter requisitos especiais de segurança e comodidade.

Nenhuma viatura automóvel destinada a serviço público poderá circular sem a respectiva licença passada nos termos deste artigo. O Conselho Superior de Viação deverá fazer inspeccionar periodicamente essas viaturas, não consentindo que continuem fazendo serviço as que não reúnam as condições exigidas no presente artigo.

Nestas viaturas é obrigatória a afixação em lugar bem visível de:

Tarifa de preços das passagens;

Indicação do número máximo de passageiros a transportar;

Número de matrícula do livrete de circulação.

## CAPÍTULO V

Fiscalização do serviço de trânsito

### ARTIGO 26.º

Conselho Superior de Viação

O Conselho Superior de Viação, criado pelo decreto n.º 14:988, tem atribuições sobre todo o serviço de trânsito de peões e de tracção animal e mecânica nas vias públicas, retraindo obrigatoriamente uma vez em cada mês e extraordinariamente sempre que o Ministro do Comércio e Comunicações assim o julgue conveniente, e ainda quando o presidente o julgue necessário, não só por sua iniciativa, como também em virtude de solicitação de qualquer dos membros do Conselho.

Ao Conselho compete também organizar o corpo de fiscalização especial do trânsito nas estradas, elaborando o respectivo regulamento.

O Conselho Superior de Viação, para facilidade da sua missão, delegará em três dos seus membros a inspecção directa e constante dos serviços de trânsito e o das comissões técnicas de automobilismo e de todos os agentes de fiscalização, servindo de ligação entre os Ministérios, câmaras municipais, polícia de segurança e de trânsito e demais autoridades, a fim de se estabelecer a maior concordância possível entre todas as disposições relativas ao trânsito. Iguais atribuições pertencem ao delegado da Inspeção das Tropas de Comunicação, o qual será um oficial do exército proposto pelo respectivo inspector e que ficará em comissão no Ministério do Comércio e Comunicações.

A esses delegados cumpre zelar pelo exacto e rigoroso cumprimento do presente Código, apresentar relatórios e propor ao Conselho as disposições que julguem necessárias para o aperfeiçoamento do serviço.

Pela Direcção Geral de Segurança Pública ser-lhes hão concedidos os poderes necessários para o regular exercício das suas funções.

O Conselho Superior de viação depende directamente do Ministro do Comércio e Comunicações, a quem deve propor as medidas que julgue necessárias e que o seu funcionamento tenha aconselhado, e terá instalação junto do respectivo Ministério, com secretaria própria e o pessoal indispensável.

Os delegados do Conselho Superior de Viação terão direito à gratificação de exercício que lhes é destinada na parte das receitas dos emolumentos das comissões técnicas de automobilismo e estabelecida no presente Código.

Os delegados do Conselho Superior de Viação, bem como os membros efectivos das comissões técnicas de automobilismo, que possuam automóvel próprio e que se prestem a dispor desse meio de transporte para o serviço de inspecção e fiscalização que lhes incumbe são isentos de todas e quaisquer contribuições ou licenças sobre os veículos que a tal fim se destinem.

### ARTIGO 27.º

Comissões técnicas de automobilismo

As comissões técnicas de automobilismo, criadas pelo decreto n.º 14:988 e que funcionam nas diferentes circunscrições, terão secretaria própria e o arquivo necessário e correspondente à sua missão.

Em cada secretaria superintenderá um chefe, proposto pela comissão respectiva e nomeado em portaria pelo Ministério do Comércio e Comunicações, o qual terá a seu cargo todo o expediente, seu registo e arquivo, tendo como retribuição a parte dos emolumentos das mesmas comissões que lhe é atribuída, cabendo-lhe toda a responsabilidade de execução dos diversos serviços, para o que poderá ser auxiliado pelo pessoal que julgue indispensável, mas de sua conta e garantia, bem como o pagamento das despesas de expediente, obrigando-se a ter o serviço rigorosamente em dia.

Os chefes de secretaria das actuaes comissões técnicas, a cargo do Automóvel Club de Portugal, em exercício à data da publicação do presente Código, terão preferência para tais nomeações, desde que tenham mais de cinco anos de serviço, não podendo de futuro ser afastados ou demitidos, a não ser por faltas previstas no regulamento disciplinar dos funcionários públicos.

Quando qualquer destes chefes de secretaria incorra em falta será esta apreciada pela comissão respectiva, que do facto dará conhecimento ao Conselho Superior de Viação.

As receitas das comissões técnicas, discriminadas no artigo 28.º deste Código, serão arrecadadas pelos chefes das secretarias, que periodicamente às respectivas comissões prestarão contas, devendo estas nomear entre si um tesoureiro, o qual no fim de cada mês fará a sua entrega ao Conselho Superior de Viação, nos termos do presente Código.

São atribuições das comissões técnicas de automobilismo:

1.º Coligir e arquivar os mapas que nos termos do artigo 6.º do decreto n.º 14:988 lhes forem remetidos pelas alfândegas do País, pelas direcções de finanças e pelas câmaras municipais, nos modelos respectivamente n.ºs 1, 2 e 3, anexos a este Código, e bem assim os do modelo n.º 13, que lhes forem enviados pelos proprietários das *garages* e oficinas, em observância do determinado no n.º 5.º do artigo 45.º do mesmo Código;

2.º Despachar os requerimentos dos proprietários das viaturas automóveis, quer no que diz respeito ao seu registo inicial, quer em futuras mudanças de proprietário ou de circunscrição;

3.º Proceder à inspecção de todas as viaturas automóveis não só perante requerimento para tal fim, como por determinação do Conselho Superior de Viação;

4.º Fornecer os livretes de circulação para as viaturas automóveis registadas de novo e em substituição dos que se tenham extraviado;

5.º Cadastrar todas as viaturas automóveis existentes no País, de qualquer sistema e serviço, registando na matrícula de cada viatura, em folhas do modelo n.º 4, não só o nome e residência do seu proprietário, como também as suas características e alterações que se forem dando desde a sua importação ou fabrico, fornecendo êsses elementos para as outras circunscrições, no caso de transferência da viatura;

6.º Fixar a lotação ou carga das viaturas automóveis em harmonia com o tipo do *chassis* e força do motor, devendo essa declaração constar no respectivo livrete de circulação;

7.º Proceder ao exame dos indivíduos que requeiram carta de condutor, fazendo o seu registo em folhas do modelo n.º 5, dando-lhes a classificação de condutores mecânicos quando a ela mostrem ter direito;

8.º Cumprir e fazer cumprir todas as disposições do presente Código;

9.º Fornecer à Inspecção de Tropas e Comunicação todos os elementos que a esta se tornem necessários para os serviços do exército no que diz respeito ao recenseamento de viaturas automóveis e respectivos condutores, remetendo-lhe os impressos que lhe forem entregues.

## ARTIGO 28.º

### Receitas

Para fazer face aos encargos resultantes da execução do presente Código é estabelecida a seguinte tabela dos emolumentos a cobrar pelas comissões técnicas de automobilismo, a satisfazer pelos interessados:

### Tabela

Livrete de circulação:	
Exame e impressos . . . . .	35\$00
Sobretaxa . . . . .	5\$00
	40\$00

### Placas de experiência:

	Importâncias	
	Anuais	Semestrais
1 placa de experiência . . . . .	250\$00	150\$00
2 placas de experiência . . . . .	600\$00	350\$00
3 placas de experiência . . . . .	900\$00	600\$00
4 placas de experiência . . . . .	1.500\$00	950\$00

### Carta de condutor:

Exame . . . . .	25\$00	
Averbamento e impressos . . . . .	50\$00	
Sobretaxa . . . . .	5\$00	
		80\$00

### Transmissão de propriedade de viatura:

Averbamento . . . . .	20\$00	
Sobretaxa . . . . .	5\$00	
		25\$00

### Mudança de circunscrição:

Averbamento . . . . .	20\$00	
Sobretaxa . . . . .	5\$00	
		25\$00

### Substituição de livretes:

Averbamento . . . . .	20\$00	
Impressos . . . . .	10\$00	
Sobretaxa . . . . .	5\$00	
		35\$00

### Substituição das cartas do condutor:

Averbamento . . . . .	10\$00	
Impressos . . . . .	5\$00	
Sobretaxa . . . . .	5\$00	
		20\$00

### Certidões:

Uma página . . . . .	10\$00
Cada página a mais . . . . .	7\$50

### Anulações:

Averbamentos . . . . .	20\$00
------------------------	--------

### Registo de requerimentos:

Sobre assuntos não especificados . . . . .	10\$00
--	--------

### Inspecção ao material:

Na sede das comissões . . . . .	—\$—
Na localidade mas fora do edificio . . . . .	10\$00

### Serviço fora das localidades das sedes das comissões:

As inspecções ao material e exames feitos fora das localidades das comissões técnicas são acrescidos das despesas de deslocação e do abono da ajuda de custo diário ao examinador de . . . . .	40\$00
--	--------

§ 1.º A receita proveniente do fornecimento das placas de experiência a que se refere o presente Código destina-se: 50 por cento para o Fundo de viação de que trata o decreto n.º 10:176, e os restantes 50 por cento constituirão receita nos termos do artigo 29.º

§ 2.º Fora das sedes das comissões os exames ou inspecção de material poderão ser feitos em qualquer localidade onde haja estação de caminho de ferro ou pôrto de escala de carreira de navegação, pagando o requerente as despesas de deslocação em 1.ª classe aos examinadores e a ajuda de custo diária fixada na tabela constante deste artigo.

(Continua).



## 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 inclui-se vinho de pasto comida à portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com

GENTES EM LISBOA: **James Rawes & C.<sup>o</sup>** Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

NO PORTO: **Tait & C.<sup>o</sup>** — Rua dos Ingleses, 28, 1.<sup>o</sup>

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.<sup>o</sup>

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE  
**KEATING**  
MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA

105. Rua dos Fanqueiros, 1.<sup>o</sup>  
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

Sêda para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO  
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUIZHOS  
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante  
em Portugal

L. DE MENDONÇA E COSTA

Actualizado por

Carlos d'Ornellas

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

Encontra-se em preparação a 6.<sup>a</sup> edição que deve sair no fim do proximo ano

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.<sup>da</sup>

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a oleo 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

Linge 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