

5.^o DO 48.^o ANO

Lisboa, 1 de Março de 1936

Número 1157

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

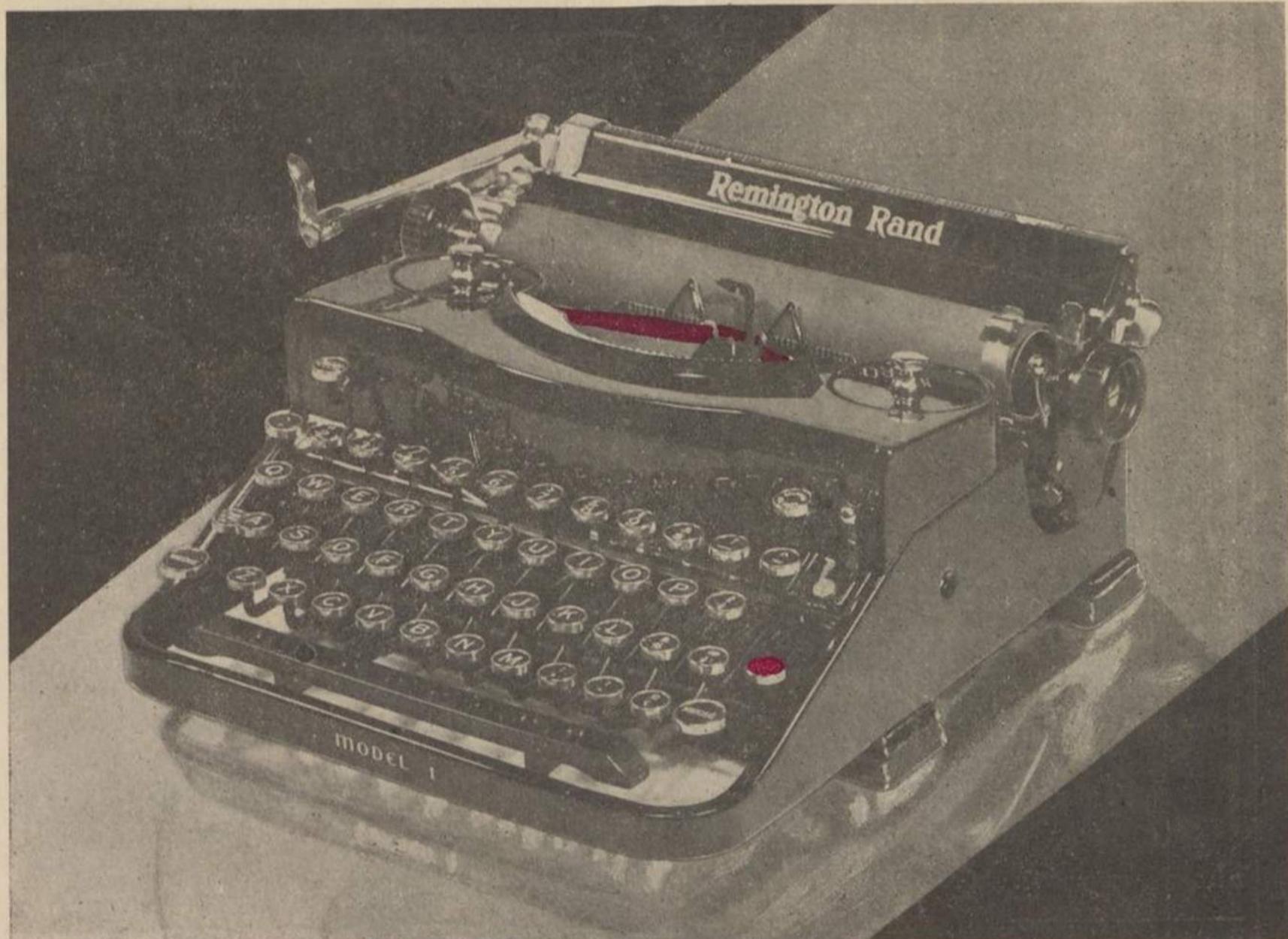
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Séca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO e CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.^o
Telefone: P B X.20158

REMINGTON RAND

MODEL ONE



109--RUA NOVA DO ALMADA--LISBOA

COIMBRA-R. Ferreira Borges, 117

FARO-R. Direita, 19

PORTO-R. Mousinho da Silveira, 73

Grande Concurso Literário

— DE —

CONTOS E NOVELAS

PRÉMIOS — 1.000\$00 — 1.^a classificação

500\$00 — 2. ^a	»
300\$00 — 3. ^a	»
50\$00 — 4. ^a	»
50\$00 — 5. ^a	»
50\$00 — 6. ^a	»
50\$00 — 7. ^a	»

A Companhia dos Telefones abre em todo o País um concurso literário para premiar as melhores NOVELAS ou CONTOS, escritas em português, de qualquer género, policial, aventuras, romântico, dramático, humorístico e de qualquer tamanho, onde se demonstre, de forma brilhante, a necessidade vital do TELEFONE na vida humana.

Não se trata de prosa publicitária, mas de uma demonstração vivida e interessante para o público, do que representa o Telefone na sociedade moderna e na civilização.

Dignaram-se formar o juri desta competição os Ex.^{mos} Srs.:

Albino Forjaz de Sampaio — Escritor
Abreu e Sousa — Autor dramático
Norberto de Araújo — Jornalista

Os originais devem ser entregues na Companhia dos Telefones, Rua Nova da Trindade, 43 — Lisboa, ou Rua da Picaria, 5 — Pôrto, contra recibo ou enviado pelo correio, registados.

A Companhia fica com o direito de fazer publicar os trabalhos premiados.

Toda a gente de Portugal deve concorrer, consagrados e noveis homens e senhoras, novos e velhos.

NOTA: — O prazo para a entrega dos trabalhos termina em 15 de Abril e começa imediatamente.

EM CASA

OU

EM VIAGEM

As Sardinhas de Conserva Portuguesas

tem o seu lugar marcado

pelo seu alto valor alimentar

Apesar disso SÃO ECONÓMICAS

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

A firma que instalou o maior
número de kilowatos nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
— em Portugal. —

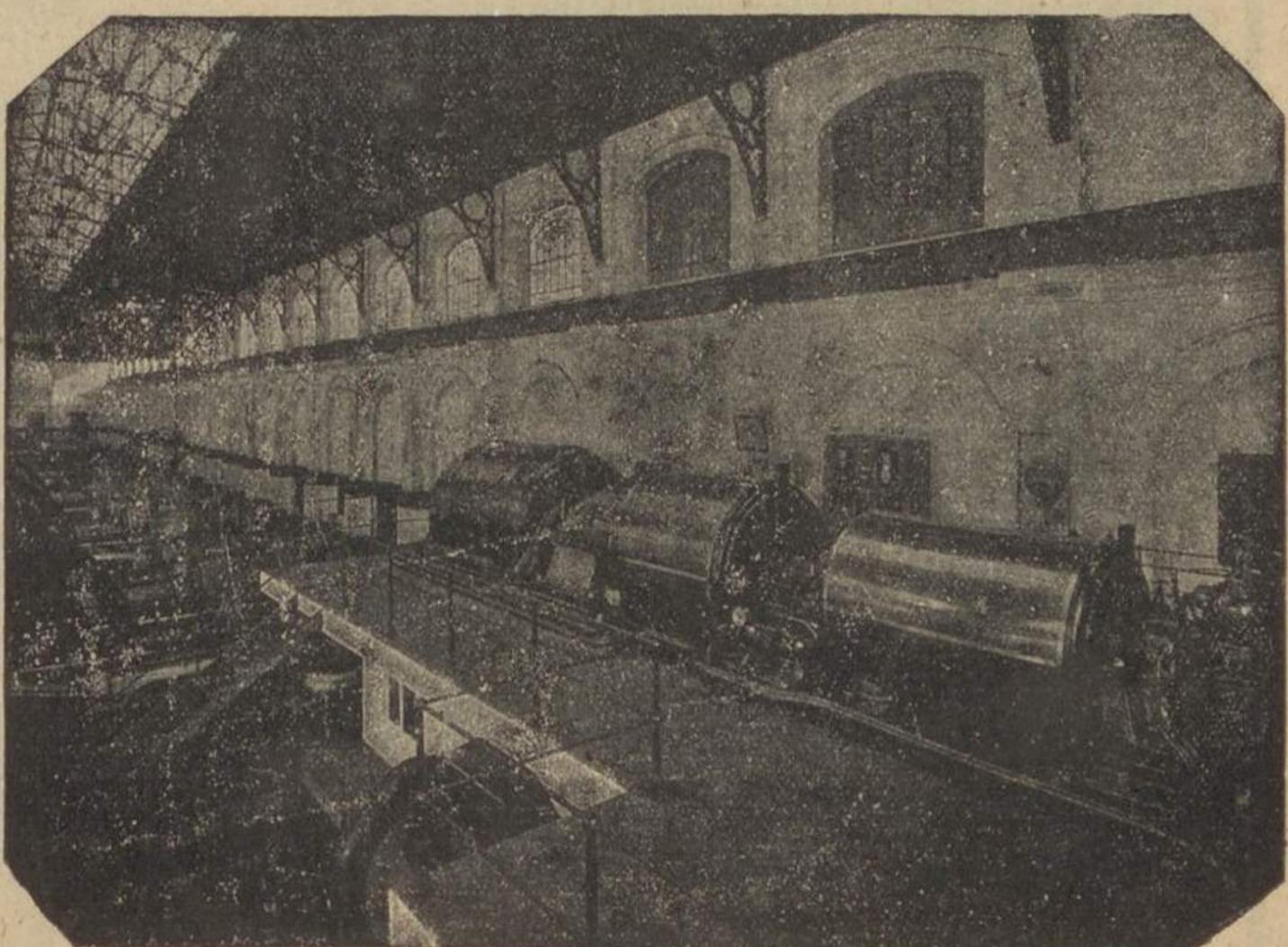
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escrítorio técnico: R. Passos Manoel 191-2º

P O R T O



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos
da Companhia Carris de Ferro do Porto



La Préservatrice

COMPANHIA DE SEGUROS



Desastres no Trabalho / Desastres Pessoais
Responsabilidade Civil / Automóveis
Incêndio / Roubo / Etc., Etc.

A MAIS ANTIGA EXPERIÊNCIA
A MAIS MODERNA TÉCNICA

A duração e regularidade

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos OLEOS EMPREGADOS
Use V. Ex.^a exclusivamente os OLEOS MINERAIS



((AGUIA))
E FICARÁ SATISFEITO

A. DE SOUSA ANDRADE

Rua Trindade Coelho, 1-C-1.^o

TELEFONE 1197

P O R T O

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

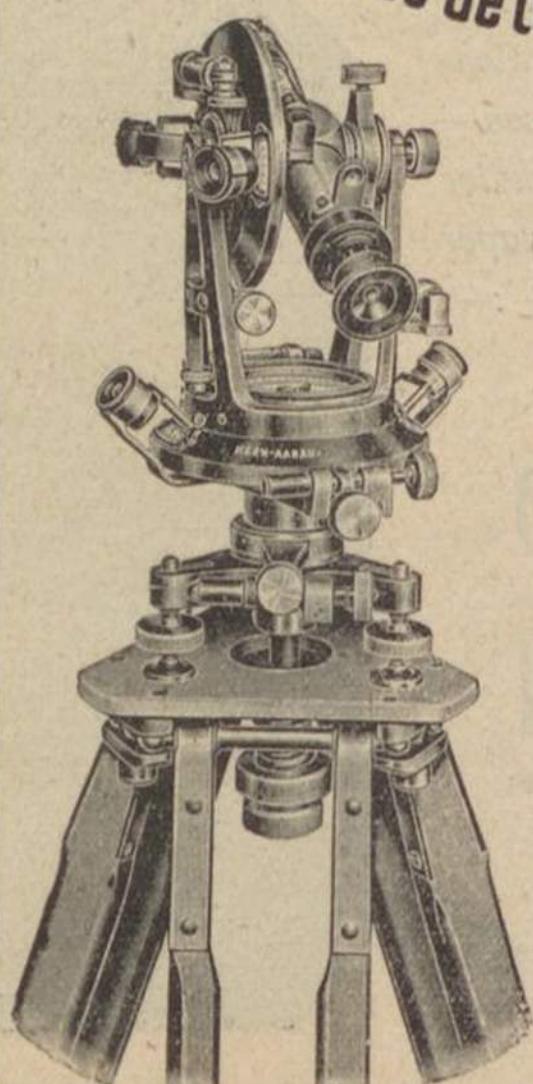
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



Kern
AARAU
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISAO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

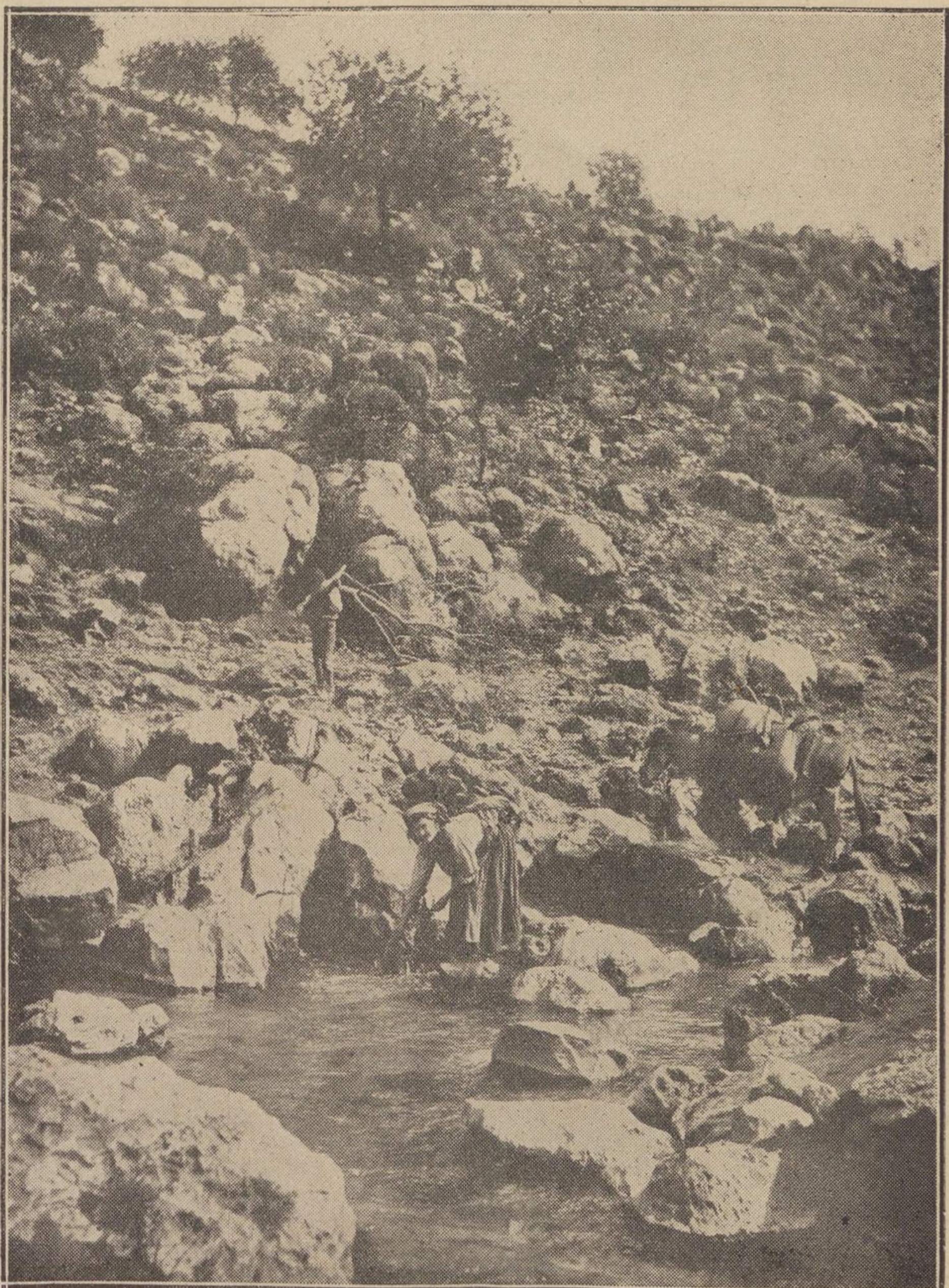
TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2.^o



ALTE – Fonte Grande – (ALGARVE)

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto,
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894;
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

ALTE, Fonte Grande, ALGARVE. — À tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Pontes do Tejo em Lisboa e Vila Franca, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Rádio Caminhos de Ferro, por C. O. — A Crise nos Caminhos de Ferro, pelo Eng.^o AVELAR RUAS. — Portugal Turístico. — Linhas portuguesas. — À margem das estatísticas. — Aviação. — Brindes e Calendários. — As novas comunicações ferroviárias entre Zafra e o nosso País, pelo Eng.^o GABRIEL URIGUEN. — Parte oficial. — Sapadores de Caminhos de Ferro. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Há quarenta anos. — Caminhos de ferro

1 9 3 6

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

ESPAÑA () ps.^{as} 35.00FRANÇA () fr.^{os} 100

ÁFRICA. () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atraçados. 5\$00

A TABELA

O Estado e os transportes por via férrea

HÁ inveterado o hábito de pedir, nos nossos costumes e processos de vida. Pede-se tudo. Do bocadinho de pão ao alto favor; do incompreensível ao irrealisável. Pedem-se coisas justas e pedem-se milagres.

Pela onda de pedincha, os governos não são os menos batidos. De Norte a Sul, em laudas, requerimentos, comissões e pressões tudo vai a pedir nas secretarias do Estado. E, quando as coisas vão mal é só ao governo que os pedidos vão mais direitos. O Pai grande sempre esquecido nas horas de sossêgo e fartura, é o alvo das solicitações quando as horas más chegam.

Se há um *déficit* em má administração é ao estado que compete cobrir o *déficit*; se há uma indústria que cambaleia, é o Estado que tem de sacrificar os direitos aduaneiros ou as suas contribuições para aliviar a doente; se há uma instituição periclitante cumpre ao Estado amparar e financiar...

Dêste pedir constante, dêste abuso permanente dos preces *ad petendum pluvium* de... dinheiro, resultou a ideia de que a maior parte das intervenções do Estado é mais um favôr, do que um dever. E, antes de se invocar essa protecção, antes de renovar o pedido de intervenção financeira em qualquer problema melindroso e vital para o país, hesita-se e vacila-se na dúvida que não seja compreendido devidamente esse brado de sincero apelo.

É o caso dos caminhos de ferro. A exploração dia a dia luta com maiores dificuldades, dificuldades que vem, não da má administração, não tanto de êrrros de vizão ou proceder, mas das circunstâncias próprias da vida...

A concorrência da camionagem é difícil de bater, pela impossibilidade de se criarem rapidamente os meios eficazes de oposição; os anos sucessivos de crise arredam a possibilidade das companhias aumentar os meios de acção, como por exemplo a aquisição de automotoras e a possibilidade de transformar os longos e lentos combóios vazios em rápidos económicos e simples meios de transporte...

Tal como se encontra a situação financeira e económica dos caminhos de ferro, não se pode prolongar. Ora os caminhos de ferro, não são uma indústria privada, nem a sua vida pertence meramente a uma companhia; são elementos da vida geral da nação, fazem parte da integridade económica e da civilização do país. É dos tais casos em que ao Estado compete sem relutância, sem favoritismo, ocupar-se do problema, favorecendo os elementos vitais necessários para que a vida e a família ferroviária não continuem na agónica crise que a assedia, crise de que o país poderia ressentir-se...

O Governo tem de fazer esse esforço por um serviço público de que depende grandemente a saúde económica da Nação.

ARMANDO FERREIRA

PONTES DO TEJO

E M

LISBOA

E VILA FRANCA

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

UM aviso prévio do Sr. engenheiro e deputado Botelho Neves trouxe de novo à tela da discussão as projectadas pontes do Tejo em Lisboa e Vila Franca.

Em 1 de Abril de 1934 publicou a *Gazeta* um artigo a propósito do concurso então aberto para a concessão da grande ponte do Tejo entre o Beato e o Montijo. Acompanharam o artigo vários esclarecimentos oficiais ácerca do resultado das sondagens efectuadas e das dimensões características da ponte, o programa do concurso e o caderno de encargos da obra e alguns dados económicos ácerca da receita provável da ponte, estimada em 20.000 contos anuais.

O artigo recordava afirmações anteriores, pelas quais alvitrei que, depois da escolha do local da ponte, das sondagens segundo o alinhamento fixado e da fixação das dimensões características da obra, se abrisse concurso com prémios entre engenheiros nacionais e estrangeiros conceituados na especialidade para a elaboração de ante-proposta com estimativa.

O Governo faria examinar os ante-projectos e depois de escolher o que merecesse a preferência, abriria o concurso para a construção, remunerada com a portagem, garantindo-se o complemento de anuidade do custo, de modo que seria o Governo quem fixaria livremente a portagem.

Infelizmente, quiz-se ganhar tempo. Não se efectuou o primeiro concurso e foi-se para o segundo sem ante-projecto. Não se achava pois definida a obra nos seus elementos prin-

cipais de abertura de vãos, tipo de ponte, natureza do material, sistema de fundações.

Além dessa anomalia—singular em relação a uma obra de excepcionalíssima grandeza!—exigia-se dos concorrentes a proposta das taxas de portagem e da lei da sua variação durante os 50 anos da concessão para com a receita respectiva e remunerar a construção e exploração.

Em termos tais quase todas as casas que podiam tomar parte no concurso se abstiveram. Foram apresentadas apenas duas propostas que indicavam custos de construção com diferença de 250.000 contos.

Segundo as informações então vindas a público, nenhuma estava em rigoroso acôrdo com o programa do concurso.

Em artigo da *Gazeta* de 1 de Outubro do mesmo ano apreciei os resultados do concurso e alvitrei que se usasse da faculdade de não aceitar nenhuma das propostas e se não negociasse sobre elas para obter modificações.

Não seria correcto, quando tantas casas de grande notoriedade poderiam ter apresentado propostas, se soubessem que poderiam entrar em negociações ulteriores para a sua modificação, entabolar essas negociações com as duas únicas entidades que se abalancaram a apresenta-las.

Insisti, pois, pela anulação do concurso; novo concurso de ante-projectos, fixação do tipo de obra com o conhecimento aproximado do seu custo e concurso para construção ou para concessão com garantia de juro. Basta-riam seis a nove meses para intervalo da abertura dos dois concursos.

* * *

Pela segunda vez se menospresou o alvitre, Entrou-se em negociações com uma das casas concorrentes.

Desoito meses vão passados e perdidos.

O elevado custo em que a obra foi estimada, a considerável espessura de camada de lodo, abaixo do qual havia que procurar terreno sólido para assentar os pilares, tornaram para muitos técnica e financeiramente inexplorável a obra.

Houve quem condenasse a ponte pela facilidade da sua destruição num caso de guerra,

e pela altura dos seus pilares e pelo risco de desmoronamento dêstes quando houvesse um terremoto. Considerava-se preferível um túnel tubular, cujo custo seria muito menor.

Outros ainda entendiam que se devia renunciar á construção da ponte de Lisboa e construí-la mais a montante, onde o custo e as dificuldades de construção se reduzissem enormemente. O local próprio seriam as proximidades de Vila Franca.

Estamos pois hoje como há dois anos, quando se abriu o concurso.

* * *

Entretanto outro problema, que vinha de longe, era posto.

Reclamava-se há muito a construção de uma ponte para estrada a juzante da de Santarem. Havia três entre esta e a de Vila Velha á distância média de 27 quilómetros, enquanto de Santarem a Lisboa mediavam 67. Estava indicada essa construção em Vila Franca de Xira a 42 quilómetros de Santarem, junto de uma vila importante, a montante do alargamento do Tejo e no local a que convergem várias estradas da margem esquerda.

Desde 1927 por diversas vezes pugnei pela execução dessa obra em artigos d'A Voz.

Contrastei a afirmação de que devia ser ponte mixta para estrada e caminho de ferro, pois nenhuma linha há que prevê que venha ali transpôr o Tejo.

Pelas alturas de 1891 fôra mandada estudar uma linha férrea de Vendas Novas a Vila Franca, o que ficou sem efeito.

Ao tempo já o alvará de 13 de Dezembro de 1888 transformara em linha de via larga o caminho de ferro americano concedido de Vendas Novas a Santarem, cujo entroncamento na linha de Leste foi mais tarde transferido para Santana em 1890 e para o Setil em 1900.

A sua construção, a abertura á exploração em 1904 e a classificação em 1930 da linha do Sorraia de Lisboa pelo Montijo a Ponte de Sór prejudicam a idéa de qualquer outra que venha a Vila Franca.

A ponte deve pois ser só para estrada, o que simplifica o problema.

Em dado momento o Governo mandou

fazer estudos comprometeu-se á realização da obra e chegou a destinár-lhe dotação.

As preocupações suscitadas pela ponte de Lisboa tiveram influência dilatória nos estudos, até que o Conselho Superior de Obras Públicas exigiu uma planta da zona em que se havia de construir a ponte para justificação do local escolhido e o estudo do regime das correntes.

Começaram pois agora os estudos desde o que deve ser o seu início. Oxalá logrem ser ultimados sem delongas, para o que é preciso que os Serviços Hidráulicos possam ministrar elementos suficientes.

Durante os estudos anteriores surgiu a exigencia de deixar passagem livre para a navegação, o que encarece a ponte, principalmente desde que se não queira que haja nêle um tramo movel, o que seria a solução mais conveniente.

O que é indispensável é assentar certas bases orientadoras do estudo.

Primeiro que tudo, a ponte de Vila Franca deve ser considerada uma ponte-estrada normal, última da série que liga as margens do Tejo desde Vila Velha, a saber:

Vila Velha, Gavião, Abrantes, Chamusca e Santarem, sem falar nas das linhas de Leste e Setil, privativas destas.

Em segundo lugar deve-se ter por assente que a ponte de Vila Franca nenhuma dependência tem da do Montijo ao Beato. Distinguem-se pela extensão, pelo custo, pelas funções a desempenhar.

Com pouco mais de 15:000 contos constroe-se a primeira; a segunda custará 30 vezes mais.

A dependência e conexão que se pretende estabelecer entre as duas não tem a mínima razão de ser e só serve para protelar a realização de uma obra do máximo interesse regional e nacional, como é a construção da última ponte para a viação ordinária a montante do Mar da Palha.

O aviso prévio do Sr. Botelho Neves provocou a votação da seguinte moção da Assemblea Nacional:

«Considerando que, desde ha muito, se reconhece a insuficiência de ligações entre a margem

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

CARNAVAL

FORAM-SE os velhos tempos do carnaval lisboeta, onde o nosso Povo se divertia celebrando-o modestamente, encaraçando-se com simplicidade, e vestindo-se com um fato — o mais estapafúrdio possível.

O chiado, cheio de vida e brutalidade, marcava pela sua constante animação, e, das janelas do «Turff» e «Tauromáquico» saiam as coisas mais espantosas desta vida. Capachos, sacos de milho e tremoço que eram despejados sobre os traseuntos, faziam pasmar o povo que ali se fixava gosando a seu modo.

Ataques violentos eram feitos aos chapeus de côco que pelo Chiado passavam e os baldes de água não se faziam esperar, acompanhados, muitas vezes, de molhos de hortaliça e outros generos de necessidade. Desapareciam as janelas de vidro e só ficavam as portas de madeira até quarta-feira de cinzas.

E tudo isto acabou.

Acabou-se a batalha de flores no corso da Avenida da Liberdade, que os novos não chegaram a conhecer; foi-se a celebre dança da bica com seus trajes capriehosos; morreram os concursos de cégadas dos bairros populares da velha Lisboa; não mais se viu o rei do carnaval, com seu magestoso cortejo; desapareceu o velho salsa que fazia fugir as mulheres medrosas e assustava as crianças com seus estupidos rugidos; acabaram os grandes centros de indumentaria a rigor, onde predominavam as vestes de lantejolas e as grandes plumas de côres berrantes que hostentavam as damas, e os cavalheiros a fina cazaca; e tudo neste paiz se transformou.

As fitas de côres, flores de pano, guizos amarelos, penachos de papel, espadas de lata, campainhas diversas, e tudo quanto há de mais extravagante foi substituído pela monotonia doentia das festas do teatro, sem graça, sem vida, sem amor pelo passado.

Vai acabar o Carnaval.

Vai ser reformado por incapacidade física e moral esse velhorro que nos velhos tempos d'outrora animou a antiga cidade de marmore e granito, com a sua graça faiscante, com a sua piléria ás carradas.

Lisboa vivia nestes dias de esturdia, gosavam os faias e os fidalgos, as tipoias dos velhos batedores corriam as vielas dos bairros fadistas, havia fado, desse fado que hoje agoniza os idiotas de patilhas em bico, havia vida animação e Lisboa gosava.

Hoje tudo se foi.

De dia para dia sente-se morrer esse pandego, amarfanhado pela serie de doenças que o atacam e que os grandes médicos as não curam.

O carnaval este ano deu mais um passo para a morte,

Preparam-se que a agonia não demora e então chorai fulões chorai que o carnaval vai morrer.

GATUNAGEM NOS COMBOIOS

LÊ-SE na imprensa diária uma notícia que a seguir transcrevemos e que não abona em nada o serviço da polícia de Coimbra.

Eis a notícia :

A brigada de Caminhos de Ferro da Policia Internacional, auxiliada pelo pessoal ferroviário, tem desenvolvido proficua persiguiçao aos salteadores que actuam nos comboios.

À dias foram presos em Coimbra-B (estação velha), em flagrante, os cadastrados Antonio Moreira, o «Tamanqueiro», e Antonio Edmundo, o «Cachucho», por naquela estação terem furtado, entre outras, duas carteiras — uma contendo 1.100 escudos e outra 650 escudos. Enviados os gatunos à P. I. C. de Coimbra eram os mesmos, minutos depois, postos em liberdade...

No dia 25 do corrente foram também presos na mesma estação, apanhados igualmente em flagrante, os cadastrados José Maria Fraga Rodrigues, o «Fraga», e Artur Dias Monteiro, o «Monteirinho», os quais conseguiram ainda roubar uma carteira com 450 escudos e outra com perto de 2.000 escudos. Entregues à P. I. C. de Coimbra, eram pouco depois postos em liberdade, para voltarem á sua actividade. Os cadastrados em questão moram todos no Porto e são conhecidos da polícia, pois têm dezenas de prisões.

O chefe da brigada acima indicada efectuou a captura dos meliantes, no Porto, colocando-os à disposição do Director da Policia de Vigilancia e Defesa do Estado, que os entregará ao Governo.

norte e sul do Tejo, e tanto assim que ha já aproximadamente dois anos se abriu concurso para a construção da ponte Lisboa-Montijo, sem que o País até hoje tenha conhecimento da possibilidade técnica e económica da sua construção; que se torna urgente definir o critério sobre esta matéria e proceder por forma a que o Estado Novo efective uma grande aspiração nacional, tornando fáceis e económicas as comunicações entre as duas margens do mais importante rio do País, principalmente na parte mais importante do seu curso; que a falta dessa ligação entre as duas margens do rio Tejo prejudica gravemente a economia nacional e dificulta o seu desenvolvimento: a Assembléa Nacional exprime o voto de que o Governo procure resolver, com a possível urgência, este problema, mandando proceder à construção da nova ponte

sobre o Tejo, no local que, técnica e economicamente, se apresenta como o mais conveniente.»

O Sr. Ministro das Obras Públicas apresentou-se a declarar que faria estudar e resolveria o assunto com a possível rapidez. Pode-se confiar nessa declaração, da qual deve resultar lógicamente o estudo independente das duas pontes: Vila Franca e Lisboa e a imediata construção da primeira.

Assim esperamos que sucederá.

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —



O sr. Ministro das Obras Públicas ao chegar a Sintra, rodeado dos convidados

RÁDIO CAMINHOS DE FERRO

REALIZOU ontem a Empresa Rádio Caminhos de Ferro um passeio a Sintra para demonstração dos seus novos serviços radiofónicos, os quais permitirão de futuro, aos passageiros que viajam nos comboios de longo curso, como por exemplo os rápidos da linha do norte, ouvir em transito música emitida pelas várias estações nacionais e estrangeiras, assim como notícias e informações de interesse geral.

Tendo sido convidado o Chefe do Estado este não compareceu em virtude do mau tempo.

Ao comboio semi-rápido de Lisboa-Sintra-Lisboa foi atrelada uma carruagem especial de primeira classe para os convidados que eram em resumido número.

Às 11 horas compareceu na gare do Rocio o sr. major Joaquim Abranches, ilustre titular da pasta das Obras Públicas, acompanhado do seu secretário sr. Engenheiro Oom do Vale.

Seguidamente compareceram os srs. Drs. Luís Súpico e José de Figueiredo, representando respectivamente os srs. ministros do Interior e Educação Nacional.

Tomaram logar na referida carruagem os srs. Dr. Alvaro de Vasconcellos, presidente da Câmara de Sintra; Capitão Belmiro Fernandes, administrador do mesmo concelho; Engenheiro Lima Henriques, representando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de que é Director Geral; Engenheiro Fernandes de Sousa; Luiz Pastor de Macedo, Matos Sequeira e Norberto de Araujo, representando os amigos de Lisboa; Engenheiro Camossa Pinto, Director Geral interino dos Caminhos de Ferro; Dr. Carlos Cilia, representando a imprensa Brazileira; Ferreira de Andrade,

representando o Presidente da Câmara de Lisboa General Daniel de Sousa; Carlos Ribeiro, pela Emissora Nacional; Maestro Artur Trindade, António Ribeiro, Guilherme Pereira de Carvalho, representando o Secretariado da Propaganda Nacional; José Maria Alvares, pela Associação Industrial; Martins Cazal e França Junior pela Associação Comercial de Lisboa; Eduardo Maria Rodrigues, Dr. Cortes Pinto, França Junior, Domingos Garcia, Júlio Cayola, Agente Geral das Colónias, Domingos Garcia, pela Associação dos Logistas: representantes da imprensa, etc., etc.

O comboio pôs-se em marcha, à tabela, dirigindo os serviços o sr. Inspector Alvaro de Figueiredo.

Durante o percurso os convidados tiveram ensejo de ouvir um programa modesto de discos que a Emissora Nacional radiofundiu, concluído com uma parte organizada pelo maestro Artur Trindade, professor do Conservatório Nacional de Lisboa em que intervinham algumas das suas discípulas entre estas as sr.^{as} D. Eduarda Simões, D. Isaura Garriga e o tenor sr. Morgado Mauricio.

Nos intervalos o dr. Melo e Alvin, inspector da Rádio Caminhos de Ferro, disse algumas palavras, começando por saudar o sr. ministro das Obras Públicas sr. major Joaquim Abranches e os convidados que seguiam viagem. Depois mais algumas palavras à União Nacional e ao Secretariado de Propaganda Nacional, terminando por uma saudação ao Governo pelo seu importante nacionalismo que vem desenvolvendo.

À chegada a Sintra fazia o serviço de segurança

na gare uma força composta de praças da G. N. R., comandada pelo sr. tenente Manuel Lourenço de Oliveira. Ali algumas pessoas aguardavam a chegada da comitiva, notando-se entre estas os srs. Dr. Almeida Rino, Eduardo de Souza Moura, José do Nascimento, funcionário superior da C. P., etc., etc..

Na falta do velho chefe Costa, que se encontra doente, os serviços da estação ferroviária estavam entregues ao factor Carlos Couto.

No novo salão da estação de Sintra, teve lugar um "Pôrto de Honra", ricamente servido.

A figura simpática do incansável dr. Melo e Alvim, que não havia dormido durante a noite, para que os trabalhos decorressem com normalidade, apruma-se e saúda o Chefe do Estado na pessoa do sr. Ministro das Obras Públicas, lamentando que S. Ex.^a não pudesse assistir em virtude da variabilidade do tempo. Tem palavras de louvor para o sr. major Joaquim Abranches, agradecendo também a sua comparecência e a da selecta assistência que comparecera a convite da nova Empresa.

Continuando no uso da palavra falou do objectivo da Rádio Caminhos de Ferro que queria comparar com os idênticos serviços das linhas férreas no estrangeiro e considera-se feliz por ter conseguido que os serviços radiofónicos nas linhas portuguesas sejam assegurados de forma a garantirem ao público um bom serviço de audição, garantia esta para a sua Empresa, para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e para o país.

"O objectivo da Rádio Caminhos de Ferro, diz ainda o orador, é "Bem servir" a Nação na sua missão importante do progresso".

"Sobre o programa organizado, continua utilizando os serviços da Emissora Nacional confiados no seu alto critério de utilidade pública.

O sr. Ministro das Obras Públicas, agradeceu as saudações que lhe forem dirigidas pelo dr. Melo e Alvim em nome do Rádio Caminhos de Ferro, e as palavras referentes ao sr. General Carmona a quem agradam estas iniciativas de interesse e progresso do nosso País.

Afirmou que alguma coisa conhece de caminhos de ferro, sua especialidade, porque é oficial antigo de Sapeadores de Caminhos de Ferro, e que não se faz melhor serviço no estrangeiro, pelo que teve palavras de grande apreço para Rádio Caminhos de Ferro, pelo serviço que tende a completar os serviços ferroviários do país.

"Tenho grande admiração pelos caminhos de ferro e conheço o papel importante que ele representa numa Nação, em tempo de Paz, diz o sr. ministro, assim como conheço o papel importante que eles desempenham em tempo de guerra.

"O Estado, continua o orador referindo-se aos caminhos de ferro, deve exercer uma política de assistência e de desenvolvimento nos seus serviços, que lhe permitam efectuar a sua alta missão na vida nacional.

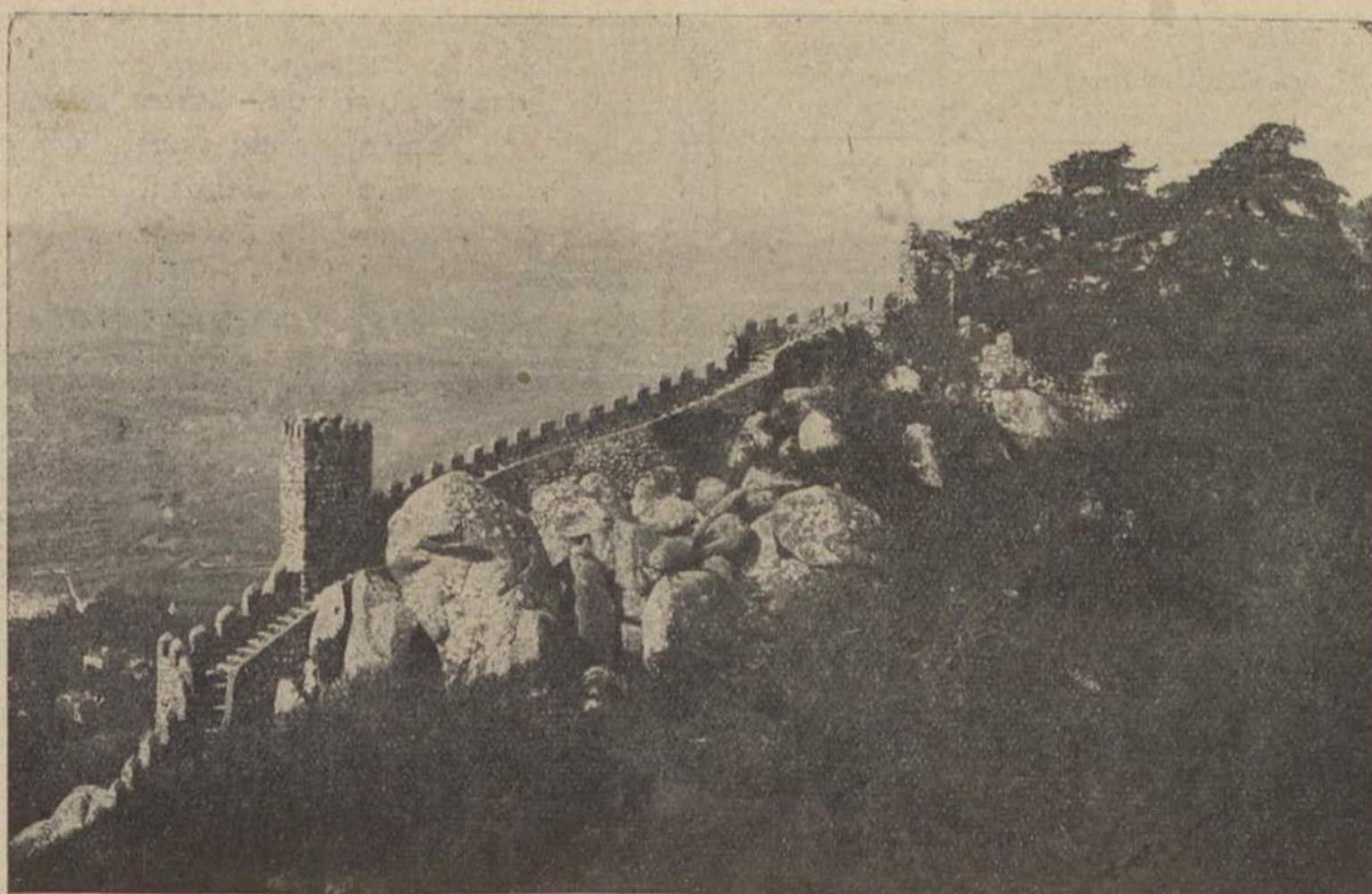
Após este curto discurso o sr. ministro das Obras Públicas foi muito cumprimentado.

O regresso não se fez sem uma chuva de pedra a importunar os viajantes e a destruir as plantas do lindo jardim da estação de Sintra.

Durante o curto trajecto o director da Rádio Caminhos de Ferro sr. Américo Soares Ferreira e o Inspector sr. Melo e Alvim, explicaram aos convidados o interesse dos novos serviços, mostrando a aparelhagem moderníssima com que tinha sido dotada os vagões de T. S. F.

O combóio regressou ao Rossio às 12 e 48.

C. O.



CINTRA — CASTELO DOS MOUROS

A CRISE NOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Engenheiro AVELAR RUAS

 OMO não é só em Portugal que os caminhos de ferro sofrem as consequências da crise geral pode ter interesse comparar o que se passa no nosso país com o que se passa no estrangeiro.

Da estatística internacional da U. I. C. extraímos os números que a seguir se indicam, relativos ao período 1928 a 1934, considerando os países e em cada país o conjunto das rôdes que são indicadas no quadro n.º 1.

PASSAGEIROS

Nos 7 anos considerados o número de passageiros quilómetros por quilómetros explorado foi máximo, conforme os países, nos anos de 1928 a 1930, com excepção da Dinamarca e Grã Bretanha onde o máximo teve lugar em 1934 (quadro n.º 2).

A diminuição, em 1934, relativamente ao ano mais favorável dos 7 considerados foi muito variável, indo de 4% na Suécia a 45% na Áustria. Em Portugal foi de 13,4% tendo-se observado o mínimo em 1932. O gráfico da quantidade de passageiros transportados dá a variação sofrida.

Dum modo geral o percurso médio aumentou embora dum modo pouco sensível.

Nota-se uma grande diminuição na percentagem de passageiros de 1.ª e 2.ª classe.

N.º 1 — Caminhos de Ferro considerados

PAÍSES	Caminhos de Ferro	Extensão explorada em 1934
Alemanha . . .	Comp.ª dos C.os de Ferro Alemães	53.883 quil.
Austria . . .	C.os de ferro federaes austriacos .	5.803 "
Bélgica . . .	Sociedade Nacional dos C.os de ferro belgas.	4.872 "
Bulgária . . .	C.os de ferro do Estado . . .	3.143 "
Dinamarca . . .	" " " "	2.498 "
Espanha . . .	Norte, Andaluses, Central Aragão, M. Z. A.	9.537 "
Finlandia . . .	C.os de ferro do Estado . . .	5.362 "
França . . .	Estado, Este, Midi, Orleans, Norte, e P. L. M. .	40.118 "
Grã-Bretanha . .	Great Western, London & North Eastern, London Midland, Scottis e Southern .	30.854 "
Hungria . . .	C.os de ferro do Estado . . .	7.820 "
Irália . . .	" " " " "	16.959 "
Noruega . . .	" " " " "	3.508 "
Polónia . . .	" " " " "	20.063 "
Portugal . . .	Comp.ª dos C.os portugueses e Beira Alta .	2.726 "
Romania . . .	C.os de ferro do Estado . . .	11.213 "
Suécia . . .	" " " " "	7.443 "
Suisse . . .	C.os de ferro federaes suíssos .	3.003 "
Tchecoslováquia .	C.os de ferro do Estado e particulares explorados pelo Estado . .	13.480 "

MERCADORIAS

O número de toneladas quilómetros por quilómetros explorado (quadro n.º 3) diminuiu também, tendo sido máximo, como para os passageiros, de 1928 a 1930, com excepção de Portugal e Roménia em que foi máximo em 1934.

A diminuição em 1934 relativamente ao ano mais favorável atinge 52,4% na Bélgica.

Em Portugal o mínimo teve lugar em 1931 vendo-se no gráfico a variação da tonelagem transportada nos 7 anos.

Dum modo geral o percurso médio aumentou e dum modo mais sensível que o dos passageiros.

É acentuada a diminuição na grande velocidade.

RECEITAS E DESPESAS DA EXPLORAÇÃO POR QUILÓMETRO EXPLORADO COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO

A quebra das receitas em 1934 relativamente ao ano mais favorável varia de 10,2% em Portugal a 46,6% na Polónia.

As despesas também diminuíram, nalguns países muito, mas não puderam acompanhar a quebra das receitas excepto em Portugal, Polónia e România.

Os coeficientes de exploração variam, em 1934 de 0,74 na Suíça a 1,24 na Hungria. Em Portugal foi de 0,86.

Trabalharam com coeficientes iguais ou superiores a 1 os caminhos de ferro de 7 países, nos quais, com excepção da Bélgica, os caminhos de ferro são explorados pelo Estado.

Dos caminhos de ferro explorados por companhias, os da Bélgica e França são os que trabalham com maiores coeficientes.

O gráfico das receitas e despesas dá a variação destas em Portugal nos 7 anos considerados.

IMPOSTOS COBRADOS PELO ESTADO SOBRE OS PREÇOS DOS TRANSPORTES

No quadro 5 indica-se a importância destes impostos pela percentagem que representam da receita do tráfego.

Este imposto não existe em 9 dos países considerados, mantendo-se sensivelmente naqueles em que existe, excepto na França onde passou de 13,7% a 6,27%.

Em Portugal a percentagem foi de 12% e o rendimento d'este imposto tem sido o seguinte, em contos:

1928	36.015
1929	36.180
1930	35.303
1931	32.149
1932	31.772
1933	52.222
1934	32.378
Soma	235.019

RECEITA E DESPESA MÉDIA POR QUILOMETRO. RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO QUILOMETRO E TONELADA QUILOMETRO

Para se poder fazer a comparação damos no quadro 6 estas receitas expressas em francos e centimos ouro.

As receitas por quilómetro vão de 10.674 na Finlândia a 113.895 na Suíça. Em Portugal são 14.046. As despesas variam também entre limites muito afastados, 8.519 na Finlândia e 84.527 na Suíça.

A receita ou taxa média por passageiro varia de 1,51 na Checo-Eslováquia a 4,71 na Suíça e a de mercadorias de 1,91 na Finlândia 10,71 na Suíça. Em Portugal é de 1,94 e 2,04 respectivamente.

N.º 2 — Passageiros quilómetros por quilómetro explorado

PAÍSES	A N O S							Diminuição % em 1934 relativamente ao ano mais favorável
	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	
Alemanha	922.114	908.884	835.716	712.400	594.368	581.033	671.803	27,1
Austria	680.758	645.516	601.441	541.043	437.343	397.339	374.709	45,0
Bélgica	1.312.278	1.328.165	1.341.061	1.207.354	1.067.464	1.041.016	1.006.476	24,9
Bulgária	289.646	222.618	234.107	199.637	181.910	189.141	166.996	40,2
Dinamarca	409.087	415.085	427.656	447.278	466.919	411.823	459.684	—
Espanha	377.758	360.265	360.145	331.355	330.951	329.323	317.623	11,8
Finlândia	205.000	212.000	198.000	175.128	159.457	151.729	161.780	23,7
França	644.066	659.045	684.141	677.052	597.986	575.109	546.857	20,1
Grã-Bretanha	1.015.137	1.013.125	992.723	938.109	716.455	934.923	1.029.282	—
Hungria	394.391	362.612	354.377	306.346	245.392	224.541	237.062	34,9
Itália	—	400.347	445.506	378.317	358.332	394.080	395.572	11,2
Noruega	151.444	142.169	147.390	149.351	145.342	148.736	145.378	4,0
Polónia	369.950	370.321	350.541	281.728	235.416	291.262	263.951	28,7
Portugal	254.259	253.744	242.441	207.551	195.069	196.116	220.036	13,4
Romania	274.397	260.188	233.837	202.235	166.420	184.455	225.229	17,9
Suécia	215.704	217.154	235.595	215.816	213.618	210.742	226.260	4,0
Suíça	935.242	998.391	1.030.392	999.427	946.919	976.230	969.0084	5,9
Tchecoslováquia	672.828	670.931	643.400	570.125	516.040	472.216	491.628	25,9

N.º 3 — Toneladas quilómetros por quilómetro explorado

PAÍSES	A N O S							Diminuição % em 1934 relativamente ao ano mais favorável
	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	
Alemanha	1.246.000	1.290.116	1.023.279	850.764	727.151	778.870	937.821	27,3
Austria	743.930	777.732	663.449	543.729	448.164	445.307	472.806	39,2
Bélgica	1.860.339	1.995.043	1.690.217	1.432.742	1.182.529	939.705	949.961	52,4
Bulgária	195.740	213.891	240.144	225.526	218.809	204.403	202.868	15,5
Dinamarca	225.835	230.688	248.332	239.415	223.232	186.461	197.679	20,5
Espanha	496.565	494.600	492.600	465.742	451.386	430.292	415.168	16,3
Finlândia	377.000	343.000	313.000	279.292	285.365	321.294	355.132	5,5
França	945.424	1.010.928	974.330	83.910	769.885	746.256	707.290	30,0
Grã-Bretanha	847.344	897.000	858.725	786.777	719.774	726.790	787.095	12,2
Hungria	370.036	365.146	359.503	306.355	264.841	221.461	263.642	28,7
Itália	687.362	720.743	711.815	606.000	532.352	515.926	463.417	35,7
Noruega	173.680	186.976	206.016	158.020	126.243	127.509	126.790	38,4
Polónia	1.031.222	1.031.721	936.670	922.019	661.611	685.723	708.936	34,4
Portugal	190.156	196.976	205.399	185.285	195.468	204.929	207.152	—
Romania	302.478	319.780	300.699	302.950	309.505	325.818	377.555	—
Suécia	307.478	457.400	434.308	355.414	232.047	222.142	266.813	41,6
Suíça	699.453	743.912	693.926	638.178	526.109	528.974	569.038	23,6
Tchecoslováquia	813.030	836.829	692.097	614.003	477.186	431.024	472.551	43,5

N.º 4 — Receitas e despesas da exploração por quilómetro explorado. Coeficientes de exploração

PAÍSES	Moeda	ANOS							Diminuição % em 1934 relati- vamente ao ano mais favorável
		1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	
Alemanha	Reich-mark	96.134 0,83	99.477 0,84	84.917 0,89	71.461 0,94	54.455 1,02	54.207 1,05	61.733 0,99	37,9
		80.018	83.491	75.999	67.261	55.694	56.729	61.286	28,5
Austria	Shelling	111.034 0,97	120.588 0,95	114.088 0,97	93.606 1,07	81.184 1,07	76.999 1,06	75.098 1,05	37,7
		107.232	114.566	112.531	100.118	87.018	81.750	78.745	31,2
Bélgica	Franco belga	642.512 0,84	740.113 0,86	734.042 0,91	642.256 0,98	507.530 1,07	479.535 1,01	457.491 1,02	38,2
		539.199	639.975	667.435	628.378	572.408	482.281	467.401	26,9
Bulgaria	Levas	573.064 0,51	429.441 0,69	453.820 0,73	428.747 0,91	394.228 0,97	378.766 0,87	351.107 0,89	38,7
		291.889	297.648	331.513	391.213	383.003	331.276	316.188	8,5
Dinamarca	Corona	43.915 1,01	43.834 0,98	44.434 1,00	44.034 1,03	41.343 1,06	35.783 1,14	38.930 1,05	12,3
		44.487	42.791	44.577	45.268	43.446	40.920	40.896	8,2
Espanha	Peseta	82.865 0,71	82.119 0,72	82.666 0,73	76.787 0,76	75.762 0,77	72.353 0,80	73.817 0,81	14,5
		58.787	59.101	60.606	59.025	58.607	58.451	59.784	+ 2,0
Finlândia	Marco	183.173 0,80	176.343 0,85	155.248 0,92	134.052 0,96	130.409 0,91	138.489 0,90	154.700 0,80	15,5
		146.439	149.928	142.506	129.321	118.808	124.982	123.471	15,6
França	Franco	354.813 0,75	372.856 0,78	366.815 0,88	334.306 0,97	285.373 1,03	268.969 1,02	256.468 0,99	31,2
		266.850	292.923	323.357	315.899	294.309	273.376	254.570	13,1
Grã-Bretanha	Libra	5.848 0,80	5.895 0,79	5.568 0,89	5.519 0,81	4.699 0,83	4.600 0,82	4.898 0,81	16,9
		4.679	4.640	4.489	4.152	3.921	3.862	3.983	14,1
Hungria	Pengo	41.468 0,96	42.552 0,98	39.751 0,99	34.062 1,11	30.107 1,16	25.649 1,27	27.465 1,24	35,4
		39.819	41.873	39.572	37.956	34.924	32.690	33.959	18,8
Itália	Lira	292.465 0,85	299.303 0,88	275.123 0,90	228.747 0,92	198.142 0,96	180.777 1,04	170.095 1,07	43,1
		250.329	260.781	246.694	212.127	190.600	188.721	183.007	59,8
Noruega	Corona	23.527 0,01	22.446 0,99	22.096 1,00	20.403 0,09	18.383 1,17	18.327 1,11	18.904 1,03	19,6
		23.877	22.142	22.063	22.352	21.599	20.434	19.513	18,2
Polónia	Zloty	76.924 0,86	81.754 0,89	74.432 0,91	65.054 0,92	50.416 0,93	43.695 0,92	44.587 0,87	45,4
		66.495	72.385	67.935	59.677	46.763	40.355	38.627	46,6
Portugal	Escudo	109.294 0,84	109.667 0,86	106.417 0,86	97.089 0,85	95.933 0,88	99.398 0,85	98.500 0,86	10,2
		91.864	94.138	91.703	82.665	83.998	84.852	84.500	10,2
România	Lei	1.028.768 1,09	1.039.876 1,04	1.014.282 1,11	860.132 1,22	798.080 0,96	740.212 0,96	780.108 0,98	24,9
		1.125.190	1.077.496	1.129.799	1.049.615	766.597	712.330	768.610	28,6
Suécia	Corona	29.608 0,85	32.576 0,77	30.960 0,78	27.035 0,86	24.353 0,92	23.408 0,90	24.461 0,84	24,9
		25.163	24.961	24.169	23.367	22.469	21.158	20.654	17,2
Suíça	Franco suíso	142.966 0,64	146.621 0,65	142.946 0,69	132.376 0,73	120.056 0,80	114.808 0,77	113.736 0,74	22,4
		91.316	95.303	99.055	96.289	96.316	88.651	84.409	11,4
Checo-Eslováquia	Corona	391.021 0,91	396.994 0,93	374.421 1,01	349.149 0,99	277.825 1,19	250.472 1,19	252.185 1,14	36,4
		355.348	371.111	376.675	345.899	329.685	299.442	287.614	22,5

N.^o 5 — Imposto cobrado pelo Estado sobre os preços de transporte

PAÍSES	%, da receita do trânsito	
	1928	1934
Alemanha	6,76	6,69
Austria	4,50	4,33
Bélgica	—	1,26
Bulgária	0,00	0,00
Dinamarca	0,00	0,00
Espanha	—	6,54
Finlândia	0,00	0,00
França	13,70	6,27
Grã-Bretanha	0,20	0,00
Hungria	4,81	4,83
Itália	2,05	2,35
Noruega	0,00	0,00
Polónia	—	0,00
Portugal	12,00	12,00
Romania	0,00	0,00
Suécia	0,00	0,00
Suiça	0,00	0,00
Tchecoslováquia	17,18	16,30

menos acentuada do que nos anos anteriores. Em Portugal é de 4,3%.

Apesar da rede portuguesa ser das mais pequenas relativamente à área e população que serve, o seu rendimento quer de mercadorias quer de passageiros é, como se vê nos quadros 2 e 3, dos mais pequenos e como as taxas cobradas são relativamente baixas (quadro 6) a receita quilométrica é muito pequena.

Entre os 18 países considerados Portugal ocupa, na ordem decrescente dos valores, os seguintes lugares:

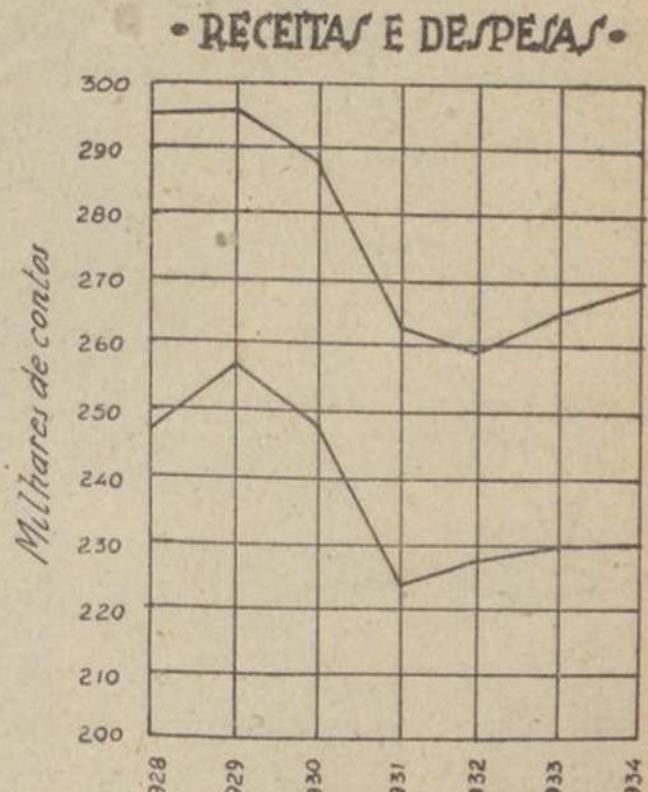
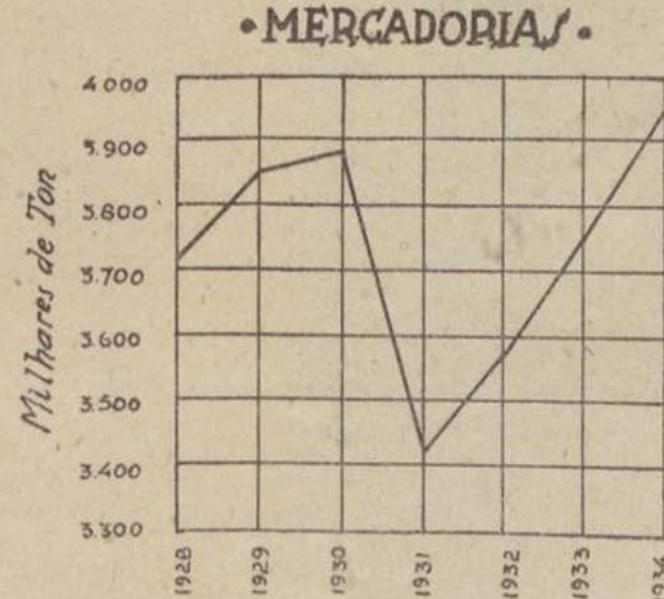
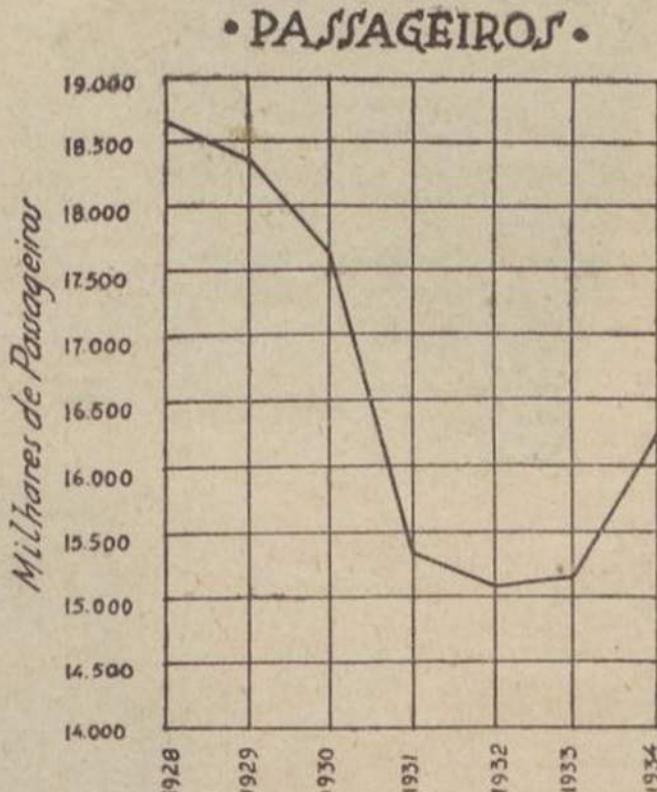
Tráfego de passageiros	15.º
Tráfego de mercadorias	15.º
Receita por quilómetro	17.º
Despesas por quilómetro	17.º
Coeficiente de exploração	13.º
Receitas médias { por tonelada quilométrica	16.º
por passageiro quilómetro	14.º
Imposto para o Estado	2.º

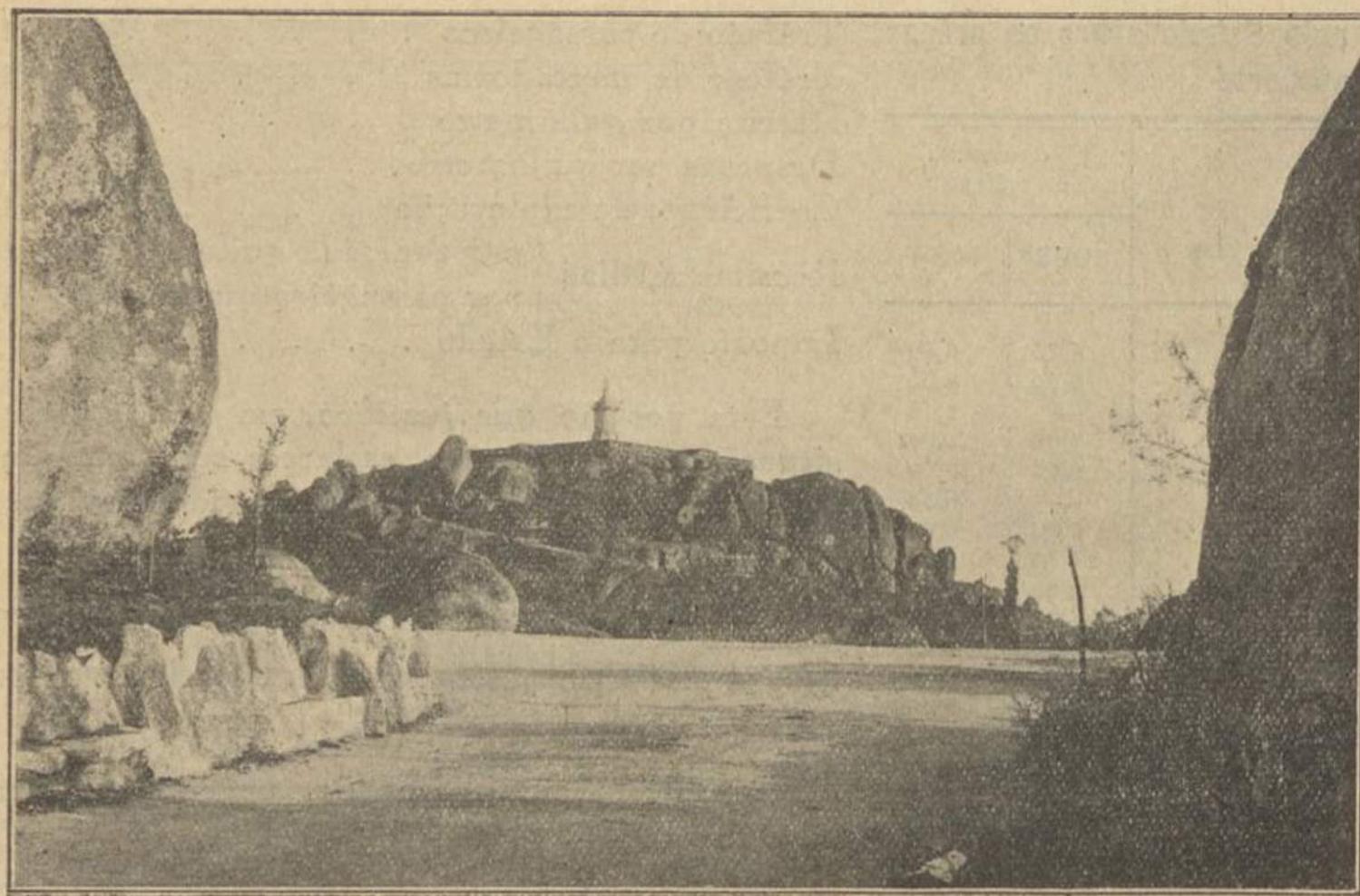
Esta posição que justifica, em grande parte, a situação da nossa rôde, esclarece suficientemente sobre a natureza de parte das providências que se torna indispensável tomar.

N. 6 — Receitas e despesas médias por quil. explorado

Receita média por passageiro quil. e tonelada quilom.^{ca}
em 1934

PAÍSES	Por quil. explorado (francos ouro)		Receita média (Centimos ouro)	
	Receita	Despesa	Por passageiro quil.	Por tonelada quilométr.
Alemanha	75.172	74.628	3.17	4.38
Austria	42.340	44.396	3.61	—
Bélgica	65.924	67.352	2.06	4.58
Bulgária	14.086	12.578	2.86	3.47
Dinamarca	27.045	28.410	2.64	5.00
Espanha	31.003	25.109	2.24	5.45
Finlandia	10.674	8.519	1.65	1.91
França	51.294	50.914	2.43	5.07
Grã-Bretanha	76.164	61.936	2.47	5.32
Hungria	16.41	20.304	2.00	3.23
Itália	45.092	48.515	4.14	4.56
Noruega	14.775	15.251	4.06	5.63
Polónia	25.954	22.485	2.27	2.10
Portugal	14.046	12.050	1.94	2.04
Romania	17.000	16.756	1.87	2.02
Suécia	19.618	16.565	3.05	3.77
Suiça	113.895	84.527	4.71	10.71
Tchecoslováquia	33.162	37.821	1.51	3.92



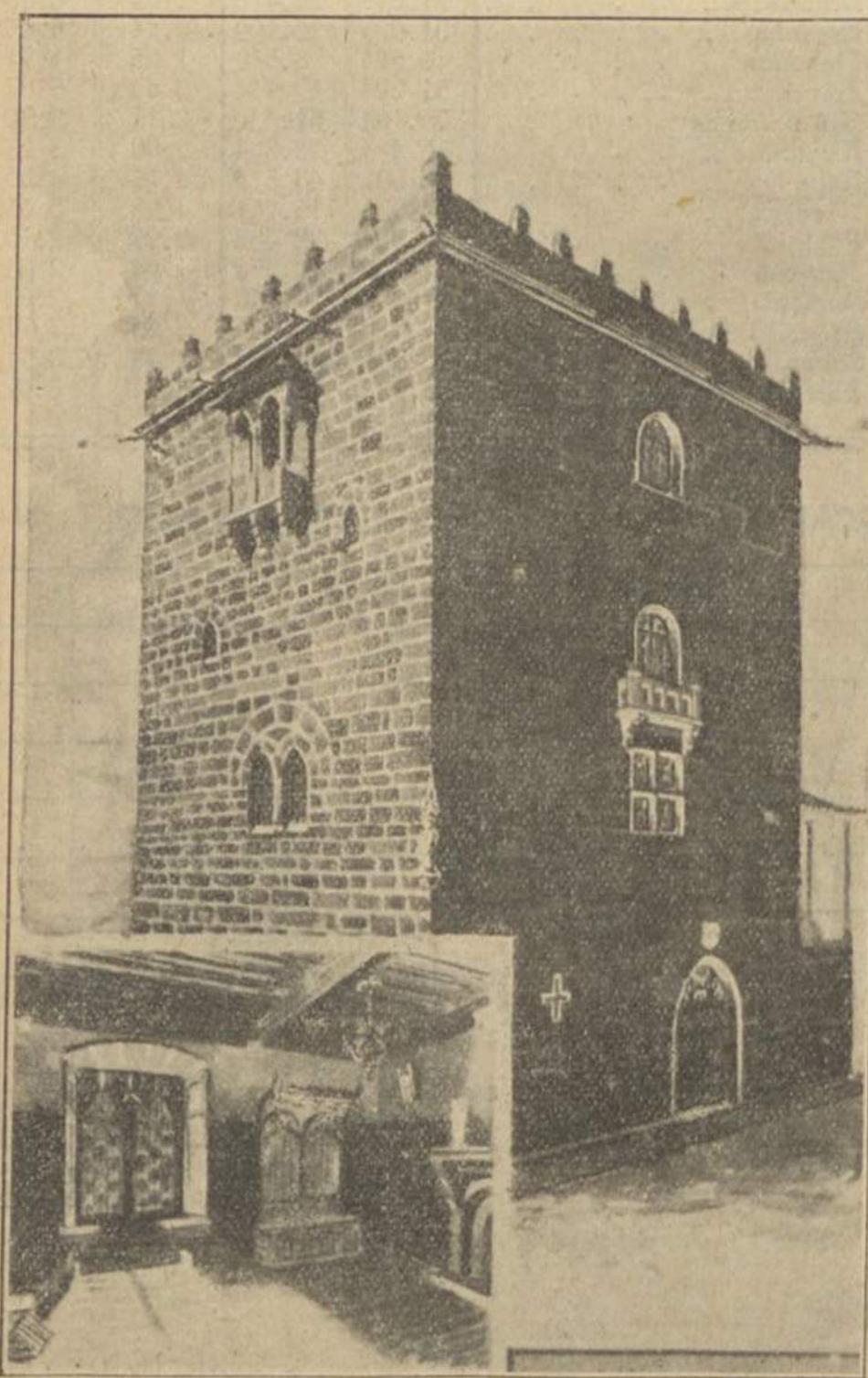


PENHA

Estátua de Pio X no centro da Penha

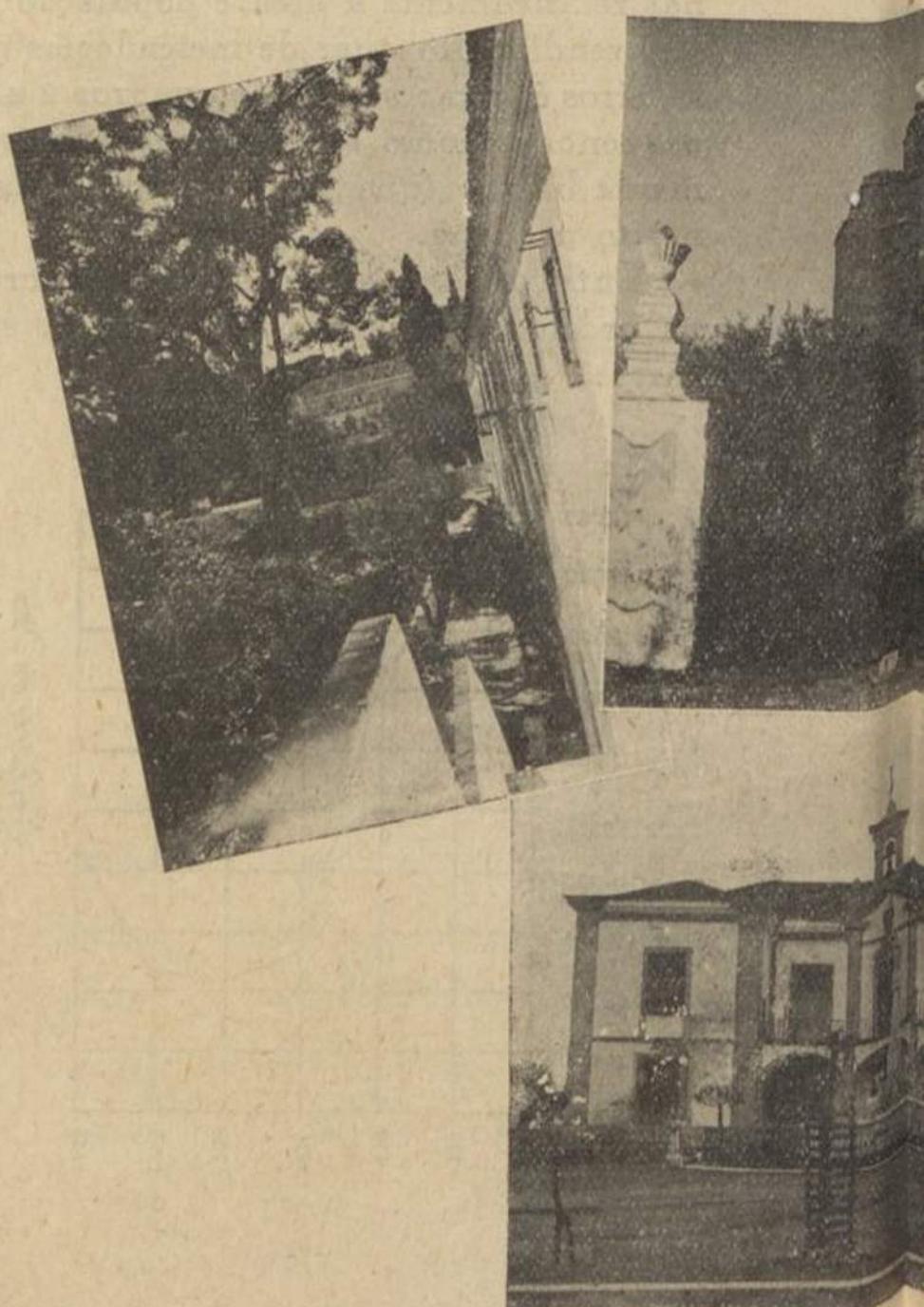
B A R C E L O S

R E D



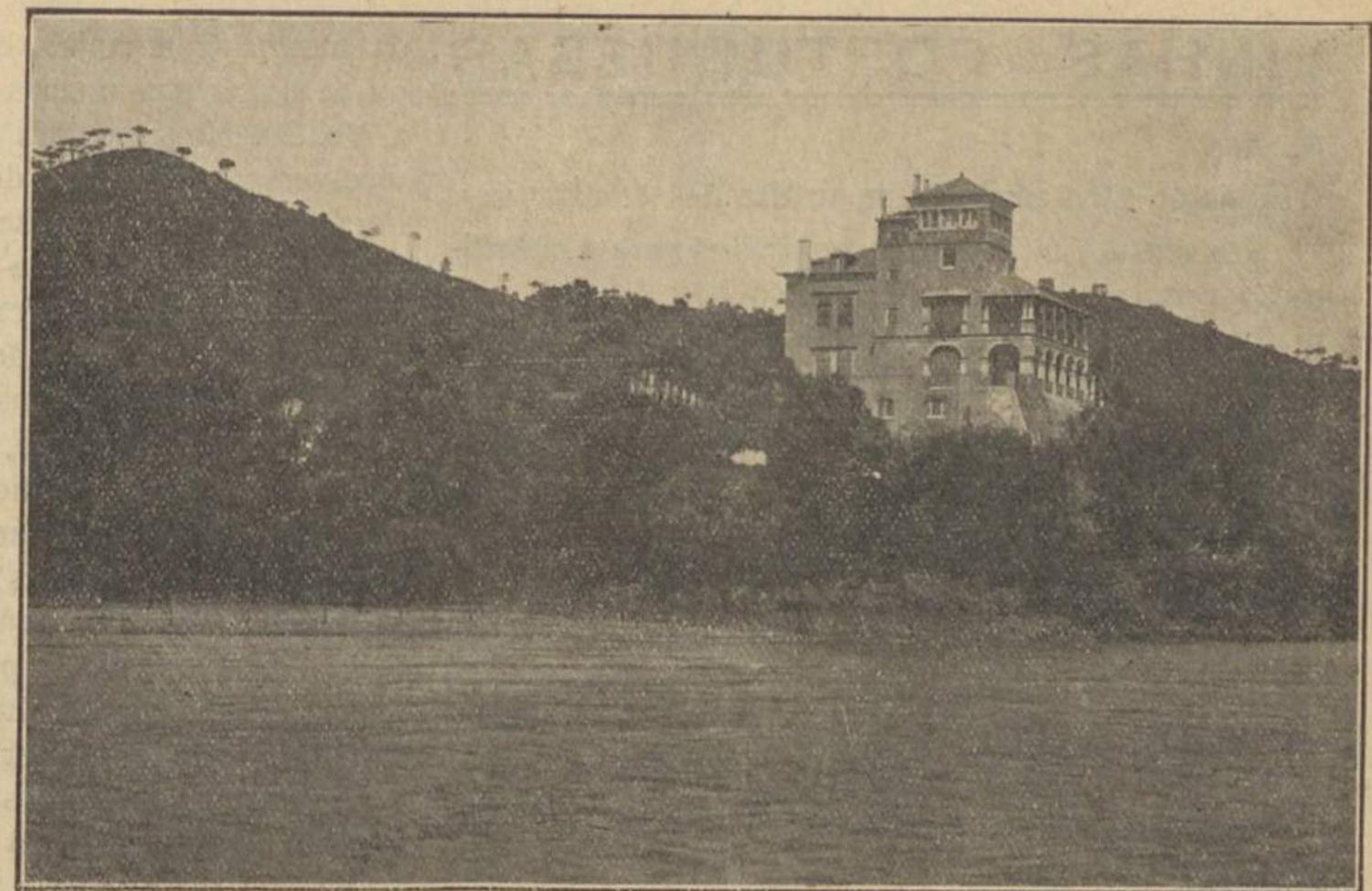
Museu Biblioteca (Antiga Tôrre do Alcaide)

PORT TURÍS



Três aspectos da Serra da Ossa

PUGAL ESTICO

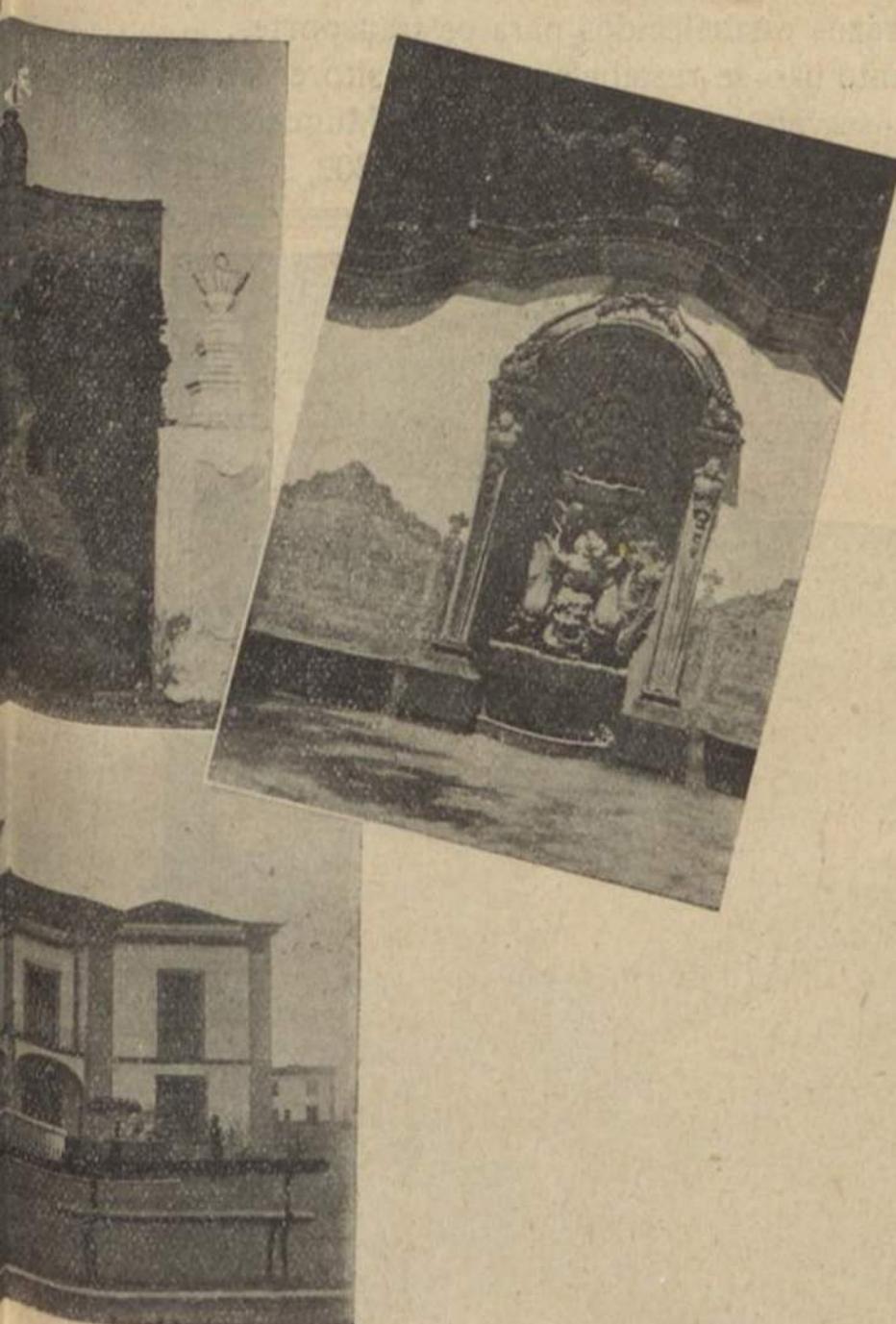


SETÚBAL

Palácio da Comenda

N D O

P O V O A D E V A R Z I M

^o edifício dos Paços do Conselho

Monumento ao Cego de Maio

LINHAS PORTUGUESAS

B. A.

Concurso para admissão de praticantes de estação

Nos exames ultimamente realizados para a classificação dos candidatos ao concurso para admissão de praticantes de estação nas linhas da Companhia da Beira Alta, destinados a preencher as vagas que se deram durante o corrente ano, obtiveram os primeiros lugares, conforme a ordem em que se encontram discriminados, os seguintes concorrentes:

Adelino das Neves, José de Freitas Pereira de Matos, Afonso Ferreira Machado, António de Jesus Lopes, Raul Soares Dias, Joaquim Fernandes dos Santos, Mário Casimiro Miranda, Felipe Leal Rebola Junior; José Antonio da Silva, Manuel Estevão da Silva Rolão, Joaquim Santiago, Manuel Rodrigues Neto, Arménio Pina Gouveia, Alberto Gonçalves Martins e Benvindo Frederico Silveira.

C. P.

Interrupção da linha entre Setil e Vendas Novas

Por se encontrar interrompida, devido aos últimos temporais, a linha de Vendas Novas, entre as estações de Setil e Muge, sem haver possibilidade de trasbordos, a C. P. não aceita, até resolução em contrário, qualquer espécie de tráfego que, para seguir a destino, tenha de passar pelo trôço de linha onde existe a interrupção.

Até ser restabelecida a circulação de comboios, o tráfego procedente de qualquer estação da antiga rede

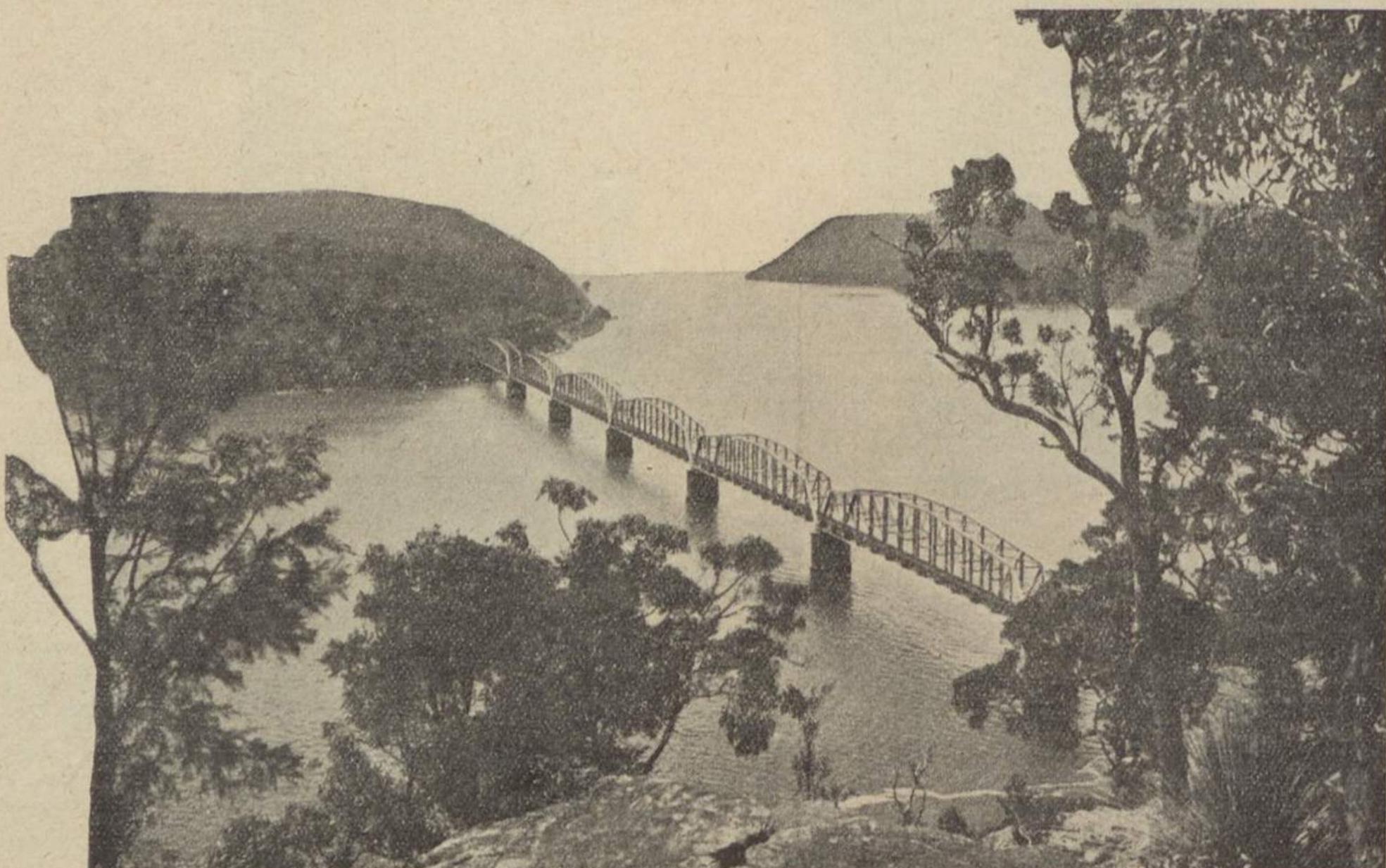
da mesma Companhia, das linhas do Minho e Douro ou de linhas combinadas para as estações desde Muge a Vendas Novas e para as linhas do Sul e Sueste, ou vice-versa, que tenha de atravessar o local que está interrompido, poderá ser efectuado por via Lisboa-Barreiro, tanto no que diz respeito a passageiros e bagagens, como a mercadorias em grande e pequena velocidade, com exclusão das remessas em regime de vagão completo ou constituídos por gado, veículos e outras mercadorias que, segundo as resoluções anunciadas no aviso ao público A, n.º 375 e seus aditamentos, não podem transitar pelas estações das linhas do Sul e Sueste, situadas na margem direita do Tejo.

Estes transportes serão feitos sob o regime estabelecido para o tráfego por via excepcional, sendo as taxas processadas de harmonia, com as disposições tarifárias em vigor, quer na parte relativa aos percursos terrestres efectuados pelas remessas, quer no que diz respeito ao percurso fluvial.

Destas medidas são exceptuadas as remessas de pequenos volumes expedidas ao abrigo da tarifa 8-108 de grande velocidade, que continuarão a disfrutar do mesmo tratamento tarifário que teriam se seguissem pela via normal.

No que diz respeito às expedições que nas condições atrás mencionadas se desviarem da via normal a C. P. não se responsabiliza pela rigorosa observância dos prazos estabelecidos para os transportes.

Enquanto não se restabelecer o trânsito entre Setil e Muge o serviço entre Vendas Novas e Muge fica limitado à circulação dos comboios n.ºs 301, 302, 305 e 306.



PONTE METÁLICA SOBRE O RIO HAWKESBURY

A MARGEM

DAS

ESTATÍSTICAS

APARECE-NOS sobre a mesa de trabalho um impresso editado pelo «O Comércio do Porto», de autor desconhecido, que se resume n'uma curiosa estatística sob o ponto de vista populacional entre as 61 maiores cidades da Europa e com mais de 400.000 habitantes.

Eis o seu contíudo :

Devido à recente constituição estatuída pelo Novo Código Administrativo, a cidade de Lisboa ocupa o **12.º lugar** e a cidade do Pôrto o **17.º lugar** entre as cidades mais importantes dos 6 países da Europa Ocidental (Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Bélgica e Holanda).

Por forma idêntica consideradas, a cidade de Lisboa ocupa o **27.º lugar** e a cidade do Pôrto o **49.º lugar**, entre as 61 principais cidades de toda a Europa.

Devido, também, à confederação dos seus Municípios pelo Novo Código estipulada, são considerados, sob o ponto de vista administrativo e populacional: como Lisboa, os concelhos de Oeiras, Loures, Sintra e Cascais e como Pôrto os concelhos de Gaia, Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar, todos já há muito, de maneira variadamente material e intensa, ligados àquelas duas cidades.

Enumeram-se, a seguir, as 61 maiores cidades da Europa, por ordem decrescente populacional :

Cidade	País	Área	Censo	Habit.
Londres (Maior)	Inglaterra	179.845 Hect.	1951	8.205.942
Berlim	Alemanha	88.395 Hect.	1955	4.242.501
Moscou	Russia		1955	3.633.300
Paris	França	8.600 Hect.	1951	2.891.020
Leningrad	Russia		1955	2.776.400
Viena	Austria	27.765 Hect.	1954	1.874.581
Budapest (Maior)	Hungria		1955	1.421.597
Barcelona	Espanha		1955	1.200.000
Madrid	Espanha		1955	1.180.000
Varsovia	Polónia		1951	1.178.914
Hamburgo	Alemanha		1955	1.129.307
Roma	Itália		1954	1.121.189
Glasgow	(ESCOLA)		1954	1.114.100
Milão	Itália		1954	1.049.250
Birmingham	(Grã-Bret.)	20.698 Hect.	1955	1.011.500
Bruxelas	Bélgica		1955	891.422
Napoles	Itália		1954	874.126
Liverpool	(Grã-Bret.)	10.054 Hect.	1955	859.200
Marselha	França		1951	800.881
Praga	Tchecoslov.		1950	848.081
Amsterdam	Holanda		1954	778.442
Copenhagen	Dinamarca		1950	771.168
Manchester	(Grã-Bret.)	11.050 Hect.	1955	758.140
Colonia	(PRUSSIA)		1955	756.605
Munich	(Alemanha)		1955	755.538
Leipzig	(BAVIERA)		1955	
Lisboa	(Alemanha)		1955	
Baku	(SAXE)		1955	
Constantinopla	(Alemanha)		1955	
Essen	(Portugal)	47.572 Hect.	1930	713.321
Kharkof	Russia		1955	709.500
Dresden	Turquia		1927	690.857
Denova	(PRUSSIA)		1955	
	(Alemanha)		1955	654.461
	Russia		1955	654.500
	(SAXE)		1955	
	(Alemanha)		1955	642.143
	Itália		1954	635.881

Cidade	País	Área	Censo	Habit.
Bucarest	Roménia		1950	631.288
Breslau	(PRUSSIA)		1955	625.198
Turim	Alemanha		1954	619.575
Lodz	Itália		1951	605.467
Rotterdam	Polónia		1954	587.901
Lyon	Holanda		1951	579.765
	França		1951	
	(PRUSSIA)		1955	555.857
Francfort s. o Meno	(Alemanha)		1955	
Dortmund	(PRUSSIA)		1955	540.875
Kiev	Alemanha		1955	
Stockholm	Russia	14.275 Hect.	1955	521.618
Rostov	Russia		1955	520.700
Sheffield	(INGLATERRA)		1954	520.680
Düsseldorf	(Grã-Bret.)	15.820 Hect.	1955	498.600
Odessa	Russia		1955	497.000
Leeds	(INGLATERRA)	15.420 Hect.	1955	485.000
Porto	Portugal	52.924 Hect.	1950	483.062
Haya	Holanda		1954	469.168
Edinburgh	(ESCOLA)		1954	457.700
Atenas	Grécia		1928	452.99
Gorky	Russia		1955	451.500
(Nishni Novgorod)	(PRUSSIA)		1955	
Hanover	Alemanha		1955	445.920
Duisburg	(PRUSSIA)		1955	
Hamburg	Alemanha		1955	440.419
Valencia	Espanha		1955	436.597
Stuttgart	Alemanha		1955	415.028
Bristol	(INGLATERRA)		1955	410.870
Nürenberg	(BAVIERA)		1955	410.458
Wuppertal	(Alemanha)		1955	408.602
Tiflis	Russia		1955	405.900

avVII avCá(0)

CRUZEIRO AÉREO ÁS COLONIAS

Segundo notícias recebidas na direcção da Aeronáutica Militar sabe-se que os três aviões que regressam a Lisboa aterraram em Elisabethville.

Verifica-se, por esta comunicação que os três «Vickers» tripulados, respectivamente, pelos srs. major Pinho da Cunha e capitães Joaquim Baltazar e Moreira Cardoso, cada um com um mecânico, cobriram os 820 quilómetros, que separam Téte de Elisabethville.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Por intermédio do «Grémio Luso-Alemão», recebemos um interessante calendário da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemãs, contendo explêndidas gravuras que representam motivos ferro-viários passados pelas linhas férreas alemãs.

Agradecemos.

AS

NOVAS COMUNICAÇÕES

FERROVIÁRIAS

ENTRE

ZAFRA E O NOSSO PAÍS

Pelo Eng.º GABRIEL URIGÜEN

COMO prometemos no artigo anterior, vamos dar conta aos nossos leitores dos pormenores do caminho de ferro, que motiva estes artigos, assim como da sua grande importância para a relação entre os povos Ibéricos.

O caminho de ferro de Zafra a Vilanova del Fresno, com uma extensão de 98^{Km.},774, parte de Zafra, donde enlaça com as linhas de Mérida a Sevilha (M. Z. A.) e Zafra a Huelva (Z. H.) e termina em Vila Nova del Fresno, a uns 7 quilómetros da fronteira portuguesa.

O traçado atravessa os seguintes partidos municipais: Zafra, La Puebla de Sancho Pérez, Alconera, Burguillos del Cerro, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera, Zahinos y Vilanova del Fresno.

Dos 98^{Km.},774 que representam o comprimento total do caminho de ferro, 60^{Km.},027 são em alinhamento recto e 38,^{Km.}747 em curva. O raio mínimo das curvas é de 400^{m.}. Com curvas d'este raio mínimo há 22,^{Km.}998, o que representa 23,3 % do comprimento total do caminho de ferro.

Em rampa há 27^{Km.},595 que representa 28 %, e em patamar 25,7^{Km.},57, ou seja 25 % e em declive 45,^{Km.},320 o que equivale 45 %.

A máxima inclinação das rampas e declives é de 15^{mm.}. O comprimento total das rampas e declives com a inclinação máxima de 15^{mm.} é de 18,^{Km.}947 que equivale a 19 %.

O caminho de ferro está dividido em quatro

lanços, cujos comprimentos e custo por cada um dos referidos lanços se indicam a seguir:

Lanços	Quilómetros	Custo em pesetas
1.º	22,16577	20.535.148,27
2.º	25,07883	17.703.613,40
3.º	17,84507	9.185.249,04
4.º	33,58434	14.849.570,34
Material rolante . . .		8.821.791,30
Total . . .		70.945.373,35

Desta forma resulta um preço médio por quilómetro incluindo o material rolante, de 718.269,64 pesetas.

As povoações directamente servidas pelo caminho de ferro, são:

Zafra, Alconera, Burguillos del Cerro, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera, Zahinos e Vila Nova del Fresno.

As estações e apeadeiros da linha, são:

Zafra	(estação) quil.	0,00
Alconera	(estação) quil.	10.069,17
Burguillos del Cerro . .	(estação) quil.	21.800,14
La Granja :	(apeadeiro) quil.	37.883,88
Jerez de los Caballeros (estação)	quil.	46.820,00
Domingo Abid	(apeadeiro) quil.	54.320,00
Oliva-Zahinos	(estação) quil.	61.320,00
El Halcón	(apeadeiro) quil.	74.210,00
La Ramirilla	(apeadeiro) quil.	85.720,00
Villa Nova del Fresno (estação)	quil.	98.620,00

A concessão de esta linha pertence à Companhia dos caminhos de ferro de Zafra a Portugal, Companhia espanhola, com sede social em Barcelona.

As obras executam-se por contrato, sendo as casas adjudicatárias:

Para o 1.º lanço a Sociedade Metropolitana de Construção. Os lanços 2, 3 e 4 a «Construcciones Bernal, S. A. Assentamento de via — Lanços 1 e 2 — «Vias y Riegos S. A.

* * *

O estado actual da construção é como segue:
1.º Lanço — Encontra-se completamente termi-



ESTAÇÃO DE BURGUILLOS DEL CERRO — Fachada principal de passageiros

nada a infraestructura, superestructura, casas de guarda, edifícios, estações salvo a estação de Zafra que se pretende situa-la em local de forma a dar-lhe ligações com as de M. Z. A. e Z. H.

O comprimento d'este lanço é de 22^{Km.}, 16577, sendo em recta 60,9% do seu comprimento e em curva 39% e em curva de raio mínimo 24,7%. Em rampa temos 19,5%, em patamar 22,5% e em declive, 58%. Em declive e rampa com a inclinação máxima de 15 milímetros 35,8%.

As obras de terraplenagens atingem as seguintes cifras: Em trincheira 509.587 m. c. e em aterro 493.526 m. c.

As máximas cotas do projecto, são: em trincheira 16,39 m. e em aterro 15,67 m.

As obras de arte mais importantes d'este lanço são:

Pontão de 6 metros de vão sobre «Arroyo de Aguas Claras», P. I. da estrada de San João do Porto a Cáceres; Pontão de 8 m. de vão sobre a ribeira de «la Dehesa»; P. I. da estrada «del Puerto de Santo Domingo a Jerez de los Cabaleiros». Um tramo recto oblíquo de formigão de ci-



ZAFRA — Praça de Espanha

mento armado e inúmeras passagens superiores e inferiores de caminhos.

Nêste lanço existem quatro casas de guarda.

As estações de êste lanço são: Zafra, Alconera e Burguillos del Cerro.

A primeira como estação de origem, tem os serviços de passageiros, mercadorias, material e tração, tomas de água, etc..

O edifício de passageiros ocupa uma superfície de 492 m. q. e terá três pisos.

O serviço de mercadorias compõe-se de um cais coberto de 20×12 m., outro descoberto de 30×10 m. e um cais para embarque de gados.

Desta estação, como anteriormente dissemos, nada há feito de definitivo pois só ainda tem uma linha assente, com carácter provisório, que liga as linhas da M. Z. A. e Z. H.

ESTAÇÃO DE ALCONERA — Possue três linhas de cisculação e uma outra para serviço dos cais. Em recta e curva de 500 m. de raio.



ESTAÇÃO DE BURGUILLOS DEL CERRO — Fachada da via

O comprimento total entre agulhas extremas é de 477 m. Plataformas de 100 m. de comprimento e 7 m. de largura, fronteira ao E. P. e mais quatro intermédias.

O edifício de passageiros apenas de um piso, comportando uma habitação e W. C., tem uma superfície de 264 m. q. (22×12), um cais coberto de 15×10 m. e outro descoberto de 20×10.

Por último a estação de BURGUILLOS DEL CERRO, final do lanço, também tem três vias de circulação e uma para serviço dos cais. Em recta e em curva de 400 m. de raio. O comprimento total entre agulhas extremas é de 502 m. Plataformas de 120 m. de comprimento e larguras de 7 e 4 m.

O edifício de passageiros de um só piso, com duas habitações para pessoal e W. C., tem 297 m. q. (33,75×8,80), um cais coberto de 30×10, e outro descoberto também de 30×10 e ainda um cais para embarque de gado.

Nêste lanço encontra-se o túnel mais importante do caminho de ferro, chamado de Alconera. Está situado à saída da estação do mesmo nome tendo 935,75 m. de comprimento, é revestido totalmente com espessuras variáveis de 0,40, 0,50 e 0,60.

O túnel que é em recta tem uma rampa de 2,5 milímetros, um trainel em patamar e um declive de 15 milímetros.

* * *

2.º Lanço — Encontra-se também construído, totalmente, a infraestrutura, via assente, casas de guarda, edifícios, estações etc.



ESTAÇÃO DE JEREZ — 2.º trôço



ZAFRA — Porta de Azebuche

O comprimento d'este lanço é de 25 Km., 07883 dos quais 59,8 %, são em recta e 40,2 % em curva. Em curva de raio mínimo de 400 m. tem 13,4 % do comprimento total do lanço.

Em rampa, 35 %, e em patamar 34,4 %, em declive 30,6 % tendo a inclinação máxima de 15 %. Entre rampas e declives tem 10 % do comprimento total do lanço.

Os trabalhos da terraplenagem atingem as seguintes cifras: desaterro 495.386,46 m. c., aterros 478.799,42 m. c.

As máximas cotas do projecto são: em desaterro 14,07 m. e em aterro 13,55 m..

As obras de arte mais importante d'este trôço são:

Um grupo de três pontões de 5 m. de arco abatido. Passagem inferior «del Puerto de Santo Domingo a Gerez de los Caballeros;» um tramo recto, oblíquo, de formigão de cimento armado; um grupo de três pontões de 6 m. sobre o «Arroyo Brovales;» P. S. da estrada «del Puerto de Santo Domingo a Jerez de los Caballeros,» P. S. da estrada de «Albuera a Fregenal» e vários pontões de 6 e 4 metros de vão.

Nêste lanço existem cinco casas de guarda.

As estações e apeadeiros d'este lanço são as que seguem:

APEADEIRO DA GRANJA— Duas vias em rectas com um comprimento de 493,50 m. entre

agulhas extremas. Uma plataforma de 100 m. de comprimento por 7 de largo e um E. P. com uma habitação tendo 15,50 × 8 m., e ainda uma W. C.

ESTAÇÃO DE JEREZ DE LOS CABALLEROS—, fim do segundo lanço. Possue oito vias em recta com um comprimento de 612 m. entre agulhas extremas. Duas plataformas de 120 m. de comprimento e larguras de 7 e 4 m.

Edifício de passageiros de dois pisos, com duas habitações e uma superfície de 36,50 × 9 m. e W. C.

Um cais coberto de 60 × 10 m. dois cais descobertos de 40 × 10 m. e 60 × 10 m., respectivamente e ainda um outro cais para desembarque de gados.

Este lanço tem três túneis, todos êles revestidos de formigão de cimento com 0,40 de espessura.

Estes túneis são:

Túnel de Brovales— De 61,20 m. de comprimento em recta e curva de 500 m. de raio e um de declive de 12 milímetros.

Túnel N.º 1— De 222 m. de comprimento, em curva de 400 m. de raio e em rampa de 14 milímetros seguida de patamar.

Túnel N.º 2— De 250 m. de comprimento, em recta e curva de 600 m. de raio e em rampa de 14 milímetros seguida de patamar.

Estes dois lanços esperam a instalação de telefones, encravamentos e sinalização bem como outros acessórios, para ser posto em exploração e que deverá ser ainda no corrente ano de 1936.

Nos trabalhos relativos aos lanços n.ºs 3 e 4, começados no mês de Setembro de 1933, tem-se dado bastante actividade.

No artigo seguinte daremos relação do estado em que se encontram êstes lanços e ainda outros pormenores de importância como sejam, características da via, sinais, material circulante etc., os quais esperamos, ser de grande interesse, para os nossos leitores.

Estes artigos não só têm o fim de relatar o seguimento de tão importantes trabalhos, como também para chamar a atenção dos governos de Portugal e Espanha, para que dispensem o necessário apoio, como o caso requer, afim de que seja acordado o ponto de passagem da linha férrea na fronteira, para assim se levar a bom termo esta obra.



ESTAÇÃO DE JEREZ — 2.º trôço

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, para bilhetes simples a preços reduzidos entre as estações, apeadeiros e paragens, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o novo projecto de tarifa especial interna n.º 2 de grande velocidade, para bilhetes de ida e volta, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado, o projecto de aviso ao público (5.º aditamento ao aviso E-1:459, de 15 de Maio de 1930) sobre a aplicação do multiplicador 6 às taxas de transporte das taras vazias que tenham servido a gasolina, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao Público (2.º aditamento ao aviso E-1:555) estabelecendo uma sobretaxa de velocidade pela utilização dos comboios rápidos ou de luxo para os percursos compreendidos entre Canas-Felgueiras para Oliveira-Cabanas ou Nelas, e de Abrunhosa para Mangularde até Gouveia, ou vice versa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que sejam aprovados os projectos de avisos ao público, propostos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, para a cobrança de um suplemento aos passageiros que utilizem lugares-camas e lugares de 1.ª e 2.ª classes na carruagem mixta que circula no comboio de luxo Sud-Express.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a equiparar na sua rede os mais baixos mínimos de peso indicados na classificação geral de mercadorias, pequena velocidade (reimpressão de Maio de 1932), da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em vigor nas linhas da antiga rede e nas do Minho e Douro e Sul e Sueste, às remessas transportadas em regime de detalhe ao abrigo da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público substituindo o aviso A-1:514, de 24 de Agosto do ano findo, relativamente à bonificação a conceder sobre o transporte de sal comum procedente da estação da Figueira da Foz.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Concelho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público (1.º aditamento ao aviso A-460), aplicando também às remessas de castanha cumum e de flores naturais cortadas as disposições do citado aviso A-460 proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público estabelecendo bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, para viagens às quartas feiras, dia de mercado em Famalicão, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Concelho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A-375, de 25 de Maio de 1933) sobre o serviço que presta o apeadeiro da Senhora da Agonia, situado ao quilometro 103,8 da linha do Minho, entre as estações de Moledo e Caminha, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público (1.º aditamento ao aviso A-375) relativamente à abertura à exploração do novo apeadeiro de Espadaneira, situado ao quilómetro 213.789 da linha do Norte, entre os apeadeiros de Casais e Bemcanta, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A-375, de 23 de Maio de 1933) anunciando a abertura ao serviço público do desvio de Palma, situado ao quilómetro 64,959 da linha do Vale do Sado, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Concelho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 5 ed grande velocidade, tendo extensiva ao trajeto Lisboa-Rossio a Valência de Alcântara a faculdade de ocupação de lugares de camas por passageiros portadores de bilhetes de 2.ª classe, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 2.º aditamento à tarifa especial interna n.º 11 de grande velocidade, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Concelho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 3.º aditamento à tarifa especial n.º 4 de grande velocidade, estabelecendo bilhetes especiais de ida e volta das estações desde Mirandela a Bragança para a paragem de Chãos, por ocasião das feiras que se realizam naquela localidade nos dias 7 e 20 de cada mês, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 5 de grande velocidade, modificando os preços dos bilhetes das estações e apeadeiros de Lisboa-Terreiro do Paço a

Barreiro A para Seixal e incluindo os compreendidos entre o apeadeiro de Barreiro-Miguel Pais e estações de Montijo, Águas de Moura, Pinheiro, Monte Novo-Palma e Alcácer do Sal, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 15.º aditamento à tarifa especial interna n.º 14 de grande velocidade em vigor nas linhas da antiga rede, e 25.º e 34.º à tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade em vigor respectivamente nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 2.º aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, concedendo bonificações aos expedidores de remessas de toros de pinho ou eucalipto, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Para os devidos efeitos se publica que, em 20 de Dezembro último, foi demitido, por haver sido julgado incapaz de serviço e não ter direito à reforma, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 5.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o limpador de máquinas da rede do Sul e Sueste, Acácio de Aquino, que, à data do referido arrendamento, tinha a mesma categoria.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Fevereiro de 1936. — Pelo Director Geral, Júlio José dos Santos.

Sapadores de Caminhos de ferro

Os próximos festejos realizam-se em Sintra no dia 3 de Maio

Reuniu-se a comissão organizadora do banquete de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados, que fizeram parte do antigo batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que partiu para França em 1917.

Foi deliberado, conforme conhecimento já pela imprensa diária, que o próximo banquete tenha lugar em Sintra no dia 3 de Maio do corrente, tendo já a comissão recebido a inscrição de 150 convivas.

Deliberou mais a comissão comprimentar o Sr. Ministro das Obras Públicas, major Joaquim Abranches, que faz parte do referido batalhão e convidar o Sr. major Faria Leal a fazer parte da Comissão Executiva.

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

§ 3.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,13.

N.º 262 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,0151	T de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
654	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
5	travessas rectangulares
119,847	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	20,5 h. de capataz de via
	504,5 h. de assentador
	298,5 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 263 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,0459	T de carris de Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
660	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
6	travessas rectangulares
120,434	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	20,5 h. de capataz de via
	505,8 h. de assentador
	300 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 264 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665

de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,0768	T de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
660	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
6	travessas rectangulares
120,020	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	20,5 h. de capataz de via
	507,5 h. de assentador
	301 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 265 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,1077	T de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
666	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
121,607	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	21 h. de capataz de via
	508,7 h. de assentador
	302,2 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 266 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e

180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,1386 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
666	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
122,194	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
510 h.	de assentador
503,5 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.^o 267 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,1695 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
672	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
122,781	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
511,5 h.	de assentador
504,5 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.^o 268 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,2005 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
672	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
123,366	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
513 h.	de assentador
505,7 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.^o 269 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,2312 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
678	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
123,953	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
514,4 h.	de assentador
307 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.^o 270 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,2621 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
678	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
124,540	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
516 h.	de assentador
308 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.^o 271 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,2929 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
684	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
125,126	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
517,3 h.	de assentador
309,2 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.^o 272 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios

7,5238 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas
690 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
11 travessas rectangulares
125,713 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h. de capataz de via
518,7 h. de assentador
310,3 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 273 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,3547 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas
690 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
11 travessas rectangulares
126,500 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h. de capataz de via
520,2 h. de assentador
311,5 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 274 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,3855 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas
696 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
12 travessas rectangulares
126,885 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h. de capataz de via
521,6 h. de assentador
312,6 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 275 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,4164 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas

696 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
12 travessas rectangulares
127,472 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h. de capataz de via
523 h. de assentador
313,7 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 276 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,4475 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas
702 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
13 travessas rectangulares
128,059 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h. de capataz de via
524,5 h. de assentador
315 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 277 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,4782 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas
702 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
13 travessas rectangulares
128,645 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h. de capataz de via
525,9 h. de assentador
317 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 278 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,5091 T de carris Vignole de aço
32 barretas de cantoneira
64 parafusos de via com porcas e anilhas
708 «tirefonds» correntes
96 «tirefonds» de junta

2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 129,252 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22 h. de capataz de via
 527,3 h. de assentador
 317,2 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.^o 279 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,85 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,5399 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 708 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 129,819 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22 h. de capataz de via
 528,8 h. de assentador
 318,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.^o 280 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,90 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,5708 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 714 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 130,406 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
 22 h. de capataz de via
 530,2 h. de assentador
 319,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.^o 281 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,95 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,6016 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 720 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 130,991 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22 h. de capataz de via
 531,6 h. de assentador
 320,7 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.^o 282 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 3^m,00 incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,6325 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porca e anilhas
 720 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 131,578 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
 22 h. de capataz de via
 533 h. de assentador
 322 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

COMPREM O «MANUAL DO VIA-JANTE EM PORTUGAL»

à venda em todas as livrarias.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Março de 1896

As companhias de viação

Noticiam os jornaes, e é facto, que o sr. Jacintho Gonçalves, dono da empresa de carros que fazem carreira em Lisboa, se ligou á Companhia Carris de ferro, vendendo-lhe os seus vehiculos e gado, tomando-lhe esta o pessoal, e passando elle proprio a ser seu empregado.

O facto era mais que de esperar — era certo.

Sabidas as ligações que havia entre o sr. Gonçalves e sr. conde de Burnay, e tendo este titular assumido a direcção dos negócios da Companhia Carris, certamente que, em vez de alimentar o mais energico concorrente d'esta companhia, passaria a absorvel-o em melhores condições do que ella, por si, nunca o teria feito.

Por outro lado diz-se que os demais proprietarios de vehiculos de carreira tratam de organizar uma companhia por meio da qual, reunidos, continuem a competencia á Carris de Ferro.

No meio d'isto perguntam algumas folhas, perguntaremos todos — se o publico ganhará com esta nova phase da viação em Lisboa.

Pôde ganhar muito e pôde muito perder. Tudo depende da camara municipal, e é para as resoluções d'essa que todas as atenções se devem voltar.

Pela nossa parte começamos a applaudir, se as cousas se passam como se diz, porque não resulta mais do que a adopção do alvitre que aqui temos preconizado repetidas vezes.

Lisboa não pôde estar á mercê de qualquer sujeito que põe quatro redas n'un caixote velho pintado (?) a zarcão, o faz puxar por dois animaes chaguentos e lhe chama um carro.

A Companhia Carris tem sido uma instituição séria, embora na sua exploração tenha havido grandes defeitos resultantes da incompetencia de algumas cabeças.

Ao lado d'ella (não diremos na frente porque estorva o andamento dos carros) ponha-se uma outra companhia, tambem séria, e as duas, mesmo sem se guerrearem, poderiam fazer exellente serviço.

A esta companhia, desde já o direito, deveria a camara retirar o inconcebivel imposto de 500\$000 réis annuaes por carro.

Equiparal-a nos encargos á companhia Carris, aumentar-lhe mesmo a verba para reparação de calçadas que os carros volantes estragam mais que os das calhas, seria justo; mas obrigal-a a pagar cerca de réis, 1\$400 por dia e por carro, é um imposto impossivel e com o qual não se pôde exigir bom serviço.

Em vez d'isso seriam obrigados esses carros a um modelo unico, commodo e elegante, a um aceio regular, a um estado de perfeita conservação.

Pessoal habil no manejo do gado, uniformizado e limpo, carreiras com tabelas fixas de horas, trajectos, preços, etc.

E. sendo assim a área de acção de cada companhia poderia ser dilimitada por separado. A cidade é bem grande; ha varios caminhos para cada destino, e muitas ruas que não teem hoje viação de carreira.

Onde ha carris, onde a companhia estabelecesse linhas e as explorasse com, pelo menos, um carro cada quarto de hora, ahí circulariam só os seus carros; onde não os ha existe campo largo para os vehiculos da outra companhia.

Esta viria muitas vezes trocar os seus passageiros com a sua companheira, não rival, auxiliando-se assim mutuamente, e servindo ambas bem o publico.

Note-se que a Carris deveria de deixar de se servir de carros volantes. Não se comprehende que essa companhia se

lastime da competencia que lhe fazem, e ella mesma lhes faça competencia a elles, e a si propria.

Além de que dos carros volantes que ella possue, ou vae possuir, uma parte é facilmente adaptavel a andar nas calhas; os restantes podem fazer belo serviço... aquecendo as caldeiras dos geradores, que ella vae montar para a electricidade. Para mais não servem.

A' camara municipal, pedimos, que olhe bem por estes assumptos. Já que os anteriores camaristas se deixaram levar na corrente das condescendencias, sejam estes energicos e competententes para tirar das ruas esses vergonhosos cangalhos que as sujam, para regular a constituição e o funcionamento das duas companhias, para negar a criação de pequeninas empresas que não devem ser consentidas n'uma capital como a nossa, e se tal fizeram terão assim prestado a esta um bom, um grandioso serviço.

Depois de escripto o que antecedeu, vimos o requerimento que a Companhia Carris apresentou á camara municipal e em que pede o monopólio da construção de linhas e sua exploração por electricidade, por conductor aereo, em uma infinidade de ruas — quasi todas as de Lisboa, se pôde dizer.

O sistema escolhido é o mais inconveniente para uma cidade como a nossa — já o declarámos, deixando para o proximo numero ocupar-nos mais largamente d'esta proposta, visto que n'este nos falta o espaço.

Caixas de Soccorros e de reformas e de pensões da Companhia Real

Temos presente o relatorio d'estas instituições benemeritas dos empregados da companhia dos caminhos de ferro, respetivo a 1894, e pena é que este documento se publique com um anno e tanto de atraso, o que torna extemporaneos certos estudos sobre estas importantes instituições!

Tambem nos parecia um elemento de estudo interessante que se desse n'este relatorio a nota da receita, despesa e saldo positivo desde a fundação de ambas estas instituições, em vez de se dar sómente com respeito ao da caixa de soccorros, desde 1888.

Em todo o caso melhor fazem as actuaes gerencias publicando estes relatorios, do que as antigas que nada publicavam; e talvez mesmo por nada se publicar, alguns actos de má administração pudessem ser praticados.

No que se refere a 1894 e á caixa de soccorros, a receita e despesa resumem-se em:

Receita	55:114\$790
Despesa	17:914\$532
Lucro	17:200\$258

Ou seja 49%.

E' para notar que a percentagem dos lucros, como o desenvolvimento das operações d'esta caixa, se tem elevado consideravelmente nos ultimos annos, passando rapidamente de 24% em 1891 a 41% em 1892, 52% em 1893 e 49% em 1894.

Dando o desenvolvimento das receitas, explicaremos aos nossos leitores estranhos ao caminho de ferro quaes as fontes de que dispõe esta caixa:

Bilhetes de gare	14:428\$450
Bilhetes pessoaes	1:668\$750
Multas	2:218\$698
Balanças automaticas	52\$981
Empresas d'annuncios	182\$660
Vendas d'agua, etc..	306\$000
Juros de emprestimos	1:170\$487
Subsidio da escola <i>Camões</i>	400\$000
Donativos.	85\$310
Armazens de víveres	13:585\$304
Diversos	1:016\$153
	55:114\$790

O mesmo faremos com a despesa para que se veja em que ella consentiu:

Administração Central.	2:565\$170
Armazem de viveres Pessoal	4:012\$610
Escola Camões Diversos	1:460\$368
Serviço de Saude	767\$427
Abonos a doentes	1:146\$375
Funeraes	3.526\$265
Donativos e socorros	683\$280
Juros de fianças	1:310\$100
Diversos	1:241\$795
	1:201\$142
	17:914\$532

Também notaremos que, além da verba supra de subsídios a 778 doentes, a companhia abonou, de sua conta 4:531\$930 réis a 1.802 empregados doentes.

A escola *Camões*, no Entroncamento, teve a frequência de 140 alunos, dos quais 27 fizeram exame, saíndo aprovados e destes, cinco com distinção.

A caixa de reformas e pensões, quanto subsidiaria da de socorros, cujos lucros líquidos aufera, tem uma outra organização.

Para esta concorrem os empregados com 5% dos seus vencimentos, até a quantia de 1.200\$000 réis annuaes, porque os vencimentos superiores só pagam 5% desta quantia.

As joias são o equivalente a um mês de ordenado.

A receita e a despesa no anno de 1894 foram:

Joias	2:212\$483
Quotas	14:994\$504
Juros de papéis de crédito	3:132\$335
Juros de depósitos no Monte-Pio Geral	295\$725
Lucros líquidos da Caixa de Socorros	16:422\$275
Diversas	1:954\$683
Total das receitas	39:0'0\$001
Pensões	16:872\$283
Reembolsos de joias	122\$300
" " quotas	1:211\$900
Total das despesas	18:206\$575
Excedente de receitas	20:803\$428

E' para notar que este excedente vai diminuindo de anno para anno e a esta, outra progressão mais assustadora se junta para pôr em proximo risco o futuro d'esta utilissima instituição — a velhice dos seus associados.

Foi organizada esta caixa em 1888 e para ella entrou então todo o pessoal que a companhia tinha em serviço. Neste havia já bastantes individuos edosos que desde os annos seguintes foram entrando no periodo de reforma. Já se vê que em cada anno este numero aumenta e a prova é o seguinte quadro que o relatorio nos apresenta e que reproduzimos com tristeza:

Annos	Numero de empregados inscriptos	Importancia das quotas líquidas de reembolsos	Numero de pensionistas	Importancia das pensões	Proporção entre pensões e quotas
1888	1.612	11:477\$922	51	4:622\$571	40,38 %
1889	1.665	11:707\$500	66	6:615\$709	56,49 %
1890	1.810	13:037\$242	86	9:325\$802	71,53 %
1891	1.978	12:837\$949	107	11:916\$421	92,82 %
1892	2.037	14:473\$278	125	13:163\$852	90,95 %
1893	2.023	13:818\$360	145	14:683\$688	106,26 %
1894	2.015	13:782\$514	157	16:872\$283	122,89 %

Alem d'isso sabe-se que uma desgraçada operação de um momento de apuro desfalcou grandemente, irreparavelmente, ha annos, os haveres da caixa; e ainda a depreciação dos papéis de crédito em que ella tinha alguns fundos e a diminui-

ção do juro vão concorrendo para o depauperamento d'aquele cofre que é a suprema esperança de muitos empregados e suas famílias.

O unico recurso, que ainda assim não salvará por completo o seu cofre de dificuldades, será o pagamento do debito que a companhia tem para com elle, proveniente de subvenções atrasadas que já monta a cerca de 70 contos.

O relatorio está muito bem detalhado — clarissimo mesmo — e merece por isso inteiros louvores a commissão que o redigiu.

Novos ascensores

A camara municipal de Lisboa deferiu o requerimento do Sr. Raul Mesnier pedindo para continuar as obras do elevador do largo do Municipio para o da Bibliotheca, fixando-se a taxa annual de 4\$000 réis por cada metro quadrado da parte em que o viaducto atravessa a via publica.

O elevador não poderá funcionar sem que, por parte dos delegados technicos da camara, sejam reconhecidas as suas condições de segurança e sem que as tarifas e horarios correspondentes sejam submettidos á aprovação da mesma camara.

O nosso querido amigo Mesnier projecta ter prompto este ascensor em abril proximo.

Em seguida começará a construcção do elevador da rua do Ouro ao largo do Carmo, uma linda obra de que estamos autorizados a prometer aos nossos leitores dar-lhes brevemente todos os detalhes.

Este ascesor reune as vantagens de evitar as subidas, uma outra importantissima, o encurtamento da distancia entre a parte baixa e a alta da cidade.

CAMINHOS DE FERRO

VAI SER REMODELADA A LEGISLAÇÃO QUE REGULA OS SEUS SERVIÇOS

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações assinou a seguinte portaria: «Considerando que a lei que regula os serviços de caminhos de ferro é datada de 1854 pelo que se torna necessário remodela-la completamente, porque a sua vetustez se não coaduna com os progressos da hora actual;

«Considerando que a referida lei foi feita quando as concessões ferroviárias representavam, de direito e de facto, verdadeiros monopólios, que hoje de facto não existem pelo que as suas disposições contêm peias inadmissíveis;

Considerando que é necessário dotar a indústria de transportes ferroviários com uma lei que assegure os interesses do Estado, do público e das empresas ferroviárias;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, nomear a comissão adiante indicada para rever a legislação que regula os serviços de caminhos de ferro, actualizando-a e adaptando-a às necessidades da vida actual e aos progressos que, em tão importante meio de transporte se tem verificado.

Engenheiros Alvaro de Sousa Rego, que servirá de presidente; e José Fernando de Souza, António Vicente Ferreira, Manuel Maria de Almeida Belo, Rodrigo Severiano do Vale Monteiro e Júlio José dos Santos, vogais».

R. G. DUN & C.[°]

DE NEW YORK

* Agência internacional *
* de informações comerciais *

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54



AOS SRS. EMPREITEIROS DE ESTRADAS

OS MELHORES

PICARETAS

MARRETAS

MARTELÓES

PREÇOS

TELEGRAMAS: CASA EZEQUIEL

É favor ao escrever
fazer referência a
este ANUNCIO

FORQUILHAS

(MODÉLO ESPECIAL DA NOSSA CASA,
USADO E PREFERIDO
PELOS PRINCIPAIS EMPREITEIROS)

CASA EZEQUIEL

86, Largo dos Loios, 89

PORTO

PÁS

ENXADAS

ALAVANCAS

O SORTIDO MAIS
COMPLETO EM TODAS
AS CLASSES DE
Ferragens para Construção

TELEFONE: 1607

FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

BOLSA - PREDIAL

DE

A. F. RAMALHO

POR INTERMÉDIO DELA ENCONTRAREIS
A GARANTIA DO VOSSO CAPITAL

COMPRA, VENDA E ADMINISTRAÇÃO DE PROPRIEDADES

HIPOTECAS

RUA DOS FANQUEIROS, 65-1.^o
LISBOA — PORTUGAL
TELEFONE 28730

TINTURARIA PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

DE Maria d'Assunção Silva Branco
45, Calçada do Carmo, 47-LISBOA-Telef. 21860
(Juato á Estação do Rocio)

10% A TODOS OS EMPREGADOS FERROVIÁRIOS
CONFRONTEM OS NOSSOS ACABAMENTOS

FAZENDAS—Tinge em tódas as côres, garantindo-as, lava e limpa a séco (Degraissage à sec) tôda a qualidade de fazendas, seda, (mesmo a seda acetato), lã, jutas, algodão, capas de borracha, tapetes, feltros, etc.—PELES—Curte, tinge, limpa, transforma e confecciona tôda a classe de peles.

GRANDE SORTIDO A PREÇOS CONVIDATIVOS

ATENÇÃO—As nossas secções de lavandaria e engomadaria encaram-se de tôda a classe de roupas a preço convencionais. PASSA-SE a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 15 MINUTOS, tendo os Ex.^{mos} fregueses um gabinete de espera.—LUTOS EM 12 HORAS—Os fatos e vestidos não tem necessidade de ser desmanchados para tingir

BUSSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.^o 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Macânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

PARA
PINTAR
AREDES

Use MURALINE

UMA TINTA QUE SE PREPARA

EM 10 MINUTOS

SECA EM HORAS

E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MÁRIO COSTA & C.^A L.^{DA}

Rua do Almada, 30-1.^o e 2.^o — PORTO — Telefone 2571

PARA VIAGEM...

lêr o livro

O BAILE DOS BASTINHOS

de ARMANDO FERREIRA

O MAIOR SUCESSO DO HUMORISMO NACIONAL

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
AS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
AS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias
AS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis
AS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
AS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
AS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos
AS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças
AS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
AS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
AS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
AS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
AS 4 HORAS
ANÁLISES CLÍNICAS

HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES Ridalines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris
Autorizado pela Direcção Geral de Saúde

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ESTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Acção rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURÍDOS Reducção e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPES & C.º, Rua do Ouro, 154 — ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225 — LIBERAL, Av. da Liberdade, 215
E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal
E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, Limitada
Rua da Magdalena, 46, 2.º LISBOA
TELEFONE 2 3572

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Ninguém deve viajar
sem consultar o

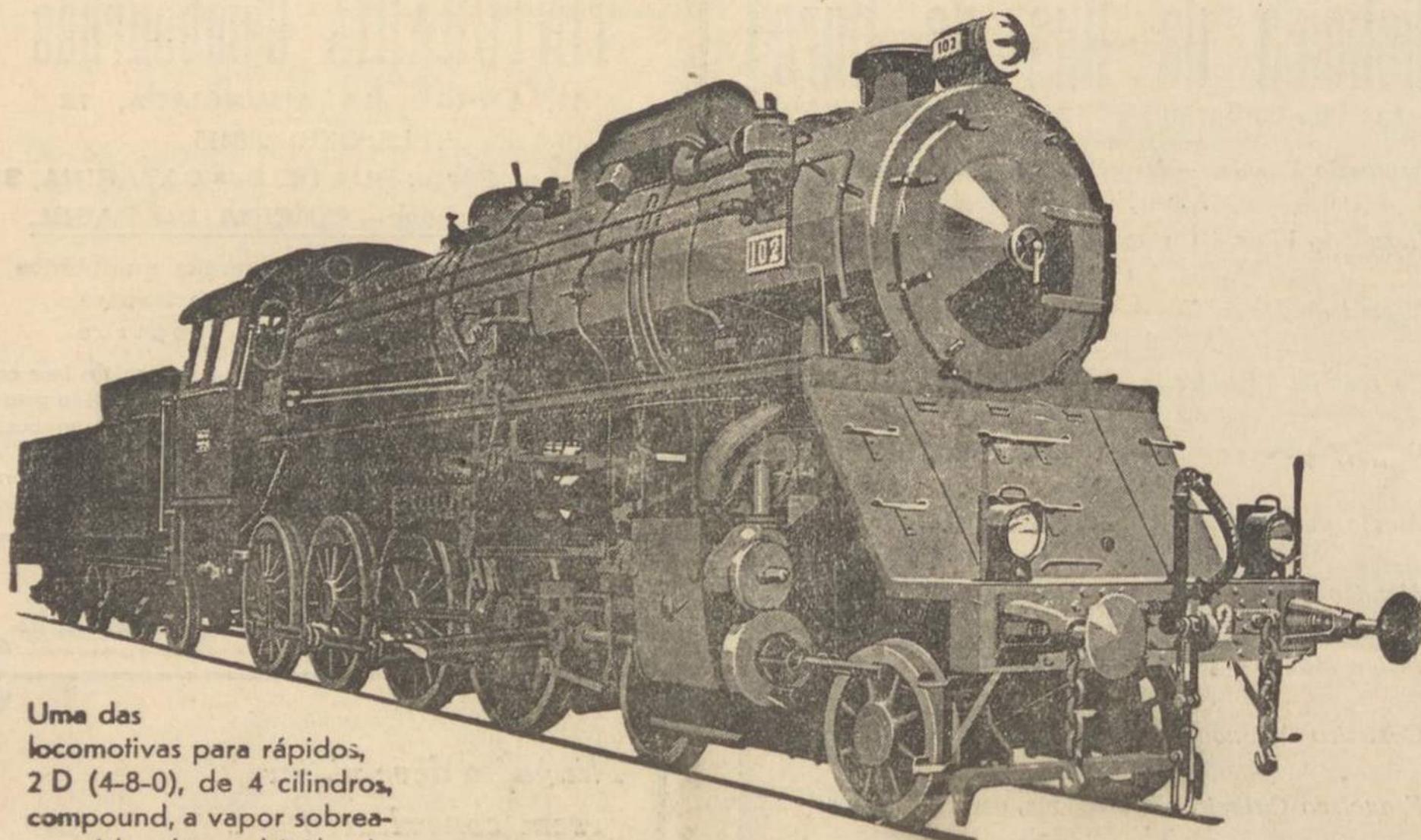
Manual do Viajante em Portugal

à venda em todas
as livrarias e na

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º—LISBOA

A SSINAR a «Gazeta dos Caminhos
de Ferro» é andar a par de todo
o movimento ferroviário do país.

L Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00



Uma das
locomotivas para rápidos,
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,
compound, a vapor sobre-aquecido, (para bitola de
1670 m/m) da Companhia
dos Caminhos de Ferro Por-
tuguêses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A.G.

Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas
em Portugal e suas Colônias, onde as mesmas se tem
qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêses da Metro-
pole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA