

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DC 41.º ANNO

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

NUMERO 979

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antwerpia, 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 do Heroísmo: 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 mês
LISBOA, 1 de Outubro de 1928
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

SUMÁRIO

Portos de mar e Caminhos de Ferro por J. Fernando de Souza	Pag. 289
A inauguração do Caminho de Ferro de Lamarosa a Tomar por Carlos d'Ornellas.	» 292
Linhos Estrangeiras	» 296
Passagens de nível	» 296
Bombeiros do Sul e Sueste	» 296
Linhos Portuguesas	» 297
Vale do Vouga — Ponte entre São Pedro e Vouzela	» 297

Parte Oficial	Pag. 298
» O Caminho de Ferro-Ermidas-Ferreira-Beja	» 300
» Construção da linha do Vale do Tamega	» 300
» Receitas de varias Companhias	» 300
» Viagens e transportes	» 302
» Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta — Aviso ao Público	» 302
» Víde anuncios da C.º dos C.º de Ferro Portugueses, C.º dos C.º de Ferro Portuguesas da Beira Alta e C.º dos C.º de Ferro do Norte de Portugal	» 305

PORTOS DE MAR E CAMINHOS DE FERRO

Por J. FERNANDO DE SOUZA

POR decreto com força de lei, n.º 15.644, de 23 de junho ultimo foi confiado a uma comissão técnica, de que faço parte, o estudo urgente da classificação geral dos portos do continente em harmonia com o art. 3.º do decreto n.º 12.757 de 2 de dezembro de 1926.

Os considerandos do decreto relembravam a função orientadora da economia nacional e estimulante dos esforços regionais e locais que ao Estado incumbe a necessidade de coordenar a acção deste com o das corporações representativas dos respetivos interesses. Frisavam ao mesmo tempo a necessidade da classificação dos portos conforme a função que a cada um pertence na economia geral e de ser estabelecida a ordem de prioridade a dar-lhes e em cada um ás obras a realizar.

Para essa comissão fui nomeado porque nela se deviam ter particularmente em conta as intimas relações dos portos com os caminhos de ferro que lhes trazem ou deles recebem tráfego. Como vogal e relator geral da comissão técnica encarregada da revisão do plano geral da rede ferroviária fui, pois, chamado a cooperar em trabalho análogo relativo ao novo sistema de portos continentais.

Em vista da íntima conexão e inter-dependência dos portos e dos caminhos de ferro teem cabimento na *Gazeta* algumas notícias acerca desse importantíssimo problema nacional que o actual Ministro do

Comercio e Comunicações procura judiciosamente encaminhar para uma solução metódica.

Entendeu judiciosamente a Comissão, no desempenho do encargo que lhe foi confiado pelo decreto 15.644, que o seu trabalho seria facilitado pelo estudo previ dos portos agrupados por zonas, cada uma das quais fosse especialmente objecto do exame de um dos membros da Comissão.

Seriam assim coligidos e ordenados simultaneamente os dados relativos aos diversos portos, como base do exame e resoluções de conjunto.

Coube-me a zona ao Norte do porto de Leixões que abrange os portos de Caminha, Viana, Espinho, Povoa de Varzim e Vila do Conde e o minúsculo, mas não despiciendo, portinho de pesca de Ancora. Visitei-os todos e colhi valiosas informações de pessoas competentes, entre as quais mencionarei os dignos capitães dos portos da Povoa e Vila do Conde e o chefe da Fiscalização da pesca no rio Minho e o ilustre engenheiro General Pereira Dias, que trabalhou durante alguns anos em vários dos portos mencionados, especialmente em Espinho.

Procurei também no precioso repositório de Adolfo Loureiro todos os esclarecimentos que podiam ser utilizados.

Do resultado desses estudos importa dar conta. Julgo, porém, indispensável definir préviamente a tarefa incumbida á Comissão em vista das disposições do decreto 15.644, que a instituiu.

O art. 1.º d'esse diploma determina que a Comissão estude a classificação geral dos portos, em harmonia com o art. 3.º do decreto 12.757 de 2 de dezembro de 1926.

Nos respectivos considerandos deste decreto, que esclarecem o pensamento do legislador, pondera-se, como já fixei, a necessidade de proceder desde já á classificação geral dos portos, pelo que respeita, não só á função de cada um no sistema dos do continente, mas principalmente á prioridade á dar aos portos e ás obras a realizar em cada um, classificação prevista no citado art. 3.º

É, pois, neste que se deve encontrar a directriz do trabalho que a Comissão tem de desempenhar.

Ora esse artigo prescreve que os projectos e planos de cada porto sejam sempre elaborados em harmonia com a sua classificação, tendo em atenção as exigencias e necessidades do seu trafego actual e provavel e obedecendo a um estudo geral de conjunto, que o Governo mandará fazer para determinar precisamente quaes os portos e quaes as obras a que convem dar prioridade, e fixar as funções de uns em relação aos outros, de modo a evitar rivalidades e concorrencias injustificadas.

O decreto 12.757, de que faz parte esse artigo, estatue no art. 1.º que os portos do continente e ilhas adjacentes são distribuidos em quatro classes.

Pertencem á 1.ª os que interessam directamente a economia do Paiz por serem testas ou escalas de grande navegação, ou por terem grande trafego, ou ainda por serem bases navaes de grande importancia militar.

Pertencem á 2.ª classe os de movimento actual de carga não inferior a 50.000 toneladas.

Pertencem á 3.ª os de carga não inferior a 5.000 toneladas e á 4.ª todos os outros que tenham carga de alguma importancia, ou sirvam de abrigo a barcos de certa tonelagem.

Um § unico determina que os portos de pesca que venham a crear-se sejam considerados de 2.ª classe.

Conforme a classe do porto assim se distribuem os encargos das suas obras, sendo custeadas, nos termos do art. 4.º, nos de 1.ª classe, só pelo Estado.

A cooperação deste nos outros poderá ir até:

60 % na 2.ª classe
40 % > 3.ª >
20 % > 4.ª >

O art. 2.º distribue desde já os portos actuaes pelas seguintes classes:

1.ª — Lisboa, Douro — Leixões, Funchal e Ponta Delgada;

2.ª — Setúbal, Vila Real e Horta;

3.ª — Angra, Aveiro, Faro, Figueira, Lagos, Olhão, Peniche, Portimão, S. Martinho, Tavira e Viana;

4.ª — Os restantes.

Temos pois as bases da classificação estatuidas no art. 1.º para os fins dos limites da participação do Estado nas despesas do estabelecimento, fixados no art. 7.º

Desde logo procedeu o art. 2.º a uma classificação; manifestamente provisoria, que será revista mediante o estudo de conjunto determinado no art. 3.º, do qual depende a prioridade de portos e de obras nos mesmos.

E' esse pois o trabalho, vasto e complexo confiado á Comissão, tendo naturalmente duas partes:

1.ª — Revisão da classificação do art. 2.º e indicação dos portos de pesca que se devam crear;

2.ª — Enumeração das obras principaes de cada porto e ordem de preferencia de umas e outros.

CLASSIFICAÇÃO

Aos portos de 1.ª classe enumerados no art. 2.º do D. 12.757 entendo, sem prejuizo das conclusões do estudo confiado á especial competencia do vogal, sr. Abecassis, que deve ser adicionado o de Lagos pela sua situação no extremo Sul do Paiz, nas proximidades das grandes linhas de navegação entre o Atlântico e o Mediterraneo, cabendo-lhe pois a triplice função de abrigo, de escala e de base naval, alem das de porto de pesca.

Se o seu movimento comercial actual o fez incluir na 3.ª classe, as caracteristicas acima enumeradas dão-lhe jus a figurar na 1.ª.

Assim o requer tambem a justiça destributiva, pois ficará a parte continental do Paiz com trez portos de 1.ª classe, no Norte, no Centro e no Sul separados respectivamente pelas distancias de 270 e 300 km.

Quanto ás outras classes, não parece suficiente base de destribuição o movimento actual.

Pode ser a falta de obras causa da exiguidade de movimento, ou pelo contrario, que a esta faltam condições de incremento, que novas obras não suscitariam.

Por outro lado, os auxilios do Estado devem ser proporcionados á importancia da função que o porto é chamado a desempenhar e não somente á tonelagem actual.

Abstraindo por agora da pesca e atendendo ao movimento comercial, não pode deixar de ser aumentado o numero de portos de 2.ª classe, a cujas obras o Estado preste mais largo concurso.

Importa observar que não me parece justificada a exclusão das contribuições locaes para as obras e material de estabelecimento dos portos de 1.ª classe.

Teem estes receitas proprias que podem ser aumentadas e que para eles devem reverter.

O do Douro-Leixões é administrado por uma Junta autonoma, que percebe determinadas taxas.

O mesmo sucede ao de Lisboa, cuja Administração dispõe de largos recursos proprios, derivados da sua exploração.

O porto de Lagos tem a sua Junta autonoma com receitas proprias. Por ser passado á 1.^a classe, se esse alvitre fôr adoptado, não se devem deixar de aplicar ás suas obras e apetrechamento os recursos regionaes, nem haverá razão bastante para modificar a formula administrativa a que está sujeito.

Parece-me pois que a alinea a) do art. 7.^o do D. 12.757 deve ser substituida por outra redigida nos termos seguintes:

a) *Nos portos de 1.^a classe pelo Estado principalmente, sem outros limites da dotação necessaria que não sejam os das possibilidades financeiras do Tesouro.*

Quanto aos outros, entendo que devem ser elevados á 2.^a classe os portos de Viana do Castelo, da Figueira e de Aveiro.

Viana do Castelo — O seu movimento de carga e descarga era o seguinte antes da guerra, em milhares de toneladas:

	Carga	Descarga	Total
1912	53	20	73
1913	57	18	75
1914	54	12	66

No trienio de 1923-1925 desceu aos seguintes numeros:

1923	45	9	54
1924	43	9	52
1925	19	10	29

Esta diminuição em 1925 é absolutamente anormal, e foi devida á falta de dragagens, que até então se faziam regularmente.

Pode-se pois contar com movimento superior a 50.000 toneladas e que aumentará consideravelmente como demonstrarei na devida altura, desde que se construam os caminhos de ferro do Vale do Lima, Viana á fronteira que vae ter o seu prolongamento em Espanha até Orense na fertil e populosa *Cuenca del Limia*, do Alto Minho, Guimarães por Braga a Monção e a de Esposende da Povoa a Viana.

Na região hoje servida pelo porto, ha cerca de 30 fabricas de serração produzindo uma media de 6 toneladas diarias, ou cerca de 60.000 por ano.

A importação do carvão para boa parte da região e para os caminhos de ferro do Minho e Douro pode ser feita com vantagem por Viana em navios que tragam carvão e levem madeiras, descarregando-se aquela directamente para os vagões.

As proprias fosforites para Salamanca poderão ser trazidas nas mesmas condições ao porto de Viana, como foi estudado pelos interessados, não se tendo realizado o transporte pela falta de dragagem do porto.

Alem das madeiras e carvão, ha o sal, o figo, o pescado, a cal, os adubos e o vinho.

As boas condições de abrigo da enseada de acesso á barra facilitam a navegação.

Pelo que respeita á pesca total, Viana foi em 1927, o 14.^o porto na ordem de rendimento que atingiu 2.484 contos.

Deve-se ainda notar que será esse o unico porto de 2.^a classe ao Norte do Porto, tendo uma doca ligada com as linhas ferreas de via larga e estreita, em condições portanto de ter valioso tráfego.

AVEIRO — FIGUEIRA

Vindo para o Sul encontramos os dois portos de Aveiro e Figueira disputando primazias, pelo que respeita, quer ao movimento comercial, quer á pesca.

Na Figueira entesta uma linha internacional, podendo haver tráfego de volta para a Castela a Velha se a navegação encontrar rasoaveis facilidades.

Pelo que respeita á pesca, o porto da Figueira ocupa o 12.^o lugar, pois a pesca total em 1927 produziu 10.510 contos.

O porto de Aveiro é servido pela linha do Norte e vai sê-lo tambem pela do Vouga, o que dará logar a valioso tráfego ascendente de peixe, sal e adubos e descendente, de madeiras e vinhos. A pesca do bacalhau tem ali um centro importante. A pesca total rendeu em 1927, 1240 contos.

Parece pois que o porto da Figueira deve passar a 2.^a classe, principalmente por causa do movimento comercial e o de Aveiro como porto de pesca.

Devem-se manter nessa classe os de Setubal e Vila Real, este por sêr o desaguadouro do importante tráfego comercial que vem do Pomarão e muito pôde crescer.

Assim pois, julgo que deverá ser adoptada a seguinte classificação dos portos do continente:

	D. 12.757	Classificação - proposta
1. ^a Classe	Douro - Leixões Lisboa . . .	Douro - Leixões Lisboa Lagos
2. ^a Classe	Setubal . . . Vila Real . . .	Viana Aveiro Figueira Setubal Vila Real
3. ^a Classe	Aveiro . . . Figueira . . . S. Martinho . . . Peniche . . . Lagos . . . Portimão . . . Faro . . . Olhão . . . Tavira . . .	S. Martinho Peniche Portimão Faro - Olhão Tavira
4. ^a Classe — Os restantes.		(Continúa)

A INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE LAMAROSA A TOMAR

Por CARLOS D'ORNELLAS



General Sinel de Cordes

CONFORME anunciamos nos ultimos numeros desta Revista, realisou-se no dia 23 a inauguração da linha ferrea de Lamarosa a Tomar.

O comboio presidencial saiu da estação de Lisboa-Rocio ás 9 horas e 50 minutos levando o sr. general Carmona, presidente do Ministerio e ministro do Comercio, generaes

Amilcar Mota, Sinel de Cordes e Domingos de Oliveira e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acompanharam o comboio presidencial os srs. Ruy Ulrich, presidente do Conselho de Administração, secretario geral adjunto sr. Engenheiro Antonio Cabral, director geral, Engenheiro Ferreira de Mesquita, Engenheiros Penedo, Carlos Bastos, Greenfeld de Melo, Ramos Coelho, etc.

Pela Fiscalização do Governo acompanharam o Chefe do Estado os Engenheiros Raul Couvreur e Sousa Rego.

Ao chegar ao Entroncamento o comboio presidencial, o Chefe do Estado acompanhado pelo general Felisberto Alves Pedrosa, comandante da 3.ª Região Militar, passou revista á guarda d'honra e cumprimentou os oficiaes e outras individualidades que o aguardavam.

Posto o comboio em andamento, chegou á estação da Lamarosa sendo ali recebido festivamente. O Chefe do Estado assomou á janela do salão sendo aclamado pelo povo.

Novamente o comboio se poz em andamento seguindo o novo ramal que em varios pontos estava apinhado de povo que se manifestava com vivas e foguetes.

No apeadeiro de Santa Cita (em construção), aguardava a chegada do comboio uma banda de musica e muito povo que tinha á sua frente o sr. Vicente Martinho que leu uma saudação ao Chefe do Estado.

O comboio chegou finalmente á nova estação de Tomar pelas 12 horas.

Varias forças de cavalaria e infantaria aguardavam a chegada do Chefe do Estado.

Compareceu na estação o elemento oficial e bastante povo notando-se da parte deste falta de entusiasmo.

Alguns foguetes foram ao ar e duas ou trez bandas de musica executaram, cada uma, trez, quatro e cinco vezes a Portugueza. O Chefe do Estado recebeu os cumprimentos das autoridades locais, que se encontravam na estação, bem como o sr. Bispo de Leiria, representantes das corporações e colectividades da cidade, clero, oficiais dos corpos da guarnição, muitas senhoras, imprensa local.

Em seguida organizou-se o cortejo que percorreu as ruas de infantaria 15, Leiria, Everard, Serpa Pinto e Praça da Republica, sempre entre alas compactas de povo.

Das janelas de alguns predios pendiam ricas colgaduras e senhoras lançavam flores sobre o Chefe do Estado.

Na Camara aguardava ali a chegada do Chefe do Estado, ministros do Interior, Comercio e comitiva uma força de caçadores 2 com a respectiva banda de musica.

Em seguida na sala das sessões da Camara Municipal, que se encontrava decorada, realizou-se a sessão solene de boas vindas.

Assumiu a presidencia o sr. general Carmona, tendo á sua direita o coronel sr. Vicente de Freitas e á sua esquerda o titular da pasta do Comercio. Nos lugares de honra tomaram assento os componentes da comitiva presidencial e autoridades civis e militares, o sr. Bispo de Beja e missionarios de Sernache do Bonjardim.

Aberta a sessão, o presidente da Camara, capitão sr. Luiz Antonio Aparicio, leu um extenso discurso.

Depois de falarem varios oradores o Chefe do Estado agradeceu as manifestações que lhe foram dirigidas.



General Alves Pedrosa

Houve depois recepção no Quartel General, parada militar, corrida de toiros e bodo aos pobres.

— Em honra do Chefe do Estado e da sua comitiva, realizou-se no Clube Tomarense um jantar de 156 talheres, tomando lugar na mesa de honra alem do sr. general Carmona e outras individualidades, os srs. ministro do Interior, general Sinel de Cordes, ministro do Comercio, general Domingos de Oliveira, Sua Ex.^a Rev.^{ma} o Sr. Bispo de Beja, general Amilcar Mota, general Alves Pedrosa, governador civil de Santarem, presidente da Camara Municipal de Tomar, etc.

Aos brindes usou da palavra, em primeiro logar, o sr. presidente da Camara Municipal, que, com palavras sentidas agradeceu ao sr. Presidente da Republica a honra da sua presença na inauguração do caminho de ferro.

Prosseguindo em considerações varias sobre o assunto, disse que a eficiencia do ramal agora inaugurado, depende muito da reparação das estradas que cortam a região, as quais se encontram verdadeiramente intransitaveis. Ao Governo da Ditadura Nacional, tão bem representado, pedia a sua atenção para o facto.

Terminou fazendo o elogio do Chefe do Estado, brindando pela sua saude.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. dr. Ruy Ulrich. Em nome da C. P. associou-se ao jubilo da cidade, dizendo-o bem legitimo, pois que o ramal é garantia segura das suas prosperidades. Afirmou ser preciso que o Estado ampare todas estas iniciativas de fomento, pois delas terá sempre a maior compensação.

Depois de dizer da necessidade do Estado auxiliar os esforços das empresas particulares que metem ombros a tais iniciativas, referiu-se desta forma á C. P.:

— Nunca a C. P. se poupou a esforços para cooperar em melhoramentos como o que neste momento se verifica, ainda que, por vezes, melhoramentos desta magnitude representem para ela pesados encargos.

Terminou brindando pela cidade de Tomar e pelo sr. General Carmona manifestando desejos de que S. Ex.^a tenha de repetir muitas vezes visitas no genero da que acaba de efectuar, pois tal facto é sinal evidente de que a Nação ressurge para melhores dias.

Falou, depois, o sr. General Alves Pedrosa, comandante da Região Militar que tem a sua séde em Tomar. Louvou a politica da Ditadura e fez o elogio da cidade de Tomar.

Referindo-se aos militares que estão sob as suas ordens, afirmou poder garantir, porque conhece a indole moral dos seus subordinados, que todos estão firmemente dispostos a servir a actual situação e a defende-la em todas as emergencias.

Terminou bebendo pela saude do Chefe do Estado.

Em seguida falou o sr. ministro do Comercio que proferiu o seguinte discurso:

Disse o sr. ministro do Comercio:

Nós estávamos habituados, de ha muitos anos a esta parte, a uma politica de palavras, a uma politica de discursos, a uma politica de debates parlamentares. Dia a dia, os jornais traziam-nos, sob titulos vistosos, o que se passava no Parlamento, e em geral, os discursos eram avaliados, não pelo somatorio de ideias que mostrasse, não pela recta e concisa apreciação dos factos, mas pela sonoridade e boa disposição das palavras, pelo seu valor pseudo-literario, pela veemencia com que eram pronunciados. E, assim, através dos tempos, se formaram grandes homens em Portugal — super-estadistas com temperamento e geito especial para a oratoria com frase sempre pronta e sempre calorosa.

A mentalidade meridional coadunava-se bem com esta politica improgressiva e irreal. Deixava-se embalar no canto de sereia, num mórbido romantismo que caia em terreno cultivado e proprio para receber a semente deleteria.

Ora a época que atravessamos, febril e intensa, é toda feita de realidades. As leis que orientam o mundo actual têm que ser essencialmente utilitarias. A rapidez da mutação dos acontecimentos, a propria natureza dos fenomenos que modernamente modificam as condições economicas do mundo, impõem, de uma maneira urgente e imperiosa, que as leis que nos regem se modifiquem tambem. Não são palavras bonitas que, na vida moderna, trazem o bem estar e a felicidade aos povos. Não são ilusorias promessas que fornecem os elementos essenciais e as necessidades imprescindiveis ás sociedades modernas.

As industrias transformam-se, constantemente, sob a influencia de processos novos. O comercio se quiser conservar os mercados, quantas vezes árdicamente conquistados em longos anos de porfiado e intenso labor, têm que lutar contra inimigos poderosos que imitam produtos, que fornecem condições de pagamento a longo prazo, que dispõem, enfim, de apoios financeiros sólidos.

Os processos adoptados por exemplo na construção de estradas ha 15 anos não podem ser aplicados ás condições do tráfego moderno. As constantes descobertas no campo industrial revolucionaram métodos de trabalho de ha longos anos postos em prática.

E assim, com a vertiginosa modificação do «facies» economico do mundo, a organização dos Estados teve que modificar-se. A actual organização não é mais do que uma consequencia das profundas transformações que o mundo sofreu no ultimo lustro. Persistir nos processos antigos, continuar a orientar os negócios publicos pelos mesmos princípios, é erro que na Europa nenhum país cometeu. A força das circunstancias obrigou-os a modificar-se.

As tendencias das correntes politicas modernas são essencialmente utilitarias. A Europa latina acordou, enfim, do seu torpôr idealista, que durou muitos anos, e vemos ultimamente com assombro e admiração, que a politica utilitaria é aplicada, corajosamente, nos países da nossa raça.

Eu preguei essa politica de realizações, em que praticamente se aplicasse em Portugal o que ha muitos anos os países anglo-saxonicos vinham aplicando. Preguei o cuidadoso estudo dos nossos recursos potenciais, que são grandes. Não o estudo no gabinete, no artigo do jornal, no livro, na tribuna, mas sim o estudo experimental do facto no campo, no lugar em que existe.

O valor de uma queda de agua não se determina pelo simples exame da carta geodesica, e pela simples observação dos resultados meteorologicos dos observatorios. O estudo de um empreendimento hidro-electrico requere o ponderado e escrupuloso exame do local, longos meses de cuidadosas e rigorosas medidas, estudo pratico do problema na sua minucia. Somos um país de possibilidades economicas. Não somos ainda,

por enquanto, um país de realidades económicas. E é preciso que o sejamos. E' necessário de vez acabar com a melopeia fastidiosa das nossas riquezas inexploradas. E' imperioso entrar no caminho do aproveitamento dos recursos que possuímos, que, muitos ou poucos, são nossos, deles podemos dispor. E', enfim, tempo de fazermos o inventário rigoroso do que constitui a riqueza nacional, do que constitui a verdadeira razão da nossa existência.

O passado, que eu respeito e no qual inspiro os meus actos de bom português — é o passado. Uma longa e radiosa estrada percorrida por homens que nos legaram um património. O presente é, porém, a realidade actual, e ninguém, individual ou colectivamente, o pode desrespeitar. E o país que não considerar o futuro e para ele se não preparar, com cuidado e saber, está condenado a vegetar.

Assim como temos deveres para com os nossos antepassados, assim os temos, mais sagrados ainda, para com os nossos descendentes. E ai daqueles que os não considerem nos actos da sua vida pública ou privada, ai daqueles que não pautaram as suas acções pelo respeito pelo passado e pela esperança e fé no futuro.

A política económica nacional tem, pois, que ser orientada por realidades. Tem que ser fundamentada no desenvolvimento dos recursos que possuímos, na sua progressiva utilização, em bases racionais e sólidas, aplicando os métodos experimentados que permitem extraír delas o maior rendimento.

Mas esta política não tem sido, infelizmente, adoptada em Portugal. Não ha um plano orientador e definido do aproveitamento dos nossos recursos potenciais. Sabe-se da sua existência muitas vezes de uma maneira vaga, não se sabe de um modo positivo e claro do seu valor actual, do seu valor real.

A investigação e estudo desses recursos tem que ser necessariamente o nosso principal objectivo.

Não ha falta de capital quando os empreendimentos são apresentados com a clareza necessária para mostrar que na sua execução uma remuneração segura e condigna ao capital. A execução de muitos empreendimentos possíveis em Portugal, acabaria de vez com o ciclo da nossa instabilidade governativa, porque desviaria para uma util e interessante actividade, centenas de pessoas que hoje, pelos cafés e praças públicas, entretêm os seus ócios em estéreis e contraproducentes discussões pseudo-políticas.

O Governo actual está demonstrando as tendências da sua política utilitária. Tem um fito único e exclusivo: melhorar as condições materiais e morais de Portugal. Elevar o nível da vida das classes menos abastadas, dando-lhes o necessário para uma vida higiénica e saudável, promover o emprego das actividades das classes médias, fazendo respeitar os seus interesses e o seu trabalho, proteger, enfim, a propriedade individual e colectiva que é a base da ordem e progresso da humanidade.

E desde que haja sossego e tranquilidade, tenho o certeza de que se conseguirá atingir equilíbrio social em Portugal.

As possibilidades são grandes, o povo, é bom, dócil e trabalhador. Força motriz eficiente e matéria prima em boas condições foram sempre a base de empresas prosperas. Porque não havemos nós, portugueses; que através dos séculos afirmámos a nossa vitalidade, conseguir em poucos anos o que os desvarios da irreflexão não permitiram que se tivesse já conseguido?

Porque não havemos nós de fazer triunfar definitivamente as boas e sãs ideias que orientaram o pacífico movimento nacional de 28 de Maio? Porquê.

A política da verdade é, e sempre foi, o lema de todos os homens de estado que amam verdadeiramente o seu paiz. A verdade é só uma, por mais que a sofismem, ela transparece sempre na sua simplicidade a mostrar as intenções de quem é seu devoto, de quem a defender em todos os transes e através de todas as dificuldades.

Não ha problemas insolúveis em países nas condições do nosso. Não há impossíveis no desenvolvimento de nações como

a nossa, de nações que teem no seu activo os recursos e a população de que dispõe Portugal.

Simplesmente — e é preciso acentuar o que vou dizer — os problemas que afectam o nosso paiz teem que ser encarados com energia e método, teem que ser resolvidos com rapidez e serenidade.

Sofismar, criar por artifícios impróprios e falsos a noção de que se governa, é crime grave, é, pode dizer-se — crime de lesa-patria.

As nações modernas para ser respeitadas teem que acompanhar os progressos e as correntes do seu tempo. Não podem parar, não podem perder-se na contemplação de fantásticas imagens, nem enlevar-se eternamente na adoração de visões irrealizáveis. O mundo moderno é prático e utilitário. E' um mundo que impõe energia e decisão.

Não se pôde afirmar que o Governo actual tenha desprezado os ensinamentos e a experiência do passado. Com a energia serena de quem cumpre um indeclinável dever ele atacou resolutamente o problema financeiro. Em poucos meses de porfiado labôr, que a maioria do paiz nem sequer imagina, tão intenso tem sido, ele conseguiu fazer o equilíbrio do orçamento, pedindo sacrifícios confiantemente oferecidos, reduzindo despesas com coragem, sem desorganizar os serviços públicos. E depois desse equilíbrio ele tem continuado a fazer dentro das suas dotações orçamentais os cortes que a experiência demonstra serem possíveis e ao mesmo tempo a corrigir abusos, remodelando serviços, cinzelando leis.

Mas os resultados até agora obtidos, já grandes em comparação com os que se esperavam e que mereceram tão caloroso e sincero aplauso de entidades nacionais e estrangeiras, não correspondem totalmente ao que o paiz necessita para de vez entrar em pleno progresso, em pleno desenvolvimento económico.

O paiz quer mais, exige mais, necessita de mais. Quere que as quedas de água e outros recursos de possível utilização sejam convenientemente aproveitadas, depois de préviamente estudadas.

E sobre este importante aspecto do problema económico nacional, eu posso afirmar que estão muito adiantados os preparativos para a construção de duas grandes centrais eléctricas. Uma no norte destinada em conjuncão com as existentes a abastecer os mercados industriais até provavelmente Coimbra, a qual deverá bastar às necessidades desta importante parte do paiz durante os anos mais próximos, e outra no sul que tem a seu cargo o abastecimento de toda a zona do centro de Portugal.

Energia barata em boas condições de transporte e utilização é um considerável passo andado, porque representa a própria vida das indústrias hoje atrofiadas entre outras razões pela carestia da energia, porque representa a possibilidade de iniciar a política de hidráulica agrícola tantas vezes discutida, mas que ainda hoje não passou do campo de utopias.

Eu tenho fé, posso mesmo dizer a certeza, de que dentro de pouco tempo, se conseguirá substituir uma parte do carvão importado por energia produzida no paiz, por energia que hoje se perde totalmente nos rios.

Mas para que tudo se consiga, para que o programa da reconstrução das nossas estradas se complete, para que os caminhos de ferro mais necessários sejam, enfim, uma realidade, para que o ensino profissional se desenvolva, para que as indústrias progridam, para que todos os recursos potenciais entrem em franco desenvolvimento, é necessário que o paiz confie e espere, é necessário que a fé permaneça pura e inalterável, é necessário que a descrença não assalte as almas boas, sãs e puras que teem sustentado e acarinhado aqueles que com sacrifício trabalham pelo engrandecimento da nossa Pátria. Porque com bom senso, ninguém pode supor que em poucos meses se transforme radicalmente um paiz, sofrendo de tão profundos males.

E' indispensável que a grande obra de redenção prossiga sem desfalecimentos, através dos sacrifícios mais árduos, com a força serena e indomável de quem, tendo fé nos destinos do

seu paiz, está pronto a por ele sacrificar até o bem estar pessoal. E' necessário que todos compreendam que os homens que em uma época difícil, em um momento doloroso, meteram hombros á obra de regeneração nacional confiam nos seus concidadãos, nas suas virtudes, na sua força, na sua dedicação. E' necessário que o Exercito complete a grande obra de regeneração que encetou, e que todos, desde o mais modesto até ao mais abastado e opulento cidadão português, abatam as suas vaidades, sofreem as suas ambições, moderem o seu temperamento e ofereçam, como holocausto no altar da Patria, o seu esforço, o seu saber e o melhor da sua inteligencia.

Os homens passam, as nações ficam.

E o objectivo ardente e sincero dos membros do Governo é dignificar a nação portugueza; eleva-la ao nível das nações progressivas, torna-la respeitada e prospera.

Esse objectivo não se pôde obter sem sacrifícios, sem que haja, neste esforço supremo que estamos fazendo, um ligeiro choque de interesses, uma leve perturbação no sereno decorrer dos serviços publicos. Mas interesses feridos, vaidades desfeitas ou insatisfeitas, nada valem perante a grandeza dos nossos designios, perante a magnitude da obra que empreendemos.

Podem os scepticos duvidar das nossas intenções, podem muitas pessoas especular com as medidas postas em prática, mesmo com certos factos ou casos isolados bem naturais na profunda revolução administrativa e moral que o país está atravessando, podem ás vezes apontar-se deficiencias sem importância quando se considera a obra governativa no seu conjunto, mas ninguem pode duvidar dos resultados beneficos dessa obra, daqueles que de todos são conhecidos, de aqueles que produziram efeitos reais, palpaveis, tão claros e manifestos que não necessitam de ser reclamados.

A obra do Governo tem que ser considerada no seu todo, porque só assim se compreenderá claramente o seu objectivo. Ela obedece a princípios definidos, nacionais e claros. Não é feita de retalhos, não é dispersiva, não é fragmentaria. Ela resume-se, em poucas palavras, na ordenação e moralização das contas publicas, no desenvolvimento moral e material do povo português.

E' por isso que eu com muita satisfação saúdo neste momento a cidade de Tomar e a felicito por ver coroados de exito tantos esforços feitos para satisfação do seu bem justificado desejo.

E como a construção do ramal que hoje inauguramos é parte integrante do grande plano de fomento do Governo, eu faço ardentes votos para que as circunstancias permitam que outros se sucedam e que em breve o nosso país definitivamente adquira aquele impulso progressivo e animador que transforma países de pequena população em grandes países.

Levanto a minha taça pela cidade de Tomar, pelas suas prosperidades e pelo seu rapido desenvolvimento.

Falou em seguida o sr. general Sinel de Cordes. Começou por agradecer o convite para assistir á inauguração do novo ramal de caminho de ferro, depois do que afirmou o seu reconhecimento pelas palavras que lhe teem sido dirigidas, especialmente por parte do sr. presidente da Camara Municipal, as quais o comoveram profundamente. Disse que muitos miseraveis infames — desculpem-lhe a asperreza do termo — puzeram em dúvida a sua obra; não responde, porém, a ninguem, esperando confiado na justiça de algum dia, tanto mais que já agora se sabe do muito que de util fez pelo país.

Historiou em seguida a sua intervenção na conclusão das obras do ramal de Lamarosa a Tomar, concluindo por fazer votos pelas prosperidades desta linda cidade.

O sr. general Carmona finalisou a serie dos discursos.

Declarou sentir-se feliz por inaugurar mais um troço de caminho de ferro, melhoramento que representa um pouco da grande obra que o governo está realizando.

Falou do sr. general Sinel de Cordes, dizendo que ninguem pode lançar insinuações malevolas sobre a sua obra como membro do Governo, e que o seu carácter e lealdade merecem verdadeira admiração.

Aludiu, por ultimo, ás palavras do sr. Ruy Ulrich. Disse que a C. P. é uma empresa modelar em todos os seus serviços e que a sua acção benefica se sente já nas proprias linhas do Estado. Ainda sobre este assunto, afirmou o sr. general Carmona que a transferencia das linhas do Estado para a C. P. foi uma operação sob todos os pontos de vista notável.

O Chefe do Estado findou o seu brilhante discurso, brindando pelas prosperidades da cidade de Tomar.

No dia seguinte houve outras manifestações como seja a sessão operaria no novo hospital, visita á Fabrica de fiação e tecidos de Tomar, sessão de homenagem aos benfeiteiros do hospital, cerimonia e benção do hospital, etc., etc.

Trefileries et Lamoins du HAVRE
S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Linhas Estrangeiras

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

Estes bilhetes são fornecidos a titulo de bilhetes de banhos.

Linhas francêses — O ministro das Obras Publicas informou que será dado novo impulso á electrificação dos caminhos de Ferro do Sul. A nova parte do programa comporta a electrificação de 1.100 quilometros, elevando assim a rede electrificada a 1.950 quilometros nas linhas do «Midi». A execução deste plano custará 500.000.000 francos, dos quais 310.000.000 reverterão para a industria Francêsa.

Linhas italianas — Anuncia-se que o Governo vai contribuir com 30 milhões de liras para a construção de um ramal ferroviaria de Aosta a Présaint Didier, num total de 37.000.000 de liras.

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

Linhas brasileiras. — Foi inaugurada a ponte metálica sobre o rio Picão, nas proximidades da estação de Tamboril na linha do Centro da E. F. Central do Brazil. Esta é a oitava ponte inaugurada pelo actual chefe da linha da Central Dr. Demosthenes Bückert.

Todas estas pontes foram construidas com os pequenos recursos da 5.^a Divisão.

— Pelo Sr. Ministro da Viação foram aprovadas as condições dentro das quais os productores industriais, exportadores e organizações de transportes, devidamente habilitados, que tenham necessidade de transportes, possam celebrar contractos com os caminhos de ferro de concessão, arrendamento e de administração federal, para fornecimento ou circulação de material rodante e de tracção.

— A ponte metálica sobre o rio Basilio que tinha sido levada pela enchente de 2 de Julho, cuja força se pode calcular, sabendo-se porém que a metade da ponte foi levada pelas aguas a 200 metros de distancia, através da densa vegetação, sendo reconstruída em menos de um mês, quando os entendidos julgavam ser necessário três meses para a conclusão dos trabalhos,

A sua inauguração foi no dia 3 de Agosto, sendo o primeiro comboio a passar sobre ela o da directória da Viação Férrea.

Linhas americanas. — O *Le Génie Civil* publicou ultimamente uma descrição técnica interessante da ponte em construção sobre o rio Hudson.

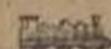
Trata-se duma gigantesca obra de engenharia, destinada a facilitar o tráfego da cidade de Nova York, cuja população aumenta dia a dia.

Linhas chilenas. — Informam do Chile que o Governo vai aplicar a soma de 6.000.000 de pesos em melhoramentos nas oficinas dos Ferro-Carris de S. Bernardo, colocando-as, assim, á altura das melhores existentes na América do Sul.

Linhas tcheco-slovacas. — Reuniu-se em Praga no dia 10 do corrente, a Conferencia Internacional para tratar da ligação directa da Europa com a Ásia, via Siberia.

Tomaram parte na reunião delegados das Companhias de Caminhos de Ferro de França, Bélgica, Alemanha, Austria, Polónia, Letónia, Esthonia Rússia, China, Mandchuria, Japão e Coréa.

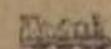
Linhas igypsiás. — O Egypto acaba de encomendar á Fábrica Breda, de Milão, 20 locomotivas de grande força, além das 50 já ha tempos encomendadas.



PASSAGENS DE NIVEL

Em harmonia com uma recente determinação do Governo, devem ser colocadas cancelas em todas as passagens de nível que até aqui eram apenas resguardadas por correntes.

O numero de passagens de nível nestas condições na antiga rede da C. P. é apenas de 36, sendo 31 na linha da Beira Baixa e 5 na linha da Louzã. Nas redes do Estado são essas passagens em numero mais avultado, encontrando-se no Sul e Sueste 118 que carecem de cancelas, e no Minho e Douro 71. A C. P. está tomando as medidas necessarias para que dentro do mais curto prazo possível todas as passagens de nível da sua antiga rede estejam dotadas de cancelas; quanto ás das antigas linhas do Estado, aguarda que o Fundo Especial de Caminhos de Ferro a habilite a fazer os trabalhos.



Bombeiros do Sul e Sueste

O sr. José Cunha, 2.^º comandante dos Bombeiros Voluntários de Coimbra, ofereceu ao sr. Teixeira Bravo, comandante dos Bombeiros Ferroviários do Sul e Sueste, um magnífico capacete de metal, trabalhado á mão e que devia figurar na secção de equipamentos de bombeiros na exposição de material de incêndios que se realizou em Turim.

Linhas Portuguesas

A C. P. atendeu uma reclamação da Associação Comercial de Lisboa

Em virtude de reclamações que recebeu de varios associados, a Associação Comercial de Lisboa oficiou á administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mostrando-lhe os inconvenientes da exigencia de marcações a tinta, quando se trata de sacaria contendo determinados generos, como arroz, açucar, etc., isto quando, por outro lado, todos os volumes devem levar disticos insertos em madeira, com os nomes dos destinatarios e pontos do destino.

Atendendo a esta reclamação, a C. P. esclareceu que a aludida marcação, nos volumes, não é obrigatoria desde que não seja pratica. Neste caso deve ser substituida por etiquetas de madeira ou de cartão especial, com ilhó, reforçadas com anilha contendo as designações exigidas e as etiquetas bem presas aos

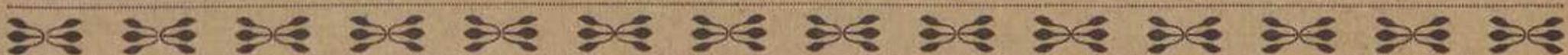
volumes, por forma a resistir aos embates proprios do transporte e á humidade.

Uma inovação da C. P.

Vão ser montados, nas estações do Rossio, em Lisboa, de S. Bento, no Porto, e do Entroncamento, alto-falantes, destinados a anunciar ao publico a chegada e a partida dos comboios. Os referidos aparelhos, para cuja aquisição a C. P. abriu, ha dias, concurso, serão instalados, em Lisboa e no Porto, ao centro das «marquises» das «gares» e nos átrios das estações.

O serviço Porto-Valencia de Alcantara

A Camara Oficial de Comercio e Industria Portuguesa em Barcelona oficiou ao director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pedindo que o serviço de venda de bilhetes e despacho de bagagens até Valencia de Alcantara, se torne extensivo á estação do Porto, pois não se comprehende que a estação principal do norte do país não tenha este serviço, que está em vigor em Campanhã, Gaia, Granja e Espinho. Ao mesmo tempo pede a referida Camara que a estação de Valadares preste o mesmo serviço, pois não causa prejuizo á Companhia e dá facilidades ao publico.



VALE DO VOUGA



Ponte entre São Pedro e Vouzela

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Estradas

Repartição de Estradas

Decreto n.º 15:536

Código da Estrada

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

CAPÍTULO VI

Reparação civil

(Continuação do n.º 978)

c) A petição inicial indicará sempre e por extenso a quantia certa pedida como indemnização e por ela se determinará o valor da causa;

d) Os documentos respeitantes à causa serão juntos com os articulados. Se porém alguma das partes carecer de documento que não possa obter prontamente, o juiz poderá conceder-lhe, para esse fim, um prazo que não exceda a quinze dias, se no articulado se tiver declarado em que consiste esse documento e quais os factos que é destinado a provar;

e) Estas acções não admitem reconvenção;

f) Terminado a discussão do causa, será logo o processo concluso ao juiz, para proferir o sentença no prazo de dez dias;

g) Do acórdão proferido na Relação, nas causas que couberem na sua alçada, não haverá recurso algum; nas restantes, o recurso será o de revista, o qual será processado e julgado como os agravos da petição;

h) O acórdão que julgar a revista não admite recurso algum;

i) Nos processos a que se refere este Código, cujo valor não excede 6.000\$ em Lisboa e Pôrto, e 3.000\$ nas restantes comarcas, todos os emolumentos, salários e preparos ficam reduzidos a metade dos estabelecidos na tabela actual para o processo ordinário e para as execuções, arrestos ou quaisquer actos preventivos, preparatórios ou incidentes, excepto no que diz respeito a caminhos.

Estas disposições não são aplicáveis a qualquer processo pendente.

CAPÍTULO VII

Responsabilidade criminal

ARTIGO 56.º

São estabelecidas as seguintes penalidades para os transgressores do presente Código:

a) Regras gerais de trânsito:

Aqueles que não observarem as indicadas no artigo 1.º ficam sujeitos ao pagamento da multa de 5\$ quando peões e 50\$ nos outros casos.

b) Pressão sobre o solo, forma e natureza dos rodados:

Pelas infracções cometidas contra o disposto no artigo 2.º será imposta a multa de 40\$.

c) Largura dos veículos:

A inobservância das disposições do artigo 3.º dará lugar à aplicação de multa de 100\$.

d) Iluminação:

Pela falta completa de iluminação dos veículos em trânsito será aplicada a multa de 50\$ se forem de tracção animal e de 100\$ se forem de tracção mecânica.

A incompleta iluminação contra o preceitudo nos artigos 4.º e 18.º deste Código será punida com a multa de 10\$ se forem de tracção animal e de 30\$ se forem de tracção mecânica.

e) Placas:

A falta das placas indicativas do nome do proprietário ou dos registos dos respectivos concelhos mencionados no artigo 5.º será punida com a multa de 20\$.

f) Largura e posição da carga:

A infracção do preceitudo no artigo 6.º dará lugar à imposição da multa de 50\$.

g) Condução de animais e veículos:

Os condutores de animais e veículos que não observarem rigorosamente as disposições do artigo 7.º serão punidos com a multa de 20\$.

h) Cruzamentos e ultrapassagens:

Os condutores que infringirem qualquer das disposições do artigo 9.º serão punidos com a multa de 50\$.

i) Bifurcações e cruzamentos de caminhos:

Os condutores que não derem cumprimento ao determinado no artigo 10.º serão igualmente punidos com a multa de 50\$.

j) Estacionamento de veículos:

Os condutores de animais e veículos que não cumprirem as determinações do artigo 11.º ficam sujeitos ao pagamento da multa de 30\$.

k) Combóios:

Os condutores dos veículos que transitarem na via pública formando combóio organizado, sem serem respeitados os preceitos impostos pelo artigo 12.º, serão punidos com a multa de 30\$.

l) Passagem de pontes:

Pela inobservância das restrições respeitantes à passagem nas pontes, a que alude o artigo 13.º, será aplicada a multa de 50\$.

m) Travões:

Os proprietários dos veículos que não estiverem munidos de travões, sem que para isso tenham obtido a permissão especial prevista no artigo 14.º, serão punidos com a multa de 50\$.

n) Animais atrelados:

A infracção das disposições do artigo 15.º dará lugar à aplicação da multa de 20\$.

o) Escape livre:

Pelo seu uso dentro das cidades e povoações, em contrário do preceitudo na parte final do artigo 16.º, será aplicada ao condutor do automóvel a multa de 50\$.

p) Órgãos de freio e direcção:

Os proprietários das viaturas automóveis encontradas transitando na via pública, sem que os seus órgãos de freio e de direcção se encontrem funcionando com perfeita regularidade e segurança, contra o que dispõe o artigo 17.º, serão punidos com a multa de 100\$.

Os condutores das viaturas que se encontrem nas condições indicadas serão também punidos com a multa de 50\$.

q) Velocidade:

Os condutores de viaturas automóveis que transgredirem as disposições indicadas no artigo 19.º serão punidos:

Com a multa de 50\$ se a transgressão fôr efectuada dentro das cidades ou povoações;

Se em estradas, fora das povoações, a velocidade do automóvel der lugar a qualquer acidente, proveniente de imprudência ou imperícia, a multa será de 200\$, podendo em segunda reincidência ser cassada a carta de condutor pelo prazo de um ano.

r) Sinais sonoros:

Os condutores de viaturas automóveis que não fizerem uso dos aparelhos acústicos, no locais necessários e em conformidade com o determinado na alínea *a*) do artigo 20.º, serão punidos com a multa de 20\$.

Os condutores de quaisquer viaturas que dentro das cidades ou povoações fizerem uso dos aparelhos acústicos, em contravenção do determinado na alínea *b*) do mesmo artigo, serão punidos com a multa de 50\$.

s) Placas de inscrição:

As viaturas automóveis encontradas na via pública sem as placas com o número de inscrição ou com placas que indiquem números ou letras que lhes não pertençam, além da multa de 500\$ para os proprietários, serão impedidas de circular até se averiguar a causa da falta observada. Se as placas forem colocadas fora dos locais determinados no artigo 21.º ou sem os requisitos regulamentares serão os proprietários punidos com a multa de 100\$.

t) Livrete de circulação de viaturas automóveis:

Os proprietários das viaturas automóveis encontradas na via pública, sem que os seus condutores se encontrem munidos do respectivo livrete de circulação, serão punidos com a multa de 20\$ e intimados para o apresentarem no prazo de oito dias, e no caso de o não possuírem serão as viaturas apreendidas até ser feito o respectivo registo, sendo o transgressor condenado na multa de 500\$.

Os condutores que não possam apresentar aos agentes de fiscalização os livretes de circulação dos veículos que conduzam são obrigados a provar perante êles a sua identidade, sob pena de imediata apreensão do carro até que se mostrem cumpridas as disposições regulamentares.

u) Carta de condutor:

Todo o indivíduo encontrado na via pública conduzindo um automóvel sem possuir a respectiva carta de condutor será punido:

Com a multa de 20\$ se se comprometer a apresentá-la no prazo que lhe fôr indicado, mas tendo sempre que provar a sua identidade, sem o que as autoridades o não deixarão seguir;

Com a pena de quinze dias de prisão, não remissíveis, e a multa de 300\$, se não fôr condutor de viaturas automóveis legalmente habilitado.

v) Carreiras de serviço público:

Os proprietários de viaturas automóveis destinadas a serviço público que não possuírem a respectiva licença nos termos do artigo 25.º serão punidos com a multa de

100\$, sendo considerados reincidentes se no prazo que lhe fôr fixado não apresentarem os documentos ás autoridades respectivas.

Pela transgressão de qualquer outra disposição do mesmo artigo, sem motivo justificado, serão punidos com a multa de 50\$.

x) Mapas a entregar pelas «garages» e oficinas:

Os proprietários das garages e oficinas de reparação de viaturas automóveis, que periódicamente não dêem cumprimento ao disposto no n.º 5.º do artigo 45.º, serão punidos com a multa de 30\$, pela primeira falta, e com a multa de 50\$ nas seguintes.

y) Transgressões não especificadas nas alíneas anteriores:

Aos transgressores será aplicada a multa de 20\$.

§ 1.º Aos transgressores a quem forem aplicadas as multas indicadas no presente artigo deverá ser entregue um aviso para o pagamento das mesmas no prazo de dez dias, passado pelo agente que levantar o auto.

§ 2.º Quando a intimação exigida no presente artigo não puder ser feita pessoalmente ao transgressor, a competente autoridade solicitará da comissão técnica de automobilismo o nome e domicílio do proprietário da viatura automóvel com que foi efectuada a transgressão, a fim de êste receber a intimação, ficando por ela responsável e pela sua liquidação.

§ 3.º As viaturas automóveis que forem impedidas de circular pela autoridade competente, por faltas previstas no presente Código, serão entregues em local próprio e de garantia para as mesmas autoridades, lavrando-se o competente auto de apreensão, ficando a entidade depositária responsável pela saída da viatura antes de terem sido cumpridas as necessárias formalidades sendo a última o auto de entrega aos proprietários, cuja cópia ficará em poder do depositário para a apresentar se fôr necessário.

§ 4.º A importância das multas aplicadas nas vias públicas a cargo do Estado, nos termos do n.º 14.º do artigo 1.º do decreto n.º 10:176, fará parte do Fundo de viação criado pelo decreto n.º 14:890, de 14 de Janeiro de 1928, e será arrecadada nos termos do artigo 21.º e 25.º do decreto n.º 10:176, tendo em atenção o preceituado no artigo 3.º do decreto n.º 14:873.

§ 5.º Na aplicação das disposições das alíneas *t*) e *u*) dêste artigo observar-se há o preceituado na parte final do artigo 38.º

ARTIGO 37.º

Todos os guardas da polícia de segurança pública ou de qualquer outra secção, a guarda nacional republicana, o pessoal privativo da polícia das estradas e os agentes especiais da fiscalização do trânsito nas estradas terão competência para o levantamento de autos de transgressão de que trata o § 1.º do artigo 36.º

ARTIGO 38.º

Os autores de desastres ou acidentes de que resulte a morte, ferimentos graves ou lesões internas manifestas serão presos e remetidos para o juizo criminal da área em que o mesmo tiver ocorrido, salvo o caso do parágrafo o seguinte.

§ único. Quando em caso de acidente a autoridade a quem o preso fôr presente verificar que o condutor nenhuma culpa teve, êste não ficará detido, devendo contudo apresentar-se no prazo de vinte e quatro horas á autoridade que lhe fôr indicada, sob pena de 1.000\$ de multa e de lhe ser cassada a carta de condutor.

(Continua).

O Caminho de Ferro Ermidas-Ferreira-Beja

Ao inaugurar-se o ramal de Tomar recordamos o projectado caminho de ferro que tantos benefícios traz para a importante e linda vila que é Ferreira do Alemtejo, cuja área é de cerca de 700 quilómetros quadrados, compreendendo vastas extensões de solos argilo-calcáreos e outros que são aproveitados na produção de cereais, na exclusiva cultura cerealifera e as suas pastagens, azinheiras e sobreiros que possui um grande número para a criação e engorda de gados.

A justificar a riqueza natural d'aquele concelho recorto de um artigo de Almeida Lança o seguinte período:

«E' pois, esta uma região essencialmente agrícola e, pode dizer-se afoitamente, rica, tanto pela natureza dos seus terrenos como pela indole trabalhadora e progressiva dos seus habitantes.»

Os seus habitantes que teem empregado o maior esforço para ver coroado de exito as suas aspirações ou seja as comodidades públicas e o progresso da terra que a muitos deles lhes serviu de berço, desenvolvendo o mais rapido as suas riquezas, vê com satisfação uma bôa parte das aspirações concluidas pela actual Comissão Administrativa da Câmara Municipal que não se tem poupado e que tem empregado o seu maior esforço no sentido do caminho de ferro Ermidas-Ferreira-Beja ser uma realidade.

Para poder levar a cabo tão importante melhoramento, apezar das indústrias serem apenas derivadas da agricultura mas em grande abundância, e por iniciativa da Comissão Administrativa da Câmara Municipal, com o fim de auxiliar em todos os melhoramentos locais e principalmente para conseguir a construção do caminho de ferro, organizou-se uma Comissão de melhoramentos de que fazem parte os srs. António Maria Jacinto de Vilhena, Joaquim Lança, engenheiro Francisco Ouedes e dr. Luiz Figueira, tendo como presidente honorário o sr. dr. Júlio Vilhena, ilustre filho de Ferreira do Alemtejo.

Ao iniciar os trabalhos, a referida Comissão, em 14 de Outubro de 1926 fez entrega ao sr. Ministro do Comércio, pela primeira vez, da representação reclamando tão justo melhoramento, assegurando o seu tráfego e o consequente rendimento da linha desde o seu inicio.

Sobre a importância a dispensar com a sua construção segundo o parecer dos engenheiros que já procederam aos estudos de campo da mesma linha será um dos mais reduzidos, por atravessar uma vasta planície Alemtejana, de fraquíssima ondulação, não necessitando por isso de custosos cortes, terraplanagens e obras d'arte, excepto uma pequena ponte sobre o Sado junto de Ermidas, ficando com uma recta de 22 quilómetros, talvez a maior da Península.

Quando da inauguração do ramal de Ermidas-S. Bartolomeu foi entregue nova representação ao sr. ministro de Comércio, pela Comissão Administrativa na qual mostrava em poucas palavras o valor e justiça do pedido, tendo s. ex.^a o sr. Presidente da República prometido interessar-se por tão desejada aspiração dos povos daquele concelho que teem sido quasi abandonados pelos poderes públicos.

F.

Construção da linha do Vale do Tamega

Estão sendo activados os trabalhos de construção da linha do vale do Tamega.

Foi agora posta a concurso a empreitada n.º 1 de terraplanagens, obras de arte corrente e especiais, muros de suporte, edifícios, plataformas e vedações, entre o perfil 35 do quilómetro 9 e o perfil 7 do quilómetro 23; assentamento da via entre o perfil 23 do quilómetro 9 e o perfil 7 do quilómetro 23, e bem assim o de todas as linhas indicadas nas plantas da estação do Celorico de Basto e apeadeiro de Codeçoso e Lorido, na extensão de 15 quilómetros e 107 metros; instalação de todas as mudanças de via, de aparelhos de sinalização completos e de uma toma de água e placa de inversão de locomotivas na estação de Basto; levantamento de via provisória assente entre os perfis 22 e 35, a frente do quilómetro 8, na extensão de 260 metros; montagem de linha telefónica entre as estações de Chapa e Celorico de Basto, servindo os apeadeiros de Codeçoso e Lorido.

Esta empreitada deverá ser arrematada na Direção Geral de Caminhos de Ferro, no dia 20 do corrente mês.

RECEITAS DE VARIAS COMPANHIAS

O rendimento das varias empresas de caminhos de ferro, no mês de Julho ultimo, foi o seguinte:

Companhia Portuguesa, 26.534.848\$58, tendo as linhas do Estado rendido 9.135.754\$01; Sociedade Estoril, 258.887\$35; Beira Alta, 1.211.274\$42; Companhia do Norte de Portugal, 695.147\$29; Companhia Nacional, 696.525\$93; Vale do Vouga, 541.711\$40.

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 também 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 senhor.

Pela Direcção
Carlos d'Ornellas

AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

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

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

BRAGA

Viagens e Transportes

Paragem do «Sud-Express» em Espinho

Pela comissão de turismo de Espinho foi enviado um telegrama ao sr. ministro do Comercio, solicitando a sua interferencia junto da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no sentido do «sud-express» ter ali paragem e ser melhorado o serviço de comboios entre aquela localidade e o Porto.

Comboios «tramways»

Deixou de parar na estação de Campolide o comboio n.º 1423, que no horario dos «tramways» entre Lisboa, Sacavem, Vila Franca, Carregado e Azambuja, figurava como tendo ali paragem ás 6,2 da tarde.

De Lamarosa a Tomar

Este ramal conta 16 quilómetros de via férrea, e comprehende as estações de Tomar e Lamarosa e os apeadeiros de Carrascal, Curvaceiras e Santa Cita. Os dois primeiros fazem sómente serviço de passageiros sem bagagens, não vendendo bilhetes, sendo, portanto, as cobranças feitas em transito. O de Santa Cita, está habilitado a todo o serviço de passageiros bagagens, cães, e mercadorias em g. e p. velocidade interno e combinado com restrições. A estação de Tomar presta o serviço completo, tanto interno como combinado. Além das tarifas geral e de despezas acessórias da C. P. são lhe aplicaveis as especiais internas e combinadas e outras, como se o ramal fizesse parte integrante da sua réde, fazendo-se o calculo das taxas quilométricas, pela soma das distancias de Tomar á Lamarosa e desta á estação de destino ou procedencia.

Está servido o novo ramal por 8 comboios diários de passageiros, sendo 4 ascendentes e outros tantos descendentes.

Na Ilha de S. Miguel

Consta-nos que o projectado caminho de ferro elétrico a construir na ilha de S. Miguel, Açores, ligando entre si os diversos concelhos de que esta se compõe, será substituido por um serviço especial de camionetas, cuja empresa se acha em via de organização, contando com capitais ingleses e americanos. O primeiro serviço a estabelecer será entre Ponta Delgada-Furnas, Povoação e Ribeira Grande.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

AVISO AO PÚBLICO

Apeadeiros de Alhadas e Costeira

A partir do dia **15 de Setembro de 1928**, abrirá à exploração um novo apeadeiro ao quilómetro 8,400, no local da actual paragem de Brenha, que ficará a denominar-se **ALHADAS**.

O antigo apeadeiro de Alhadas, situado ao quilómetro 11,590, passará, por este motivo, a denominar-se **COSTEIRA** ficando a desempenhar todo o serviço e nas mesmas condições que desempenhava até aqui.

O novo apeadeiro de **ALHADAS** fará serviço de passageiros, bagagens e cães, recovagens e pequena velocidade a detalhe, interno e combinado, sujeito ás seguintes restrições:

1.º — Não serão recebidos nem expedidos volumes de peso indivisível superior a 100 quilogramas, veículos e animais (excepto os cães e os pequenos animais taxados a peso segundo o respectivo Artigo da Tarifa Geral)

2.º — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e condução dos volumes para o local onde devem ser carregados.

3.º — As bagagens e cães recovagens e mercadorias, deverão ser retiradas logo depois da sua chegada, não se responsabilizando a Companhia pela sua guarda ou pelas avarias que possam sofrer.

A todos os transportes procedentes ou destinados ao novo apeadeiro de **ALHADAS**, tanto de passageiros como de mercadorias, serão aplicadas as tarifas em vigor que correspondem, especiais ou geral e de despezas acessórias, e os preços serão calculados pela distância indicada no quadro de distâncias quilométricas para o apeadeiro de **ALHADAS**.

Os passageiros continuarão a disfrutar dos preços do § 2.º da Tarifa Especial n.º 1 de g. v. correspondentes á paragem de Brenha que ficarão em vigor para o novo apeadeiro de **ALHADAS** assim como os das Tarifas Especiais de G. V. n.ºs 2 e 10 correspondentes á mesma paragem.

Em tudo o que não seja contrario ao disposto no presente Aviso ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

Figueira da Foz, 7 de Setembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Horário dos Combóios

1.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 187-9

LINHAS DO SUL E SUESTE

A partir de 15 do corrente é estabelecida a carreira n.º 26, para dar ligação aos comboios n.ºs 1004 e 2510, com o seguinte horário:

CARREIRA N.º 26

BARREIRO.	Partida 8-00
LISBOA T. P.	Chegada 8-35

Desde a mesma data a carreira n.º 3 passa a efectuar-se diariamente e a fazer serviço de passageiros, com o seguinte horário:

CARREIRA N.º 3

LISBOA T. P.	Partida 7-00
BARREIRO	Chegada 7-35

Lisboa, 7 de Agosto de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Horário dos Combóios

1.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 187-3

Linha do Oeste

A partir de 20 do corrente e até aviso em contrario, o comboio n.º 200, que circula entre Torres Vedras e Lisboa-Rocio, terá a sua marcha modificada no percurso entre Mafra e Lisboa-Rocio, como a seguir se indica:

Comboio n.º 200 - OMNIBUS

1.ª, 2.ª e 3.ª classes

Horas

Mafra	Partida	8 - 51
Pedra Furada (ap.)	"	8 - 59
Sabugo	"	8 - 48
Meleças (ap.)	"	8 - 55
Cacem.	"	9 - 04
Barcarena (ap.)	"	9 - 08
Campolide	"	9 - 26
Lisboa-R	Chegada	9 - 52

Lisboa, 15 de Agosto de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos C.ºs de Ferro Portugueses da Beira Alta

Venda de barris vasios

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Mangualde, cerca de 750 barris vasios servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 28 de Setembro corrente, dirigidas á Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transacção, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz; 13 de Setembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

*J. Abranches**Porto*

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Aviso ao público n.º 70

2.º ADITAMENTO Á TARIFA GERAL

A partir do dia 10 de Agosto de 1928, em harmonia com o Decreto n.º 15.736, consideram-se incluídas na Tarifa Geral as seguintes disposições:

Artigo 20.º-bis — O passageiro que como doente, se apresentar em maca ou cadeirinha para assim viajar nos comboios, será transportado nos furgões nas seguintes condições:

1.º — Quando apresente sinais evidentes de ter sofrido lesões ou acidentes que necessitem pronto-socorro ou quando o transporte seja pedido pelas autoridades que tomaram conta da ocorrência, ou ainda quando apresente certificado médico comprovando não sofrer de doença contagiosa e só poder viajar em maca ou cadeirinha;

2.º — Cada passageiro doente pode ser acompanhado no furgão por uma só pessoa;

3.º — O preço das passagens do doente e da pessoa que o acompanhar é o correspondente á 3.ª Classe;

4.º — A maca ou cadeirinha em que viaje o passageiro doente paga, pela tarifa geral, como recovagem, taxando-se pelo peso de 100 quilogramas;

5.º — As vítimas de acidentes ferroviários, que tenham de transitar em maca ou cadeirinha, serão transportadas nos furgões sem sujeição ás condições 1.º, 3.º e 4.º deste Aditamento, nas linhas onde se deu o acidente.

Porto, 1 de Agosto de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

*A. A. de Vasconcellos Porto.**Porto*

Aos nossos Assignantes

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupas, propinas a credados e outras despesas. 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 Ingleses, 28, 1.º

ATODA·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 Séca, 7, 1.º
TELEFONE: TRINDADE, 581
LISBOA

PÓS DE KEATING
MATAM

EDMIGAS BARATAS PERCEMEIOS DULGAS TRACAS
DEPOSITO PARA REVENHA
103. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 - LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazéns de Madeiras

— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara — LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegrams: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

L. DE MENDONÇA E COSTA
Actualizado por
Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

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

Papelaria Camões

— DE —
Augusto Rodrigues & Brito L.º

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aguarela

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

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040 — LISBOA

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Linge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarregá-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 afacados pela traça