

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 15

---

## S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina : Batalha, A Capela do fundador. — Legislação ferroviaria, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Ha quarenta anos. — A Entrevista da Quinzena, por CALADO RO DRIGUES. — Lá por fóra, A viagem entre Paris e Londres. — As grandes velocidades. — Viagens e transportes. — Os nossos mortos. — Linhas portuguezas. — Linhas estrangeiras. — O porto e os caminhos de ferro de Lourenço Marques, pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA. — Jardim Zoológico. — Vidé anuncios da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

### A NEXOS NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes Serviço combinado com a firma Pereira, Meireles & C.ª, L.da — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 19 de Maio de 1929 — Transportes entre a estação de Caíde e a povoação de Lixa — Serviço combinado com a firma Cabanelas & Irmão — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 19 de Maio de 1929 — Transportes entre a estação de Caíde e as povoações de Longra e Felgueiras — Serviço combinado com a firma J. Pinto Lopes, Filhos — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 18 de Maio de 1929 — Transportes entre a estação de Cete e as povoações de Calçada, Entre-os-Rios e Sobrado de Paiva — Aviso ao público — Abertura à exploração provisória do Ramal de Aljustrel.

---

# BATALHA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVEZ

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

Portugal . (semestre) . . . . .	30\$00
Estrangeiro (ano) £ . . . . .	1.00
Espanha ( ) pesetas. . . . .	35.00
França ( ) francos. . . . .	100
Africa ( ) . . . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrazados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO  
E OFICINAS  
RUA DA HORTA SECA, 7  
Telef. Trindade 27  
DIRECÇÃO: T. 576 e 581

## A CAPELA DO FUNDADOR



gravura que publicamos hoje na nossa primeira pagina, representa a capela do fundador do Mosteiro da Batalha.

Este mosteiro, erguido na terra sagrada de Aljubarrota, evoca-nos paginas das mais gloriosas da nossa historia, evoca-nos figuras das mais brilhantes da nossa epopeia.

Evoca-nos a pugna magnifica em que a ansia de independencia de 6.500 portugueses destroçou numa hora de milagre o luzido exercito de 30.000 castelhanos.

Evoca-nos as figuras para sempre grandiosas de D. João I, de Nuno Alvares Pereira, de João das Regras, dos da Ala dos Namorados e dos tantos e tantos outros que ali afirmaram o seu valôr indomavel naquele santo dia 14 de Agosto.

Dahi, desse feito memoravel, saiu o mosteiro magnifico por voto feito no dia seguinte, da Assunção, pelo rei que alicerçava na explendida victoria o seu reinado glorioso.

A capela do fundador tem 19<sup>m</sup>,8 de lado. No centro da abobada, um octogono luminoso com uma delicada rosacea, sustentado por 8 belos pilares. A decoração dos arcos e das janelas é primorosa. Ao centro, sobre 8 leões, o sarcofago de D. João I e de sua mulher, tendo no tampo as estatuas jacentes dos dois, ainda com vestigios de pinturas antigas. O rei, de corôa na cabeça, em trajes de combate, com a espada; a rainha com um livro na mão esquerda e a direita presa na do marido. Na cabeceira do tumulo a divisa meio apagada, da ordem da Jarreteira: *Honnit soit qui mal y pense.*

O friso superior é decorado com a divisa do monarca.

# LEGISLAÇÃO FERROVIARIA

## DOMINIO PUBLICO E PARTICULAR

Por J. FERNANDO DE SOUZA

**Q**UANDO se elaborou o Decreto 13.829 regulando as concessões de caminhos de ferro, manteve-se no seu art. 1º a doutrina classica, estatuida já no Decreto de 31 de Dezembro de 1864, acerca da incorporação das linhas ferreas no domínio publico, cujo art. 1º considerava como fazendo parte da viação publica e sendo do domínio publico todos os caminhos de ferro.

O art. 2º tornava dependente de previa autorização legislativa a construção de qualquer linha, com exceção dos ramaes das linhas contratadas e das linhas até 20 km. de extensão para ligação de estabelecimentos industriaes com vias, portos ou caminhos de ferro.

Abusou-se ulteriormente dessa exceção para conceder sem lei como ramaes linhas que não podiam ser como tales classificadas.

O Decreto de 6 de Outubro de 1898, respeitando a doutrina do de 1864, completou-a prescrevendo no art. 7º que nenhum caminho de ferro poderia ser concedido ou decretado sem previo inquerito administrativo de entidade publica.

Essa formalidade previa só não era exigida para as linhas de serviço interno das explorações agrícolas ou industriaes.

O Decreto 13.829 reproduziu no art. 1º a doutrina do art. 1º do Decreto de 1864, excluindo porém explicitamente do domínio publico as linhas de serviço interno das explorações agrícolas, comerciais ou industriaes, que são livremente estudadas e construídas.

O art. 2º dividiu as linhas em dois grupos: de interesse geral e interesse particular, pertencendo ao primeiro as destinadas a serviço publico, exclusivo ou cumulativo, de passageiros ou mercadorias.

Os da segunda categoria podem passar á primeira quando o Estado o decida a requerimento dos interessados ou por iniciativa propria.

O art. 3º determinou que nenhum caminho de ferro seja construído sem previa classificação por diploma com força de lei.

O art. 4º considerou provisoria a classificação das linhas por simples decreto, dependendo a classificação definitiva do diploma legislativo. Abriu porém exceção para as linhas de interesse particular com menos de 10 km. de extensão, construídas sem encargo para o Estado, sendo classificadas por decreto após inquerito.

Deste modo qualquer caminho de ferro que saia do perímetro de estabelecimentos agrícolas ou industriaes fica pertencendo ao domínio publico e a sua construção depende de lei previa salvo os de interesse particular com menos de 10 km.

Assim ficou um corpo de doutrina harmonico no

qual se integra com modalidades especiaes a legislação sobre caminhos de ferro mineiros.

A Comissão encarregada de rever o referido decreto entendeu que devia introduzir na lei principios novos e diferentes dos que até hoje tem servido de base á nossa legislação ferroviaria.

Eis as disposições propostas:

**Art.º 1º** — Os caminhos de ferro dividem-se em caminhos de ferro de interesse geral e caminhos de ferro de interesse particular.

**§ 1º** — São considerados caminhos de ferro de interesse geral os que se destinam ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros e mercadorias.

**§ 1º** — Consideram-se de interesse particular, os destinados exclusivamente ao serviço de estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais, pertencentes a individuo, sociedade ou companhia.

**§ 3º** — Os caminhos de ferro de interesse particular, podem ser classificados de interesse geral, por decreto, quando forem de grande importancia e o Estado o julgue conveniente ou os seus proprietarios o solicitem.

**Art.º 2º** — Fazem parte da viação publica e são do domínio publico, todos os caminhos de ferro de interesse geral inclusivé o aereo, qualquer que seja a natureza do motor, com todos os seus edifícios, dependencias e instalações de qualquer natureza, linhas telegraficas e telefonicas e tudo mais que seja privativo da industria ferroviaria.

**§ 1º** — Os caminhos de ferro de interesse geral, que não ultrapassem o perímetro das povoações, são considerados como viação urbana e ficam sujeitos tanto no que respeita a construção como a exploração, ás legislações respectivas. Ultrapassando esse perímetro ficam sujeitos ás disposições deste diploma, na parte aplicável, excepto aqueles que actualmente já estão concedidos e que continuam a ser regulados pelas disposições ao abrigo das quais foram feitas as respectivas concessões.

**§ 2º** — Os caminhos de ferro de interesse particular são livremente estudados e construídos, ficando a sua construção e exploração sujeitas apenas ás prescripções policiais que interessem a segurança e salubridade.

**§ 3º** — Os caminhos de ferro mineiros estão sujeitos á legislação especial: decreto 9.044 de 9 de Agosto de 1923.

Esforcei-me por fazer manter os preceitos vigentes, incluindo num contraprojecto as seguintes disposições:

**Art.º 1º** — Fazem parte da viação publica e são do domínio publico todos os caminhos de ferro, inclusivé os aereos, qualquer que seja a natureza do motor, com todos os seus edifícios, dependencias e instalações de qualquer natureza, linhas telegráficas e telefonicas nelas estabelecidas.

**§ 1º** — As disposições d'este artigo não são aplicaveis ás linhas de serviço interno das explorações agrícolas, comerciais ou industriais, as quais são livremente estudadas e construídas ficando a sua construção e exploração sujeitas apenas ás prescripções policiais que interessem á segurança e salubridade.

**§ 2º** — Os caminhos de ferro que não ultrapassem o perímetro de uma povoação e não sejam o seguimento de outros da mesma largura de via que o ultrapassem são considerados viação urbana e ficam sujeitos no que respeita tanto á construção como á exploração, ás legislações respectivas.

**§ 3º** — Os caminhos de ferro mineiros estão sujeitos á legislação especial — decreto 9.044 de 9 de Agosto de 1923.

**Art.º 2.º** — Os caminhos de ferro dividem-se em caminhos de ferro de interesse geral e de interesse particular.

**§ 1.º** — São considerados caminhos de ferro de interesse geral os destinados ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros ou mercadorias.

**§ 2.º** — Consideram-se caminhos de ferro de interesse particular os destinados exclusivamente ao serviço permanente ou temporário de estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais, pertencentes a indivíduo ou sociedade.

**§ 3.º** — Os caminhos de ferro de interesse particular de grande importância podem ser classificados de interesse geral, por decreto, quando os seus proprietários assim o solicitem ou quando o Estado o julgue conveniente, para o que se reservará sempre esse direito no diploma de concessão.

**Art.º 3.º** — A construção de qualquer caminho de ferro que tenha de fazer parte do domínio público nos termos do artigo 1.º deve ser precedida da classificação do mesmo nos termos do art.º 4.º e autorizada nos termos do art. 2.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864, que permanece em vigor em todas as suas disposições.

**Art.º 4.º** — A classificação dos caminhos de ferro é decretada pelo Governo depois da verificação de utilidade pública.

No respectivo relatório justificava sumariamente a minha proposta:

Antes de prosseguir na análise do relatório porei em relevo uma derrogação grave do nosso direito, no que respeita ao domínio público, introduzida no projecto da Comissão.

Até agora pertenciam a esse domínio todos os caminhos de ferro, excepto as linhas internas de exploração agrícola, industrial ou comercial. Segundo o projecto, só a ele pertencem os de interesse geral. Os de interesse particular, seja qual for a sua extensão e ainda que saiam do estabelecimento que servem, passam ao domínio privado, e são livremente construídos com sujeição apenas as regras policiais relativas à segurança e salubridade.

Nada justifica essa inovação.

Foram baldados os esforços para fazer vingar a que julgava e julgo ser a boa doutrina. Foi adoptada a proposta da Comissão com ligeiras alterações.

Propôz-se portanto que só pertencessem ao domínio público os caminhos de ferro de interesse geral, dependendo de previa lei a sua construção.

Todos os de interesse particular seja qual for a sua extensão, podem ser livremente construídos mediante licença do Governo.

Podem ser ulteriormente classificados de interesse geral, e pedido dos proprietários passando então para o domínio público.

E tudo isto sem limite de extensão!

Na declaração de voto que se segue repudiei essas inovações singulares, que reputo perniciosas.

#### DECLARAÇÃO DE VOTO

Não posso aprovar sem reservas os artigos 1.º e 2.º sob a forma que revestiram, porque nele se introduziu uma inovação, de que discordo, no que respeita à exclusão dos caminhos de ferro de interesse particular do domínio público.

Segundo o Decreto de 31 de Dezembro de 1864 todos os caminhos de ferro fazem parte do domínio público e da viação pública.

O Decreto 15:929 exceptuava desta disposição as linhas de serviço interno das explorações agrícolas comerciais ou industriais.

Foi anteriormente promulgado o Decreto N.º 9.044 de 9 de Agosto de 1823, definindo a situação jurídica dos caminhos de ferro mineiros.

O artigo 3.º prevê a sua utilização para serviço público

de transportes, autorizado ou imposto pelo Governo, sem prejuizo, porém, da função especial da linha.

O artigo 4.º define a duração da concessão dos caminhos de ferro mineiros, determinando que passem para o Estado sem indemnização quando cesse a exploração do jazigo.

Não há regras gerais promulgadas em relação a caminhos de ferro industriais que saiam dos limites das respectivas explorações.

Temos, porém, o precedente do ramal industrial da Fábrica de Cimentos de Maceira, com 4 km. de extensão, concedido por alvará de 19 de Junho de 1926, depois do inquérito de utilidade pública e do parecer favorável da Junta Consultiva de 14 Maio do mesmo ano.

Reservou-se nele o Governo a faculdade de determinar serviço público no ramal sem prejuizo do da fábrica e prescreveu a reversão para o Estado no caso de cessar a laboração da mesma.

Foi assegurado o direito de expropriação dos terrenos necessários. O Decreto de 6 de Outubro de 1898 prescreveu no art.º 7.º que nenhum caminho de ferro de interesse geral, local ou industrial seja concedido ou decretado sem inquérito de utilidade pública.

A única exceção prevista foi na das linhas de serviço interno de explorações agrícolas ou industriais.

Assim pois, segundo a legislação vigente qualquer caminho de ferro de interesse geral, ou particular, que saia do do primeiro perímetro dumha exploração agrícola, industrial ou comercial é incorporado no domínio público e constitui objecto de concessão, com direito de expropriação dos terrenos necessários, por acto do poder executivo, se não excede a extensão de 10 km. (art. 4.º § único do D. 15.829) ou por diploma com força de lei, se excede esse limite.

O serviço público, que torna a linha de interesse geral pode ser da iniciativa, quer do Estado, quer do Concessionário, com auctorização do Governo.

Segundo as prescrições votadas os caminhos de ferro de interesse particular externos ás explorações respectivas, e seja qual for a sua extensão, constroem-se mediante simples licença do Governo, sem inquerito de utilidade pública e constituem domínio particular.

A sua utilização para serviço público pode ser auctorizada se o proprietário a propuser, não porem imposta pelo Governo.

Perguntarei se ás estradas de serviço particular se permite que ultrapassem os limites da respectiva propriedade sem as incorporar no domínio público e se a sua existencia depende de mera licença concedida á iniciativa privada. E o que não se consente em relação a estradas vai ser o regime legal dos caminhos de ferro?

Em França a utilidade pública dos caminhos de ferro industriais é sempre declarada previamente e subordinada ao estabelecimento imediato ou eventual de um serviço público. Essas linhas fazem parte do domínio público, quer sejam desde logo abertas á circulação geral, quer esta possa vir a ser estatuida de futuro.

No meu ante-projecto mantive no art.º 1.º a incorporação das linhas de interesse particular exteriores ás respectivas explorações no domínio público. A sua construção ficaria sujeita aos preceitos do D. de 1864, isto é auctorização por lei se excedem 20 km., ou por Decreto se a extensão é menor; verificação prévia da utilidade pública.

Não vejo razão para modificar este modo de ver e por isso faço a presente declaração de voto, relativa a esse ponto especial do regime jurídico das linhas de interesse particular.

Ocioso é ponderar que estas considerações não se aplicam ás linhas de carácter temporário e ocasional, para as quais basta uma licença.

Lisboa, 11 de Março de 1929.

José Fernando de Souza

Está o assunto submetido á deliberação do Governo. Veremos que doutrina é adoptada.

# HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Junho de 1889)

## Projectos ferroviarios do seculo passado

No numero 31 de 1 de Junho de 1889, publicou a *Gazeta* as representações endereçadas á Camara dos Deputados pelas corporações administrativas e corporações comerciais da região interessada solicitando o prolongamento até á Covilhã da linha ferrea Coimbra-Arganil e demonstrando com interessantes informações a razão da petição. Uma delas era a da Associação Comercial de Coimbra, do teor seguinte:

Senhores deputados da nação portugueza.— A direcção da associação comercial de Coimbra, sempre solicita no desempenho dos poderes que lhe são conferidos em seus estatutos, e, em bem dos interesses industriais d'esta cidade e seu distrito, vem muito respeitosamente perante a camara dos srs. deputados pedir que o caminho de ferro de Coimbra a Arganil, em construção, se prolongue até á Covilhã. Esta cidade, uma das mais importantes do nosso paiz pela sua população laboriosa e densa, pelas suas já bem famosas fábricas de lanifícios e outras industrias, não menos pelas variadas produções da sua vasta como formosa bacia banhada pelo Zézere e seus numerosos afluentes, pôde e deve tomar grandíssimo incremento comercial logo que se ache em contacto directo com Coimbra.

Senhores deputados da nação portugueza. Para que a viação acelerada dé resultados profícuos, é necessário que ela procure no seu trajecto os grandes centros industriais, estabeleça a comunicação directa das diferentes praças comerciais do paiz e vá até servir localidades, de qualquer ordem, as quais só esperam pela locomotiva redemptora para se converterem logo em copiosas fontes de riqueza publica. Ora, o prolongamento do caminho de ferro de Coimbra, além de pôr esta praça em relação imediata com a da grande cidade industrial, vai beneficiar tambem alguns centros locais de produção agricola, manufatureira e febril, tais como: Oliveira do Hospital, S. Romão, Loriga, Ceia, Gouveia, Unhaes da Serra (notável por suas aguas medicinais), Paul e Tortozendo. É fundada nestes ponderosos motivos que esta associação, confiando na ilustração e patriotismo dos nobres representantes do povo, se atreve a recomendar-lhes o projecto de lei (que tem por si o geral assentimento), pelo qual o governo de Sua Magestade seja autorizado a fazer seguir de Arganil até á Covilhã aquela via ferrea, por isso que os resultados de tão importante melhoramento publico não se farão esperar muito. Esta associação espera que os seus rogos, serão atendidos e ha-de agradecer, muito reconhecida, aos srs. deputados da nação portugueza, o alto empreendimento de chamar á vida moderna tantas

povoações, até ao presente deserdadas, e o importante beneficio de estreitar mais e mais as relações comerciais, desde longos anos mantidas entre as duas cidades Coimbra e Covilhã.

Associação Comercial de Coimbra, em reunião da assembleia geral, aos 10 de Abril de 1889.—(Seguem-se as assignaturas).

No mesmo numero publicava a *Gazeta*, em editorial, sob o titulo Linhas ao Norte do Mondego, o seguinte:

Registamos com todo o prazer as declarações feitas pelo sr. Ministro das Obras Publicas na sessão da Camara Electiva de 29 de Maio, sobre o importante assunto da rede complementar das províncias do Douro e Traz-os-Montes, declarações que nos dão a esperança de, em muitos breves dias, termos o prazer de anunciar a resolução desta questão importantíssima para o norte do paiz. Em resposta a uma pregunta do sr. deputado Baptista de Sousa, o sr. Ministro das Obras Publicas, reitera a declaração que já fizera e que fôra a confirmação de uma outra do sr. Emidio Navarro, isto é, que tendo de se estudar novamente o projecto dos caminhos de ferro ao norte do Mondego pelo que respeitava á base financeira, seria conveniente que o mesmo projecto voltasse á comissão para se tomar uma deliberação, sem prejuizo da idéa primordial. A comissão já se reuniu e resolveu desdobrar o projecto de modo que haja um projecto para o caminho de ferro de Mirandela a Bragança, outro para o caminho de Ferro de Arganil á Covilhã, e outro para os restantes caminhos de ferro. O sr. Ministro declarou que esta deliberação não significava preferencia de qualidade alguma e que julgava que ainda nesta sessão os projectos seriam presentes á Camara. Ora como, ao que se diz, as camaras serão prorrogadas sómente por 8 dias, segue-se que antes do fim da semana proxima teremos, assim o esperamos, o prazer de dar aos nossos leitores a noticia de que, finalmente aquelas grandes e populosas províncias vão ser dotadas do melhoramento de viação acelerada. Diante da conveniencia de tantos povos, até hoje separados do convívio dos grandes centros do paiz e estrangeiro, pela falta de comunicações rápidas, faceis e regulares, devem fazer treguas todas as discussões da política, todas as divergências de opinião na direcção dos negócios públicos, porque acima de tudo se deve pôr o bem geral do paiz, tão directamente interessado nesta importante questão. Acima de tudo e de todos está o interesse geral.

Pelo que respeita á importantíssima região que seria servida pelo prolongamento do caminho de ferro Coimbra-Arganil, toda a gente sabe que a confiante expectativa da *Gazeta* foi iludida e que o prolongamento desse caminho de ferro continua a figurar na categoria dos empoeirados projectos ferroviários do seculo passado.

A ENTREVISTA DA QUINZENAPor CALADO RODRIGUES

UM LAVRADOR DO ALEMTEJO PEDE-NOS QUE  
PERGUNTEMOS QUAL A RAZÃO PORQUE

# NO ENTRONCAMENTO

OS PASSAGEIROS DO COMBOIO 103  
TEEM QUE PERMANECER 52 MINUTOS

Ha, efectivamente, coisas cuja razão de ser se não atinge com facilidade, por mais tratos que se dê á imaginação e por mais vontade que haja de as aceitar com animo placido.

E estas coisas estão espalhadas por toda a parte, nas aldeias como nas cidades, nas estradas como nas vias ferreas, nas ruas e nas casas, no campo material como no campo das ideias e dos sentimentos, fóra e dentro de nós proprios.

Temos a yida de todos os dias, em todos os seus aspectos, atravancada de coisas assim. Coisas, factos, ideias, sentimentos. E, quando nos vemos em face de coisas assim, o nosso primeiro sentimento é de indignação. Indignamo-nos. Irritamo-nos. Mas, depois, a indignação, a irritação, vão diminuindo, porque essas coisas cuja razão de ser não atingimos, vão ficando, vão vivendo, com a notavel tendência que teem, para viver, as coisas da nossa terra cuja razão de ser se não atinge, que estão fóra do seu lugar, fóra da harmonia, das leis da logica. E, como essas coisas vão ficando, vão vivendo, nós vamos acostumando-nos a elas pouco a pouco, pouco a pouco vamos deixando de sentir a indignação, a irritação do primeiro momento e acabamos por nos deixar dominar pela atmosfera de indiferença em que, na nossa terra vivem, como o peixe na agua, os tantos mostrengos, as tantas coisas disparatadas que surgem por esse país fóra no campo dos factos e no campo do espirito.

Quem viaja tem numerosissimos ensejos de constatar o que afirmo, já pelo que vê, já pelo que ouve. Por exemplo.

\* \* \*

Ha dias sahi de Lisboa no comboio das 11,50. Um dos meus companheiros de viagem era um sujeito de idade. Alto. Bem falante. Não punha nas palavras as delicadezas de estilo do sr. Julio Dantas nem os arrevezamentos do sr. Samuel Maia. Tão

pouco retorcia a prosa ao geito do sr. Brito Camacho quando trata do pacto de Latrâo que parece preocupa-lo extraordinariamente. Nada disso.

O meu companheiro de viagem não florigeava a fraze. Porque fosse um homem de letras gôrdas? Não. Pareceu-me que era apenas um homem de letras sadias, que tanto podem ser gordas como magras. Pareceu-me sadio de corpo, com as suas *suissas* de outro tempo e umas côres que tambem já não se encontram com frequencia nos tempos d'hoje, e pareceu-me sadio de espirito nas revelações abundantemente dadas de sensatez e franqueza. Era um lavrador. Antes de dizer que o era, já o tinha revelado na curiosidade com que os olhos iam varrendo encantados os trigais das Lezirias e os olivais vergando ao peso colossal da flôr, daquela flôr esplendida, criadora de esperanças, que Deus cubra com as suas bençãos.

A conversa andou largo tempo no capitulo da agricultura, como era de prever.

Ele ia desfiando mais do que teorias de livros, a que me pareceu avesso por certos tregeitos de desdem, largos conhecimentos praticos, sobre superfosfatos e azotes, arroteamentos e chuvas, debulhadoras e rebanhos. Confesso que as suas dissertações sobre esses assuntos, me não interessam grandemente. Suportou-lhas um outro companheiro que me pareceu não saber disso mais do que eu, mas que tinha mais do que eu, o desejo de falar fosse do que fosse.

Chegámos ao Entrocamento e ele então, que tinha ouvido ser eu colaborador da *Gazeta*, volta-se para mim e diz-me:

— «Ora o sr., que escreve na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, porque não faz lá uma pergunta cuja resposta seria muito interessante para todos aqueles que, como eu, não gostam de perder tempo nem podem perde-lo?»

Confesso que aquela pergunta me deixou um pouco mal disposto. Tive a impressão de que ela envolvia uma censura ao tanto tempo que se gasta

em escrever coisas sem importancia.

No entanto, não quiz perder a occasião de ouvir uma pergunta que porventura me daria uma entrevista, e o lavrador continuou:

— «A pergunta é esta: Qual a razão porque quem vai para o Alemtejo ou para a Beira ha-de esperar no Entroncamento 52 minutos?»

A concordancia com o espirito da pergunta manifestada unanimemente com seus azedumes de protesto por todos os que a ouviram, provava á evidencia que a pergunta nos puzera em face dum daqueles factos, a que me referi, cuja razão de ser não se atinge com facilidade, por mais tratos que se dê á imaginação e por mais vontade que haja de os aceitar com animo placido.

E ele continuou:

— «Se a generalidade das pessoas que viajam fosse constituída de ociosos, isso não faria mal nenhum, porque a quem não tem que fazer tanto se lhe dá perder 52 minutos como 52 dias, visto que todo o tempo o gasta da mesma maneira e gasta-lo aqui ou ali lhe deve ser indiferente. Mas, a maior parte das pessoas que, viajam faz isto porque tem necessidade de o fazer para tratar da sua vida, e quasi uma hora assim perdida de cada vez que se tem de fazer esta viagem, representa um prejuizo gravissimo.»

E, como alguem objectasse quaisquer razões de movimento de comboios que forçavam á demora, ele saiu da sua placidez; irritou-se.

— «Isso são historias. Porque não ha ninguem que possa convencer-me de que isto é necessário numa linha com via dupla. Isto ainda poderia ter explicação se o Entroncamento fosse uma terra de grande movimento, um grande centro comercial ou industrial, porque esta larga paragem poderia então

justificar-se pela vantagem de se poder tratar qualquer negocio. Mas tal não se dá.»

«Poderia também aceitar-se sem protesto esta demora se o Entroncamento fosse uma estação situada a grande distancia de Lisboa que justificasse a necessidade de os passageiros tomarem refeição aqui.»

Mas quem sae de Lisboa ás 11,50 pode muito bem, sem nenhum sacrificio, vir para o comboio almoçado. Se ha algumas pessoas que teem o habito de almoçar ás horas a que lá para a provincia se janta, isso não é razão, porque não ha o direito de sacrificar aos maus habitos de meia duzia de pessoas os interesses do paiz.»

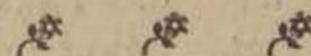
E continuou energico, alvitmando a solução:

— «Pois não seria justo que o comboio, em lugar de sair de Lisboa ás 11,50, saisse, por exemplo, ás 12,30, ou 12,35, ficando ainda alguns minutos para a demora aqui?»

«Assim, já os que gostam de almoçar tarde teriam mais 40 ou 45 minutos para o fazer e já as pessoas que a Lisboa vão tratar da sua vida tinham para isso mais 40 ou 45 minutos, que aqui se perdem sem utilidade alguma, a não ser para o dono do restaurante.»

«E haverá o direito de sacrificar os interesses de tanta gente aos interesses do dono do restaurante?»

«Pergunte lá isso na *Gazeta*?»



## 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

LÁ POR FÓRA

FOI REDUZIDA DE 7 HORAS E 15 MINUTOS A 6 HORAS E 35 MINUTOS

# A VIAGEM ENTRE PARIS E LONDRES

O CONFORTO DO "CANTERBURY", AGORA EMPREGADO  
NA TRAVESSIA DA MANCHA

**N**O dia 15 de Maio, a Southern Railway em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de França, inaugurou um serviço completo Pullman entre Londres e Paris, destinado a satisfazer os mais exigentes, quer em matéria de conforto quer em matéria de rapidez da viagem. É claro que esta rapidez não é ainda nada que se compare com as 2 horas e 45 minutos em que se fará o trajecto Londres-Paris, se o tunel sob o canal da Mancha vier a ser um facto. Em todo o caso, nestes tempos, em que o tempo cada dia mais vai sendo factor primacial da vida de negócios, representa, sem dúvida, coisa digna de nota, sobretudo pelo que respeita aos seus efeitos nas relações comerciais internacionais, o facto de ser conseguido — e em condições extremamente melhoradas de comodidade — uma redução de 1 hora no tempo do trajecto de ida e volta.

As ligações que era necessário estabelecer com o navio que fazia o trajecto na Mancha e com o comboio Calais-Paris, tinham levado a antecipar das 11 horas para as 10,45 a partida de Londres (Vitoria). Agora, o comboio Pullman volta a partir às 11 horas, porque o trajecto da Mancha, feito no novo navio *Canterbury*, já permite atender áquelas ligações e manter sempre a actual aceleração da viagem em 6 horas e 35 minutos.

O barco, especialmente destinado para esse serviço, parte de Dover ás 12,55 e chega á gare marítima de Calais ás 14,10. O comboio *Flecha d'Oiro* (Golden Arrow) parte de Calais ás 14,25 e chega a Paris, á gare do Norte, ás 17,35.

O comboio de regresso parte da gare do Norte ao meio dia, chega a Calais ás 15,10 e parte ás 15,25, chega a Dover ás 16,40 e parte ás 16,57 e chega a Londres ás 18,35 em vez de chegar como antigamente ás 19,15. Resulta d'aqui uma economia de tempo de 20 minutos na viagem de ida e de 40 minutos na viagem de volta, tendo-se conseguido esta

aceleração não pelo aumento de velocidade mas unicamente pela redução da demora nos portos. O atraso na hora de partida de Vitoria é vantajoso especialmente para os passageiros procedentes da zona de Londres, ao mesmo tempo que é também comodo o horario do regresso tanto para Paris como para Londres.

Como dissemos, a travessia da Mancha é feita no novo navio *Canterbury* exclusivamente destinado a esse fim.

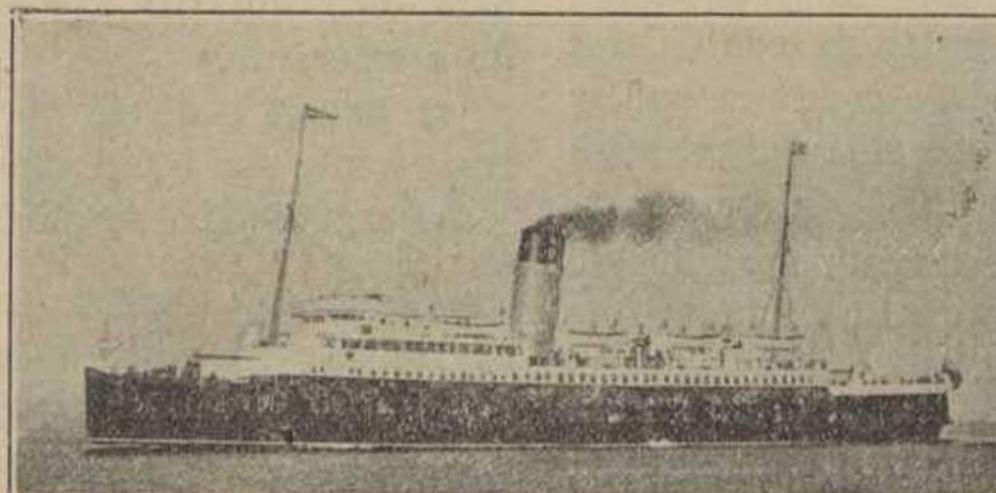
De futuro, os inconvenientes da aglomeração de passageiros e da falta de conforto durante a travessia, são completamente evitados, porque o numero de passageiros do *Canterbury* não poderá exceder a lotação do comboio *Pullman*, que é de 250 a 300. Além disso, o *Canterbury*, foi especialmente preparado

para este serviço, sendo dignas de nota as suas instalações a algumas das quais faremos referência. Uma outra vantagem importante deste serviço é a de na viagem Londres-Paris a fiscalisaçāo das bagagens ser feita como antigamente no comboio, entre Calais e Paris, e, para a viagem de regresso, foram adoptadas providencias para que a fiscalisaçāo se faça rapidamente em Dover.

Além destas, muitas outras medidas foram adoptadas para reduzir ao minimo as demoras da entrega de bagagens, etc..

O novo navio *Canterbury*, é considerado como a ampliação muito aperfeiçoada do *Isle of Thanet* e outros barcos de construção recente da Southern Railway. Tem de comprimento 117 metros, a largura maxima de 16 metros e 6 metros de altura de borda. Dispõe de um certo numero de cabines de luxo reservadas, jardim d'inverno, deck envidraçado e com toldos, como o *Isle of Thanet*, e o *Maid of Kent*, com a diferença de que no *Canterbury* o convéz é mobilado com cadeiras mais confortaveis e solidamente fixadas.

Num dos extrelos do deck estão a entrada prin-



O novo navio *Canterbury*

cipal, o salão de leitura e cabines de luxo. A entrada é apainelada em madeira polida com uma decoração muito interessante. O salão de leitura é mobilado com pequenas mesas e confortaveis poltronas e tem numerosas janelas. A sua decoração é muito elegante e duma grande harmonia de cores. O salão de jantar, que comporta 100 pessoas, é dum conforto extremo e no mobiliario, nas decorações, na côr das pinturas, ha uma harmonia perfeita de luxo e bom gosto.

A sala de fumo, para a qual se entra pelo vestíbulo, é em velho estilo inglês com painéis estucados emoldurados em carvalho, que dão uma combinação muito interessante.

A instalação electrica é perfeitissima tanto para a iluminação como para os caloriferos e para a cozinha. Tambem mereceram uma atenção especial o sistema de ventilação do barco, os sinais luminosos para orientação dos passageiros e a instalação de extintores de incendios.

A gravura que acompanha este artigo dá a ideia do grande aperfeiçoamento do *Canterbury* e da grande comodidade que ele veiu dar á travessia do Canal.

*Foto: E. G. C.*

## AS GRANDES VELOCIDADES

Notas colhidas nas revistas da especialidade, relativamente a velocidades ferroviarias, colocam no primeiro plano os caminhos de ferro franceses, resultando tambem dessas notas que os caminhos de ferro do Estado não teem acompanhado senão em medida muito limitada os progressos alcançados e ficando, assim, estabelecida a hipótese de que esses caminhos de ferro estão mais mal apetrechados e organizados do que os outros.

O novo director dessa rede, M. Dautry, que foi até ha pouco tempo engenheiro chefe da Companhia do Norte não pensa assim e para demonstrar que aquela hipótese não tem fundamento resolveu proceder a uma serie de experiencias que nos meios ferroviarios despertaram grande interesse.

Recordemos que o comboio mais rapido da Europa é o Paris-Calais (*Flécha d'Ouro*) que tem uma marcha horaria de 102 quilometros. Pois M. Dautry entende que esta velocidade pôde ser ultrapassada e, assim, deu instruções para efectivar a aceleração maxima nos troços principais das linhas do Estado.

Foi organizado para esse fim, um comboio composto de uma locomotiva, um furgão de bagagens, uma carruagem de primeira classe e uma outra carruagem provida de aparelhos registadores, destinados a marcar todas as oscilações e trepidações do comboio e todos os defeitos da via.

A primeira tentativa fêz-se na linha de Paris a Caen e Cherbourg que é singularmente accidentada, tendo rampas de 8, 9 e mesmo 10 milimetros por metro.

Em 1908 o trajecto era feito em 6,08 e 6,30. Em 1914 em 5<sup>h</sup>, 58 e 6<sup>h</sup>, 12. Em 1928 o rapido 353 fez o percurso em 5<sup>h</sup>, 50. Ora o combóio relâmpago organizado por M. Dautry cobriu os 370 quilometros e 400 metros da linha em 3<sup>h</sup>, 18 com duas paragens em Nantes e Caen. De facto, a velocidade comercial atingida—112 quilómetros por hora—representa o *record* do mundo em linhas preparadas para serviços normais. Em certos declives, a velocidade chegou a atingir a velocidade horaria de 150 quilómetros.

No regresso, o combóio ainda ganhou 4 minutos sobre aquele tempo.

A experiência Paris-Dieppe foi tambem concludente. A linha tem 168 quilómetros e 700 metros tambem com muitas rampas de 10 milimetros.

Antes da guerra, os expressos que serviam esta linha, gastaram respectivamente 2<sup>h</sup>, 29 — 2<sup>h</sup>, 43 — 2<sup>h</sup>, 55 em fazer o percurso. Em 1928 marcou-se o progresso duma economia de 6,9 e 21 minutos sobre os horários anteriores, com as marchas de 2<sup>h</sup>, 33 — 2<sup>h</sup>, 34 — 2<sup>h</sup>, 34. O comboio especial organizado por Mr. Dautry fez o trajecto em 1<sup>h</sup>, 41, contando 2 minutos de paragem em Serquem, isto é, mais de 160 quilometros por hora.

A linha de Nantes a Bordeus com um traçado perigoso sobretudo pelas curvas apertadas, tem 379 quilómetros. Antes da guerra fazia-se o trajecto em 5<sup>h</sup>, 19 e 5<sup>h</sup>, 33, conforme os sentidos. As secções Nantes-Rochefort era coberta a 70 á hora. A Rochefort-Saintes a 76. A Saintes Bordeaux a 74, sendo na viagem de regresso levada a 80 a velocidade nessa ultima secção. Mas, presentemente, o melhor dos rápidos carece de 7 horas para a viagem.

O combóio de experiência, agora organizado fêz a viagem em 4<sup>h</sup>, 53.

Têm continuado e vão prosseguir as experiências e, seja qual for o resultado delas o que pôde ter-se como assente é que se realizou uma experiência de grande estilo que, sem dúvida, terá o benefico efeito de estimular as outras Companhias a seguir o exemplo dado sob. a orientação de Mr. Dautry.

Os técnicos fazem algumas reservas importantes a respeito das conclusões eventuais a tirar das experiências feitas. Estas experiências tinham, no espirito dos seus autores, um duplo objectivo. 1.<sup>º</sup>—Fazer conhecer o estado exacto das linhas, profundamente deterioradas durante a guerra e que só por zonas restritas vinham sendo separadas desde 1921, em vista do aperto das finanças, e da intensificação do tráfego, duas considerações em singular contradição. 2.<sup>º</sup>—Procurar todas as possibilidades de melhorar a marcha dos comboios.

Sobre estes objectivos formulam os técnicos as suas reservas mas, apesar dessas reservas — entre as quais se destacam as da regulamentação oficial que fixa a velocidade máxima em 120 quilometros e a da pequena composição do comboio — não resta dúvida de que as experiências levadas a cabo por M. Dautry foram muito interessantes.

## Viagens e transportes

### Transferencia dos comboios da linha de Oeste para Alcantara-Terra

Acaba de ser estabelecido pela Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que, a partir do dia 1 de Junho, os comboios da linha de Oeste, que até agora chegavam ou partiam da estação de Lisboa-Rossio passem a chegar e a partir da estação de Alcantara-Terra, com excepção dos comboios n.<sup>os</sup> 211, 212, 213 e 214, que continuarão a partir daquela estação.

### Transportes de remessas nas linhas da C. P.

Em conformidade com o estabelecido no decreto n.<sup>º</sup> 16.780, de 23 de Abril ultimo, foram modificadas as disposições constantes do § 3.<sup>º</sup> do artigo 121.<sup>º</sup>-bis do 5.<sup>º</sup> aditamento á tarifa geral, de 9 do mesmo mês. Essas modificações constam do 6.<sup>º</sup> aditamento á mesma tarifa, publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

### Bilhetes de banhos

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses acabam de ser estabelecidos bilhetes especiais de ida e volta (serviço de banhos e águas termais) válidos por três meses, sendo o primeiro dia de venda em 1 de Junho e o ultimo em 15 de Outubro. O primeiro dia para o regresso é o 15.<sup>º</sup>, contado da data do inicio da validade dos bilhetes, sendo o ultimo dia para regresso; 30 de Novembro.

Para comodidade dos passageiros é facultado o despacho de bagagens e a compra ou regularização dos bilhetes, conforme se trate de viagem de ida ou de regresso, na véspera do dia em que se deseje iniciar qualquer dessas viagens. Esta faculdade não se aplica na estação de Lisboa-Rossio, onde a hora de venda e a antecipação com que é feita são fixadas em aviso especial. Nas estações daquela Companhia serão prestados todos os esclarecimentos sobre as condições e os preços destes bilhetes.

### Ampliação do prazo de validade de bilhetes para Sevilha

Foi prorrogado até 4 de Junho o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta da tarifa internacional n.<sup>º</sup> 201 de grande velocidade, vendidos para Sevilha durante o tempo em que se conservar aberta a Exposição Ibero-Americana, pelas estações de Lisboa-T. P., Setúbal, Évora, Estremoz, Beja, Portimão, Lagos, Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

### Bilhetes de tramway entre Barreiro e Setúbal

A C. P., na intenção de promover o barateamento

dos preços do transporte de passageiros, entre as estações de Lisboa e Barreiro até Setúbal, vai estabelecer, com principio em 1 de Junho proximo, uma tarifa de bilhetes a preços reduzidos para comboios «tramways», permitindo assim que o publico possa viajar mais economicamente naquele trajecto.

Os novos bilhetes de «tramways» que são estabelecidos para as três classes, serão validos para todos os comboios que circulam entre Barreiro e Setúbal, com excepção apenas dos comboios correios e rápidos n.<sup>os</sup> 800, 801, 851 e 852 e para todos os vapores que com aqueles comboios se liguem, quanto os passageiros procedam ou se destinem a Lisboa T. Paço.

### Rendimento da Companhia da Beira Alta

Foi publicado o relatorio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguêses da Beira Alta, referente ao exercício de 1927-1928. Por esse documento verifica-se que as receitas foram na importancia de 14.328.367\$41,5 e as despesas em 12.540.478\$24,4, tendo havido um lucro de 1.787.889\$17,1, do qual foi aplicada a importancia de 1.786.323\$57 em varios pagamentos e em amortizações de obrigações do 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> graus. Ficou, portanto, existindo um saldo de 1.565\$60,1, que transitará para o ano seguinte.

### Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

No primeiro domingo do corrente mês, a C. P. restabelece, nas linhas do Sul e Sueste, a tarifa especial temporaria n.<sup>º</sup> 7-bis, de grande velocidade, relativa a bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, válidos para viagens aos domingos e dias de feriado nacional, das estações de Lisboa e Barreiro até Setúbal e Seixal, para as de Lavradio até Setúbal e Seixal.

Esta tarifa acaba de ser tornada extensiva á estação de Aldeagalega, para ou da qual serão também vendidos aqueles bilhetes.

### Criação dum despacho central em Viseu

Foi aberto ao serviço publico, em Viseu, o novo despacho central denominado Viseu-Central, que fará todo o serviço de passageiros, bagagens, recovagens, metálico e valôres, animais pequenos taxados a peso e mercadorias em grande e pequena velocidade, nas condições estabelecidas na tarifa de camionagem em vigor.

O serviço daquele despacho, que pertence á Empresa de Transportes de Viseu, é combinado com a Comp. Portuguesa para a construção e exploração de Caminhos de Ferro.



### NUMEROS ESGOTADOS

A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 de 16 de Agosto de 1923 e 946 de 16 de Maio de 1927 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

# Os nossos mortos

## Engenheiro Carlos Valente de Mascarenhas

Mais um amigo e dos bons, que para sempre se apartou do numero dos vivos: Carlos Valente Mascarenhas, antigo funcionario superior da C. P. falecido repentinamente em 13 do mez findo, deixando a familia e os seus amigos que eram todos os que o conheciam, imersos em funda magua.

Ha bastante tempo que o Engenheiro Mascarenhas se queixava de um certo cançasso que lhe não permitia subir rampas ou escadas com o desembaraço de outros tempos. Era o coração, aquilo que ele tinha de melhor, que começava a fraquejar até que um dia parou.

Era natural que Carlos Mascarenhas morresse pelo coração, tão sensivel él era.

Inteligente, honesto e trabalhador, a sua caracteristica mais vincada e que era conhecida entre os ferroviarios da C. P. quasi como axioma, era a extrema bondade do seu coração. Essa grande qualidade grangeou-lhe a amisade de todo o pessoal que com él trabalhou nos ramos de serviço da Exploração da Companhia, que él conhecia nos seus detalhes, para o que contribuiu muito o seu tirocínio quando agente tecnico em varias estações, tendo desempenhado com bastante competencia os logares de Inspector de Serviço de Trems, Eng.<sup>o</sup> Chefe de Repartição Técnica, Sub-Chefe dos Serviços Técnicos e Engenheiro Chefe de Serviço Adjunto ao Serviço Central.

Dotado de certa predisposição para o ensino, teria sido um grande professor se se tivesse dedicado a êsse ramo de vida, e essa aptidão especial foi-lhe ainda assim aproveitada pela Companhia que com freqüência o encarregava de examinar os candidatos a empregados da Companhia e bem assim os agentes que concorriam a exame para postos de acesso, desempenhando á data do seu falecimento o lugar de presidente do juri de exames. Af como em todos os actos da sua vida, lá estava sempre o coração a manifestar-se; era sempre para él desgosto ter de reprovar um examinando. A rectidão do seu carácter não lhe permitia aprovar ou reprovar alguém injustamente, de forma que sofria quando tinha de reprovar, assim como se mostrava muito alegre quando só tinha que aprovar. Ainda no dia 10 do mez passado, isto é, trez dias antes de falecer, lhe ouvimos estas palavras:

*Tenho hoje que reprovar dois rapazes. Custa-me muito... mas que lhes hei-de eu fazer se não sabem?...*

E ficou-se triste.

Era assim e por isso era querido de todos, especialmente dos pequenos e dos humildes que encontravam nélle sempre um protector.

O seu funeral que se realizou no dia 14 da sua residencia para o cemiterio dos Prazeres, foi uma imponente manifestação de pezar dos seus numerosos amigos.

Nesse grande prestito formado por algumas dezenas de automoveis, seguidos de centenas de pessoas a pé, incorporaram-se empregados da C. P. de todas as categorias, desde o seu Director até o mais humilde carregador além de grande numero de amigos seus particulares e de seus genros.



O Engenheiro Carlos Valente de Mascarenhas, que era diplomado pela antiga Escola do Exercito de Lisboa, nasceu na Mina de S. Domingos, Concelho de Mertola, em 14 de Julho de 1868, tendo, portanto, cerca de 61 anos de idade. Era filho do Sr. Julio de Mascarenhas, funcionario superior da Empresa da Mina de S. Domingos, e da Sr.<sup>a</sup> D. Tereza de Mascarenhas ambos já falecidos e era sobrinho do antigo Patriarcha das Indias D. Antonio Sebastião Valente, cuja memoria muito venerava.

Deixou viúva a Ex.<sup>ma</sup> Sr.<sup>a</sup> D. Lucrecia Julia de Oliveira Mascarenhas, de quem teve duas filhas, as Ex.<sup>mas</sup> Sr.<sup>as</sup> D. Adelina d'Oliveira Mascarenhas Magalhães, casada com o Sr. Jerônimo Barros de Magalhães, importante industrial em Viana do Castelo e D. Maria Tereza d'Oliveira Mascarenhas Falcão, casada com o Sr. João da Costa Falcão, grande agricultor em Constancia.

À sua Ex.<sup>ma</sup> Família e bem assim á grande familia ferroviaria, envia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sentidas condolencias pela perda de tão ilustre como prestante cidadão.

## Engenheiro Mario Greenfield de Melo

Na sua casa da Rua do Quelhos, faleceu no dia 28 p. p. o ilustre engenheiro sr. Mario Greenfield de Melo, chefe de Divisão de Via e Obras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Tendo concluido, com o maior brilho, o curso de engenheiro civil e de mius, ingressou na C. P. em 1895, onde a sua proficiencia desde logo se poz em relêvo, a ponto de vir a ascender ao alto cargo que desempenhava ultimamente.

A' sua grande competencia tecnica aliaava o saudoso extinto os mais apreciaveis dotes de talento e caracter.

Nascera em 14 de Junho de 1874 e era filho do general sr. José Maria Greenfield de Melo e da sr.<sup>a</sup> D. Beatriz Greenfield de Melo.

## Edeltrudes Barbosa Gil

Vitimada por uma pneumonia, morreu esta bondosa senhora, possuidora de qualidades que a tornavam distinguida. Deixou imersos na mais profunda dor, seus queridos filhos, que ela tanto amava, a sr.<sup>a</sup> D. Ernestina Barbosa Gil e os srs. Francisco Rodrigues Gil e Nicolau Danton Gil, chefe da Impressão das oficinas graficas desta revista.

O funeral constituiu uma grande manifestação de pesar, nele se incorporando pessoas de todas as categorias sociais.

A distincta senhora que contava 68 anos de idade, foi sempre um modelo raro de virtude, fazendo do seu lar um verdadeiro sanctuario, onde sempre encontravam acolhimento os pobres e os humildes, com todos repartindo e a todos gostava de valer, sendo por isso justamente apreciada.

Dirigiram o funeral os ex.<sup>mos</sup> srs. Eduardo José Franco e Dr. Caetano Maria Beirão da Veiga, ilustre director-delegado do importante jornal *Diário de Notícias*.

A direcção e oficinas graficas desta revista, eram representadas pelo seu empregado, sr. José Ricardo dos Santos.

A' familia enlutada, e a Nicolau Gil, as nossas condolencias.

## Linhos portugueses

### Praias e termas

Inicia-se no proximo dia 1 de Junho a epoca de banhos em todas as praias e termas do paiz. Por tal motivo as companhias ferroviarias estabelecem, como de costume, um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos por trez meses.

A Companhia da Beira Alta, a exemplo dos anos anteriores, organisa comboios especiais directos de banhos, de Vilar Formoso para Figueira da Foz e vice-versa, circulando os mesmos no primeiro sentido nos dias 16 de Julho, 1, 8, 16 e 24 de Agosto e 1 de Setembro, e no segundo nos dias 31 de Julho, 7, 15, 23 e 31 de Agosto e 15 de Setembro.

Damos a seguir o horario das principais estações:

**IDA** — Partida de V. Formoso, 11,35 — Guarda, 12,37 — V. Franca, 13,02 — Celorico, 13,18 — Gouveia, 13,45 — Mangualde, 14,11 — Nelas, 14,25 — Canas, 14,34 — S. Comba, 15,04 — Luso, 15,36 — Pampilhosa, 16,07 — chegando á Figueira ás 17,12.

**VOLTA** — Figueira, partida, 10,10 — Pampilhosa, chegada, 11,12 — Luso, 11,46 — S. Comba, 12,10 — Canas, 12,58 — Nelas, 13,05 — Mangualde, 13,18 — Gouveia, 13,42 — Celorico, 14,09 — V. Franca, 14,27 — Guarda, 15,00 — V. Formoso, 15,59.

Estes comboios que, pelo seu conforto e rapidez, podem, sem favor, ser classificados de expressos, são compostos por carruagens das trez classes e isentos do pagamento da sobretaxa de velocidade, não sofrendo, o que é sempre bastante incomodo, qualquer transbordo.

Pelos comboios ordinarios e especiais acima indicados poderá o publico, com as maiores comodidades e pelos mais reduzidos preços, fazer as curas de aguas nas afamadas termas de *Santo Antonio* (Celorico, *Caldas da Felgueira* Canas ou Nelas), onde a respectiva Comissão de Iniciativa tem feito grandes melhoramentos, e Luso onde, alem das suas excelentes aguas, existe junta a frondosa e inegualavel Mata do Bussaco que, como nenhum outro local, se presta para uma completa cura de repouso; e para quem necessitar de banhos de mar ou quizer gosar as delicias da vida da praia, tem a Figueira da Foz, que pelas suas belezas naturais confortaveis, hoteis, sumptuoso casino, explendidos cafés, e ainda as constantes festas que se realizam durante a epoca é, sem lisonja, a Rainha das Praias de Portugal.

### A estação de Alcantara e os comboios da linha do Oeste

Conforme foi autorizado provisoriamente pelo sr. Ministro do Comercio, com a entrada do novo horario, o serviço da linha de Oeste passará a ser

feito pela estação de Alcantara á exceção dos comboios numeros 211, 212, 213 e 214 que continuam a partir da estação de Lisboa-R e Alcantara-Terra.

Poderão, porém, os passageiros, sem bagagens, tomar os comboios da linha de Sintra na estação do Rossio e, em Queluz ou Cacem, passar para os comboios da linha de Oeste, ou vice-versa, sem qualquer aumento no preço dos seus bilhetes.

### Abertura á exploração do ramal Aljustrel-Castro Verde a Aljustrel-Vila

No dia 2 do corrente é aberto á exploração o ramal de Aljustrel-Castro Verde a Aljustrel Vila, sendo estabelecidos, no horario, seis comboios de passageiros e oito de mercadorias, para o serviço do ramal.

### Passagem da fronteira durante as exposições Ibero-Americana de Sevilha e Internacional de Barcelona

Por acordo firmado entre os Governos de Espanha e Portugal, os passageiros portugueses que visitem o paiz vizinho durante o periodo compreendido entre a data da inauguração e a do encerramento das Exposições Ibero-Americana de Sevilha e Internacional de Barcelona são dispensados da apresentação de passaporte, considerando se como documento suficiente de identificação o bilhete de identidade passado pelas autoridades portuguesas.

Os subditos espanhóis que visitem Portugal, no mesmo periodo, serão tambem dispensados de apresentar passaporte, servindo-lhes de documento abonatório da sua identidade a cedula pessoal passada pelas autoridades de Espanha.

A fim de reduzir, tanto quanto possível, as demoras nas estações fronteiriças, é conveniente que todos os passageiros que utilizem os comboios internacionais preencham, com a maior clareza e exactidão, o impresso da Policia Internacional que nas estações ou em transito lhes será entregue pelo pessoal do Caminho de Ferro, e que tem por fim abreviar as formalidades de identificação a que a mesma Policia tem de proceder.

## A LÍNGUA PORTUGUESA

Ainda este mês deve vir a público o 1.<sup>o</sup> número desta revista de filologia, dirigida pelo distinto filólogo Dr. Rodrigo de Sá Nogueira.

«A Língua Portuguesa», que se apresenta com um aspecto gráfico soberbo, está despertando nos meios cultos do país o mais justificado interesse, se se atender a que do seu elenco de colaboradores fazem parte os mais consagrados mestres da nossa língua, entre os quais se destacam os venerandos e sábios mestres J. Leite de Vasconcelos, José Joaquim Nunes, etc.

A redacção de «A Língua Portuguesa» é no Largo do Directório, 8-3.<sup>o</sup> Lisboa.

## Linhas estrangeiras

Hespanha — Foi aprovado pelo Governo o orçamento de despesa do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. A importância do orçamento é de 508.000.000 de pesetas, destinadas a reparações de linhas, construção de linhas novas, continuação das linhas duplas, construção de novas estações, aquisição de material circulante — para o que se fixaram 50.000.000 de pesetas — reforço de pontes e inicio da electrificação das linhas mais susceptíveis dessa reforma.

Italia — Iniciou-se ha dias a construção da segunda secção do caminho de ferro Biella Novara-Milão.

Alemanha — Depois de prestadas com pleno exito as respectivas provas no trajecto Munich-Lindau, acaba de ser posta em serviço na linha Nuremberg-Munich uma locomotiva de novo tipo, construída na fabrica «Maffei», da capital bavara.

A novidade desta locomotiva reside na substituição dos cilindros de vapor, laterais, até agora empregados, por uma turbina a vapor montada na *bogie*. Embora a potencia desta nova locomotiva seja, sob todos os pontos de vista, equivalente á dos tipos mais modernos empregados nos sud-expressos, pesa três toneladas menos e permite uma economia de combustivel, que chega a atingir 50 %.

E' esta a primeira locomotiva a turbina que empregam nas suas linhas os caminhos de ferro alemaes.

Chile — Segundo informam as revistas estrangeiras realiza-se em Santiago do Chile, em Setembro proximo, conforme já noticiámos, o 3.º Congresso Ferroviario Sul-Americano.

O programa do 3.º Congresso, aprovado pela Comissão permanente em 1927, consta do Boletim n.º 25, Ano XIII, e é o seguinte:

### SECÇÃO A — Via permanente e Obras:

Tema 1.º — Unidade técnica — Perfis minimos para o intercambio internacional.

Tema 2.º — Uniformidade do sistema de sinais nas linhas internacionaes.

### SECÇÃO B — Material rodante:

Tema 3.º — Perfis maximos do trem rodante das linhas internacionaes.

Tema 4.º — Uniformidade dos freios do material rodante para o serviço internacional.

Tema 5.º — Unificação do material rodante (Standard type).

Tema 6.º — Electrificação. Escolha do sistema. resultados da exploração. Aspecto internacional.

Tema 7.º — Combustivel. Petroleo.

Tema 8.º — Tipos modernos de locomotivas. Resultados da exploração. Aspecto internacional.

### SECÇÃO C — Exploração:

Tema 9.º — Elevadores e transporte a granel dos cereaes.

10.º — Transporte internacional em vagão fechado.

Tema 11.º — Serviços de segurança. Telegrafo e telefone.

Tema 12.º — Carros e vagões: higiene, conforto, refrigeração e aquecimento.

Tema 13.º — Acidentes ferroviarios: suas causas; meios para reduzil-os ao minimo.

Tema 14.º — Regimen para a circulação de vagões particulares nos caminhos de ferro

Tema 15.º — Organização do trafego suburbano das cidades fronteiriças.

Tema 16.º — Capacidade de trafego nas vias-freiras; meios de aumental-o.

Tema 17.º — *Block-System* automatico; sua eficacia e aplicação.

### SECÇÃO D — Contabilidade e estatística:

Tema 18.º — Unificação da estatística.

### SECÇÃO E — Legislação e administração:

Tema 19.º — Convenções de trafego internacional,

Tema 20.º — Seguro obrigatorio nos transportes internacionaes.

### SECÇÃO F — Assuntos geraes:

Tema 21.º — Regulamentação do trabalho do pessoal.

Tema 22.º — Meios de fomentar a construção de caminhos de ferro particulares.

Tema 23.º — Meios e sugestões para intensificar a convenção dos sistemas ferroviarios.

Tema 24.º — Organizações benficiaentes e de previsão social nas emprezas de caminhos de ferro.

Tema 25.º — Coordenação dos diversos meios de transporte.

Tema 26.º — Formação do pessoal técnico ferroviario.

No referido boletim vêm enumerados os diversos quesitos a que devem responder estes temas.

Anexa ao Congresso, haverá uma exposição ferroviaria, á qual concorrerão todos os caminhos de ferro da America do Sul.

A adesão oficial do Brazil a este Congresso realizou-se a 13 de Junho de 1913, mas a Leopoldina Railway já havia aderido anteriormente, a 26 de Novembro de 1921, seguindo-se-lhe a Oeste de Minas, a Companhia Paulista, a Victoria, a Minas e a Central do Brazil.

Os outros paizes da America aderiram nas seguintes datas:

Bolivia, 30 de Janeiro de 1919; Argentina, em Outubro de 1910; Colombia, a 25 de Julho de 1914; Chile, a 10 de Outubro de 1912; Equador, a 6 de Dezembro de 1912; Paraguay, a 20 de Junho de 1914; Peru, a 23 de Fevereiro de 1917; Uruguay, a 30 de Julho de 1914.

No orçamento do Ministerio das Relações Exteriores ha uma verba anual para este Congresso.

O Governo chileno já fez a comunicação oficial ao governo brasileiro da reunião do Congresso, comunicação que foi transmitida ao Ministerio da Viação para os devidos efeitos.

# O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

**Relatório n.º 8 da Direcção, referente a Dezembro de 1928**

Pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA

## a) — Situação Financeira

As receitas do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques durante o mês de Dezembro de 1928 atingiram, segundo o balancete de Caixa e Bancos, a importancia de £ 88.706 ou seja um aumento de £ 34.504 em relação a igual mês do ano anterior.

As despesas realizadas segundo as verbas orçamentais, atingiram a importancia de £ 83.049, ou sejam mais £ 13.296 do que em Dezembro de 1927. Verifica-se assim que até 31 de Dezembro de 1928 foram cobradas £ 493.267 de receitas, enquanto foram despendidas em todos os serviços do Porto e Caminhos de Ferro £ 473.192, incluindo-se nestas as despesas proprias da exploração e as que estão a cargo dos Fundos de Renovação e de Melhoramentos.

As receitas brutas do trafego do Porto e Caminhos de Ferro, realizadas durante o mês de Dezembro, foram de £ 51.146, em comparação com £ 41.797, cobradas em igual mês do ano anterior.

## b) — Trafego de passageiros

A totalidade de passageiros transportados nas diferentes linhas durante o mês de Dezembro de 1928, foi de 20.114, dos quais 871 dizem respeito á linha de Gaza e 1.608 á linha de Marracuene. Houve uma diminuição de 893 em todas as classes, em relação a Dezembro de 1927, sendo porém a diferença maior na 3.ª classe. Houve uma diminuição de 2.824 passageiros na linha de Ressano Garcia, contrabalançada por um aumento nas linhas da Swazilandia, Xinavane e Marracuene, respectivamente de 331, 1.514 e 120.

O numero de passageiros vindos da União foi de 5.716 e os idos para aquele paiz 4.741. Esta diferença foi principalmente devida ao numero de passageiros de 3.ª classe, que foram nos ois sentidos respectivamente 4.395 e 3.561.

O numero de lugares oferecidos nas linhas de Ressano Garcia, Swazilandia e Xinavane, foi de 32.202, enquanto o numero de lugares utilizados nestas linhas foi de 26.635, notando-se um melhor aproveitamento do material do que no mês anterior, visto ter-se utilizado 82% dos lugares. Na linha de Gaza foram oferecidos 1.009 lugares, tendo sido utilizados 680.

A receita de bilhetes vendidos em todas as linhas foi de £ 4.925, em comparação com £ 5.438 em igual mês do ano anterior, ou seja uma diminuição de £ 513.

## c) — Trafego de mercadorias e mineral

A totalidade de mercadorias e mineral, excepto carvão, transportada durante o mês de Dezembro de 1928, foi de 57.499 toneladas, havendo um aumento em relação a Dezembro de 1927, de 16.599 toneladas.

As receitas brutas deste trafego foram de £ 31.333, mostrando um aumento de £ 7.202 em relação a Dezembro de 1927.

## d) — Grossa Mercadoria e toneladas milhas

Os numeros seguintes indicam a tonelagem total transportada durante o mês de Dezembro e o correspondente numero de toneladas liquidas milhas:

### Mercadorias, excepto mineral

e carvão . . . . .	Ton. 51.918	Ton. milhas
Minerios, excepto carvão . .	Ton. 5.572	306.640 Ton. milhas
Carvão (incluindo 3142 ton.		
para C. F. L. M. . . . .	Ton. 56.136	3.087.480 Ton. milhas
	Soma Ton.	113.626

Gado. . . . . 738 cabeças

Em igual mês de 1927, o total transportado foi de 96.296 toneladas (não incluindo o carvão para o C. F. L. M.). Houve portanto um aumento (não considerando este carvão) de 17.330 toneladas. Houve porém um decrescimento de 220 cabeças no gado.

## e) — Trafego de carvão

O carvão para bunkers e exportação, transportado, atingiu a quantidade de 38.756 toneladas durante o mês de Dezembro de 1928. Para consumo no C. F. L. M. 3.142 toneladas e para consumo local 4.238 toneladas. O total foi de 56.136 toneladas, ou seja 17.589 toneladas mais do que em Dezembro de 1927, não considerando a carvão para o C. F. L. M.

A receita produzida pelo transporte de carvão foi de £ 5.417 no mês de Dezembro de 1928, mais £ 831, do que em igual mês de 1927.

## f) — Trafego de fructa, milho, farinha, vegetais e assucar

Da União foi transportado para Lourenço Marques, pelo Caminho de Ferro, fructa, farinha e vegetais diversos, 591 toneladas. Não houve transporte de milho. De Lourenço Marques para a União foram

transportadas 1226 toneladas de açúcar e 727 toneladas de fruta fresca.

#### g) — Descrição pelas diferentes linhas

##### 1.º — Comboios de passageiros e mercadorias

*Linha de Ressano Garcia* — extensão 55 milhas; 19.520 trens milhas; mercadorias transportadas 107.996 toneladas. Passageiros transportados 20.305.

*Linha da Swazilandia* — extensão 43 milhas; 3.096 trens milhas; mercadorias transportadas 442 toneladas. Passageiros transportados 1.756.

*Linha de Xinavane* — extensão 89 milhas; 6.831 trens milhas; mercadorias transportadas 1.275 toneladas. Passageiros transportados 4.574.

*Linha de Marracuene* — extensão 22 milhas; 1.364 trens milhas; mercadorias transportadas 672 toneladas. Passageiros transportados 1.608.

*Linha de Gaza* — extensão 56 milhas; 1.066 trens milhas; mercadorias transportadas 99 toneladas. Passageiros transportados 871.

##### 2.º — Gado transportado

Linha de Ressano Garcia	358 cabeças	— Receita £ 20.0-0
Linha da Swazilandia	71 cabeças	— Receita £ 6.0-0
Linha de Xinavane	309 cabeças	— Receita £ 47.0-0
Soma . . .	838	— £ 73.0-0

##### 3.º — Receitas pelas diferentes linhas

Ressano Garcia . . . . .	£ 40.951
Swazilandia . . . . .	£ 456
Xinavane . . . . .	£ 1.880
Marracuene . . . . .	£ 478
Caminho de Ferro de Gaza. . . . .	£ 359
Soma . . . . .	£ 44.124

##### Resumo em todo o sistema

31.877 trens milhas; mercadorias transportadas 110.484 toneladas; passageiros transportados 29.114; gado 738 cabeças.

#### h) — Serviço do porto

As receitas provenientes da exploração do porto subiram a £ 7.023, ou seja mais £ 1.093 do que em Dezembro de 1927.

Entraram no porto durante o mês de Dezembro de 1928, 65 vapores, dos quais 5 não atracaram. Tinham a tonelagem total de 322.613 toneladas. Em igual mês de 1927 entraram 67 vapores com a tonelagem de 303.019 toneladas.

O número de passageiros embarcados foi de 3.282 e o de desembarcados de 3.554, em comparação respectivamente com 2.290 e 2.619 em Dezembro de 1927.

A carga embarcada, excepto carvão, foi de 8.798 toneladas e a descarregada 43.055 toneladas, em comparação respectivamente com 5.574 e 21.880 toneladas em Dezembro de 1927.

O carvão carregado foi de 50.243 toneladas, sendo para bunkers 28.941 toneladas e para exportação 21.302 toneladas, em comparação com 28.487 toneladas de carvão carregado em igual mês do ano anterior.

#### i) — Prolongamento da ponte cais

Prosseguiram os trabalhos preliminares para o prolongamento da ponte cais, entre eles a factura de chatas, tendo-se dispendido durante o mês cerca de £ 121.

#### j) — Obras

Durante o mês de Dezembro foram executadas obras de conservação e obras novas, que na totalidade custaram cerca de £ 8.231. Desta importância foi dispendida em obras de conservação extraordinária e obras novas no recinto do Porto cerca de £ 2.286. Entre estas figuram, o novo armazém do tráfego, a ampliação do posto de fumigação, a nova casa do guincho da carvoeira n.º 1, que ficaram concluídas, o prolongamento do muro de suporte ao km. 2, o prolongamento da ponte cais, ampliação de casas para o pessoal e o posto de desinfecção.

Nas diferentes linhas, excepção da linha de Gaza, dispendeu-se em obras de conservação extraordinária e obras novas, cerca de £ 3.555. Entre as obras novas, sobressai a nova estação da Moamba e Magude e as obras de reforço e variantes na linha de Xinavane. Em casas do pessoal dispenderam-se £ 28 no mês de Dezembro.

#### k) — Oficinas

Durante o mês de Dezembro o número de locomotivas em circulação foi em média de 70,3 %, tendo fechado o mês com 75,8 %, quando fechava o mês anterior com a percentagem de 65,9 %. Atendendo a que estiveram nas oficinas 21,5 % em média, e que estiveram aguardando reparação 8,2 %, verifica-se que teem sido coroados de sucesso os esforços feitos pelo chefe das oficinas e respectivo pessoal para levar a percentagem de locomotivas em serviço àquele nível usual nas administrações ferroviárias, e que são suficientes os meios facultados às oficinas para conseguir atingir em breve aquele nível.

A percentagem de vagões em serviço também aumentou no mês de Dezembro em relação ao mês anterior. De facto, o número de vagões em circulação foi em média de 77,2 %, quando no mês anterior fôra de 76,6 %. A percentagem de vagões retidos baixou assim de 23,4 a 22,8 %.

#### l) — Serviço telegráfico

Durante o mês de Dezembro foram transmitidos e recebidos pelas estações do C. F. L. M. 25.682 telegramas nacionais, 738 telegramas internacionais de serviço, 45 nacionais e 12 internacionais, e 152 em transito de serviço oficial; 164 telegramas nacionais,

27 internacionais e 554 de transito de particulares, num total de 27.374 telegramas.

#### m) Pessoal

Durante o mês de Dezembro esteve em serviço da Direcção uma quantidade de empregados assim distribuída:

Europeus e assimilados . . .	971
Indigenas . . . . .	2503
Soma. . . . .	3.474

sendo permanentes 396 e eventuais 3.078 entre europeus e indigenas.

As despesas com o pessoal em 1928 foram de £ 26.767, das quais £ 6.372 foram empregadas em melhoramentos e renovação de material fixo.

#### n) — Pessoal sanitario

Durante o mês de Dezembro de 1928, estiveram doentes 73 empregados, com uma perda de 1083 dias dq trabalho, pagos pela Administração. Neste numero estão incluidos 4 agentes abrangidos por acidente de trabalho, com uma perda de 257 dias de trabalho. As causas das doenças são as mesmas dos nossos anteriores, sobressaindo o impaludismo.

#### o) — Troca de material circulante com os S. A. R.

Durante o mês de Dezembro de 1928, foram recebidos dos S. A. R. 2.004 vagons, dos quais 153 eram de C. F. L. M. e foram devolvidos aos S. A. R. 1.840, dos quais 196 eram do C. F. L. M.

Dos vagons devolvidos 189 foram entregues vazios com uma capacidade de aproximadamente 6.700 toneladas.

Lourenço Marques, 25 de Fevereiro de 1929.



## Jardim Zoologico

O elefante africano «Benjamim» e o indiano «Indra» continuam atraindo a curiosidade publica com as interessantes peripecias do seu banho no respectivo lago das Aguas Boas. A otaria — a «foca», como lhe chamam — é tambem alvo da simpatia geral pela sua docilidade e inteligencia, manifestadas principalmente por occasião das refeições e das constantes evoluções na piscina propria.

Completam esses atractivos a «comida das feras» e os interessantes ursos, pequenos e medios, nascidos no Jardim. E, por ultimo, é justo pôr em destaque o lindo «Aviario», povoado de aves indigenas e exóticas, adornadas de policromica plumagem e admirado por todos os que visitam o Jardim.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

## AVISO AO PUBLICO N.º 105

### 6.º Aditamento á Tarifa Geral

Em harmonia com o Decreto n.º 16.780, de 23 de Abril p. p., o § 5.º do Artigo 121-bis da Tarifa Geral, constante do 5.º Aditamento a esta Tarifa, de 9 de Abril ultimo, passa, a partir de 15 de Maio de 1929, a ter a seguinte direcção:

§ 5.º — Se a empreza, embora não tenha havido reclamação, verificar que houve excesso de cobrança na respectiva taxa, superior a \$50 por expedição, cumpre-lhe, dentro do prazo de 30 dias, a contar da data em que tiver sido feita a verificação, avisar a pessoa ou entidade que figurar na correspondente declaração de expedição, como o pagador dos portes, de que lhe será procéssado o reembolso da quantia cobrada a mais se, no prazo de 30 dias, apresentar a carta de porte da respectiva remessa e indicar a estação em que deseja que lhe seja feito o pagamento.

Se este documento e indicação não forem recebidos no prazo acima indicado e o fim deste prazo ultrapassar a data em que deve terminar o prazo de 120 dias a que se refere este Artigo, o excesso de cobrança terá o destino que vai indicado no § 4.º; em caso contrario, o excesso de cobrança será pelas emprezas conservado á disposição do seu destinatario, até expirar não só o prazo de 120 dias, a que se refere este Artigo, como tambem os dias que faltarem para completar o lapso de tempo de 30 dias contados da data da expedição do aviso para apresentação da carta de porte e depois dar-lhe-hão então o destino indicado no § seguinte:

Porto, 8 de Maio de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração,  
A. A. de Vasconcelos Porto

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

## Venda de Sucata de Ferro e Aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz, os seguintes Iotes de sucatas de ferro e aço, cujos pesos são indicados aproximadamente :

Fracções de carris de aço, 20.000 kgs.

Sucata miuda de ferro, 40.000 kgs.

Sucata grossa de ferro, 40.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 30 de Abril corrente, dirigidas á Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote que serão vendidos juntos ou separadamente,

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se os maiores preços oferecidos lhe não convierem.

No caso de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 18 de Abril de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração  
Joaquim Abranches



Vidas iluminadas pelo sol do poente