

23.º do 68.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1956

Número 1636

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5. Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonía / Navegação e Aviação Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

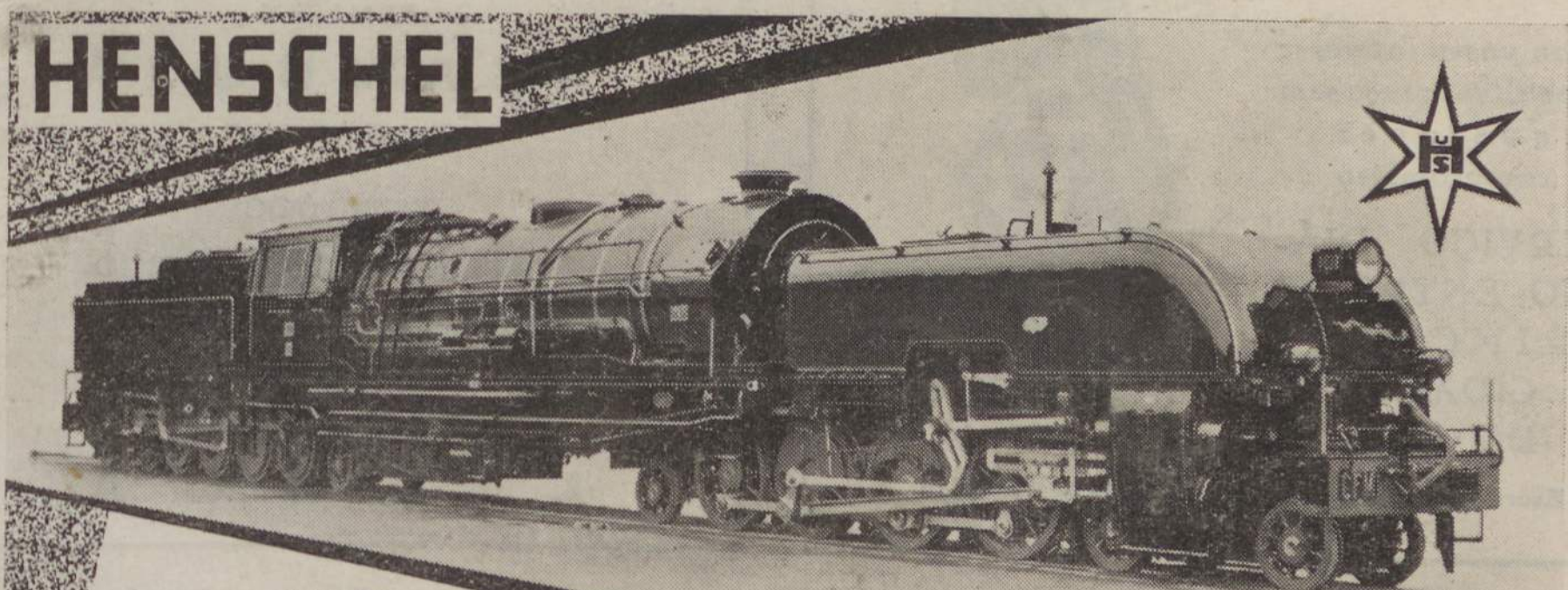
Telefone P B X 2 0158 — LISBOA

1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção

Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN GM **KASSEL**

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



Transportes Simões

DE
JOSÉ SIMÕES

CAMIONAGEM

LISBOA — Rua de Arroios, 93 - A

Telefone: 54012 — 51594 — 46551

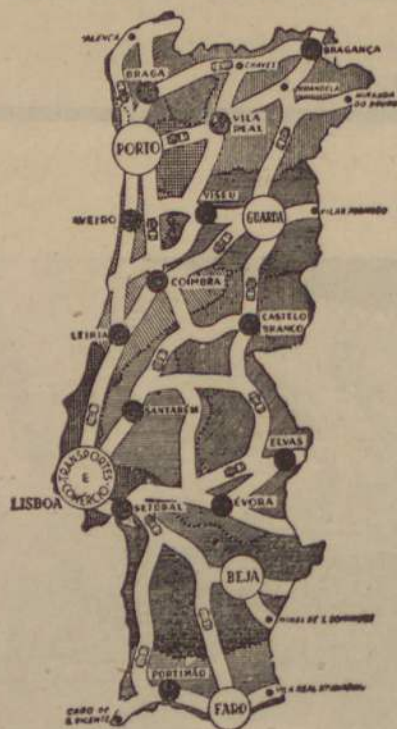
» (noite) 54012

Transportes locais
e de longo curso

Camions de 3.000
a 12.000 quilos

Para vosso interesse
consultem preço sem
qualquer
compromisso

SERVIÇO DIÁ-
RIO ENTRE AS
PRINCIPAIS
CIDADES
DO PAÍS



Escritório no PORTO: R. Morgado Mateus, 117 - A

TELEFONE 51170

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A

LISBOA

Telefone: 3 4331

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

• Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1636

16 — FEVEREIRO — 1956

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	99
Convenção Internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro.	102
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	102
Lisboa-Sevilha	102
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	103
Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro.	104
O «Sud-Express» ao serviço do Porto de Lisboa, por GUERRA MAIO	105
Publicações recebidas.	106
Espectáculos.	106
A Nova Reorganização do Quadro de Serviços da C. P.. . . .	107
Parte Oficial.	111



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

«E assim foi a imaginação ouvindo zagalotes assobiar às orelhas espertas das horsas, histórias de cruces pintadas a cal nas pedreiras ou traçadas por dois galhos de árvore nas encruzilhadas: sempre surpresas de quadrilhas, vidas despedidas pela carga de pistolas, despejadas à queima-roupa dos brejos dos caminhos.

«Um companheiro de jornada confessou ter feito testamento e encomendado a alma a Deus, antes de se afoitar àquela arriscada empresa de transmitir os ossos aos eixos da mala-posta e confiar a vida aos prováveis assaltos dos pinhais e despenhadeiros de duas noites, entre Lisboa e Porto.

«Passámos ao Pinheiro da Bemposta, que aparta Albergaria-a-Velha de Oliveira de Azeméis. Sucediám-se as mudas, os rios, os vales e as coladas, e a jornada não queria ter fim.

«Chovera. Não se confirmara a ameaça de a cheia do Mondego nos vedar a jornada em Coimbra, ainda houvera o receio das cheias do Águeda e do Vouga, e já o condutor contava que o empregado postal, que no seu lugar reservado ao pé do postilhão acompanhara as malas, falava em que a cheia do Douro bem decerto mandaria reter o correio em Vila Nova, até ser conduzido para a rua de S. João e Rua da Vitória.

«Mas, chegados que fomos frente ao Porto, no alto da Bandeira, o Douro amainara. A pesada bicha das carruagens deixou o posto fiscal de Gaia, meteu pela estrada até à ponte pênsil e desceu à Ribeira.

«O precatado comércio portuense, desde a Porta Nova à Porta dos carros, podia ir mandando pelo correio à estação das Carmelitas, que não tardavam lá as malas. Os temerários viajantes já dobravam os cobrejões e, entre o molho de guarda-huvas e de pernas, cada qual escolhia os que lhe pertenciam; os cotovelos escovavam os chapéus.

«Para as trinta e quatro horas da jornada faltavam apenas uns quinze minutos e para o termo daqueles trabalhos só a subida da rua de S. João,

que foi feita com troncas, sotas, dianteiras, uma ruidosa força motriz que as gentes suburbanas e ribeirinhas acorriam a ver. E, com certo desvanecimento dos heróicos passageiros, a mala-posta vencia a congesta, metendo a um canto os carros de bois e as éguas assustadas dos retrógrados.

«Tinham batido as seis da manhã»

E, para salientar ainda o que foi o caminho de ferro para o progresso, comodidade e segurança dos transportes, não resisto a mais uma transcrição do «Arquivo do Distrito de Aveiro»: ⁽⁵⁰⁾

«Naquele tempo não havia alguma outra estrada nas vizinhanças da cidade (Aveiro), além da estrada nova ao sul dela, feita nos últimos anos do reinado de D. Maria I.

«O resto eram tudo caminhos de carro e de pé; mesmo no Distrito não havia outra estrada além da de Lisboa ao Porto, passando por Mealhada, Águeda, Albergaria, etc.

«Deploráveis eram, porém, as condições em que por essa antiga estrada se viajava. Havia as liteiras, caixas com assento para duas pessoas, com varais anteriores e posteriores, aos quais eram atrelados muares.

«Serviam só para nababos, bispos, prelados das Ordens monacais, desembargadores e outros altos funcionários; para os restantes havia os machos de arrieiro, pela maior parte teimosos e manhosos, mal arreados, de péssimo andar, no que forçoso era resignar, porque uma viagem de liteira entre Lisboa e Porto não custava menos de 80. a 90.000 réis.

«Deve acrescer um dispêndio não menor de cinco dias, pousadas incríveis, e, enfim, o risco de ser roubado e até assassinado em Chão de Maçãs, no pinhal de Azambuja e noutros sítios, em que quadrilhas de ladrões assaltavam os viandantes.

«Não é inteiramente figura de retórica dizer-se que algumas pessoas, obrigadas a ir a Lisboa, deixavam feito o seu testamento; o caso deu-se algumas vezes.

«Quem aqui nascia, aqui morria, sem se aventurar a viajar para além de Coimbra ou Porto e, ainda assim, com quantas dificuldades lutava!

«Para se ir ao Porto entrava-se em uma barca de Ovar, assim chamada porque fazia carreira diária entre os dois pontos; quem podia, tomava a proa se não estava já tomada; aliás, ia no convés e ao relento, e no Inverno ao vento e à chuva.

«A partida era sempre às nove ou dez horas da noite, chegando-se a Ovar de manhã, às horas que o barqueiro queria. Ali justava-se a cavalgadura, havendo-a, pois que algumas vezes nem uma aparecia; havendo sardinha em Espinho, todas para ali corriam; havendo-a, montava-se sobre uma albarda de carga, sem estribos, sem freio, sem rédeas, e ela partia por entre os pinheiros, seguindo o trilho seu conhecido, sem que o passageiro pudesse guiá-la.

«O arrieiro deixava-a seguir como quisesse e desviava-se por atalhos, aparecendo quando e onde queria, mas sempre onde havia taberna para exigir vinho e para pensar a cavalgadura.

«Esta, costumada à pitança, ao avistar a taberna, corria a galope e aí do passageiro que se não baixasse, prolongando-se pelo pescoço do animal, porque, não o fazendo, era-lhe certo bater com a cabeça na padieira da porta.

«Quem tinha relações em Ovar com alguma pessoa, à qual pedisse com antecipação que lhe fizesse cavalgadura, só por este meio conseguia obtê-la em condições suportáveis, embora mais cara; mas nem todos tinham ali relações e nem sempre havia tempo de utilizar-se delas.

«A passagem da Barrinha, sempre incómoda, era perigosa no Inverno; os barcos velhos, mal aparelhados; os barqueiros imperitos e às vezes crianças; cavalgaduras embarcadas juntamente com os passageiros; enfim, não podiam ser piores os meios de fazer esta travessia.

«Em 1850 ou 1851, um belo rapaz desta cidade (Aveiro), José Nunes da Maia, capitão da marinha mercante, depois de ter feito viagens ao estrangeiro, terminou seus dias naquele charco.

«Muitas vezes no meio do areal, era o passageiro sacudido pela cavalgadura, que fugia, deixando-o só e obrigado a seguir a pé, até que o arrieiro aparecesse e conseguisse encontrar a fugitiva.

«De volta, ou se havia de esperar em Ovar a hora da partida do barco da carreira, ou, fretando-se outro, apenas se obtinha a passagem da proa, mas pouco ou nada se adiantava a viagem.

«Feito o ajuste, começavam a faltar os aparelhos; era a chave da proa, era a escota, etc., e cada uma destas coisas se ia buscar a casa do barqueiro, prolongando-se a demora quanto possível, com o fim de admitir no barco os passageiros que vinham chegando e, não havendo, como quase sempre não

havia, recurso, forçoso era resignar-se muitas vezes a partir quando o barco da carreira.

«As jornadas pelo Distrito, sempre por caminhos péssimos, azinhagas, com largura apenas para um carro de bois, eram sempre incómodas e quase sempre arriscadas; aqui, atoleiros em que as cavalgaduras se enterravam até aos peitos; ali, charcos de água que era forçoso transpor, por toda a parte silvas dos valados rasgando o fato ou ferindo os cavaleiros; eram inconvenientes que a gente de pé evitava quanto podia, abrindo portais nos valados, subindo às terras, fazendo caminho por diversos carreiros, através de sementeiras e searas, com prejuízo dos seus donos.

«No rio Vouga apenas havia a antiga ponte, junto do lugar que tem o mesmo nome do rio, e a de Pessegueiro, mandada construir por um abade da freguesia; sobre o Águeda havia a do lugar deste nome, e a chamada da Rata, entre Eirol e Almear. Esta, porém, consistia em duas paredes paralelas, com abertura para passagem da água em tempo de cheias, com o pavimento aqui encharcado, ali com montões de pedregulhos, dando difficilíssima passagem a cavaleiros e mesmo a peões, que só podiam seguir descalços.

«Além destas, foi em 24 de Novembro de 1844 que António Ferreira de Novais, secretário geral e ao tempo servindo de Governador Civil, pelo aborrecimento de esperar três horas pelo barqueiro para passar de Cacia para Angeja, em jornada de serviço, tomou a iniciativa da construção da ponte que naquele sítio se acha feita à custa do Distrito, mas de madeira.

«Na passagem do Vouga, em tempo de cheias, quase todos os anos havia perdas de vidas porque alastrando as águas para os campos e cobrindo as valas que por aí há, nelas caíam passageiros, que não conheciam a direcção que deviam seguir até chegarem ao ponto onde a barca os esperava, pois que esta somente servia para a passagem no alvéo ou leito do rio.

«Enfim, os que hoje se aborrecem com as demoras dos comboios nas estações da via férrea e com outros inconvenientes das viagens, se tivessem jornadaado nos tempos idos, longe de se aborrecerem e de se queixarem, deviam bem-dizer a sua sorte e confessar-se agradecidos aos que lhes proporcionaram as vantagens de que gozam com as novas estradas e com a viação acelerada de que nos servimos actualmente.

«Foi em 18 de Julho de 1863 que uma locomotiva, puxando algumas carruagens de 1.^a classe, veio a primeira vez em viagem de experiência da estação de Estarreja até à proximidade da ponte sobre a ribeira de Esgueira. De Estarreja até às Devesas já o caminho de ferro funcionava. Não avançou para aquém da ponte por isso que, tendo abatido um viaduto praticado no aterro que atravessa o vale do

Cojo, exigido por Manuel José Mendes Leite, como condição do acto de venda do terreno sobre o qual o dito aterro foi levantado, a fim de servir de serventia para os seus prédios, de um e outro lado, ainda a esse tempo se não achava reconstruído, nem chegaria a sê-lo porque aquele Manuel Mendes Leite, reconhecendo que lhe era desnecessário, preferiu receber a importância provável da despesa com a reconstrução e, assim, se abreviou o trabalho de pôr o caminho naquele ponto em estado de dar passagem aos comboios. Todavia, só em 10 de Abril de 1864 se realizou a abertura do caminho de ferro das Devesas até Taveiro.

«Estes beneficios, porém, mal podem ser compreendidos e avaliados pela presente geração; seria mister que ela tivesse viajado pelos antigos caminhos e sofrido uma demorada e enfadonha jornada de Aveiro ao Porto, as arrelias causadas pelos arreeiros e barqueiros de Ovar.

«Quem diria nesses tempos que outros viriam em que fosse facilimo ir a Lisboa, chegar sem a menor fadiga, demorar-se um dia inteiro, regressar e achar-se em sua casa, sem ter perdido mais do que um só dia?

«Quem tal dissesse, por doido seria tido!

«Ir a Lisboa? Só uma absoluta e urgentíssima necessidade a tanto podia obrigar!»

*

E, finalmente, nesta digressão de ordem literária, que tão bem serve para pôr em relevo o que devem ao caminho de ferro os que hoje o têm ao seu dispor, nada melhor, para fechar estas páginas, do que os lindos versos de António Nobre, (51) descrevendo uma viagem em mala-posta:

— «Às vezes, passo horas inteiras,
olhos fitos nestas braseiras,
sonhando o tempo que lá vai;
e jornameio em fantasia
essas jornadas que eu fazia
ao velho Douro, mais meu Pai.

Que pitoresca era a jornada!
Logo ao subir da madrugada,
prontos os dois para partir:
— Adeus! adeus! é curta a ausência,
Adeus! — rodava a diligência
com campainhas a tinir!

E, dia e noite, aurota a aurora,
por essa doida terra fora,
cheia de Cor, de Luz, de Som,
habitado à minha alcova
em tudo eu via coisa nova;
Que bom era, meu Deus! que bom!

Moinhos ao vento! Eiras! Solares!
Antepassados! Rios! Luas!
Tudo isso eu guardo, aqui ficou:
Ó paisagem etérea e doce,
depois do Ventre que me trouxe,
a ti devo eu tudo que sou!

No arame oscilante do Fio
amavam (era o mês do cio)
lavandiscas e tentilhões...
Águas do rio vão passando
muito mansinhas, mas, chegando
ao Mar, transformam-se em leões!

Ao Sol fulgura o oiro dos milhos!
Os lavradores mailos filhos
a terra estrumam, e depois
os bois atrelam ao arado
e ouve-se além no descampado
num impeto aos berros: Eh! bois!

E enquanto a velha mala-posta
a custo vai subindo a encosta
em mira ao lar dos meus Avós,
os aldeãos, de longe, alerta
olham pasmados, boca aberta...
A gente segue e deixa-os sós.

Que pena faz ver os que ficam!
Pobres, humildes, não implicam,
tiram com respeito o chapéu:
Outros, passando ao nosso lado,
diziam: «Deus seja louvado!»
«Louvado seja!» — dizia eu.

E, meiga, tombava a tardinha...
No chão, jogando a vermelinha,
outros vejo a discutir.
Carpiam, místicas, as fontes...
Água fria de Trás-os-Montes
que faz sede só de se ouvir!

E, na subida de Novelas,
o rubro e gordo Cabanelas
dava-me as guias para a mão:
Isso... queriam os cavalos!
Que eu não podia chicoteá-los...
Era uma dor de coração.

Depois, cansados da viagem,
repoisávamos na estalagem
(que era em Casais, mesmo ao dobrar...)
Vinha a Sr.^a Ana das Dores
«Que hão-de querer os meus Senhores?
Há pão e carne para assar...»

*Oh! ingénuas mesas, honradas!
Toalhas brancas, marmeladas,
vinho virgem no copo a rir...
O cuco da sala, cantando...
(Mas o Cabanelas, entrando,
vendo a hora: «É preciso partir»)*

*Caía a noite. Eu ia fora,
vendo uma estrela que lá mora,
no Firmamento português:
E ela traçava-me o meu fado
«Serás poeta e desgraçado!»
Assim se disse, assim se fez.*

*Meu pobre Infante, em que cismavas,
porque é que os olhos profundavas
no Céu sem par do teu País?
Ias, talvez, moço troveiro,
a cismar num amor primeiro:
por primeiro, logo infeliz...*

*E o carro ia aos solavancos.
Os passageiros, todos brancos,
ressonavam nos seus gabões:
E eu ia alerta, olhando a estrada,
que em certo sitio, na Trovoada,
costumavam sair ladrões.*

*Ladrões! Ó sonho! Ó maravilha!
Fazer parte de uma quadrilha,
rondar, à Lua, entre pinhais!
Ser capitão! Trazer pistolas!
Mas não roubando, — dando esmolas
dependuradas dos punhais...*

*E a mala-posta ia indo, ia indo,
o luar, cada vez mais lindo,
caía em lágrimas — e, enfim,
tão pontual, às onze e meia,
entrava, soberba, na aldeia
cheia de guizos, tlim, tlim, tlim!»*

.....

*

Mas a verdade é que as viagens em mala-posta, pelas velhas e perigosas estradas, não eram assim tão poéticas!... Não as julgariam já assim os que as sofriam e, por necessidade, a elas se entregavam; que faremos nós que conhecemos a velocidade, o suave balouço, a comodidade dos coxins, a regularidade dos comboios!

Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro

O «Diário do Governo», n.º 20, I Série, de sexta-feira, 27 de Janeiro de 1956, publicou, pela Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o Decreto-Lei n.º 40511, que aprova, para ratificação, a Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminhos de ferro (CIV), a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C I M), assinados em Berna em 25 de Outubro de 1952, e Anexos respectivos, bem como os Protocolos adicionais às referidas Convenções, de 25 de Outubro de 1952 e de 11 de Abril de 1953, assinados naquela cidade e nas datas mencionadas.

Pela grande extensão do documento, não podemos, bem contra a nossa vontade, inseri-lo na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», na respectiva Parte Oficial.

Esperamos que nossos assinantes nos relevem tal omissão.

Caminhos de Ferro Ultramarinos CONGO

No Ministério do Ultramar, realizou-se, perante o respectivo ministro, a assinatura do contrato para o fornecimento de 12 vagões fechados, tipo J. de 20.000 kgs. para transporte de frescos e de 6 vagões cisternas para fuel-oil de 30 m³ de capacidade, que se destinam ao Caminho de Ferro do Congo. Outorgou, pela firma adjudicatária, «L. Dargent, Lda.» o sr. eng. Carlos António da Silva Martinho.

O encargod este contrato é de 7.235.640\$, devendo a entrega do material ser efectuada no prazo de 18 meses.

LISBOA-SEVILHA Estreitamento de relações pela redução do trajecto ferroviário

O caminho de ferro, que pôs termo, há cem anos, ao isolamento em que vivíamos da Europa, continua a concorrer para o estreitamento das relações comerciais e de amizade entre as duas nações peninsulares.

Mais um passo se vai dar para a consolidação da amizade peninsular com a construção do novo traçado do caminho de ferro Zafra-Villanueva del Fresno, que encurtará em 100 quilómetros o trajecto entre Sevilha e Lisboa, logo que também se construa o ramal português, de 26 quilómetros, que ligaria Mourão, no Baixo Alentejo, a 8 quilómetros da fronteira, com a linha geral.

Com a construção desse ramal, evitava-se, também, o transbordo para passageiros e mercadorias pela referida linha.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um Mestre de Teatro

Decorreu há dias o primeiro centenário do nascimento de Henrique Lopes de Mendonça. Foi um dos grandes mestres do teatro português. Poeta e prosador, em toda a sua obra arde a chama do mais puro patriotismo. Amou a pátria e serviu-a nobremente, como oficial de marinha, como dramaturgo, como poeta e como prosador. Mestre de teatro pode considerar-se também um grande mestre da língua portuguesa. As suas narrativas históricas aproximam no, pelo vigor da sua prosa viril, da prosa fundida em bronze de Alexandre Herculano.

Nunca vi representada nenhuma das suas peças, embora tivesse tido a oportunidade feliz de ver, no palco, um dos seus grandes intérpretes, o glorioso Eduardo Brasão. Mas li, com vivo interesse, *O Duque de Viseu* e o *Afonso de Albuquerque*. Ao lê-los, imaginei o grandioso espectáculo das suas representações. Foi uma época extraordinária a sua: os escritores de teatro, como Henrique Lopes de Mendonça e D. João da Câmara, tinham quem os representasse, como Eduardo Brasão, João Rosa, Augusto Rosa e Ferreira da Silva. E havia um público.

Cheguei ainda, felizmente, a admirar os grandes mestres do teatro, que só tinham envelhecido na certidão de idade. O talento, tanto nos que escrevem como nos que representam, é inconfundível e eterno. O verdadeiro artista, em todos os tempos, foi sempre um símbolo de juventude e de vida.

Saber envelhecer é saber prolongar, com dignidade, a juventude. Com que inteligência, com que beleza, envelheceram Eduardo Brazão, Augusto Rosa e Ferreira da Silva! Dava gosto vê-los representar.

Henrique Lopes de Mendonça não foi felizmente esquecido. Será possível repor uma das suas peças? Ao Teatro Nacional de D. Maria II, como Teatro do Estado, incumbe ressuscitar uma época gloriosa e consagrar a memória de um grande mestre da dramaturgia portuguesa.

No culto das grandes obras e na evocação das mais ilustres figuras nacionais é que a juventude aprende a conhecer os caminhos da Inteligência e os caminhos da perfeição humana. Não basta uma lápida comemorativa. É uma homenagem, certamente. Mas não é tudo. Seria de aplaudir e agradecer, no Teatro Nacional de D. Maria II, uma noite, pelo menos, consagrada à memória do grande mestre.

Os nossos artistas



ESTUDO (pastel) — de António Soeiro

OS MORTOS-VIVOS

*De cada vez que mais algum partia,
Dir-se-ia que morrera, em realidade,
Nada mais nos deixando que saudade
E um feixe de ossos, vermes, cinza fria...*

*De cada vez mais lúgubre tangia,
Como a tanger por toda a eternidade,
Tangia o sino lúgubre... e a cidade
Ficava mais soturna e mais vazia.*

*Subtilmente, porém, eis que, voltando
Quer um por um, quer num difuso bando,
Todos, em derredor de mim, teceram*

*Nem sei que teia, ou como entretecida...
E eu, que inda vivo, ou eles, que morreram,
Qual de nós é que em mim já tem mais vida?*

(Do livro *Biografia*, 4.^a edição)

José Régio

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro

COMO dissemos em números anteriores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tomou a iniciativa de se celebrar, em 28 de Outubro de 1906, o cinquentenário dos caminhos de ferro portugueses. L. de Mendonça e Costa teve logo, exposta a sua ideia no número 433, correspondente a 1 de Janeiro daquele ano, a adesão da Imprensa e de muitas individualidades de relevo no País.

Hoje, reproduzimos a carta que, sob o título *A propósito do cinquentenário*, o engenheiro José Maria de Melo de Matos enviou ao director e fundador desta revista, e foi publicado no número de 16 de Fevereiro de 1906. Trata-se de um documento de grande interesse:

«Meu caro Mendonça e Costa

Na circular que me mandou, diz que produziu excelente impressão, entre a família ferroviária, a sua iniciativa da celebração do cinquentenário dos caminhos de ferro portugueses. Assim creio que deve ter sucedido, a julgar por mim.

Comecei a minha modesta carreira de engenheiro pelos estudos e construção de caminho de ferro, numa empresa construtora — a dos caminhos de ferro, de Torres à Figueira e Alfarelos.

Por circunstâncias independentes da minha vontade, nunca a administração me mandou para trabalhos ferroviários e também nunca pedi tais comissões, como, de resto, sucede com todas as que me têm confiado.

Na família ferroviária, que é a aristocracia dos nossos engenheiros, posso quando muito fazer patente a figura do *Cassine bête*, ou de *Cassine Pons*, de Balzac. Sou uma espécie de *parent pauvre* e por isso sem direito para falar. Também esse é o motivo por que muito baixinho e muito modestamente, sem receio de melindrar os que são ricos, os que predominam, lembrarei algumas melhorias, que são preito de homenagem aos que foram grandes, aos que bem mereceram quando se afirmava que as linhas férreas eram luxo escusado em Portugal. Ouviram as câmaras sem protesto que precisávamos quando muito de *estradinhas*, que uma linha férrea numa semana carregaria a produção de um ano de uma província inteira. E que província: a maior de Portugal no continente europeu».

O signatário da carta relembra seguidamente:

«Nessa época de descrenças houve porém engenheiros que se abalançavam a assegurar as vantagens da viação acelerada entre nós. Abreu e Sousa, o Visconde da Luz, Joaquim Tomás Lobo de Ávila, João Evangelista de Abreu, figuram entre os primeiros. Mais tarde vieram Lourenço de Carvalho, Tavares Trigueiros e Almeida de Eça, Frederico Pimentel, Pedro Inácio e ainda outros felizmente vivos para a glória da engenharia portuguesa: Justino Teixeira, Luciano de Carvalho, Manuel de Espregueira e não me lembro agora quantos mais. Ainda não devemos contar os que construíram caminhos de ferro na nossa África, de que agora só me recordo dos nomes de Perfeito de Magalhães, Guedes Infante, Poças Leitão e Sarrea Prado.

Também não devem esquecer de entre os que partiram para essa região donde não regressa viajante algum, como diz Shakespeare, Simões Margiochi, Le Cocq Nunes de Aguiar, João Anastácio e Xavier Cordeiro».

Depois, o Eng. José Maria de Melo de Matos apresentava este interessante alvitre:

«Lembrava-me, portanto, que se organizasse um album em que se publicassem os retratos e as biografias de todos os engenheiros que poderosamente contribuíram para o desenvolvimento da nossa rede ferroviária continental e ultramarina. De muitos deles está já feita a biografia e primorosamente por colegas seus e admiradores dos seus talentos; dos outros fácil seria obtê-las.

Também nesse album não deviam esquecer os colaboradores desses engenheiros, os estrangeiros que vieram dirigir os serviços, os condutores que auxiliaram em trabalhos de campo e nos de construção e até não deviam esquecer os empreiteiros.

Em suma, o album cuja publicação lhe lembro seria como que o inventário vivido nas lutas de todos os dias, das inclemências de toda a hora, das descrenças que tantas vezes assaltariam os que lutavam por dotar o país com um dos instrumentos mais perfeitos do progresso que o homem até hoje logrou inventar.

Desculpe-me, meu caro Mendonça e Costa, esta desalinhada carta e faça dela o uso que melhor entenda, publicando-a ou não como melhor lhe pareça e creia-me sempre

Seu, etc.,

José Maria de Melo de Matos»

O "Sud-Express" ao serviço do Porto de Lisboa

Por GUERRA MAIO

O «Sud-Express», criado há perto de 70 anos, foi o primeiro comboio de luxo que houve na Europa e tinha por fim a ligação, em Lisboa, com os vapores da *Union-Castle* e da *Mala Real Inglesa*, aquela para a África do Sul e esta para o Brasil e Rio da Prata. A passagem dos vapores destas companhias em Lisboa coincidia com a chegada ou a partida do «Sud», o qual dava aos passageiros um ganho de dois dias de Londres e de Paris e evitava-lhes os incómodos da travessia do Golfo da Gasconha.

Foi, porém, Sol de pouca dura porque, anos depois, deixando de passar por Madrid e optando pela via directa, Salamanca-Pampilhosa, a ligação marítima deixou de ser imediata, devido à partida de Lisboa ser às 8 horas da manhã e a chegada um pouco antes da meia noite.

De então para cá, têm-se feito os maiores esforços, mas sem resultado, para que o «Sud-Express» tenha concordância com os transatlânticos em Lisboa, de maneira que a partida fosse depois da chegada dos navios e a chegada logo após o almoço, para que os passageiros pudessem embarcar, sem perda de tempo. Essa luta, que dura desde a grande reforma que os horários dos nossos comboios tiveram em 1907, parece que terá, enfim, realidade em 1957, ou seja 50 anos depois!

Anuncia-se, para essa data, a viagem entre Paris e Lisboa em 26 horas, mas eu tenho boas razões para supor que será apenas de 24; e embora o «Sud-Express» parta de Paris, depois das 14 horas, para que os passageiros ali almochem e para que a ligação com as outras capitais da Europa se possa fazer em melhores condições, e que a chegada a Lisboa seja logo a seguir ao almoço, e a partida da nossa capital entre as 16 e as 17 horas e os passageiros cheguem a Paris, um pouco mais cedo que actualmente (17 horas) e possam seguir imediatamente para o centro da Europa.

Para se reduzir a viagem Lisboa-Paris a 24 horas, não será necessário um grande esforço. Senão vejamos. O percurso Lisboa-Hendaia (816 quilómetros) faz-se hoje em 7 horas e 25 minutos, mas segundo me disse, há pouco, um alto funcionário dos caminhos de ferro franceses, está previsto, com as novas máquinas, um novo aceleramento, de maneira a que o percurso fique reduzido a 7 horas. Visto os trabalhos em Espanha de renovação da via, que

estão muito adiantados e a conclusão, em curso, da segunda via, entre Miranda do Ebro e Alsasua, pode julgar-se que os 637 quilómetros que mede o percurso espanhol, podem ser vencidos em 10 horas, ou seja à marcha comercial de 64 quilómetros à hora e finalmente os 441 quilómetros de Vilar Formoso a Lisboa, tendo em conta a substituição das pontes na Beira Alta, em construção e a conclusão da dupla via entre Albergaria e Chão de Maçãs, em que igualmente se trabalha, o percurso português poderá ser feito em 6 horas.

E assim teríamos:

Percurso francês	7 horas
» espanhol	10 »
» português	6 »
Demora nas fronteiras	1 »
Total	24 horas

Mas para que o porto de Lisboa seja procurado pelos passageiros internacionais é necessário resolver alguns obstáculos. Suprimir o visto consular — o que já fizeram os italianos — e dar todas as facilidades ao turismo internacional. Construir a gare marítima, de forma que os passageiros passem do comboio ao vapor e vice-versa, sem revista aduaneira de bagagens para quem venha em trânsito e ligar Santa Apolónia ao Estoril, por um túnel sob o Terreiro do Paço, linha que podia servir ao mesmo tempo de metropolitano, cujo serviço seria feito em conjunto com os comboios do Norte ou internacionais, e explorado pela C.P. ou pela rede do metropolitano em construção.

Ora se por um lado se têm dado facilidades por outro encontramos obstáculos que entravam grandemente o trânsito internacional pelo nosso País. Até 1938, o preço das passagens marítimas para a América do Sul, para Lisboa, eram apenas de menos de 5 libras, que para o Havre ou Cherburgo, enquanto que o custo do «Sud-Express» entre Lisboa e Paris era de 12 libras, o que sobrecarregava grandemente a viagem por terra, a quem quisesse ganhar tempo ou fugir aos incómodos do Golfo da Gasconha. A situação foi agora invertida. Um bilhete, tomado na Argentina ou no Brasil em 1.^a classe para Lisboa, custa menos 43 dólares que para o Havre, ou sejam 1 247 escudos. Se a esta cifra juntarmos o percurso ferroviário do Havre a Paris, a diferença toca 1 500 escudos números redondos. A viagem no «Sud-Ex-

press» entre Lisboa e Paris, mesmo tomando cama em Portugal e Espanha, custa 1 439\$, um pouco inferior àquela cifra.

A passagem marítima acima indicada é o mínimo em 1.^a classe. Se o passageiro tomar camarote de luxo ou com chuveiro, o desconto passa para 54 ou 60 dólares, ou seja maior a diferença a favor do «Sud-Express».

Mas se temos agora essas facilidades em prol do porto de Lisboa, outra e bem lamentável se lhe opõe. As elevadas taxas de embarque em Lisboa, que em 1.^a classe, [nos navios estrangeiros, de 11 libras (880 escudos) e nos nacionais, «Vera Cruz» e «Santa Maria», de 8% sobre o custo do bilhete, ou seja um mínimo de 1 610 escudos, mais do que a diferença da viagem por mar para Lisboa em relação aos portos franceses e do custo do «Sud-Express» entre Lisboa e Paris e, como disse, com cama entre Lisboa e Hendaia.

As taxas de embarque em França, as mais elevadas em toda a Europa depois das de Lisboa, são, em 1.^a classe, 4 415 francos, ou sejam 333 escudos.

Nos portos ingleses, belgas e alemães, não se paga taxa alguma de embarque. Por que não fazer o mesmo em Lisboa aos passageiros de 1.^a e 2.^a classes? De resto eles são em tão pequeno número, que a perda de receita poderia ser compensada com um ligeiro, mesmo muito ligeiro agravamento nas taxas de 3.^a que se contam por algumas dezenas de milhares. O efeito que tal medida faria nas agências de viagens por essa Europa fora seria considerável e os nossos comboios internacionais deviam dela ressentir-se benéficamente.

Entre nós também essa supressão de taxas de embarque na 1.^a e 2.^a classes seria benéfica, e cujo número de viajantes é igualmente reduzido. Senão, veja-se. Um passageiro residente no Porto, que queira embarcar para o Brasil, se for tomar o vapor a Vigo — cujas passagens para a América do Sul são iguais às de Lisboa, embora a distância seja maior, poupa muito dinheiro pois não só as taxas de embarque custam menos de metade, mas tem apenas 178 quilómetros de caminhos de ferro a percorrer em vez de 346 que para Lisboa.

É doloroso dizê-lo, mas é assim mesmo.

Devo agora responder a um amável correspondente, que insiste em que eu trate de novo, não só do caminho de ferro para Fátima, mas igualmente do complemento da nossa rede ferroviária, e como me diz que infelizmente a C. P. não está em condições financeiras de construir as linhas que nos faltam, devo acrescentar que eu nunca pensei em que vá fazer as linhas. É ao Estado que lhe compete e o encargo não é tão grande como pode parecer. Maiores obras se têm feito no País, necessárias, é certo, mas em que o Governo, felizmente, não olhou a despesas. E para terminar devo esclarecer que o «deficit» da C. P., que todos julgam considerável, é

Publicações recebidas

Dicionário de Música (Ilustrado)

Por Tomás Borba e Fernando Lopes Graça.

Nunca será demais exaltar o valor desta obra, organizada pelo saudoso professor do Conservatório Nacional de Lisboa Tomás Borba e continuada, acrescentada e actualizada pelo seu ilustre discípulo, também escritor, Fernando Lopes Graça, e publicada, primorosamente, por «Edições Cosmos».

Publicada em fascículos de 64 páginas, esta obra, ilustrada com numerosas gravuras e reproduções de quadros célebres, impõe-se também, a par do seu interesse cultural, como obra de arte.

Já o temos dito algumas vezes: «Edições Cosmos», com a publicação desta obra, presta um grande serviço à cultura.

A obra animalista e monumental de Anna Hyatt-Huntington — Pelo Prof. Émile Schaub-Koch.

Em magnífica tradução do ilustre director da Biblioteca Pública e Arquivo distrital de Braga e director do Museu Municipal de Ílhavo, Dr. António Gomes da Rocha Madahil, foi recentemente publicado em Braga, com o patrocínio da Academia Nacional de Belas Artes, um notável ensaio de estética — «A obra animalista e Monumental de Anna Hyatt-Huntington», escrito pelo Prof. Émile Schaub-Koch.

Anna Hyatt-Huntington, cidadã norte-americana, é escultora de grande nome, com obras espalhadas por numerosos museus e praças públicas de Nova-Iorque, de San Francisco, de Newport News, de San Diego, de Madrid, de Sevilha, Buenos Aires, etc.

Consociou-se em 1923 com o grande Poeta Archer Milton Huntington, fundador da benemérita instituição cultural «Sociedade Hispânica da América». Por sua banda, o Prof. Dr. Émile Schaub-Koch, de Genebra, membro honorário do Instituto de Coimbra e da Academia das Belas Artes de Barcelona é um eminente crítico de Arte, autor de vários e valiosos trabalhos, que o colocam a par dos maiores ensaístas.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Há falta de homens!»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O marinheiro do Rei».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

muito inferior ao dos caminhos de ferro franceses e espanhóis, proporções guardadas. Mas no nosso País estamos habituados a ver as coisas sempre com vidros de aumento.

A Nova Reorganização do Quadro de Serviços da C. P.

(Conclusão)

Serviço da Via

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 2 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 20 — Escriurários
- 3 — Serventes

2.^a — Secção de Aprovisionamentos

- 1 — Chefe de escritório
- 4 — Escriurários

3.^a — Secção técnica

- 1 — Agente técnico de engenharia
- 8 — Desenhadores
- 2 — Escriurários

Serviço das Obras Metálicas

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 3 — Engenheiros
- 1 — Chefe de escritório
- 10 — Escriurários

e estão-lhe ainda subordinados:

1.^o — Oficina — Ovar

- 1 — Engenheiro
- 1 — Contramestre
- 4 — Chefes de brigada
- 2 — Escriurários
- 40 — Operários
- 5 — Serventes
- 5 — Auxiliares

2.^o — Armazém — Ovar

- 1 — Escriurários
- 1 — Fiel de armazém
- 1 — Serventes
- 1 — Auxiliar

3.^o — Brigada de pontes

- 1 — Chefe de cantão de obras metálicas
- 14 — Operários
- 3 — Serventes
- 2 — Auxiliares

Depende ainda directamente da Divisão:

Parque e Oficinas — Entroncamento

- 1 — Agente técnico de engenharia

com:

a) — Oficina de creosotagem e de reparação de utensílios e ferramentas

- 1 — Chefe de brigada
- 3 — Escriurários
- 8 — Recebedores de materiais
- 45 — Operários
- 5 — Motoristas

- 2 — Serventes

- 6 — Auxiliares

b) — Parque de máquinas e ferramentas

- 1 — Contramestre
- 1 — Fiel de armazém
- 1 — Servente

Além destes Serviços centrais e secções, a Divisão da Via e Obras compreende ainda 3 Zonas:

1.^a Zona de Via e Obras — Campanhã

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de via e obras
- 5 — Chefes de secção de via e obras
- 3 — Subchefes de secção de via e obras
- 1 — Inspector de obras metálicas

e compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 28 — Escriurários
- 1 — Servente

e as seguintes secções de serviço local

1.^a — Secções de via (5)

- 24 — Chefes de lanço
- 130 — Chefes de distrito
- 135 — Subchefes de distrito
- 457 — Assentadores
- 135 — Auxiliares
- 453 — Guardas de P. N.

2.^a — Secções de construção civil (5)

- 10 — Encarregados de obras
- 30 — Operários
- 10 — Auxiliares

3.^a — Cantões de obras metálicas

- 11 — Chefes de cantão de obras metálicas
- 22 — Operários
- 11 — Auxiliares

A 1.^a Zona de Via e Obras tem ainda anexo:

Armazém (1)

- 1 — Chefe de Armazém
- 2 — Fiéis de armazém
- 4 — Serventes

2.^a Zona de Via e Obras — Lisboa-P.

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de via e obras
- 7 — Chefes de secção de via e obras
- 5 — Subchefes de secção de via e obras
- 1 — Inspector de obras metálicas

e compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório

36 — Escriurários

1 — Servente

e as seguintes secções de serviço local:

1 — Secções de via (7)

28 — Chefes de lanço

132 — Chefes de distrito

144 — Subchefes de distrito

623 — Assentadores

186 — Auxiliares

685 — Guardas de P. N.

2.^a — Secções de construção civil (7)

12 — Encarregados de obras

42 — Operários

14 — Auxiliares

3.^a — Cantões de obras metálicas

12 — Chefes de cantão de obras metálicas

25 — Operários

12 — Auxiliares

A 2.^a Zona de Via e Obras tem ainda anexo:

Armazém (1)

1 — Chefe de armazém

2 — Fiéis de armazém

4 — Serventes

3.^a Zona de Via e Obras — Barreiro

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de via e obras

5 — Chefes de secção de via e obras

2 — Subchefes de secção de via e obras

1 — Inspector de obras metálicas

e compreende:

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

27 — Escriurários

1 — Servente

e as seguintes secções de serviço local

1.^a — Secções de via (5)

21 — Chefes de lanço

92 — Chefes de distrito

98 — Subchefes de distrito

420 — Assentadores

124 — Auxiliares

289 — Guardas de P.N.

2.^a — Secções de construção civil (5)

8 — Encarregados da obras

30 — Operários

10 — Auxiliares

3.^a — Cantões de obras metálicas

9 — Chefes de cantão de obras metálicas

18 — Operários

9 — Auxiliares

A 3.^a Zona de Via e Obras tem ainda anexo:

Armazém (1)

1 — Chefe de armazém

2 — Fiéis de armazém

4 — Serventes

Além do pessoal efectivo indicado na orgânica das Divisões e Serviços, há ainda a considerar o pessoal auxiliar, cujos limites máximos são os seguintes:

a) — Divisão da Exploração:

20 — Operários auxiliares

40 — Guardas-fios auxiliares

800 — Serventes auxiliares

30 — Auxiliares femininas (escala 2)

40 — Auxiliares femininas (escala 1)

b) — Divisão do Material e Tracção

800 — Operários auxiliares

650 — Serventes auxiliares

10 — Marinheiros auxiliares

40 — Auxiliares femininas (escala 2)

40 — Auxiliares femininas (escala 1)

c) — Divisão da Via e Obras

700 — Operários auxiliares

350 — Serventes auxiliares

400 — Auxiliares femininas (escala 1)

QUADRO DO PESSOAL

As quantidades de pessoal indicadas devem ser consideradas como dotações — limites máximos.

A discriminação desses números limites, por categorias e classes é a seguinte:

1 — Director-Geral

1 — Secretário-Geral

1 — Subdirector

25 — Engenheiros de 1.^a classe

26 — Engenheiros de 2.^a classe

18 — Engenheiros de 3.^a classe

6 — Engenheiros-ajudantes

5 — Economistas de 1.^a classe

6 — Economistas de 2.^a classe

7 — Economistas de 3.^a classe

3 — Economistas-ajudantes

1 — Médico-Chefe

1 — Médico-Subchefe

2 — Médicos-adjuntos

3 — Médicos-Inspectores

3 — Médicos das Inspecções sanitárias

1 — Médico do Laboratório de Análises

20 — Médicos de Posto sanitário de 1.^a classe

20 — Médicos de Posto sanitário de 2.^a classe

11 — Médicos substitutos de Postos sanitários

183 — Médicos das Secções sanitárias

46 — Médicos especialistas

1 — Chefe do Serviço do Contencioso (Jurista)

1 — Advogado

1 — Advogado-adjunto

7 — Advogados auxiliares

1 — Solicitador

1 — Ajudante de solicitador

1 — Architecto

5 — Chefes de Serviço (*)

5 — Subchefes de Serviço (*)

2 684 — Auxiliares

2 012 — Serventes de 2.^a classe

540 — Serventes de 1.^a classe

5 236

700 — Guardas de passagem de nível de 3.^a classe

500 — Guardas de passagem de nível de 2.^a classe

307 — Guardas de passagem de nível de 1.^a classe

1 507

58 — Aspirantes

24 — Dactilógrafas

26 — Mecanógrafas

598 — Escriurários de 3.^a classe

422 — Escriurários de 2.^a classe

211 — Escriurários de 1.^a classe

43 — Subchefes de escritório

56 — Chefes de escritório

2 — Inspectores de contabilidade

1 440

(*) — De Serviços não chefiados por agentes com as categorias de engenheiro, economista ou jurista.

27 — Contínuos de 2. ^a classe	
15 — Contínuos de 1. ^a classe	
2 — Chefes do pessoal menor	
<u>44</u>	
650 — Factores de 3. ^a classe	
1 050 — Factores de 2. ^a classe	
600 — Factores de 1. ^a classe	
260 — Chefes de estação de 3. ^a classe	
90 — Chefes de estação de 2. ^a classe	
80 — Chefes de estação de 1. ^a classe	
<u>2 730</u>	
180 — Conferentes de 2. ^a classe	
70 — Conferentes de 1. ^a classe	
<u>250</u>	
25 — Bilheteiras de 2. ^a classe	
15 — Bilheteiras de 1. ^a classe	
<u>40</u>	
300 — Agulheiros de 2. ^a classe	
90 — Agulheiros de 1. ^a classe	
20 — Agulheiros de posto	
90 — Capatazes de manobras de 2. ^a classe	
50 — Capatazes de manobras de 1. ^a classe	
<u>550</u>	
530 — Guarda-freios de 2. ^a classe	
270 — Guarda-freios de 1. ^a classe	
130 — Condutores de 2. ^a classe	
70 — Condutores de 1. ^a classe	
10 — Fiscais do pessoal de trens	
<u>1 010</u>	
200 — Revisores de bilhetes de 3. ^a classe	
120 — Revisores de bilhetes de 2. ^a classe	
80 — Revisores de bilhetes de 1. ^a classe	
15 — Fiscais do pessoal da revisão de bilhetes	
<u>415</u>	
3 — Inspectores do pessoal de trens e da revisão de bilhetes	
35 — Guarda-fios de 2. ^a classe	
20 — Guarda-fios de 3. ^a classe	
<u>55</u>	
4 — Telefonistas	
36 — Electricistas de telecomunicações de 3. ^a classe	
24 — Electricistas de telecomunicações de 2. ^a classe	
12 — Electricistas de telecomunicações de 1. ^a classe	
3 — Chefes de Cantão de telecomunicações de 2. ^a classe	
3 — Chefes de Cantão de telecomunicações de 1. ^a classe	
<u>78</u>	
3 — Inspectores de telecomunicações	
8 — Subinspectores de secção de exploração	
33 — Inspectores de secção de exploração	
3 — Inspectores de zona de exploração	
<u>44</u>	
24 — Verificadores de receitas	
12 — Inspectores de receitas de 2. ^a classe	
9 — Inspectores de receitas de 1. ^a classe	
<u>45</u>	

14 — Agentes técnicos de engenharia de 3. ^a classe	
8 — Agentes técnicos de engenharia de 2. ^a classe	
4 — Agentes técnicos de engenharia de 1. ^a classe	
3 — Inspectores de zona de material e tracção	
3 — Inspectores de zona de via e obras	
<u>32</u>	
3 — Agentes de tráfego de 2. ^a classe	
4 — Agentes de tráfego de 1. ^a classe	
<u>7</u>	
6 — Adidos técnicos de 3. ^a classe	
4 — Adidos técnicos de 2. ^a classe	
2 — Adidos técnicos de 1. ^a classe	
<u>12</u>	
20 — Encarregados de obras de 2. ^a classe	
10 — Encarregados de obras de 1. ^a classe	
<u>30</u>	
23 — Chefes de cantão de obras metálicas de 2. ^a classe	
10 — Chefes de cantão de obras metálicas de 1. ^a classe	
<u>33</u>	
3 — Inspectores de obras metálicas	
412 — Fogueiros de 2. ^a classe	
256 — Fogueiros de 1. ^a classe	
530 — Maquinistas de 3. ^a classe	
208 — Maquinistas de 2. ^a classe	
80 — Maquinistas de 1. ^a classe	
44 — Fiscais do pessoal de tracção	
17 — Subchefes de depósito	
6 — Chefes de depósito	
<u>1 553</u>	
28 — Marinheiros de 2. ^a classe	
15 — Marinheiros de 1. ^a classe	
8 — Mestres de vapores	
<u>51</u>	
1 000 — Assentadores de 2. ^a classe	
500 — Assentadores de 1. ^a classe	
377 — Subchefes de distrito	
354 — Chefes de distrito	
50 — Chefes de lanço de 2. ^a classe	
23 — Chefes de lanço de 1. ^a classe	
<u>2 304</u>	
10 — Subchefes de secção de via e obras	
11 — Chefes de secção de via e obras de 2. ^a classe	
6 — Chefes de secção de via e obras de 1. ^a classe	
<u>27</u>	
17 — Motoristas	
138 — Revisores de material de 3. ^a classe	
90 — Revisores de material de 2. ^a classe	
45 — Revisores de material de 1. ^a classe	
8 — Fiscais da revisão do material	
3 — Inspectores da revisão do material	
<u>284</u>	
30 — Caixeiros de 3. ^a classe	
20 — Caixeiros de 2. ^a classe	
15 — Caixeiros de 1. ^a classe	
5 — Subencarregados de armazéns de víveres	
11 — Encarregados de armazéns de víveres	
1 — Fiscal dos armazéns de víveres	
<u>82</u>	

6 — Fiéis de tesouraria de 2. ^a classe	1 559 — Operários ajudantes
3 — Fiéis de tesouraria de 1. ^a classe	1 288 — Operários de 3. ^a classe
9 — Pagadores	857 — Operários de 2. ^a classe
<u>18</u>	429 — Operários de 1. ^a classe
30 — Enfermeiros de 2. ^a classe	158 — Chefes de brigada
16 — Enfermeiros de 1. ^a classe	56 — Contramestres de 2. ^a classe
<u>46</u>	35 — Contramestres de 1. ^a classe
3 — Ajudantes de preparador	<u>4 382</u>
2 — Preparadores	3 — Inspectores de instalações eléctricas
<u>5</u>	
1 — Farmacêutico	480 — Auxiliares femininas (escala 1)
24 — Desenhadores de 3. ^a classe	70 — Auxiliares femininas (escala 2)
18 — Desenhadores de 2. ^a classe	40 — Guarda-fios auxiliares
12 — Desenhadores de 1. ^a classe	10 — Marinheiros auxiliares
<u>54</u>	1 800 — Serventes auxiliares
40 — Fiéis de armazém de 2. ^a classe	1 520 — Operários auxiliares
20 — Fiéis de armazém de 1. ^a classe	<u>3 920</u>
7 — Chefes de armazém	1 — Chefe de polícia
<u>67</u>	1 — Subchefe de polícia
7 — Recebedores de materiais de 2. ^a classe	15 — Agentes de investigação da P. J.
4 — Recebedores de materiais de 1. ^a classe	25 — Subchefes e guardas da P. S. P.
<u>11</u>	200 — Guardas da polícia privativa
	<u>242</u>

Contratados

*Lisboa desportiva*CASA PIA
ATLÉTICO CLUBE

12

CONSTITUÍDO exclusivamente por ex-casapianos, o «Casa Pia Atlético Clube», fundado em 3 de Julho de 1920, ainda hoje é considerado um dos mais sólidos baluartes do Desporto puro, visto pelo lado do verdadeiro amadorismo.

Nas suas fileiras militaram nomes cheios de prestígio, qual deles o mais importante no já longo historial do Desporto Português.

Ao princípio, quando se fundou, o «Casa Pia» era um dos maiores entre os grandes: mas, depois, viu-se forçado a deixar passar à frente outras agremiações de maiores possibilidades financeiras, sem nunca, no entanto, deixar de contribuir com importantíssima quota-parte para o prestígio e valorização do Desporto Nacional.

Sempre amparado nas mais sinceras e desinteressadas dedicações, o «Casa Pia» tem inclusivamente lutado com o próprio Destino; e cada palmo de terra do seu Estádio de Pina Manique é um testemunho da maravilhosa mística casapiana que nunca volta a cara quando é necessário trabalhar ou pugnar pela sobrevivência do seu querido clube.

Esta vontade inquebrantável, este «querer» que tantos impossíveis tem tornado possíveis, ainda hão-de conseguir que o «Casa Pia» volte, no futuro, a ocupar o lugar a que lhe dá direito o seu prestigioso passado.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto-Lei n.º 40486

O «Diário do Governo», n.º 1, I série, de 2 de Janeiro de 1956, publica o seguinte:

Verificando-se a necessidade de fazer prosseguir a execução do plano de melhoramentos determinados à Sociedade Estoril na linha cuja exploração lhe está confiada e tendo-se averiguado que as despesas resultantes dos trabalhos efectuados e os demais encargos obrigatórios da empresa excederam, nos exercícios de 1951 a 1955, os saldos de exploração, entende o Governo dever prorrogar por mais seis anos as disposições do Decreto-Lei n.º 38 535, de 24 de Novembro de 1951, relativas à liquidação do imposto ferroviário.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. A liquidação do imposto ferroviário das linhas electrificadas não exploradas pela titular da concessão a

que se refere a base I da Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, deverá ser feita pela aplicação da taxa de 12 por cento durante o prazo de seis anos, a contar de 1 de Novembro de 1955.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo de República, 2 de Janeiro de 1956. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES. — *António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raúl Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.*

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Decreto-Lei n.º 40 486

O «Diário do Governo», n.º 3, II série, de 4 de Janeiro de 1956, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação e modificação da estação de Braço de Prata, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação de duas parcelas de terreno, a primeira com a área de 660,90 m² e a segunda com a área de 1364,24 m², situadas no lado esquerdo da linha do Norte, entre os pontos quilométricos 4,075 e 4,374.

Ministério das Comunicações, 28 de Dezembro de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo.*



Para todos os problemas de compactação:
Vibradores de todos os tipos
Vibro-apiloadores e atacadores de balastro

WACKER

Desde modelos para a pequena construção até instalações para as grandes obras públicas e os pré-fabricados de betão
Fornecedores da C. P. e da maioria das grandes Empresas de Construção Civil

Para projectos, orçamentos, demonstrações, assistência e ENTREGA IMEDIATA disponha da

DELEGAÇÃO PARA O IMPÉRIO PORTUGUÊS DA

GEBR. WACKER, K G., DE MUNIQUE

Rua Rodrigues Sampaio, 21, 3.º, porta B
Telef. 5 8882 / LISBOA / Teleg.: «Simetel»



A ALEMANHA PRODUZ
E O MUNDO COMPRA.



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MAQUINAS DE ESCRITORIO, LDA.

STAND EXP.

ESCRITORIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56% E.

T E L E F O N E : 5 2 1 4 9

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire

PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

de NORTE a SUL
do PAÍS...



Ao serviço das entidades
oficiais, do comércio e da
indústria de Portugal, as
somadoras **DIXI** contribuem
para melhorar o rendimento
da produção nacional!

DIXI

A máquina de somar de
reputação mundial!

DEMONSTRAÇÕES E CATÁLOGOS A PEDIDO

REPRESENTANTES: AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.

Avenida Fontes Pereira de Melo, 37

Telef. - 59181-2-3 - LISBOA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

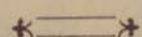
Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 13 h.

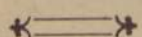
ANÁLISES CLÍNICAS

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

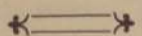
S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A



LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



**O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL**



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

**Endereço telegráfico: «LOBITANGA-
LISBOA // LONDRES // LOBITO**

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

L I S B O A Telefones { 77 2671
77 6736

End. Telegr.: «Socimadel»

**ESTANCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS**

*Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet*

**Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos**

Travessas para Caminhos de Ferro

*CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO*

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS
ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França.
A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água,
gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais
e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos
siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha
de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França).
Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TU-
BES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e
vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sonda-
gens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléc-
tricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço
para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para
elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases
liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA — SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris
(França). Aros de aço para rodas e vagões e caixilhos — Eixos de
rodas — Perfis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas
Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). So-
breaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França)
Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios
de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNÉRIES HERMANT HICQUET, Hautmont
Nord — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as
indústrias — Fornos especiais — Greihas, queimadores e mais aces-
sórios para caldeiras.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Départe-
ment Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro
material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381-21382

L I S B O A

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — P O R T O

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

**Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas**

Tosse?

