

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- 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, 1954; -MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Guimarães, Monumento a D. Afonso Henriques, I rei
de Portugal. — Crónica de Madrid, por CARLOS
D'ORNELLAS. — O emprêgo dos «Containers» nos
transportes mixtos, pelo Eng.º J. FERNANDO DE
SOUSA. — S. Miguel. — Renovação dos tramos metá-
licos das pontes da linha de Sintra, entre Alcântara e
Campolide, pelo Eng.º ANTÓNIO FERRUGENTO
GONÇALVES. — Assentamento de Via Férrea, por
ANTÓNIO GUEDES. — Os rendimentos das empresas
ferroviárias no ano de 1955, por A. G. — Ecos & Co-
mentários, por SABEL. — Aviação. — Parte Oficial. —
:—:— Linhas Estrangeiras. — Há Quarenta anos. —:—:

1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1175



GUIMARÃES — Monumento a D. Afonso Henriques, I Rei de Portugal

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £.	1.00
ESPAÑA (>) ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>)	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números a trazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

CRÓNICA DE MADRID

Por CARLOS D'ORNELLAS

É absolutamente fantástico o que corre por essa Lisboa a propósito das tropas nacionalistas para a conquista da capital da Espanha. Estejam desencançados que Madrid, nem que seja só os escombros será dentro de alguns dias tomada às ordens do prestigioso generalíssimo Franco.

Não importa que o Carcel Modelo, o Quartel de la Monteña, a Calle Rosalles e outras não estejam ocupadas pelas tropas nacionalistas; foram de facto por estas tropas tomadas e depois abandonadas para ficarem sob a acção da artilharia que, momento a momento ataca as ordas comunistas.

Nas embocaduras das ruas principais de Madrid estão canhões de grosso calibre prontos à primeira voz.

Madrid apresenta um aspecto atarrador. As suas ruas cheias de lixo têm um cheiro nauseabundo. Os trenvias eléctricos e os omnibus queimados; os fios eléctricos e telefónicos completamente destruídos; o lindo prédio da telefónica que possuía 14 andares, só tem hoje dois; a Estação dos Caminhos de Ferro do Norte está completamente inutilizada, cujos vagões são montões de ferro torcidos; há cadáveres nas ruas; vê-se um fuzilamento cujo condenado, irto, está encostado à escada de ferro da antiga secção de Via e Obras da C. N., onde os marxistas o fuzilam. É um homem gordo, baixo, regularmente vestido, etc..

Madrid já não é o que nós conhecemos no seu último Congresso Ferroviário, é unicamente um campo de batalha onde os grandes estampidos da artilharia e as bombas da aviação não deixaram um único vidro nas janelas da linda capital.

Quem nos diria que assistíamos ao desmoronamento de tanta preciosidade?

Com que direito entram os estrangeiros num país estranho roubando, inutilizando e saqueando o museu de pintura, um dos mais lindos do mundo com uma riquíssima colecção de quadros dos pintores mais célebres e de mestres de tódas as escolas...

Madrid, a capital da Espanha cuja provincia alberga perto de um milhão de habitantes pode dizer-se que está deserta, abandonada pelos seus filhos queridos que a desgraça obrigou a ceder-lhe o lugar aos homens russos, aos belgas e aos maus franceses.

Esta crónica é feita de Talavera de la Reina, apoz um vôo de avião sôbre a cidade martir, transformada num grande lago de sangue onde as tropas nacionalistas se batem contra a desordem e contra a mentira bolchevista.

O EMPRÊGO

DOS

"CONTAINERS,"

NOS

TRANSPORTES MIXTOS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação. Vidé: *Gazetas* de 16-10, 1-11, e 16-11)

É incontestável a oportunidade do estudo atento dos *Containers*, destinados a facilitar as relações por caminho de ferro, estabelecendo os transportes sem baldeação de porta a porta.

Esse problema é objecto de atento e porfiado exame nos principais países e o uso dos *Containers* tomou já em muitos deles proporções consideráveis.

A sub-comissão técnica do *Bureau International* traçou o seguinte programa de estudos para 1936 na assembléa de Abril em Francfort.

I — *diferentes tipos de Containers*:

a) — tipos ordinários de grande capacidade.

b) — *Containers* continentais.

c) — » pequenos.

II — *Containers especiais*:

1 — *Containers* refrigerantes e isotérmico.

a) — tipos e elementos de construção.

b) — disposições para isolamento e arejamento.

c) — instalações de refrigeração.

2 — *Containers* para líquidos.

2 — » para certas mercadorias: móveis, cigarros, bolachas, etc..

III — Disposições de rolamento para grandes *Containers* e sua fixação.

IV — Aparelhos de trasbordo e utensílios auxiliares para o transporte a domicílio.

V — Meios de coordenação da estrada e do carril diferentes dos *Containers*.

Como se vê, era esse programa bastante vasto.

Na Alemanha os diferentes organismos interessados na solução do problema crearam uma sociedade especial de estudos, cujas resoluções devem ser tomadas por unanimidade. O objectivo da associação é a realização de máxima: *estrada e carril* e não: *carril contra estrada*.

Depois destes esclarecimentos prévios vamos dar notícia da *semana internacional do Container*, celebrado em Abril em Francfort por iniciativa do *Bureau international* e por convite da *Deutsche Reichsbahn*, da Câmara de Comércio e Indústria e da Municipalidade de aquela cidade.

Reuniram-se 300 representantes de Ministérios, Companhias de Caminhos de Ferro, Empresas de transportes por estrada e outras organizações congéneres de 23 países, além de 8 organizações internacionais.

Presidiu à sessão inaugural o vice-presidente do *Bureau*, Mr. Paulo Soumerlatte, director do *Reichsbahn*.

Depois das saudações rituais falou Mr. Dormmüller, director geral de *Deutsche Reichsbahn*.

Referiu-se conceituosamente à luta actual do caminho de ferro e do automóvel e afirmou que o tráfego se deve repartir consoante determinados critérios, dos quais o principal é o seguinte: «o tráfego pertence a quem esteja melhor qualificado para prestar serviços à economia nacional».

O *Container*, que pode ser transportado, tanto pelo caminho de ferro, como pela estrada, deve ser o intermediário dos dois meios de transporte, o traço de união que torna possível o transporte de porta a porta, além das vantagens de simplificação e barateamento do acondicionamento.

As soluções variam com a estrutura económica de cada país.

Assim, em França e na Itália predomina o *Container* grande e na Alemanha o pequeno. Frisou o facto de ser Francfort centro futuro de irradiação de 7.000 quilómetros de auto-estradas e ponto de partida de numerosas

carreiras aéreas, é também importante centro ferroviário.

O problema dos transportes atinge ali grande valôr e complexidade.

Na reunião de 21 de Abril da Comissão Comercial foram os transportes marítimos combinados com os terrestres e as respectivas questões aduaneiras e tarifárias o objecto principal do estudo.

Não há, ao presente, uniformidade de tarifas. É principalmente pelos portos alemães, belgas, franceses e holandeses que se faz êsse tráfego.

Certo número de *containers* pequenos embarcam nos portos alemães para a Finlândia, Noruega e Suécia, mas o grosso do tráfego dirige-se a Inglaterra. Uns pertencem aos caminhos de ferro, outros aos armadores. Servem de modo geral para o transporte das seguintes mercadorias: banheiras, maquinismos, vidros, objectos esmaltados, faianças, objectos de alumínio, plantas vivas.

O transbordo no cais faz-se com os aparelhos de bordo, o que o encarece.

Paga-se, não o aluguer do *container*, mas uma sobretaxa de 5 % sôbre o frete e além disso, em certos casos, 10 % por dia.

O transporte de retorno até Hamburgo é parte gratuito, parte por tarifa de 12 a 33 s/ por *container*.

A *Deutsche Reichsbahn* transporta gratuitamente os *containers* vãos de ou para os portos e o frete com carga recae sôbre o peso total com o desconto de 15 %.

Os navios levam os *containers* de preferência no convés para ficar livre o espaço no porão.

Os *containers* para a via marítima devem ser perfeitamente estanques.

Nos portos ingleses transportam-se principalmente *containers* grandes das companhias de caminhos de ferro em barcos próprios. Em 1935 transportaram-se 7.012 *containers* para o Continente. A tarifa recae sôbre o peso líquido com sobretaxa de 5 a 35 % e retorno vazio gratuito.

Os portos marítimos holandeses têm também tráfego importante com a Grã-Bretanha.

Os portos franceses começam a desenvol-

ver o tráfego, principalmente com a África do Norte.

Empregam-se em França *containers*, quer das companhias, quer de particulares.

Até agora o principal óbice tem sido a recusa do transporte gratuito do *Container* de retorno na via marítima.

* * *

Os transportes pelas vias de navegação interior foram igualmente estudados.

A questão tarifária nos transportes internacionais foi também examinada miudamente, sendo versados os pontos seguintes:

1) — Tarifa-tipo.

2) — Regulamenta internacional para troca de *Containers*.

3) — Condições técnicas dos *Containers*.

4) — Operações aduaneiras.

O processo que se julgou mais conveniente foi a introdução das cláusulas nas tarifas, de preferência a regulamentos oficiais de carácter internacional.

A utilização de *Containers* de particulares foi atentamente examinada, ponderando-se as seguintes razões a seu favor:

1.º — Os caminhos de ferro evitam a imobilização de capitais e a respectiva amortização e as despesas de conservação;

2.º — Não tem que provêr aos encargos de estudo e ensaio de *Containers* especiais;

3.º — não tem que procurar tráfego, visto os proprietários terem todo o interêsse em desenvolvê-lo.

Assim se podem evitar certos desvios de tráfego e angariar novos transportes mediante as vantagens oferecidas a certas mercadorias, como gêneros alteráveis, frutas, aves, etc..

Deve-se fazer a distinção dos *Containers* ordinários e dos especiais.

Há que ter também em conta a falta de frete de retorno em muitos casos.

A-pezar-de tudo convem desenvolver o tráfego, para o que concorrem os *Containers* de particulares. Só nas rêsdes francesas se encontram êstes.

Militam as seguintes razões a favor dos *Containers* das empresas:

1.º — Os caminhos de ferro conhecem melhor os requintes dos *Containers* sob o ponto

de vista de interêsse de expedidores e tranportadores;

2.º—Os caminhos de ferro tem o maior interêsse na unificação e regulamentação das dimensões dos *Containers*;

3.º—É possível por essa conformidade o barateamento devido ao fabrico em série.

O *container* do caminho de ferro é como que parte movel do vagão e não faz parte do contrato de transporte, como as taras. Por isso a tara respectiva não entra na Alemanha no cálculo do frete; é transportada gratuitamente. O do particular é, pelo contrário, uma mercadoria; não se diferencia das taras ordinárias consideradas nas tarifas.

O *Deutsche Reichsbahn* adoptou a solução. A propriedade dos *containers* de particulares é transferida para os caminhos de ferro e pode deixar ser empregado pelo particular, caso o tráfego geral assim o exija.

Podem ser prescritas as cláusulas seguintes:

1.º—O transporte e o cálculo do frete são sujeitos às regras applicáveis aos *containers* dos caminhos de ferro;

2.º—Devem satisfazer na construção as condições técnicas exigidas para o tráfego internacional;

3.º—Podem ter inscrições complementares, se o caminho de ferro o julgar conveniente;

4.º—As despesas de fornecimento são a cargo do particular;

5.º—Só podem ser empregados para transportes por caminho de ferro.

Estão adstritos a uma estação e é o particular que os guarda quando não são utilizados;

6.º—Podem ser utilizados com os do caminho de ferro no regresso.

Ficou encarregada uma sub-comissão de estudar os dois pareceres apresentados.

(*Continua*)

S. M I G U E L



CALOURA (AGUA DE PAU)

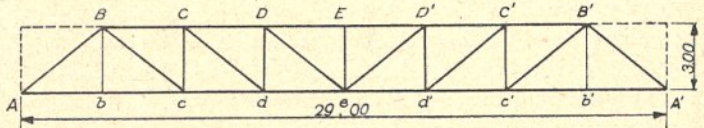
RENOVAÇÃO DOS TRAMOS METALICOS DAS PONTES DA LINHA DE SINTRA, ENTRE ALCANTARA E CAMPOLIDE

Pelo Eng.º ANTÓNIO FERRUGENTO GONÇALVES

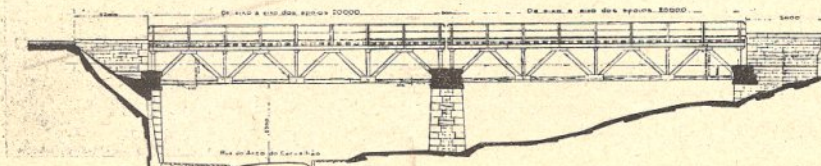
(Continuação)

QUADRO VIII
PONTE DE SANT'ANA DE BAIXO
Tramos de 29 m

Fadigas devidas aos esforços máximos
nas barras das vigas principais



Barras	Composição das barras	Natureza dos esforços	Secção das barras — mm ²	Fôrças principais				Fôrças adicionais		Fadigas totais	
				Carga permanente — kg/mm ²	Sobre-carga — kg/mm ²	Totais — kg/mm ²	Límites — kg/mm ²	Vento — kg/mm ²	Efectivas — kg/mm ²	Límites — kg/mm ²	
Banzos superiores	B C-B' C'	Compressão	20.710	1,40	9,10	10,50	14	0,69	11,19	16	
	C D-C' D'		20.710	1,74	11,54	13,08	14	0,86	13,94	16	
	D E-D' E'		20.710	1,85	11,65	13,46	14	0,92	14,38	16	
Banzos inferiores	abc—A'b'c' cd—c'd'	Tracção Tracção	15.445 17.130	1,10 1,70	6,67 11,00	7,77 12,70	14 14	0,53 0,83	8,30 13,53	16 16	
	de—d'e	Tracção	20.050	1,80	11,72	13,57	14	0,89	14,46	16	
Diagonais	AB—A'B'	Compressão Tracção Alternados Alternados	Din 52	17.130	1,28	8,58	9,86	9,5	0,76	10,62	11,5
	Bc—B'c'		Dil 52	15.445	1,02	7,19	8,21	14	0,67	8,88	16
	Cd—C'd'		Dil 52	15.445	0,59	5,05	5,64	14	0,50	6,14	16
	De—D'e		Dil 52	15.445	0,16	3,40	3,56	14	0,35	3,89	16
	Mon-tantes		Cc—C'c' Dd—D'd'	Compressão Alternados	Dil 52 Dil 52	15.445 15.445	0,56 0,28	3,30 2,23	3,86 2,51	11,8 11,8	0,37 0,26



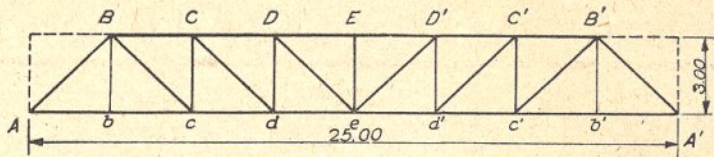
Ponte Nova

QUADRO IX

PONTE DE SANT'ANA DE CIMA

Tramos de 25 m

Fadigas devidas aos esforços máximos nas barras das vigas principais



Barras	Composição das barras	Natureza dos esforços	Secção das barras - mm ²	Fórcas principais				Fórcas adicionais		Fadiga totais	
				Cargc permanente - kg mm ²	Sobre-carga - kg mm ²	Totais - kg mm ²	Limites - kg mm ²	Vento - kg mm ²	Efectivas - kg/mm ²	Limites - kg/mm ²	
Banzos Superiores B C-B' C' C D-D' D' D E-D' E		Compressão	17.610	1,16	8,57	9,73	14	0,65	10,38	16	
			17.610	1,45	11,07	12,52	14	0,65	13,35	16	
			17.610	1,53	11,85	13,38	14	0,87	14,25	16	
Banzos interiores A b-c-b' c' c d-c' d' d e-d' e	Dil 30 Dil 30 Dil 30	Tracção Tracção Tracção	14.488	0,78	5,95	6,73	14	0,46	7,19	16	
			14.488	1,41	10,42	11,83	14	0,79	12,62	16	
			15.400	1,65	12,66	14,31	14	0,95	15,24	16	
Diagonais A B-A' B' B c-B' c' C d-C' d' D e-D' e	Dil 30 Dil 30 Dil 30 Dil 30	Compressão Tracção Alternados Alternados	14.488	1,03	8,98	10,01	10	0,71	10,72	12	
			14.488	0,88	6,97	7,85	14	0,60	8,45	16	
			14.488	0,46	4,99	5,45	14	0,45	5,88	16	
			14.488	0,15	3,52	3,67	14	0,51	3,98	16	
			14.488	0,54	3,56	4,10	11,8	0,36	4,46	13,8	
Mortantes C c-C' c' D d-D' d'	Dil 30 Dil 30	Compressão Alternados	14.488	0,26	2,47	2,73	11,8	0,26	2,99	13,8	
			14.488	0,26	2,47	2,73	11,8	0,26	2,99	13,8	

QUADRO X

Trabalhos nas barras mais fatigadas dos contraventamentos horizontais das pontes

Posições do contraventamento	Pontes	Tramos m	Composição das barras	Fadigas				
				Vento - kg/mm ²	Lacete - kg/mm ²	Peso próprio - kg/mm ²	Totais - kg/mm ²	Limite - kg/mm ²
Superiores	Ponte Nova . . .	20	2 L de 70x70x7	3,25	3,25	1,10	7,60	10,00
	Sant'Ana de Baixo	27		3,20	3,20	3,10	9,50	10,00
	Sant'Ana de Cima	25		4,20	2,60	2,50	10,00	10,00
Inferiores	Ponte Nova . . .	20	1 L de 70x70x7	2,50	—	1,10	5,60	10,00
	Sant'Ana de Baixo	27		4,40	—	5,00	7,40	10,00
	Sant'Ana de Cima	25		4,60	—	5,20	7,80	10,00
Longarinas	Sant'Ana de Baixo	27	1 L de 70x70x9	0,70	5,40	—	4,10	5,00
	Sant'Ana de Baixo	29		0,70	5,40	—	4,10	5,00
	Sant'Ana de Cima	25		0,70	5,40	—	4,10	5,00
Frenagem	Sant'Ana de Baixo	27	2 L de 80x80x8 (escoras)	Sob a acção do efeito de frenagem as escoras atigem uma fadiga de quasi 7 kg/mm ² , que foi o limite calculado.				
	Sant'Ana de Baixo	29						
	Sant'Ana de Cima	25						

QUADRO XI

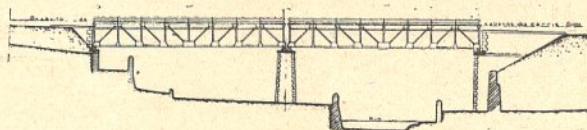
Trabalhos nas barras mais fatigadas dos contraventamentos verticais das pontes

Pontes	Tramos m	Composição das barras	Fadigas máximas			
			Devidas ao vento e lacete		Limites calculados	
			Tracção - kg/mm ²	Compressão - kg/mm ²	Tracção - kg/mm ²	Compressão - kg/mm ²
Ponte Nova . . .	20	2 L de 70x70x7	4,90	4,20	10	5,50
			5,60	5,05	10	4,30
			5,50	2,90	10	4,40
Sant'Ana de Cima	25	3,70	3,20	10	4,30	

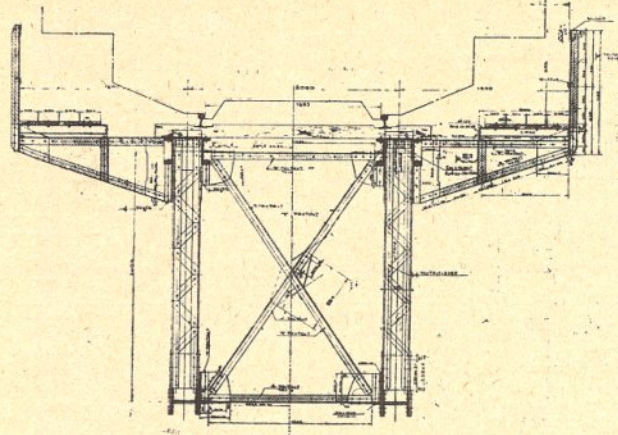
QUADRO XII

Fadigas das vigas extremas dos passeios

Pontes	Tramos m	Dimensões das vigas	Fadigas	
			Máximas - kg/mm ²	Limites - kg/mm ²
Ponte Nova . . .	20	[120x55x7	13,9	14
Sant'Ana de Baixo	27	[80x45x6	15,4	
Sant'Ana de Baixo	29	[100x50x6	10,0	
Sant'Ana de Cima	25	[80x45x6	11,5	



Ponte de Sant'Ana de Cima



Ponte Nova — Corte transversal

QUADRO XIII

Fadigas máximas dos rolos dos aparelhos de dilatação móveis

Pontes	Tramos — m	Fadigas dos róis	
		Efectivas — kg/mm ²	Limites — kg/mm ²
Ponte Nova	20	65	65
Sant'Ana de Baixo	27	64	65
Sant'Ana de Baixo	29	65	65
Sant'Ana de Cima	25	64	65

QUADRO XIV

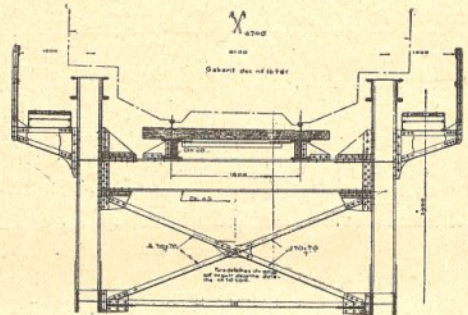
Pressões máximas sobre as cantarias dos estribos dos encontros exercidas pelos aparelhos de apoio

Pontes	Tramos — m	Pressões sobre as cantarias	
		Efectivas — kg/mm ²	Limites — kg/mm ²
Ponte Nova	20	24	30 (calcáreo)
Sant'Ana de Cima	27	29	
Sant'Ana de Cima	29	30	
Sant'Ana de Baixo	25	30	

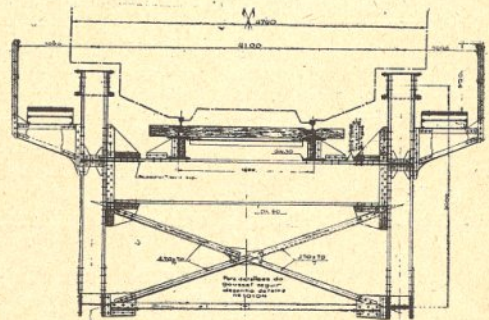
QUADRO XV

Flechas máximas dos tramos metálicos devidas à carga permanente e sobrecarga, sem a aplicação do coeficiente de choque

Pontes	Tramos — m	Carga permanente — cm	Sobrecargas		
			Combóio do Regulamento de Pontes — cm	Combóio mais pesado da C. P. — cm	Limites Regulamentares — cm
Sant'Ana de Baixo	20	0,2	1,7	1,2	2,2
Sant'Ana de Cima	27	0,7	2,5	1,9	3,0
Sant'Ana de Cima	29	0,8	2,9	2,5	3,2
Ponte Nova	25	0,5	2,2	1,6	2,8



Ponte de Sant'Ana de Baixo
Tramo de 27 m

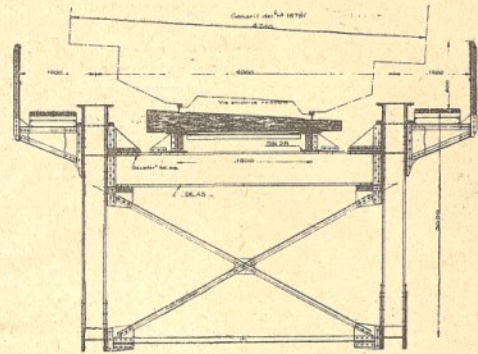


Ponte de Sant'Ana de Baixo
Tramo de 29 m

QUADRO XVI

Pêso por metro corrente dos tramos metálicos

Pontes	Tramos m	Pesos por metro corrente		% do aumento
		Atribuídos	Verificados	
		kg	kg	
Ponte Nova	20	1 400	1 400	2,8
	8,8	920	920	—
Sant'Ana de Baixo .	27	2 000	2 960	48
	29	2 200	2 640	20
Sant'Ana de Cima .	25	2 000	2 700	35

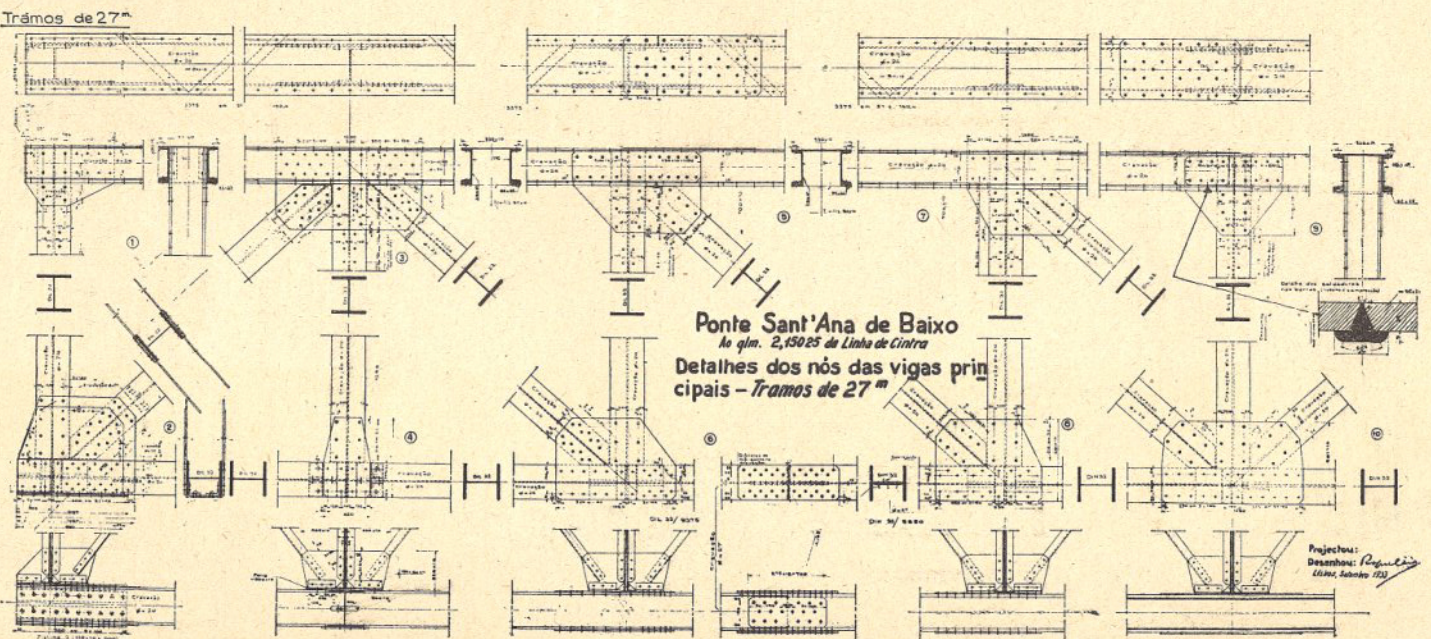
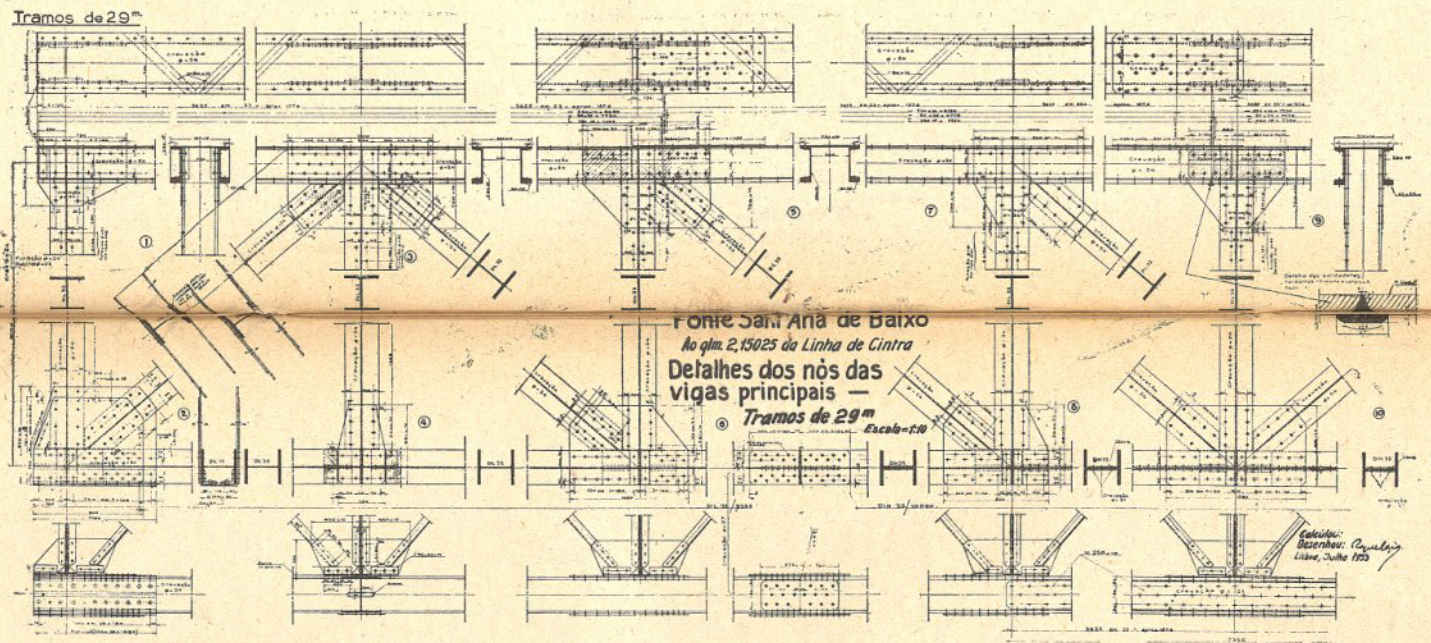
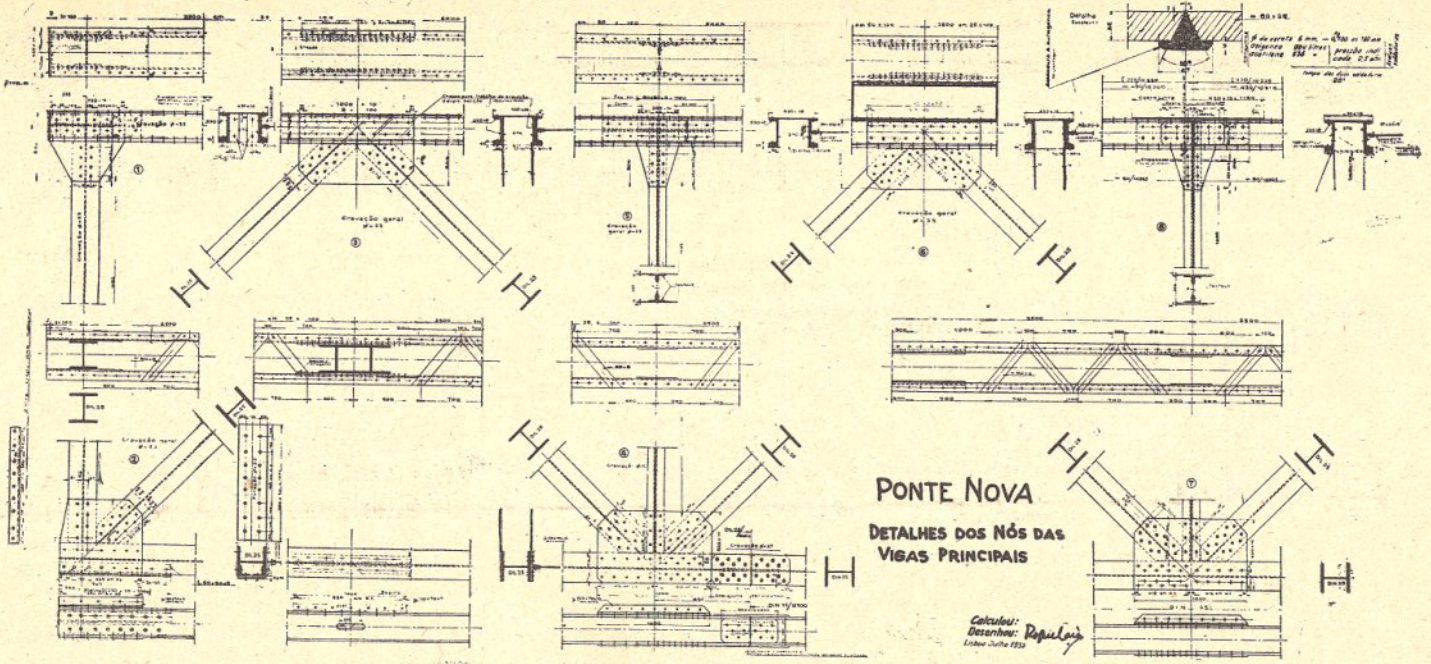


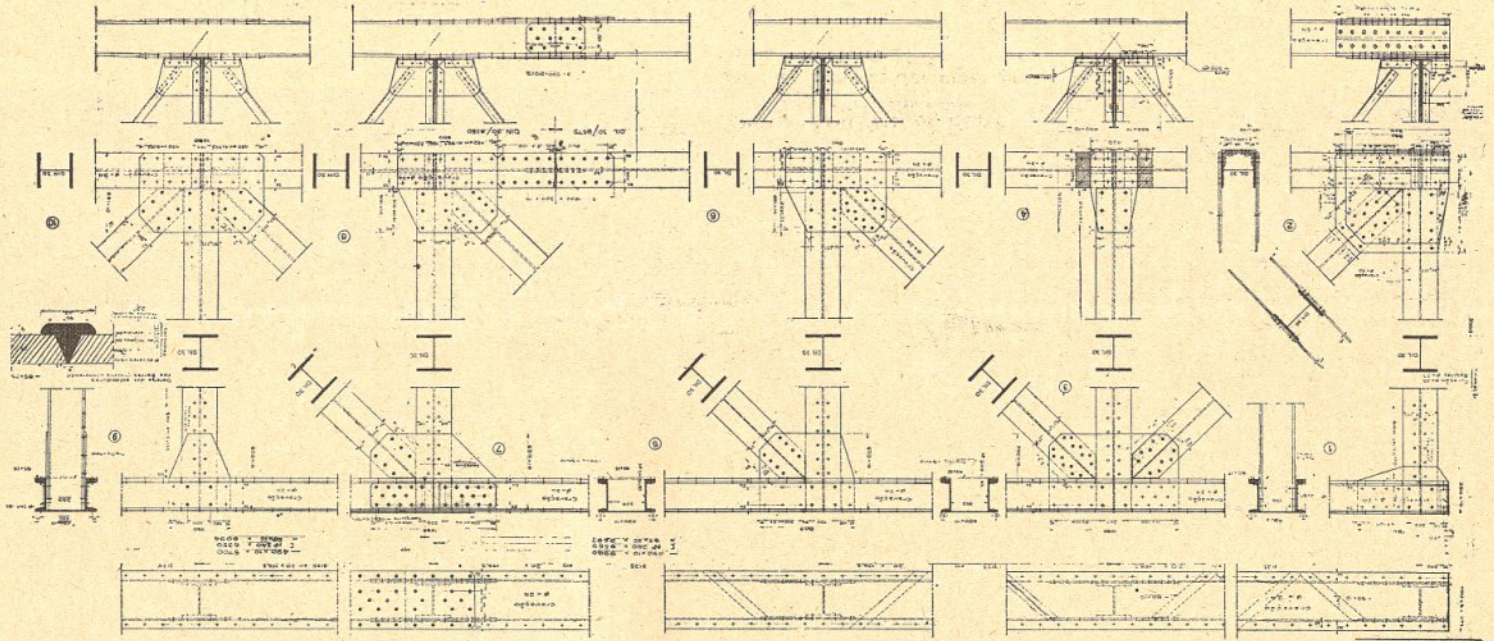
Ponte de Sant'Ana de Cima

QUADRO XVII

Ensaio dos aços destinados à construção das pontes de Alcântara a Campolide

Pontes	Aços destinados às pontes			Qualidades dos aços	Carga de rotura kg/mm ²	Carga de limite de elasticidade kg/mm ²	Alongamento %	
	Tipo de material	Aplicação do material						
Ponte Nova	V. Grey	Din 25	Banzos inferiores das vigas principais	Thomas	45,2	51,0	51,0	
		Dil 25	Banzos inferiores e diagonais das vigas principais		45,8	52,6	27,0	
	P N.	220	Banzos superiores das vigas principais	Siemens	40,6	—	28,9	
		120	Vigas extremas dos passeios		46,2	—	33,0	
	Chapas cantoneiras		para vigas e «goussets»	Martin	40/42,2	—	33,2/35	
			para vigas e contraventamentos		40/44,5	—	24/35	
Ponte de Sant'Ana de Baixo	Vigas Grey	Din 75	Vigas do pontão de 8 ^m ,80 de vão	Thomas	44,9	50,9	26,5	
		Dil 60	Carlingas dos tramos de 29 metros		42,0	29,2	31,5	
		Dil 45	Carlingas dos tramos de 27 metros		45,0	29,7	28,4	
		Din 52	Banzos inferiores e diagonais dos tramos de 27 e 29 metros		45,2	30,6	30,1	
		Dil 32	Banzos inferiores, diagonais e montantes das vigas principais dos tramos de 27 e 29 metros		43,5	33,7	29,8	
		Din 50	Longarinas do tramo de 29 metros		44,6	30,8	30,9	
		Din 28	Longarinas do tramo de 27 metros		42,7	27,0	33,4	
	P N.	280	Banzos superiores das vigas principais dos tramos de 27 e 29 metros	Siemens	42,9	—	32,4	
		100	Vigas dos passeios dos tramos de 29 metros		42,7	—	32,9	
	Chapas Cantoneiras	P N.	80	Vigas dos passeios dos tramos de 27 metros	Martin	—	—	—
				para vigas e «goussets»		40,3/54,5	—	27/37
		para vigas, contraventamentos, etc.		40/45	—	25/37,4		
Ponte Sant'Ana de Cima	Vigas Grey	Dil 45	Carlingas	Thomas	42,7	33,1	31,2	
		Din 50	Banzos inferiores e diagonais das vigas principais		43,7	28,9	31,5	
		Dil 30	Banzos inferiores, diagonais e montantes das vigas principais		42,0	29,3	27,9	
		Din 50	Longarinas		42,0	29,1	31,5	
	P N.	240	Banzos superiores das vigas principais	Siemens	41,8	—	31,4	
		80	Vigas dos passeios		45,2	—	33,3	
	Chapas Cantoneiras			para vigas e «goussets»	Martin	40/42,2	—	33,2/35
			para vigas, contraventamentos, etc.	40,45,5		—	24/35	





Tramos de 25'

Fonte de Sant'Ana de Cima - Vigas principais

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUÊDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
153	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 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	28.475\$79,5	1.322\$72,7	66\$13,6	19\$84,1	29.894\$49,9
154	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 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 ,85 e incluindo balastragem	28.509\$24,4	1.325\$38,2	66\$29,4	19\$88,8	29.921\$50,8
155	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 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	28.568\$72,5	1.329\$03,7	66\$45,2	19\$93,5	29.984\$14,9
156	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 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	28.628\$20,6	1.333\$38,9	66\$66,9	20\$00,1	30.048\$26,5
157	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 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 e incluindo balastragem b) - MATERIAL DE 36 QUILOS POR M. L. § 1.º - TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA 0,09	28.661\$76,5	1.336\$79	66\$33,9	20\$05,2	30.085\$44,6
158	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	34.468\$17,1	1.584\$16	78\$20,8	23\$76,2	36.154\$30,1
159	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,05 e incluindo balastragem	34.522\$21,9	1.604\$52,4	80\$22,6	24\$06,8	36.231\$03,7
160	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	34.602\$12,3	1.610\$26,9	80\$51,3	24\$15,4	36.317\$05,9

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
161	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância para entevia de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	34.682\$95,3	1.616\$00,9	80\$80,0	24\$24,0	36.404\$00,7
162	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	34.737\$00,6	1.622\$26,0	81\$11,3	24\$33,4	36.464\$71,3
163	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	34.816\$95,4	1.627\$94,5	81\$39,7	24\$41,9	36.550\$71,5
164	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	34.896\$90,2	1.633\$63	81\$68,1	24\$50,4	36.636\$71,7
165	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	34.976\$80,6	1.640\$21,4	82\$01,1	24\$60,3	36.723\$63,4
166	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	35.030\$85,4	1.645\$89,9	82\$29,5	24\$68,8	36.783\$73,6
167	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	35.111\$66,7	1.651\$58,4	82\$57,9	24\$77,4	36.870\$60,4
168	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	35.191\$63,7	1.657\$51,5	82\$87,6	24\$86,3	36.956\$89,1
169	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	35.245\$64,1	1.662\$99,9	83\$15,0	24\$94,5	37.016\$73,5
170	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	35.325\$58,9	1.670\$00,0	83\$50,0	25\$05,0	37.104\$13,9
171	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entevia de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	35.405\$53,7	1.677\$42,7	83\$87,1	25\$16,1	37.191\$99,6

OS RENDIMENTOS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS NO ANO DE 1935

As receitas provenientes da exploração da rede ferroviária do Continente no ano de 1935 não foram mais favoráveis do que as de 1934, pois atingiram 289.184.846 escudos, ou seja menos 10.053.041 escudos relativamente ao ano anterior.

As despesas de exploração que em 1934 somaram 256.293.452 escudos, baixaram 3.809.539 escudos.

O movimento de passageiros decresceu bastante, pois em 1934 viajaram 30.158.990, quando em 1935 foi de 24.821.284.

O tráfego de mercadorias também sofreu uma baixa de 3.321.842 T. relativamente a 1935, ano em que se cifrou em 4.075.106 T.

O coeficiente de exploração em 1934 foi de 0,86 e o de 1935, 0,87.

* * *

As receitas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) atingiram em 1935, 246.728.151 escudos, ou seja menos 9.512.737 escudos do que no ano anterior.

Quanto a despesas de exploração, em 1934 foram de 219.727.335 escudos e em 1935, 216.937.493 escudos ou seja menos 2.789.842 escudos. Os coeficientes de exploração em 1934 e 1935, foram respectivamente de 0,85 e 0,88.

As receitas do tráfego de mercadorias diminuíram 8.267.168 escudos de 1934 para 1935, ano em que somou 159.141.143 escudos.

A tonelagem bruta das mercadorias transportadas foi de 3:330.903 T.

No tráfego de passageiros verifica-se também uma baixa de receitas. No ano de 1935 a receita foi de 87.587.008 escudos, quando em 1934 foi de 88.832.576 ou seja menos 1.245.568 escudos.

O número de bilhetes vendidos foi de 15.840.301 para 1935, menos 5.705.627 relativamente a 1934.

Receitas de exploração (Exclui reembolso e impostos)

Companhias	Ano de 1934	Ano de 1935	Diferença para +	Diferença para -
C. P.	256 240 888\$	246.728 151\$	—	9 512.737\$
B. A.	15.071.599\$	14.095.925\$	1.022.524\$	—
S. E.	9 710 047\$	9.826.710\$	116.663\$	—
C. N.	7.307.557\$	6.909.822\$	—	397.715\$
N. P.	7 117.451\$	6.759.989\$	—	357.442\$
V. V.	5.790.382\$	4 866.251\$	—	924.151\$

Para a Companhia das Caminhos de Ferro da Beira Alta (B. A) verificou-se um aumento das receitas de exploração de 1.022.324 escudos de 1934 para 1935, ano em que atingiu 14.093.923 escudos. As despesas de

exploração aumentaram em 1935 de 386.111\$. Verifica-se na B. A. uma melhoria constante dos coeficientes de exploração, pois quando em 1934 atingiu 0,84, em 1935 baixou para 0,81.

Quanto ao tráfego de mercadorias, nota-se uma ligeira diminuição de tonelagem, a qual não influenciou as receitas que aumentaram relativamente a 1934 de 1.001.547 escudos.

As parcelas correspondentes ás receitas do tráfego de passageiros atingiram em 1935, 4.895.966 escudos e em 1934, 4.406.866 escudos, havendo por consequência uma diferença para mais de 489.100 escudos.

Despesas de Exploração

Companhias	Ano de 1934	Ano de 1935	Diferença para +	Diferença para -
C. P.	219.727.335\$	216.937.493\$	—	2.789.842\$
B. A.	11 035.989\$	11.420.100\$	386.111\$	—
S. E.	6 289.194\$	6.399 332\$	110.138\$	—
C. N.	7 561.675\$	6 519 455\$	—	1.242.240\$
N. P.	6 778.279\$	6.837.845\$	59.566\$	—
V. V.	4.902 980\$	8.569.708\$	—	353 272\$

As receitas da Sociedade Estoril (S. E.) aumentaram relativamente a 1935, as quais atingiram 9.826.710 escudos contra 9.710.047 no ano anterior. As despesas de exploração sofreram um aumento em 1935, as quais atingiram a soma 6.399.332 escudos.

Constata-se portanto, um aumento de receitas de 116.663 escudos e de despesas de 110.138 escudos.

O tráfego de mercadorias sofreu uma baixa na tonelagem transportada, pois enquanto em 1934 atingiu 60.249 T. em 1935 somou 55.840, ocasionando uma diminuição de receitas de 86.937 escudos.

Em 1935, venderam-se 5.008.415 bilhetes, mais 266.755 do que em 1934. As receitas provenientes da venda dos bilhetes foi de 8.987.927 escudos quando em 1934 atingiu 8.784.327, verificando-se um excesso de 203.600 escudos. Os coeficientes de exploração foram 0,65 tanto para o ano de 1934 como para o de 1935.

Receita de passageiros (Exclui reembolsos e impostos)

Companhias	Ano de 1934	Ano de 1935	Diferença para +	Diferença para -
C. P.	88.832.576\$	87.587.008\$	—	1.245 568\$
B. A.	4.406 866\$	4.895.966\$	489.100\$	—
S. E.	8.784.327\$	8.987.927\$	205.600\$	—
C. N.	2 561.309\$	2.417.115\$	—	144.194\$
N. P.	3.791.065\$	3.759 793\$	—	31.272\$
V. V.	1.946.998\$	1.925.411\$	—	21.587\$

Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal verifica-se um «déficit» de 77.856 escudos.

As receitas de exploração baixaram em 1935 para 6.759.989 escudos, quando em 1934 tinham atingido 7.117.431 escudos. As despesas de exploração em 1934 foram de 6.778.279 escudos e em 1935, 6.837.845 escudos, aumentando por consequência 59.566 escudos.

As receitas do tráfego de mercadorias que em 1934 atingiram 3.326.355 escudos em 1935 baixaram para 3.000.196 escudos. As receitas provenientes do tráfego de passageiros, também baixaram ligeiramente, pois em 1934 foram de 3.791.065 escudos, ou seja mais 31.272 escudos do que em 1935, embora o número de bilhetes vendidos, fosse maior em 1935.

O coeficiente de exploração em 1935 foi de 1,01 contra 0,95 em 1934.

Receitas de mercadorias (Exclui reembolsos e impostos)

Companhia	Ano de 1934	Ano de 1935	Diferença para +	Diferença para -
C. P.	167.408 511\$	159.141.143\$	—	8.267,163\$
B. A.	8.195.410\$	9.197.957\$	1.001.547\$	—
S. E.	925.720\$	833 783\$	—	86.937\$
C. N.	4.746.227\$	4.492.707\$	—	255.520\$
N. P.	5 326.366\$	5 000.196\$	—	326.170\$
V. V.	5.845.383\$	2.940 840\$	—	902.543\$

As receitas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (C. N.), que em 1934 foram de 7.307.537 escudos baixaram em 1935 para 6.909.822 escudos, sofrendo por consequência uma diminuição de 397.715 escudos. As despesas de exploração que em 1934 se elevaram a 7.561.675 escudos baixaram em 1935 para 6.319.435 escudos, redução esta que contribuiu para se não verificar o «déficit» que nesta Companhia existia quando do exercício de 1934.

O número de bilhetes vendidos que em 1934 foi de 476.652, diminuiu em 1935 para 457.919, correspondendo esta baixa, a uma redução de 144.194 escudos nas receitas, relativamente a 1934, as quais atingiram no referido ano 2.561.309 escudos.

Bilhetes vendidos

Companhia	Ano de 1934	Ano de 1935	Diferença para +	Diferença para -
C. P.	21.545.928	15 840 301	—	5.705.627
B. A.	669.599	679.335	9 734	—
S. E.	4 741.660	5 008 415	263.755	—
C. N.	476 652	457.919	—	18.733
N. P.	2.021.634	2 112 9 2	91 258	—
V. V.	705.517	722.414	18.897	—

Quanto ás receitas provenientes do tráfego de mercadorias em 1935 somaram 4.492.707 escudos contra 4.746.222 escudos em 1934.

O coeficiente de exploração em 1934 foi de 1,03, tendo melhorado em 1935 para 0,91.

Transporte de mercadorias

Companhias	Ano de 1934	Ano de 1935	Diferença para +	Diferença para -
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
C. P.	6.500.288	3.530.905	—	3.169.385
B. A.	274 052	257.570	—	16.482
S. E.	60.249	55.840	—	4.409
C. N.	177 451	165 825	—	11.626
N. P.	188.705	150.006	—	38.699
V. V.	196.205	114.962	—	81.241

Na Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (V. V.) nota-se um decréscimo de receita de 1934 para 1935 de 924.131 escudos. As despesas de exploração em 1934 atingiram 4.902.980 escudos e em 1935, 4.569.708 escudos.

Os coeficientes de exploração foram de 0,85 e 0,94 respectivamente para 1934 e 1935.

Coeficiente de Exploração

Companhias	Ano de 1934	Ano de 1935
C. P.	0,85	0,88
B. A.	0,84	0,81
S. E.	0,65	0,65
C. N.	1,03	0,91
N. P.	0,95	1,01
V. V.	0,85	0,94

O número de bilhetes vendidos em 1934 foi de 703.517 e em 1935 de 722.414 verificando um aumento de 18.897, o qual não correspondeu à elevação da receita, pois esta diminuiu de 21.587 escudos relativamente ao ano anterior.

As receitas do tráfego de mercadorias, que em 1934 atingiram em escudos 5.843.383, em 1935 diminuíram para 2.940.840 escudos ou seja menos 902.543 escudos. — A. G.

ATENEU FERROVIÁRIO

Começaram as festas comemorativas do 2.º aniversário do Ateneu Ferroviário, efectuando-se, no ginásio do antigo edificio da Escola Académica um concerto pela excelente banda-orquestra daquela colectividade, sob a regência do maestro Serra e Moura.

No dia 2 haverá sessão solene, ás 20,30, também no aludido ginásio, sob a presidência de honra dos srs. presidente do Conselho de Administração e director geral da C. P.. O prof. Luiz de Freitas Branco proferirá uma palestra subordinada ao tema «Cultura e Música», seguindo-se recitativos do sr.ª D. Rosa Afonso Rodrigues e algumas considerações do sr. dr. Saezar Carreira, acerca de Educação Física.

As festas prosseguem nos sábados, 5, 12 e 19 do próximo mês, com récitas, concertos musicais, bailes e apresentação, no último daqueles dias, da classe infantil do Ateneu numa demonstração de ginástica educativa.

O encerramento das festas far-se-á na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, com a assistência do sr. Presidente da República, com um grandioso programa artístico e cultural, em que colabora o Nucleo de Propaganda Educativa «Novos de Portugal».

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

LEGIÃO PORTUGUESA

A Junta Central da «Legião Portuguesa» publicou uma nota oficiosa em que diz ter-lhe chegado ao conhecimento que algumas pessoas deixam de se inscrever nesta organização nacionalista por se julgarem incapazes, em razão da idade, estado de saúde e afazeres e esclarece que a referida inscrição não obriga à instrução militar completa mas sim à sua disciplina que é puramente militar.

E acrescenta mais:

A distribuição dos legionários é feita em função das condições e aptidões dos inscritos, de modo a conseguir-se o maior rendimento das respectivas actividades. Assim, por exemplo, muitos serão chamados a colaborar em campanhas de propaganda, outros em serviços de ligações e transportes; uns a angariar fundos para o cofre da L. P. e outros a prestar assistência social ou clínica.

Há, apenas, que ter em conta, como circunstâncias iliminatórias, as que colidam com o espirito e com os termos do compromisso, obrigatório para todos, que foi publicado em anexo ao decreto n.º 27.058, de 30 de Setembro de 1936. Na luta de morte que está a travar-se em todo o mundo, é preciso que todos definam a sua atitude: uns, constituindo o escol da Legião, terão de suportar, permanentemente os incomodos do áspero serviço militar, que pode chegar até ao sacrificio da vida; outros, sofrerão sacrificios de outra ordem; e todos, por agora, darão o mínimo, para amanhã não serem forçados a dar o — máximo. Os, que a pesar-de tudo, persistem em conservar-se dentro de uma posição de alheamento, antegozando o sacrificio dos outros, terão a desilusão de verificar, no momento próprio, o desinteresse da Legião, a seu respeito, e de sentir o desprezo com que a Nação marcará a sua insensibilidade politica e do seu egoismo.

O conservar-se neutro de uma posição de alheamento não regista que se seja contrário à L. P., porque, quantos há que estão nessa situação e estão prontos, a defender as idéas nacionalistas com risco da própria vida contra o marxismo, onda cruel e repugnante.

CRIME DE MORTE

NÃO tínhamos conhecimento que o assassino de Silva Dias, que se havia ausentado de Portugal, já se encontrava a ferros e pronto hoje para responder pelo infame crime que praticou, pois Silva Dias, o velho companheiro de tantos anos, era um dos bons nacionalistas e um mártir da causa que tanto defendemos, além de ser também um homem de carácter.

Luctador de uma só fé Silva Dias foi assassinado naquele dia trágico de 13 de Dezembro de 1931, após a sessão do teatro de Évora, que os jornais larga publicidade deram, e por um dos bandidos que fazia parte da matula que na Praça do Geraldo dava largas aos seus rancores comunistas.

É necessário castigar o homem que traiçoeira e cobardemente disparou a pistola por detrás do carro em que Silva Dias seguia com o fim de derrubar aquele que derramou o seu sangue pela Pátria.

Tenhamos fé e certeza que esse crime não fica impune porque... o mau tempo... já lá vai.

O NÚMERO 13

AGORA que temos viajado um pouco por Espanha tivemos ocasião de notar que o n.º 13 não é também de muita simpatia para os nossos vizinhos espanhóis. Nos hoteis, por exemplo o n.º 13 não é quarto mas sim W. C., e n'outros é um número suprimido, como acontece em S. Sebastian.

Muita gente não toma logar a uma mesa quando os convivas «refazem 13. Outras não casam nem fazem viagem no dia 13.

Em Portugal também é usado o horror ao número chamado de «azar», mas em França é que o caso é mais sério, chegando mesmo a ser esse número suprimido dos prédios das ruas da capital, a principiar pelas mais notáveis como sejam Avenida da Ópera, Santo-Honoré, Gobelins, etc. Em Paris os proprietários tanto insistiram com a Perfeitura da policia que esta, apesar disso ser contra os regulamentos, deixa saltar a numeração de 11 para 15.

MORREU BOMBITA

RICARDO Torres, célebre matador de touros acaba de falecer em Sevilha. O seu funeral realizou-se ontem com uma imponência extraordinária.

Toureiro de raça, cujo nome ficou nos anaes da tauromaquia como o célebre «Bombita», alcançou os seus maiores triunfos no nosso país.

O seu nome soava como o de um herói, entre os amadores da «festa brava». Era popularíssimo, não só na península ibérica, mas no sul da França e em toda a América do Sul.

Um dia, o famoso «diestro» abandonou o toureiro e converteu-se em grande proprietário rural, algumas das suas «fincas» são extensíssimas. A de Cambel (Andaluzia), onde reunia frequentemente os seus amigos — toureiros, lavradores e intelectuais — ultrapassa 3:400 hectares. Tornou-se agricultor encarnecido, que se servia dos modernos ensinamentos da agronomia.

«Bombita» tinha uma clara visão do problema agrário espanhol. Entrevistado, um dia, por um jornalista, sobre o grave assunto, que tanto apaixonou a Espanha, o antigo «ás» da tauromaquia declarou: «Não creio que deva merecer mais considerações pelo Estado quem applica as suas economias em títulos da dívida do que quem as emprega na compra de uma «finca» para exploração. A que tenho em Jaen custou-me mais de dois milhões de pesetas, e dela tenho tirado um rendimento que nunca ultrapassou cinco por cento. Este ano (1933) perdi cerca de 150:000 pesetas, devido ás dificuldades de laboração e á baixa dos productos».

O grande toureiro tinha apurada sensibilidade artistica, como o provou o seu amor pela pintura e por outras manifestações do espirito, e era um verdadeiro benemerito.

INGÉNUOS OU PARVOS

NUM telegrama de Varsovia lemos que foi preso em Kisziniev um ermita que fazia comércio extraordinário.

Esse comércio extraordinário consistia na venda aos camponeses ingenuos de «bilhetes para a entrada do Paraíso».

Muitas das vitimas dessa fantástica burla chegaram a vender os bens que possuíam para pagarem os bilhetes que tinham dois preços, consoante os lugares. Assim, eram mais caros os «perto de Deus» e mais baratos os «junto ao arcanjo Gabriel».

O burlão chegou a vender duzentos bilhetes.

Estes trouxas de Kisziniev são de boa qualidade não haja dúvida.

QUAL O PRIMEIRO AUTOR DE OPERETAS?

O inventor do género opereta e quem primeiro explorou esse mesmo género teatral foi, sem d'irida, Florimond Ronger Hervé. Estando Hervé contratado como actor lírico no teatro Montmartre de Paris, compôs para si e para o seu companheiro Desiré uma opereta intitulada «D. Quixote e Sancho Pança», que era a primeira peça do seu género. Representou-se em Montmartre com êxito enorme, sendo seus intérpretes, como deixamos dito, o próprio Hervé, que se encarregou do papel de «D. Quixote», por ser muito magro, e Desiré, que, sendo baixo e gordo, personificou admiravelmente o característico «Sancho Pança».

Já se tem dito que a primeira opereta conhecida foi não o «D. Quixote» mas sim, «O urso e o pachá», do mesmo autor, a qual se representou em Bicetre, cinco anos antes daquela, numa casa de doídos onde Hervé exercia o mister de músico de capela ou organista. O mais curioso do caso é que a referida opereta foi representada e cantada pelos próprios loucos.

Hervé era filho de um gendarme francês e de uma senhora espanhola. Nasceu em 1825 e faleceu em 1892.

Aqui



Aqui



FALA-SE PARA TODO O MUNDO

E

Efectuam-se todos os pagamentos...

Nas magnificas Cabines silenciosas da Companhia dos Telefones, no Rossio, (como, de resto, nas outras sucursais da Rua da Conceição ou da Rua da Palma), pode-se falar para todo o país e para todo o mundo.

RAPIDEZ - COMODIDADE - DISCREÇÃO

Peça esclarecimentos à Companhia dos Telefones, na *Sucursal do Rossio* ou em qualquer outra *Sucursal* sobre pagamentos de telefones, taxas de comunicação para os arredores, fórmulas de pagamentos, etc., etc..

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY LTD.
R. Nova da Trindade, 43
L I S B O A

Aviação

LINHAS AÉREAS

NACIONAIS

Pelo Tenente HUMBERTO DA CRUZ

AGORA, que os problemas do fomento nacional estão tomando lugar de interesse para cuidadas soluções, é momento de esperança para a aeronáutica.

Aquele mapa europeu que nos mostra, em emaranhada teia, as carreiras aéreas de tráfego comercial deve ser riscado com novas linhas que emancipem o nosso país tirando-o daquele trio formado por Andorra-Luxemburgo e Portugal, únicas Nações europeias que não eram servidas por aviões comerciais.

Não me atrevo sequer a dizer que estamos desquitados já desse trio insignificante pelo facto de termos uma Aero-Portuguesa com pessoal e material francês ou termos tido uma ligação inglesa-Londres-Lisboa ou uma espanhola-Lisboa-Madrid.

É pouco, ou menos ainda, é deprimente, é intolerável.

Quando os outros se sirvam do nosso território é justo que nos lembremos de impôr a nossa bandeira mantendo contra-partida com linhas nossas, material nosso e pessoal nosso.

Assim estará certo. O que está e o que estava são remendos vistosos.

Se não tem que saber, porque as experiências realizadas o demonstraram já claramente, que a Aviação Comercial é, além dum factor importante de firme personalidade nacional, o alfôbre rico de pessoal e material para as necessidades de acréscimo de força que as contingências do estado de guerra impõem, porque razão não havemos de trabalhar para que a nossa bandeira se mostre nos ares do mundo identificando aviões?

Em Portugal já podiam haver quaisquer ligações que nos puzessem mais em paralelo com a actualidade, nomeadamente entre as duas nossas maiores cidades — Lisboa e Pôrto.

É aceitável pensar que essa ou essas linhas dessem prejuizo material? É possível e não pretendo teoricamente demonstrar isso ou o contrário. O que posso afirmar é que elas deviam já estar montadas e garantidas pelo Estado as suas possibilidades de vida e desenvolvimento. Prejuizos se os houvesse, de ordem financeira, eram bem cobertos pelas vantagens que o Estado indirectamente receberia.

Haveria mais material, pessoal técnico bem treinado e um conhecimento perfeito do país. Criar-

-se-iam os campos precisos para esse movimento os quais seriam, bem distribuídos, auxiliares preciosos da acção da aviação militar, hoje quasi limitada às suas bases insuficientes. É bom saber que os campos que hoje existem espalhados "ad hoc" pelo país são perigosos e inaceitáveis pelas suas reduzidas dimensões e piso irregular.

O arranjo daqueles poucos que existem, mercê do espírito regionalista que aflora os limites do espírito nacionalista, não obedeceram a um estudo de conveniente distribuição.

Há nalguns deles muito que aproveitar para serviço da Nação. A Aviação Comercial que nos servisse daria lugar ao seu arranjo e escolha e, sem dúvida, à formação de muitos outros que prestassem às exigências da nossa defeza.

Aquem fronteiras metropolitanas muito lá que fazer e para além delas muito lá que fazer também.

Quando teremos linhas aéreas nossas até à Madeira-Açôres e Cabo Verde?

Quando irão os nossos aviões a terras doutros? Estas perguntas devem merecer a atenção do nosso nacionalismo, daquele nacionalismo que nasce em vibrações de entusiasmo nos comícios e vai até às obras que nos elevam e firmam em lugar de respeito e admiração.

Não há possibilidade de, como português, me curvar perante os remendos das Companhias aéreas estranhas, nem tão pouco me submeter à idéa de continuar vivendo sem ligações que deviam já existir e que são, talvez, um desejo doutros que os disputarão.

Em Portugal é ainda uma vaga promessa o nosso desejo, e desejo dalguns, de ver aviões nossos servindo os nossos interesses.

É necessário vencer esta apatia que vai tomando aspectos dignos de fustigante acção.

Imponho essa necessidade por saber que não nos é difícil vencer, quando para tal nos resolvemos a empregar os nossos méritos e possibilidades.

Se um primeiro arranco fôr dado, surgirão forças e possibilidades que lhe deem movimento contínuo.

Começemos então por dar alimento preciso à idéa que o nosso atrazo nos prejudica e até mesmo, nos envergonha.

Uma primeira linha aérea nacional demonstrará continuamente as vantagens oferecidas, vantagens que vimos perdendo desde o dia, lá longínquo, em que as devíamos ter iniciado.

Lisboa-Pôrto pode ser um campo experimental daquilo que eu me prezo de há muito tempo ter questionado em artigos e conferências.

A Aviação Comercial é hoje um meio reconhecido para apoio do desenvolvimento das actividades, de toda a ordem, que firmam o valor duma Nação.

As étapes dos transportes e ligações de varia espécie têm já na Aeronáutica limites definidos de actualização.

Os povos já não se servem da Aviação como elemento experimental. As provas estão dadas e elas são de molde a fazerem excitar as nossas energias para que se vença o atraso em que somos.

Criemos a nossa Aviação Comercial, despertando vontades que ainda se não resolveram a sair da sonolência em que o abandonô as embalou.

Se somos alguém — e eu não duvido — mostremos até que ponto podemos suportar o esforço das acções que melhor sirvam o nosso nacionalismo.

Agora, que os problemas de fomento nacional estão tomando lugar de interesse para cuidadas soluções, é momento de esperança para a aeronáutica.

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por portaria de 21 de Outubro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 5 do corrente mês:

Rodrigo de Azevedo, guarda-freio de 1.^a classe da rede do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 364\$55. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 10 de Novembro de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Para os devidos efeitos se publicam mais as seguintes promoções e mudanças de categoria efectuadas no pessoal adstrito aos Caminhos de Ferro do Estado que ficou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.^a do artigo 15.º do contracto de arrendamento de 11 de Março de 1927

Nomes	Categorias que tinham	Categorias a que passaram por promoção ou mudança	Datas
Da rede do Sul e Sueste			
Manuel da Cruz Santareno	Fiel de estação.	Chefe de estação de 5. ^a classe	1-7-956
António Maurício da Costa Júnior	Factor de 1. ^a classe	Encarregado de contabilidade	1-7-956
Claudino José Pisco	Factor de 2. ^a classe	Factor de 1. ^a classe	1-7-956
António Pedro Júnior	Factor de 5. ^a classe	Factor de 2. ^a classe	1-7-956
António Nunes de Brito Dias	Condutor de 2. ^a classe	Condutor de 1. ^a classe	1-7-956
António Joaquim da Silva	Guarda-freio de 1. ^a classe	Condutor de 2. ^a classe	1-7-956
José Manuel	Guarda-freio de 2. ^a classe	Guarda-freio de 1. ^a classe	1-7-956
Artur Gomes	Guarda-freio de 5. ^a classe	Guarda-freio de 2. ^a classe	1-7-956
Henrique Martins Parreira	Idem	Idem	1-7-956
António Máximo Baptista	Idem	Idem	1-7-956
Teófilo Henriques	Agulheiro de 5. ^a classe	Guarda-freio de 5. ^a classe	1-7-956
Joaquim Domingos	Idem	Idem	1-7-956
Bento de Oliveira Lopes	Idem	Idem	1-7-956
António José Machado	Idem	Idem	1-7-956
António José de Sousa Braga	Carregador	Servente	1-8-956
Da rede do Minho e Douro			
José Júlio Grandela de Carvalho	Chefe de estação de 1. ^a classe	Sub-inspector	1-10-956
António Pereira	Chefe de estação de 5. ^a classe	Chefe de estação de 2. ^a classe	1-7-956
José Joaquim Vieira de Meireles	Factor de 1. ^a classe	Factor de 1. ^a classe	1-7-956
Josué Alberto Gonçalves Carrelo	Factor de 5. ^a classe	Factor de 2. ^a classe	1-7-956
Alexandre Monteiro da Costa	Idem	Idem	1-7-956
António Vieira	Idem	Idem	1-7-956
Albano Lopes de Carvalho	Idem	Idem	1-7-956
Joaquim Soares Caldas	Fiel de 2. ^a classe	Revisor de bilhetes de 2. ^a classe	1-7-956
José Nunes da Silva	Guarda-freio de 1. ^a classe	Condutor de 2. ^a classe	1-7-956
Luiz Maria Leal	Idem	Idem	1-7-959
Manuel Pinto Teixeira	Guarda-freio de 2. ^a classe	Guarda-freio de 1. ^a classe	1-7-956
Joaquim Monteiro	Guarda-freio de 5. ^a classe	Guarda-freio de 2. ^a classe	1-7-956
Amândio Ribeiro Pinto	Idem	Idem	1-7-956
António Baptista Alves Júnior	Idem	Revisor de bilhetes de 5. ^a classe	1-7-956
Augusto Marques dos Santos	Revisor de bilhetes de 5. ^a classe	Revisor de bilhetes de 2. ^a classe	1-7-956
António Mendes	Carregador	Guarda de estação.	21-7-956
Alirio Zacarias	Idem	Idem	21-7-956

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas, porquanto se trata de promoções e mudanças de categoria efectuadas, não pelo Estado, mas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao abrigo dos seus regulamentos privativos, nos termos da regra 3.^a da base XV do decreto n.º 15:260, e visto que os vencimentos dos interessados são pagos pela referida Companhia e não pelo Estado).

Lisboa e Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 4 de Novembro de 1956. — O Director Geral, *R. Ramalho*.

apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1936. — Pelo engenheiro Director Geral, *José Gromwel Camossa Pinto*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva de trabalhos da empreitada n.º 5 da linha de cintura do Pôrto, de que é adjudicatário Waldemar Jara de Orey, e conformando-se com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 10 do corrente mês, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das responsabilidades e obrigações que contraíu em relação à execução de trabalhos previstos no contrato e a mais, no valor total de 12:004.581\$41.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 11 de Novembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Para os devidos efeitos se publica que, em 4 do corrente, foram demittidos, por longa e injustificada ausência ao serviço, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontravam prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 16.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, os seguintes empregados:

Da rêde do Sul e Sueste:

Acácio José da Costa, serralheiro de 1.ª classe.
Angelo do Couto, forjador de 1.ª classe.

Da rêde do Minho e Douro:

José Pereira de Andrade, serralheiro de 3.ª classe, os quais, à data do referido arrendamento, tinham, respectivamente, as categorias de artifice de 3.ª classe, malhador e artifice de 3.ª classe.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 14 de Novembro de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Divisão da Exploração

Por ter saído com inexactidões, novamente se publica a portajia de 21 de Outubro próximo passado, publicado no *Diário do Governô* n.º 249, 2.ª série, do mesmo mês:

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, baixando os percursos mínimos desta tarifa de 60 quilómetros para 20 quilómetros, ou pegando como tal, nas linhas do Vale do Corgo e do Sabor, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, com a faculdade

LINHAS ESTRANGEIRAS

HOLANDA A Holanda tem modificado muito a sua exploração de caminhos de ferro quer electrificando linhas quer fazendo uso de automotoras.

A esta inovação de métodos tem correspondido nas novas construções uma modernização de estilo e de sistemas de construção perfeitamente fora de tudo o que é usual. Os architectos e engenheiros deram nalgumas estações últimamente construídas, largas às suas faculdades criadoras, modificando por tal forma o clacissismo a que se está habituado que surpreendem.

As passagens de nível da estação Rotterdam-Delft, cujos detalhes construtivos são muito interessantes têm como habitualmente a sua saída para o cais. Pois aproveitou-se as coberturas das caixas das escadas para pavimentos de salas de espera, restaurantes instalados portanto sôbre os cáis. Estas salas tôdas envidraçadas, são construídas em betão armado e ferro, êste último aplicado nas clássicas portas e janelas.

As mesas e assentos são igualmente de ferro, chapa embutida e tubo como é usual hoje nos mobiliários ligeiros de clínicas médicas, casinos, etc.

A iluminação é indirecta e profusa.

Além da comodidade de poder esperar o combóio sentado em local iluminado e aquecido no inverno sôbre o próprio cais, e poder entre dois combóios tomar rápida e comodamente uma refeição, estas salas envidraçadas dão uma nota alegre e movimentada aos cais de acesso dos combóios.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

de reduzir aqueles mínimos para 10 quilómetros quando o julgar necessário e conveniente, e autorizando-a a processar todos os transportes de grande e pequena velocidade em serviço combinado sem aplicação de tarifas corridas.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Novembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Dezembro de 1896



Excesso da zelo aduaneiro

Indignam-se jornaes de que folhas da opposição aventem proposições sobre a marcha dos nossos negocios publicos, que, reproduzidas e propaladas no estrangeiro, com o interesse que elle tem regularmente de nos desacreditar, são enorme prejuizo para o nosso paiz.

Teem razão; e repetidas vezes temos affirmado aqui quanto somos contrarios a esses manejos politicos.

Mas, acima d'essas declarações pessimistas sobre o paiz, ha factos que não se radicam em questões politicas, que não se justificam por qualquer interesse, se não o de nos encher de vergonha, de ridiculo, d'opprobrio; que muito mais prejuizo nos causam aos olhos do mundo inteiro; e esses, por uma desgraçada organização dos nossos serviços publicos — se organização pôde chamar-se á total ausencia de senso comum, como que constituindo preceitos adrede creados para uso das nossas instancias officiaes — falam muito mais alto do que os artigos furibundos da opposição politica.

Estes são palavras que pelos proprios que as escrevem ou as transcrevem, são tidas na devida conta da paixão partidaria; os factos, porém, os factos, esses servem de documento inconteste contra nós, e, apesar de pequenos, são por tal fórma repetidos, que demonstram convincentemente, por toda a parte, a nossa incompetencia para figurar entre o grupo de nações a que se chama civilizadas.

Um formigueiro d'esses factos são as nossas alfandegas.

O estrangeiro que lhes cáe nas garras, raro deixa de ficar com as carnes rasgadas, que vae mostrar aos seus conterraneos, como prova de que veiu a um paiz de selvagens.

Isto é de mais!

O zelo aduaneiro tem limites, e achamos que o seu excesso deve merecer ainda mais castigo do que o seu desleixo.

Este pôde lesar a fazenda publica em alguns contos de mil réis, mas aquelle lesa-a muito mais, porque afugenta do nosso territorio visitantes de todo o mundo, porque nos colloca na triste situação de sermos um paiz onde ninguém pôde, e, portanto, ninguém deve vir.

Temos já traído aqui d'este assumpto, mas voltamo a elle, porque um facto recente nos indigna ao ultimo ponto. Contemol-o:

Chegou de Hespanha, na quinta feira ultima, vindo por Badajoz, o sr Jolschine, inspector dos caminhos russos, acompanhado de sua esposa.

Ao parar o comboio na estação de Elvas, os empregados aduaneiros, como vissem que o viajante era estrangeiro, fizeram-lhe revista minuciosa ás bagagens, revolvendo-as todas e examinando cada artigo de vestuário de per si.

Até a própria mala de mão da senhora foi objecto da mais rigorosa busca, e n'essa foi encontrada prova do mais flagrante contrabando: dois baralhos de cartas russas, e que, portanto, não haviam sido mandadas de S. Petersburgo á nossa casa da moeda, para receberem o sello da legalidade.

Horror!

Eram cartas velhas, com que a esposa do digno funcionario russo se entretinha, em viagem, fazendo paciências; imagina-se bem como viriam sujas da poeira e fumo, em tão longo percurso; mas isso não impediu que o pessoal da alfandega, com modos bruscos, considerasse os viajantes contrabandistas, e os tratasse como taes, sem a menor urbanidade.

Recorrendo o sr. Jolschine para o director d'aquella alfandega, este senhor, por certo n'um momento de mau humor,

que poderia guardar para occasião mais propria, deu toda a razão aos seus subordinados, e obrigou os viajantes a sahir do comboio, e a ir á alfandega, onde, depois de muita discussão e protestos de admiração (e por certo de indignação) do sr. Jolschine e sua esposa, um empedado mais assisado resolveu mandal-os em paz, sem os obrigar a pagar direitos nem multa pelos famigerados baralhos, os quaes foram todavia apprehendidos e inutilizados.

O inspector russo ficou por tal fórma indignado com tal recepção que, dissennol-o elle, de bom grado regressaria immediatamente a Hespanha, se tivesse comboio em que pudesse fazer o; e não só protesta que nunca mais, seja por que motivo fôr, virá a Portugal, como que, chegando ao seu paiz, proclamará por tal fórma o modo por que os estrangeiros são tratados nas alfandegas portuguezas, que ninguém que com elle fale terá vontade de vizitar o nosso paiz.

Perguntamos: funcionarios que assim procedem não cavam um verdadeiro descredito ao paiz, muito mais energico do que podem fazer-lo quaesquer artigos jornalisticos?

Ainda ha pouco, na outra fronteira, a de Marvão, se deu um facto identico, tambem com um estrangeiro.

Este era allemão, e trazia na mala, para lér em transitio, varios jornaes illustrados do seu paiz.

A alfandega quiz que esses jornaes pagassem direitos, e elle, estupefacto, agastado com tão stulta exigencia, rasgou os jornaes em pedaços arrojando-os pela portinhola.

Ahi está outro, que vae tambem por esse mundo fóra dizer bellezas do nosso paiz.

Mais acima, pela fronteira de Villar Formoso, entra um cidadão argentino que vinha de percorrer a Europa e trazia na sua machina photographica e duas caixinhas de chapas não reveladas, com as vistas que tirara durante a viagem. A alfandega, por mais que elle rogasse, insiste em abrir as pequenas caixas e estragar-lhe todos os clichés!

Como se sabe, o pessoal da alfandega tem uma parte no producto das multas que impõe. Esta disposição estimula-lhe por tal fórma o zelo fiscal, que a nada attende, comtanto que promova, com essas multas, o augmento dos reudimentos da fazenda.

Tanto e louvavel zelo!

Terminando, por hoje, nada pedimos aos superiores d'estes empregados ultra-zelosos; é tempo perdido pedir providencias, e platonismo mesmo o nosso, em gastar-o lamentando que o rigor fiscal, estupidamente applicado, como o está sendo nos colloque na tristissima situação de sermos apontados no estrangeiro como o unico paiz da Europa onde não se deve ir!

E' por isso que nos limitamos a exclamar:

Isto é demais!

Sud-express

Vae finalmente começar a vigorar no dia 4 o novo horario do *Sud-express*, começando este comboio a Lisboa uma hora mais cedo, ás 10 e meia! Já não é sem tempo!

Por teimosia ou indolencia do sr. director da fiscalização da direcção do Oeste de Hespanha, tendo-se recusado até agora a approvar a nova marcha dos trens, na parte de Salamanca á fronteira, e como o seu colega do Norte não é tão indolente ou teimoso, o comboio vinha com a marcha nova até Salamanca e ali esperava a bagatela de 55 minutos para só partir pela tabela antiga.

Desde 4 do corrente, pois, os passageiros, partindo de Paris-Orleans ás 8 h. e 14 m. da noite, chegarão a Lisboa na segunda manhã ás 10 e meia, isto é, com 39 horas de marcha, contanto já as differenças do meridiano.

A respeito da bella disposição tomada, de fazer que este comboio tome passageiros na *gare* d'Orleans, temos ainda que notar uns detalhes, mas falta-nos hoje espaço e ficará para o proximo numero.