

8.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Julho de 1959

Número 1717

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / 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 20158 — LISBOA



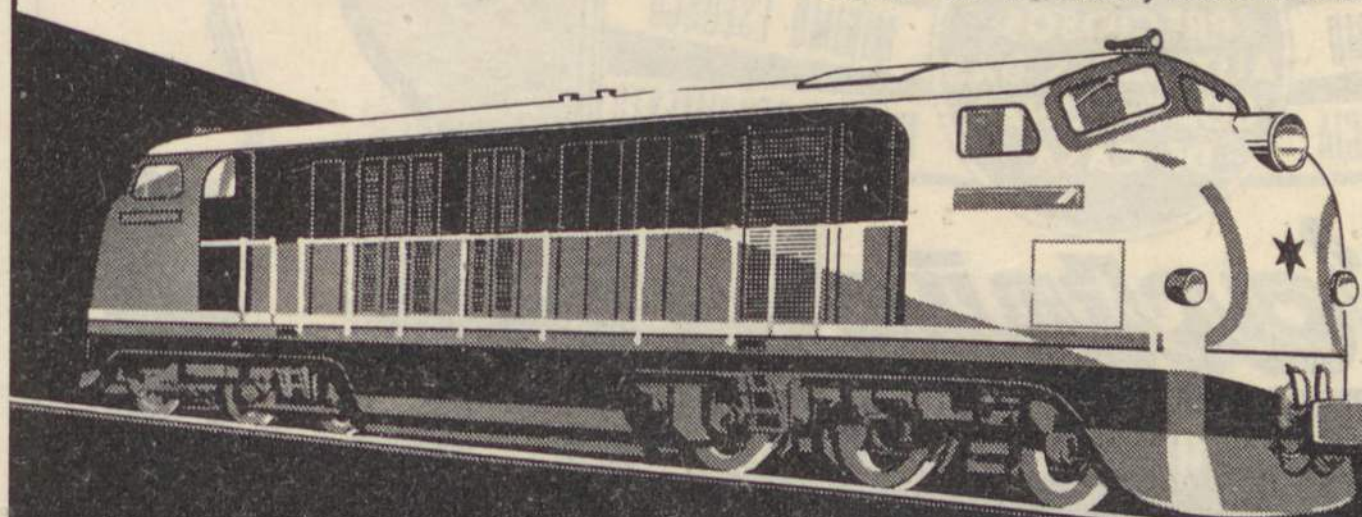
LOCOMOTIVAS

**HENSCHEL**

**Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas**

**de todos os tipos e para todos os fins**

A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —  
Tipo «Tropical» — Potência de 1425 HP de 83 ton. de peso em  
ordem de marcha, destinadas aos Caminhos  
de Ferro  
da Ghana

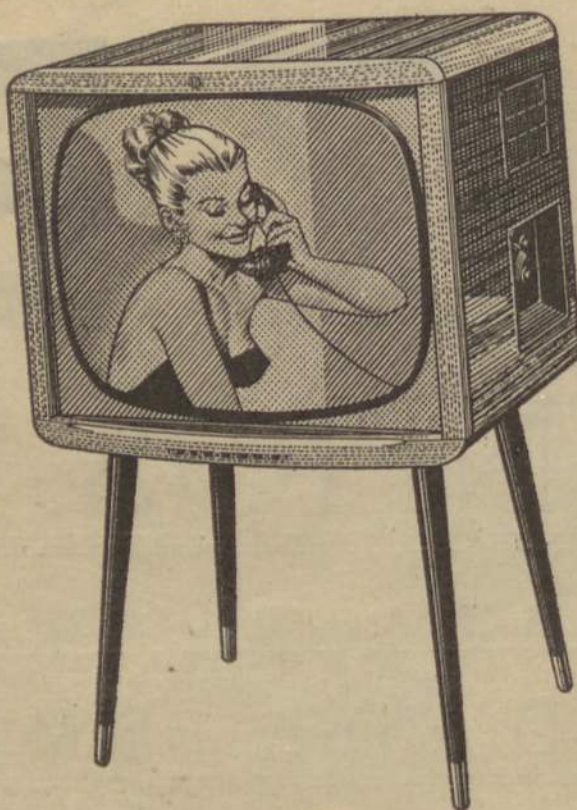


REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

**HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL**

# NOVOS

televisores PYE que aliam às características técnicas, que os tornaram famosos, a possibilidade de proporcionar dois modelos com um único televisor: um sóbrio e elegante móvel e um modelo de mesa.



# TV

*Peça uma demonstração  
aos Agentes e Revendedores  
PYE em todo o País.*



Representante exclusivo:

## CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA



Rua D. João V, 2 \* Telef. 680007 \* LISBOA

**NOVOS  
TEMPOS  
NOVA  
VIDA**

PARA UM LAR MAIS  
CONFORTAVEL

MAIOR EFICIÊNCIA  
MENOR CONSUMO

**2**  
PRECIOSOS  
AUXILIARES DAS  
BOAS DONAS  
DE CASA

MÍNIMO ESFORÇO  
MÁXIMO RENDIMENTO

# Vactric

## Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA  
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:

**AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.**  
AV. FONTES PEREIRA DE MELO, • TELEF. 59181 (3 LINHAS)

À VENDA NAS BOAS  
CASAS DA ESPECIALIDADE



# 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-2 — Telefone: P B X 2 0158 Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

# 1717



## 1 — JULHO — 1959



## ANO LXXII

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## CONSELHO DIRECTIVO :

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

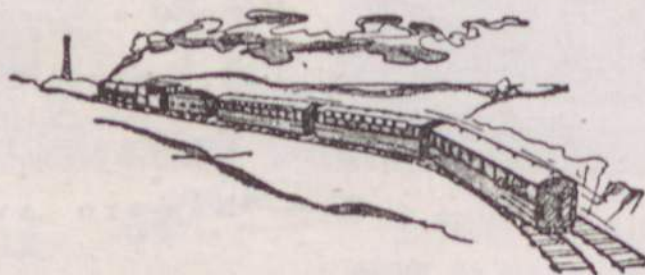
## COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES  
Eng.º ARMANDO FERREIRA  
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN  
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



## S U M Á R I O

|                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Breves considerações acerca do Relatório do Conselho de Administração da C. P. . . . .               | 249 |
| No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO . . . . .   | 253 |
| Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .                                                        | 255 |
| Há 50 anos . . . . .                                                                                 | 256 |
| «In Memoriam» — Eng.º Raul da Costa Couvreur — Brigadeiro Júlio César de Carvalho Teixeira . . . . . | 257 |
| Parte oficial. . . . .                                                                               | 259 |



# Breves considerações acerca do Relatório do conselho de Administração da C.P.

**Impõe-se a coordenação dos transportes. A camionagem e a sua desleal concorrência. A electrificação das nossas linhas e os seus óptimos resultados. O extraordinário aumento de assinaturas na linha de Sintra**

**N**A assembleia-geral da C. P. realizada no dia 30 de Maio, um dos oradores que tomaram parte na discussão do Relatório do Conselho e Administração afirmou que o Governo não pode deixar de auxiliar a Companhia e salientou a necessidade de se proceder à coordenação dos transportes.

Impõe-se, com efeito, essa coordenação, não só para benefício do caminho de ferro mas também para benefício da própria camionagem, prejudicada como está pela indisciplina que preside às suas actividades.

«De uma maneira geral — diz-nos o Conselho de Administração a páginas 18 do Relatório — pode dizer-se que a origem primeira das dificuldades com que luta a exploração ferroviária é a falta de disposições legais, ou regulamentares, que normalizem o mercado de transportes».

Ora, como lembra o Relatório, o problema foi suficientemente esclarecido no Parecer da Câmara Corporativa acerca da Proposta de Lei sobre a Coordenação dos Transportes Terrestres (Maio de 1945).

Para melhor esclarecimento dos leitores, vamos transcrever também, no referente aos transportes de mercadorias, os dois trechos a seguir do citado parecer, os quais continuam a ter uma flagrante actualidade:

«Nem mesmo a luta tarifária permitia aos caminhos de ferro manterem-se nor-

malmente, visto que os automóveis lhes levavam uma parte das receitas, que era a melhor parte. A par disso, os automóveis viviam em plena liberdade, fixando as tarifas a seu bel-prazer, escolhendo à vontade os itinerários e horários dos seus serviços, regulando livremente a frequência destes. Ao passo que os caminhos de ferro mantinham o pesado encargo da conservação das suas linhas, os automóveis gozavam das estradas que o Estado constrói e conserva».

Transcrito o primeiro trecho, passamos a reproduzir o segundo:

«E pesam ainda sobre ela (a exploração ferroviária) duras servidões legais. Todas as antigas leis, os contratos de concessão e respectivos cadernos de encargos lhe acarretam múltiplas restrições e obrigações. Tem de manter um certo número de comboios diários, mesmo que circulem quase vazios. Tem de manter uma tarifa igual para todos os seus clientes, pois, quando a um concede qualquer favor especial, já não pode recusar a sua generalização a qualquer outro em igualdade de condições. Tem o dever de transportar tudo o que se apresentar. Está sujeita a uma minuciosa e severa fiscalização do Governo. É responsável pelas entregas das mercadorias dentro dos prazos fixados. Tem de pagar os juros dos elevados capitais que foram necessários para construir as suas redes».

O então Procurador, sr. Engenheiro Fer-

reira Dias, hoje ilustre Ministro da Economia, na sua declaração de voto, pronunciou-se assim sobre o sistema ferroviário e sobre a coordenação dos transportes:

«Parece poder raciocinar-se como segue. Há quem ache bem que se defendam os comboios, quem ache mal que se restrinjam as liberdades do automóvel e quem pense mesmo que esta restrição é um entrave insensato a um vitorioso rumo da técnica. Mas o sistema ferroviário tem função económica de primazia; funciona reconhecidamente mal por força de causas que não são culpa directa de ninguém; precisa de novos métodos para ganhar autoridade na defesa das suas posições; urge, portanto, exercer sobre os caminhos de ferro um esforço financeiro e administrativo sem precedentes para o readaptar à função que lhe compete, da qual se distanciou e para a qual se não encontrou ainda substituto integral. E como é preciso rodear esse esforço das possíveis garantias de êxito, como há na exploração de todos os valores imobilizados um factor mágico que se chama utilização, ao qual se devem os triunfos e os fracassos, há que concentrar no caminho de ferro o máximo de transportes compatível com o serviço e com os legítimos interesses alheios.

A coordenação, justificada assim, perderia o aspecto desagradável, que alguns porventura lhe darão, de um favor feito a uns à custa de outros; ganharia a nova posição de consequência lógica de uma política. E até a fusão das empresas ferroviárias conquistaria maior apoio, sabido que, pela grande desproporção da C. P. em confronto com as pequenas companhias de vida precária, a fusão, só por si, terá limitado valor; poderá melhorar estas, mas não terá naquele influência apreciável; e, se tiver, talvez seja para pior».

No preâmbulo do Decreto n.º 37.272 de 31 de Dezembro de 1948, encontram-se também definidos objectivos idênticos que — sublinha o Relatório — se porventura tivessem sido alcançados, permitiriam encontrar o caminho da almejada colaboração

entre a camionagem de mercadorias e o caminho de ferro.

Vejamos, pois ganhou agora maiores motivos de actualidade, o que se afirmou no parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei da coordenação de transportes terrestres apresentada pelo Governo:

«A verdadeira coordenação consiste em aproveitar a capacidade de cada forma de transporte ao máximo e em reservar a cada uma a função que lhe compete. A concorrência, ruínosa para as empresas, viria afinal a traduzir-se em prejuízo público. O que há a procurar é a repartição do tráfego conforme as suas possibilidades técnicas. Para isso tem de intervir uma autoridade superior — a do Estado. Mas esta exercer-se-á facilmente quando se defrontar com empresas sólidas, criadas nos termos da proposta, e não com uma poeira de pequenas iniciativas, egoístas e deficientes. Nem a estas seria legítimo impor as mesmas obrigações que se justificam perante quem já foi investido de privilégio legal.

«É que a coordenação dos transportes — continuamos a ler no referido parecer — exige a concentração das indústrias a elas afectas, visto, nesta matéria, sempre o monopólio ter sido a regra e a concorrência a excepção. Os economistas têm sobejamente demonstrado, e não é, portanto, legítimo ignorá-lo, que o mecanismo da livre concorrência não exerce nos transportes a sua função de regulador de preços».

Se o caminho de ferro — como, no Relatório, o Conselho de Administração afirma — cumpriu com as disposições da lei n.º 2.008 na parte que lhe dizia respeito, as disposições desta lei na parte que interessa à camionagem, sobretudo à de mercadorias, não foram cumpridas. Nem se promoveu o agrupamento das carreiras nem se impôs o esquema da repartição do tráfego.

O Relatório sublinha, em seguida, que são também de notar algumas deficiências na definição do regime jurídico dos transportes de camionagens de aluguer e particular — o que lhes permite desenvolver a mais desleal concorrência aos transpor-

tes ferroviários. Por outro lado — acrescenta o documento que estamos analisando — o artigo 8.º do Regulamento de Transportes em Automóveis preceitua que nos automóveis particulares de carga só podem transportar-se mercadorias pertencentes aos proprietários de veículos, e é conhecido que estes automóveis transportam, na maior parte dos casos, em transportes directos ou de retorno, mercadorias que não pertencem aos seus proprietários.

A C. P. não é contrária à camionagem. A camionagem pode e deve ser um valioso colaborador — e de uma colaboração disciplinada podem advir compensações para ambas as partes.

Voltemos a transcrever do Relatório:

«Conviria naturalmente que se estabelecessem mais carreiras regulares de mercadorias, por serem consideradas serviço público e estarem sujeitas a imposições, tanto fiscais como de exploração, que as situam na devida posição de complementares do caminho de ferro. Se se estimular o desenvolvimento de carreiras regulares de mercadorias afluentes do caminho de ferro, e se se limitar às grandes empresas, que passarem a explorar estes serviços de camionagem regular, a concessão da exploração da camionagem de aluguer, será possível impor tarifas à camionagem de mercadorias, estudadas por forma a que, por si só, constituam um elemento regulador e repartidor do tráfego».

O Relatório do Conselho de Administração da C. P. transcreve, a seguir a este comentário, um trecho do Relatório do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, em que se preconiza um acordo a fim de não se efectuar serviços por preços aviltantes e de se pôr cobro à feroz concorrência que é a principal causa geradora da crise tantas vezes posta em evidência.

O excessivo desenvolvimento dos meios de transportes por estrada tem custado muito caro à Nação — comenta e elucida-nos o Relatório, que apoia as suas observações nos seguintes factos e números:

«Só em 1957 se consumiram neste meio de transporte cerca de 1.800.000 hectolitros de gasolina e cerca de 1.500.000 hectolitros de gasóleo, ao mesmo tempo que as reservas de divisas baixaram mais de 304 000 contos por motivo da importação de carros de carga. Se notarmos que, segundo um estudo alemão recente, é de 4 para 1 a relação entre o consumo de gasóleo necessário para transportar uma tonelada a um quilómetro, utilizando comboios rebocados por locomotivas Diesel (em condições óptimas (quer para um, quer para outro) poderemos avaliar do desperdício que apresenta um esquema de tráfego baseado numa tão livre concorrência dos meios de transportes».

O Relatório dá, em seguida, conta do que se realizou em matéria de electrificação: — em 24 de Janeiro (como ficou referido no Relatório do ano de 1957) a tracção eléctrica que, em 15 de Outubro de 1957, chegara, na linha do Norte, a Setil, estendeu-se até Santarém; em 30 de Junho, alcançou Entroncamento; em 14 de Maio, e antes de expirado o prazo previsto, recebeu-se a última das 15 locomotivas eléctricas encomendadas, ficando, assim, integralmente concluído o fornecimento de material, tanto motor como circulante, necessário nesta primeira fase.

De dia para dia se verifica, em ritmo crescente, que a tracção eléctrica na rede nacional se traduz num largo benefício, e que o público tem correspondido, como era de esperar, ao esforço da C. P. e ao apoio do Estado com o Plano de Fomento.

Com efeito, no tocante à linha de Sintra, que foi a primeira a receber tão importante melhoramento, a evolução favorável quanto à receita do tráfego de passageiros, já assinalada no Relatório de 1957, manteve-se em 1958, como se vai verificar pelos números a seguir:

O montante daquela receita, que já subira, de 1956 para 1957, cerca de 6.230 contos (31,7%) teve, de 1957 para 1958, novo aumento, da ordem dos 5.980 contos (23,1%). Entre 1956 e 1958 a evolução traduz-se por

um aumento superior a 12.200 contos, ou seja 62,2%.

Registando o bom acolhimento do público, o Relatório completa a sua informação, dando-nos os seguintes números referentes ao movimento de passageiros permanentes na linha de Sintra:

Entre 1956 e 1958, a quantidade de assinaturas vendidas subiu de 72.047 para 116.501, ou seja um aumento de 44.455 assinaturas (62%). O aumento em 1957 foi de 18.105 assinaturas (25%) ao passo que em 1958 atingiu já 26.350 assinaturas (29%).

Não só na linha de Sintra, como acabamos de ver, foram magníficos os resultados da tracção eléctrica, são também apreciáveis os resultados que começam a advir da introdução do mesmo sistema da tracção na linha do Norte até ao Entroncamento. Sem ela — afirma o Relatório — seriam impossíveis os melhoramentos levados a cabo no serviço de Tranvias e no das relações com aquela vila, como seja o da criação de circulação directa diária entre Lisboa e Santarém, mais tarde prolongada até Entroncamento, com ligação para Tomar. A electrificação deste troço permitiu, igualmente, a progressiva eliminação das circulações com tracção a vapor, que nele se pode considerar hoje praticamente em via de desaparecimento total.

Sobre o novo sistema de tracção, o Relatório faz, mais adiante, o seguinte comentário:

«Os animadores resultados colhidos com a primeira fase da electrificação só podem dar razão às perspectivas optimistas com que abre a segunda fase, para a qual estão em curso, e em bom andamento, os indispensáveis trabalhos preparatórios.»

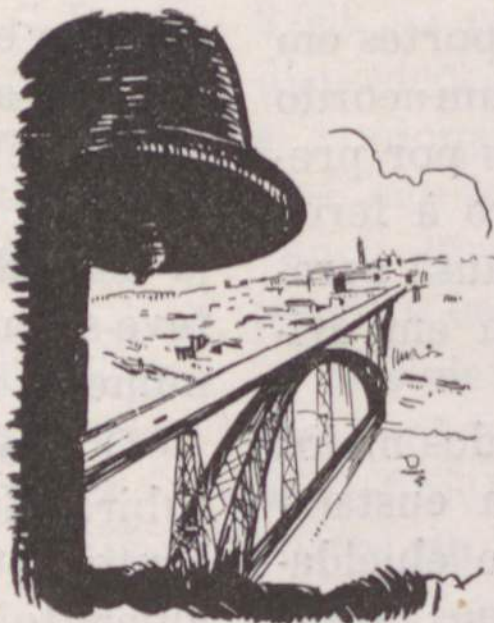
Passemos agora ao referente a renovação das pontes da linha da Beira-Alta. A inauguração, em Maio de 1958, da ponte das Várzeas, perto do Luso, marcou o termo dos trabalhos de renovação total daquela linha, de primacial importância no nosso tráfego internacional de passageiros.

Não queremos finalizar esta ligeira análise ao Relatório do Conselho de Administração da C. P., sem nos referirmos ao problema do alojamento para os serviços da Empresa, que vem sendo resolvido através do «Fundo de Construção e Conservação de Casas para o Pessoal».

O número de moradias distribuídas passou de 25 em 1957, para 51 em 1958, correspondentes a 39 edifícios. Foi de cerca de 3.300 contos o dispêndio que essa distribuição acarretou. Além desta verba, e para beneficiação das moradias existentes, aquele referido Fundo suportou, em 1958, o encargo de cerca de 1.500 contos.

O Relatório informa-nos que se iniciou a construção de 11 novas moradias.

Eis o que se nos ofereceu dizer acerca do Relatório do Conselho da Administração apresentado, em 30 de Maio, na última Assembleia-Geral da C. P.



# No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

## Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.<sup>o</sup> FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

### 4) Os Caminhos de ferro do Estado

Na verdade, nem o produto quilométrico foi, até 1890, além de 1.600\$000 réis, nem a companhia pôde, como se obrigara, pagar, em 10 de Maio de 66, a primeira prestação das quantias referidas, o que levou, naturalmente, o governo a rescindir o contrato.

Mais um acidente; afinal, de tantos em que foi fértil o início de todos os nossos caminhos de ferro.

A rescisão fez-se por decreto de 23 de Maio desse mesmo ano de 1866, continuando, porém, a companhia com a exploração das linhas, nas mesmas condições, até que o Estado delas tomou posse mais tarde.

A companhia recorreu para um tribunal arbitral, nesse mesmo dia, mas inutilmente, porque o seu recurso não foi atendido, por sentença de 10 de Novembro, acabando por serem as linhas postas em hasta pública, por decreto de 4 de Abril do ano imediato e, não só as linhas já em exploração, mas também as que ainda estavam em construção.

A praça, que se realizou em 7 de Outubro do ano seguinte, ficou, porém, deserta e, por isso, a portaria de 24 desse mês autorizou a companhia a prosseguir com a exploração até resolução final do assunto, que se arrastou, em uma situação realmente paradoxal, até 12 de Setembro de 68, data em que foi mandada fazer a avaliação das linhas e seus prolongamentos, bem como o alargamento das secções do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setúbal, incluindo essa avaliação todo o material, de acordo com o estipulado no contrato.

A avaliação das linhas havia já sido feita em Janeiro de 1867 por Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, por parte do governo, e G. T. White, agente da companhia.

Desse inventário <sup>(5)</sup>, julgamos curioso deixar alguns elementos registados:

As despesas efectuadas pela companhia com a linha do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setúbal foram de 276.726\$445 réis

|                                                                                                                               |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Com a linha de Vendas Novas a Beja e Évora . . . . .                                                                          | 2.551.210\$216 réis |
| Trabalhos já realizados, para prolongamento de Évora ao Crato, de Beja ao Guadiana e de Beja na direcção do Algarve . . . . . | 2.555.585\$847 »    |
| etc.                                                                                                                          |                     |

Por outro lado:

Despesa feita pelo Estado com:

|                                                                                                                                 |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Preço pelo qual o Estado vendeu o caminho de ferro do Sul à Companhia dos Caminhos de ferro do Sueste                           | 1.008.000\$000 réis |
| Subvenções pagas pela construção do caminho de ferro do Sueste. . .                                                             | 1.970.688\$000 »    |
| Verba respeitante às letras que a companhia passou a favor do governo em virtude do contrato de 14 de Outubro de 1865 . . . . . | 2.978.688\$000 »    |
| Valor do material circulante do caminho de ferro do Sul. . . . .                                                                | 115.893\$000 »      |
| Idem do caminho de ferro do Sueste .                                                                                            | 377.235\$000 »      |

São ainda dignos de nota os seguintes números:

|                                                                                                                           |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Valor dos 70 quilómetros . . . . .                                                                                        | 1.008.000\$000 réis |
| Custo do alargamento da via desde Barreiro a Vendas Novas. . . . .                                                        | 222.750\$000 »      |
| Idem do ramal de Setúbal . . . . .                                                                                        | 16.076\$749 »       |
| Idem do alargamento de 6 locomotivas                                                                                      | 5.585\$988 »        |
| Idem do material circulante até à altura em que se encontrava. . . . .                                                    | 3.769\$010 »        |
| No que respeita à linha de Vendas Novas a Évora e Beja, o valor dos 124 quilómetros de linha, a 16.000\$000 réis. . . . . | 1.984.000\$000 »    |
| Obrigações: 430.000 £ . . . . .                                                                                           | 1.995.000\$000 »    |
| Juro pago por essas obrigações. . .                                                                                       | 576.023\$719 »      |
| Valor do vapor D. Carlos Fernando                                                                                         | 30.959\$924 »       |
| » » » D. Afonso . . . . .                                                                                                 | 15.666\$585 »       |

Nesse mesmo «inventário» há uma descrição das linhas, de que vale a pena recortar alguns trechos:

«A linha do Barreiro às Vendas Novas, conhecida como linha do Sul, compreende a linha directa e o ramal de Setúbal.

«A linha directa começa no lado oposto do terminus do Barreiro na margem direita do rio Coina e segue as curvas e rampas suaves até Vendas Novas na distância de 57 quilómetros do Barreiro.

«O ramal de Setúbal começa no Pinhal Novo a 15 quilómetros do Barreiro e prossegue por meio de curvas e rampas suaves numa distância de 13 quilómetros até à importante povoação em pescarias, a cidade de Setúbal, situada na costa e à embocadura do rio Sado».

«A secção de caminho de ferro desta companhia, conhecida como linha de Sueste, compreende a linha directa de Vendas Novas a Beja, caminho principal para Sevilha, com um ramal para Évora, que se afasta da linha directa no entroncamento da Casa Branca.

«A extensão desta secção é de 124 quilómetros.

«Esta linha é um bom caminho de ferro, solidamente construído, e que só se acabou há uns três anos, por um notável empreiteiro inglês

«Os carris são de perfil de duas faces, pesando 75 arráteis ingleses por jarda, ou 37 quilogramas por metro corrente, sustentados por coxins de ferro fundido.

«Os prolongamentos das linhas a que se refere o orçamento *retro* são :

- 1.º A linha de Évora ao Crato, via Estremoz ;
- 2.º A linha de Beja ao rio Guadiana ;
- 3.º A linha de Beja a Faro, via Ourique, Santa Clara, Monchique e S. Bartolomeu.

«Em relação à primeira destas linhas, 7 quilómetros, a partir de Évora, acham-se concluídos e prontos para serem explorados, e sobre o resto até Estremoz tem-se executado uma porção considerável de movimentos da terra e obras de arte; além disto, tem-se colocado sobre o terreno uma grande quantidade de material permanente para a via, pronto para emprego imediato.

«No lanço deste prolongamento situado entre Estremoz e Crato não há nada feito, além de estar estudado o traçado que se acha na actualidade nas mãos do governo.

«A extensão deste prolongamento de

|                                     |         |             |
|-------------------------------------|---------|-------------|
| Évora a Estremoz é de . . . .       | 54,460  | quilómetros |
| E de Estremoz ao Crato é de . . . . | 59,767  | »           |
| Soma . . . .                        | 114,227 | »           |

«Neste prolongamento estão em parte assentes carris de duas faces fixos por coxins, pesando os carris 65 arráteis ingleses por jarda, ou 32,234 quilogramas por metro corrente e carris Vignole fixos a travessas por meio de parafusos de porca e

escápuas, pesando os carris 75 arráteis ingleses por jarda, ou 37 quilogramas por metro corrente.

«O segundo prolongamento de Beja ao rio Guadiana, começa na estação de Beja, e pode ser considerado como a continuação da linha do Sueste, e segue em curvas e porções de linha recta até perto de dois quilómetros do rio Guadiana, onde acaba, havendo ali uma estação de 3.ª classe.

«Este prolongamento está concluído e pronto para ser aberto à circulação pública, e tem de extensão 20 quilómetros; o mínimo de raio nas curvas neste prolongamento é de 300 metros.

«Os carris empregados são de duas faces fixos em coxins, e pesando 65 arráteis ingleses por jarda ou 32, 234 quilogramas por metro corrente. Alguns destes carris, que vergaram durante a construção, deviam ser substituídos antes de abrir a linha, assim como será necessário pôr mais algum balastro.

«O terceiro prolongamento de Beja a Faro começa na estação de Beja e segue por Casevel, Ourique, Santa Clara, Monchique, S. Bartolomeu e Boliqueime até Faro, no Algarve. De Beja, até além de Casevel, acham-se 45 quilómetros de linha quase prontos, os quais podiam ser abertos à circulação dentro de quatro meses, e de Faro até Boliqueime no outro extremo da linha estão quase prontos para abrir à circulação 25 quilómetros.

«O mínimo raio das curvas neste prolongamento é de 200 metros; as curvas deste raio só se encontram no lanço desta linha situada entre Ourique e Santa Clara, onde existe o trabalho mais dificultoso. A extensão total deste prolongamento é de 188,866 quilómetros.

«As linhas todas são construídas para uma só via, com vias de resguardo nas estações, as quais serão situadas com intervalos de 20 quilómetros aproximadamente.

«A via neste prolongamento será a já mencionada do sistema Vignole, e os carris pesam 75 arráteis ingleses por jarda ou 37 quilogramas por metro corrente.

Mas, além da avaliação de Canto e Castro, foram depois avaliados por Boaventura José Vieira e, ainda terceira vez, por aqueles dois engenheiros e Vitorino Damásio, fixando-se a avaliação em 2.376 contos. (12)

Era, pois esta a indemnização que o governo inicialmente se propôs pagar à companhia, mas que foi depois acrescida de 266 contos, perfazendo, números redondos, 2.642 contos.

(Continua)

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Portugal e as suas amizades

Fomos honrados, no mês passado, com a visita da princesa Margarida Rosa, de Inglaterra. Decorridos dois anos sobre a visita de Isabel II, a quem o povo português dispensou, com entusiasmo, afectuosa recepção, a presença de sua irmã Margarida constituiu um novo pretexto para se reafirmar a multi-secular amizade de duas nações de gloriosas tradições marítimas.

De 24 a 29 deste mês, vamos ter a visita oficial do Imperador da Etiópia, a convite do Chefe do Estado. Essa visita é aguardada com o maior interesse. Também entre Portugal e a nação etíope existem laços de velha amizade, desde que lá chegaram os religiosos portugueses. Dá-se a circunstância de o Imperador Hailé Selassié ser o primeiro soberano da Etiópia que nos visita. O povo português, tão hospitaleiro, prepara-se para receber condignamente Sua Majestade Imperial.

Com estas visitas, Portugal não só consolida antigas amizades, mas ganha, no campo internacional, um mais alto prestígio.

## Exposição Júlio de Sousa

Júlio de Sousa voltou mais uma vez à acolhedora sala do rés-do-chão do Palácio Foz, não apenas com os seus quadros a óleo, mas também com três esculturas e os seus inimitáveis e graciosos bonecos de trapo. Indiscutivelmente um grande artista, o pintor, nesta exposição, está muito melhor representado do que o escultor, cuja presença está marcada apenas por três apontamentos: *Amor* (motivo decorativo); *Imagem*, que não é isenta de unção religiosa, e *Sofia Loren*. Na pintura, Júlio de Sousa expõe, entre outros trabalhos de interesse, os retratos, todos eles admiráveis, da poetisa Isabel de Faria, de Maria da Graça Sacramento Monteiro e do neto do Dr. Félix Machado.

Nos bonecos de trapo, apresenta-nos algumas caricaturas felizes. São soberbas, principalmente, as das cantadeiras Amália Rodrigues e Hermínia Silva.

Uma exposição de Júlio de Sousa constitui sempre um grande acontecimento em Lisboa. Sem ser rigorosamente um pintor modernista, ele trouxe, todavia, à pintura e, principalmente, ao género retrato, alguma coisa de novo, em que a originalidade longe de ser uma coisa extravagante, é uma afirmação de elegância, de bom gosto e de autêntico talento.

## Os nossos artistas



ZÍNIAS

Aquarela de Bertha Borges

## Antologia

# AD HUMANUS

*Orai baixinho, irmãos... A terra chora  
Então as coisas todas soluçando.  
Será talvez aquela voz de quando  
Sob o peso da cruz, Rabi descora.*

*Senhor, não sei! Mas pareceu-me agora  
Que, desde o Céu ao chão que me vou pisando,  
As almas ficam todas meditando  
No silêncio dramático da Hora.*

*Sobre os montes, ao longe, hirsuto e vago  
— Meu coração, para contê-lo esmago —  
Formou-se e desta sorte brada um vulto:*

*— Para ver Deus o nosso olhar não basta,  
E embora Deus em tudo exista oculto,  
Quanto mais alto, mais de nós se afasta.*

Américo Durão

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1909)

## Os negocios da Companhia Real

O sr. Henrique Kendall, um dos nove accionistas que na ultima assembleia geral da Companhia constituíram opposição á approvação do relatorio, tornando-se eco da defesa dos suppostos interesses dos possuidores de obrigações de 2.º grau, vendo o nosso artigo do numero passado e a referencia que ao mesmo assunto se fazia no boletim financeiro, chama a nossa attenção para o communicado que fez publicar no «Commercio do Porto» em defesa das suas opiniões.

E' praxe jornalística não se responder a communicados em artigos da redacção; todavia não duvidamos fazer uma excepção em favor do sr. Kendall, não só pela consideração que s. ex.ª nos merece como porque o seu artigo nos dá bem a medida das altas qualidades de justeza da sua consciencia, tão elevadas, que tentando defender theorias falsas, a penna se lhe recusa e faz declarações que inteiramente o põem d'accordo com o nosso parecer.

Já em tempo — e ha bons 25 annos — sustentámos questão parecida, nos jornaes espanhoes, em defesa dos interesses portuguezes, contra o illustre homem de estado Moret y Prendergast, e ficámos victoriosos. Isso nos valeu do nosso governo o pequeno laço de cavalleiro de Christo com que muito se honra a nossa botoeira. D'esta vez succeder-nos-ha o mesmo (menos o laço, bem entendido). Facil victoria nos offerece o sr. Kendall desde que, para provar quanto o conselho de administração da companhia tem andado mal, escreve o seguinte periodo:

«Ora eu estou, e sempre estive, de plenissimo accordo com as allegações referentes á zelosa e proficiente administração da Companhia; ás grandes vantagens obtidas dos gastos feitos com novas installações e acquisições de novo material e de novas linhas ferreas. *Tudo isto eu teria gostosamente sancionado, se tivesse a honra de pertencer á administração da Companhia.*»

Esta simples declaração de que nos permittimos griphar o final, dispensava-nos de mais commentarios, e deixa no escuro quaesquer outras considerações — bem palidas e forçadas com que completa o seu artigo.

Pede a nossa lealdade que digamos que a este periodo se segue, porém, um outro que diz:

«Apenas divergia n'um ponto, que é a nossa magna questão».

Qual é esse ponto? Vamos a vê-lo nos periodos seguintes, e encontramos que é: fazendo-se todos os gastos que se fizeram, que s. ex.ª approva e approvaria se fosse vogal do conselho, não pagar cumulativamente e com o mesmo dinheiro o juro completo ás obrigações do 2.º grau.

A menos que s. ex.ª sendo administrador da companhia não dispuzesse do poder do Creador, no milagre da multiplicação dos pães, não sabemos como isso se conseguisse.

Houve, em tempo, um benemerito que possuindo inscrições no valor de uns dez contos de réis, deixou em testamento cinco contos para escolas, oito para azylos, quatro para hospitaes e ainda legava o remanescente ao testamenteiro.

O sr. Kendall estava no mesmo caso.

Depois pergunta s. ex.ª em que lucraram as obrigações de 2.º grau com os melhoramentos que se teem feito e que elle approvava. Claro como agua que se a companhia tem hoje um rendimento que lhe permite *com segurança* distribuir 10 francos, o deve ao desenvolvimento do seu trafego, graças a taes melhoramentos, e que se não os fizesse, nunca teria distribuido juro algum, nem sequer o juro integral ás obrigações do 1.º grau; teria estripado a galinha dos ovos d'ouro, não poderia hoje dar nem os 10 francos que hoje lhe vota.

Aqui está porque o conselho da companhia, eu virtude da auctorização do § 1.º do art. 3.º dos estatutos, fez aquellas despesas, e porque o sr. Kendall a cuja intelligencia e conhecimentos de boa administração rendemos justiça, declara que es teria votado.

Continuando — é ainda a consciencia que falla — o illustre communicante despe o dominó de accionista com que se apresenta em dois pontos do seu artigo, e tratando de «pobres victimas» os possuidores de obrigações de 2.º grau, investe contra os seus tyrannos, os accionistas, que nada importa «não terem recebido dividendos, se as suas acções teem um futuro prospero e brilhante» representando «uma riqueza no futuro». São palavras de s. ex.ª.

Mas nesse caso, se a situação dos accionistas é tão invejavel e a grande vantagem é não receber rendimento algum, capitalizando disponibilidades, aconselha s. ex.ª que *nada se distribua* aos titulos de 2.º grau, meio seguro de se lhes preparar «um futuro prospero e brilhante».

Ou a logica é uma falsidade.

Cremos ter respigado tudo que no communicado havia que dêsse assunto a resposta, que tem que ser breve porque o incidente está concluido.

E concluido a contento de todos, pela sentença do tribunal do commercio de 25 do corrente que julgou «improcedente e destituida de fundamento juridico» a acção de suspensão de deliberações da assembleia geral da companhia, interposta pelo grupo portuense, condemnando o auctor nas custas.

A contento de todos, sim; porque, de contrario, chorava a justiça vendo que mais valor tivera a opposição de uma infima minoria do que o voto da quasi totalidade de uma assembleia de 43.000 acções, e de outra, em Paris, de 161.000 obrigações; choravam os possuidores de obrigações que não podiam receber o seu dividendo — pelo que tornariam responsavel o grupo de protestantes do Porto; chorava até este grupo, ao vêr descer a cotação das suas obrigações que tantos extremos lhe merecem, e perder de valor as acções com que veio á assembleia armar em redemptor.

Era um valle de lagrimas completo, deante do qual não nos permittiríamos responder ao nosso illustre contradictor com este bom humor que elle não nos levará a mal.



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

**INTERNATO E EXTERNATO**

**SEXO MASCULINO**

**Cursos Diurnos e Nocturnos:** Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Cíelo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos

Institutos Comercial e Industrial

# IN MEMORIAM

## Eng.º Raul da Costa Couvreur

No dia 24 de Junho, faleceu na sua casa de Lisboa o sr. Eng.º Raul da Costa Couvreur, cujo nome ilustre figurou, durante alguns anos, no quadro do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Contava 79 anos de idade e era presidente aposentado do Conselho Superior de Obras Públicas.

Formado em 1902 com o curso de Engenharia Civil e de Minas, de que foi um dos alunos mais distintos, iniciou a sua actividade nos serviços de Obras Públicas, e tendo-se dedicado principalmente a assuntos ferroviários, ingressa nos Caminhos de Ferro do Estado, direcção do Sul e Sueste. Ali frequentou as Oficinas Gerais como praticante, passando sucessivamente a engenheiro de estudos, chefe da secção de construção, adjunto e chefe de Serviços



Raul da Costa Couvreur

de Via e Obras e subdirector dos Caminhos de Ferro do Estado, abandonando este cargo em 1921 pelo motivo de ter passado então para a Administração-Geral dos Correios e Telégrafos, onde desempenhou os cargos de subchefe e chefe da secção de Engenharia Civil.

Foi em seguida convidado a ingressar no corpo docente do Instituto Industrial de Lisboa, onde exerceu os cargos de assistente e pouco depois professor das cadeiras de Topografia, Estradas e Caminhos de Ferro.

De ano para ano, crescia o seu prestígio. Quando se criou a Direcção-Geral dos Caminhos de Guerra, o Eng.º Raul da Costa Couvreur foi nomeado chefe da Divisão de Via e Obras, cargo que abandonou por ter sido promovido a engenheiro inspector, ingressando no Conselho Superior de Obras Públicas. Neste organismo foi presidente da 1.ª subsecção da 4.ª secção, vogal de várias secções e, finalmente,

seu presidente. Por motivo de ter sido atingido pelo limite de idade, terminou, neste cargo, a sua brilhante carreira oficial.

No tempo do Ministro Duarte Pacheco, foi nomeado secretário-geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, e, durante a sua permanência nos Caminhos de Ferro do Estado, desenvolveu uma notável acção, tendo construído os troços de linhas férreas de Tavira a Vila Real de Santo António, do Pinhal Novo ao Montijo, além de ter precedido ao estudo de vários lanços da linha do Vale do Sado. A actual estação da linha do Sul e Sueste, em Lisboa, foi também construída sob a sua competente direcção.

Além dos cargos já enumerados, desempenhou outros de não menor importância e responsabilidade, que passamos a registar: — delegado de Portugal na Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, de que foi membro honorário, tendo representado o País nos congressos de Roma, Londres, Madrid, Cairo, Paris, etc.

Nunca o seu nome era esquecido, sempre que se tratava de marcar condignamente a presença portuguesa nas reuniões internacionais. Assim, foi também nosso delegado nos Congressos da Associação para o Progresso da Ciência em Botban e Salamanca e ainda no Congresso de Engenharia de Madrid.

O seu saber abriu-lhe muitos postos e vários foram os institutos científicos, que exigiam a sua presença e a sua colaboração, como a Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos e Urbanos e a Ordem dos Engenheiros de que foi presidente. Membro e presidente da Associação dos Arqueólogos, e presidente, também, da sua Comissão de Numismática, publicou interessantes trabalhos sobre numismática portuguesa.

Foi ainda membro da Junta Nacional da Educação do Ministério da Educação Nacional, sócio correspondente da Academia Portuguesa da História, sócio honorário da Sociedade de Numismática Brasileira, correspondente da Real Academia de Belas-Artes de Córdoba.

Pertenceu aos corpos directivos de algumas companhias ultramarinas como a Companhia do Boror e a Companhia da Zambézia, de cujo conselho fiscal fazia parte.

Sócio da Société des Ingenieurs Civils de France foi presidente efectivo e depois presidente de honra da sua secção portuguesa.

A sua notável actuação nos serviços públicos foi objecto de numerosos louvores e citações, e possuía, entre outras, as seguintes condecorações: Grã-Cruz de Cristo, oficialato da Ordem de Sant'Iago, comenda da Ordem de Instrução Pública, cavaleiro da Legião de Honra.

O ilustre falecido deixa viúva a sr.ª D. Deborath Olimpia de Aguiar Craveiro Lopes Couvreur, e era pai do sr. Eng.º Carlos Guilherme Craveiro Lopes

Couvreur, casado com a sr.<sup>a</sup> D. Adelaide Paula da Costa Veiga Azedo Couvreur, e da sr.<sup>a</sup> D. Rosebelle Craveiro Lopes Couvreur de Assis Camilo, casada com o sr. Carlos Bastos de Assis Camilo, e avô das sr.<sup>as</sup> D. Maria de Jesus Assis Camilo Lopes Pereira, casada com o sr. Eng.<sup>o</sup> Francisco Lopes Pereira, e D. Virgínia Adelaide Azedo Couvreur, aluna da Faculdade de Letras, e do sr. Leão Carlos Azedo Couvreur, finalista do I. S. T. Era tio do sr. Jaime Agnelo Neuparth Couvreur, agente técnico de engenharia.

À família enlutada, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sentidos pêsamos.

### **Brigadeiro Júlio César de Carvalho Teixeira**

Faleceu em Lisboa, no dia 26 de Junho, o brigadeiro da Arma de Engenharia, sr. Júlio César de Carvalho Teixeira. Tendo tomado parte na primeira Grande Guerra em França, donde regressou conde-



Brigadeiro Carvalho Teixeira

corado e com louvores individuais, o ilustre falecido foi professor nas Escolas do Exército, Central de Oficiais, Instituto de Altos Estudos Militares.

Foi o primeiro comissário do Desemprego, exerceu as funções de vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa, em 1926-1927, e os altos cargos de Ministro do Comércio e Comunicações.

O ilustre falecido, dotado de grandes qualidades morais, de espírito recto e compreensivo, recebeu, como prémio dos seus serviços exemplares, além de numerosos louvores, oito medalhas militares, o Grande Oficialato da Ordem de Aviz e a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Agrícola e Industrial.

No seu funeral, imensamente concorrido, fizeram-se representar os srs. ministro e subsecretário do Exército, o governador militar de Lisboa, o chefe do gabinete do ministro do Exército, o Estado-Maior e uma deputação do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, além de outras entidades.

À família enlutada apresentamos as nossas condolências.



*Equipamento original  
das automotoras ALLAN  
em serviço na C. P.*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico  
para motores industriais, marítimos  
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

# S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE  
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA  
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

**NOGUEIRA LIMITADA**

107, R. dos Douradores — LISBOA



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

#### Decreto-Lei n.º 42 329

O «Diário do Governo», n.º 135, I Série, de 16 de Junho de 1959, publica o seguinte:

Havendo a maior urgência em intensificar os estudos e trabalhos preparatórios para se promover a elaboração dos projectos de ligação entre os sistemas ferroviários a norte e a sul do Tejo, que incumbem à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 41 900, de 9 de Outubro de 1958, e de resolver algumas dificuldades a que a execução daquele diploma tem dado lugar;

Usando da faculdade conferida pela primeira 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 1.º As despesas a que der lugar a execução dos estudos e trabalhos preparatórios e a elaboração dos respectivos projectos de natureza ferroviária a realizar pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 41 900, de 9 de Outubro de 1958, para efeito da transposição do Tejo em frente de Lisboa e para a conveniente ligação do sistema de linhas férreas a norte e sul daquele rio, serão suportadas pelas dotações inscritas no orçamento do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Art. 2.º Os serviços referidos no artigo anterior poderão ser executados em regime de tarefa, por empreitada ou mediante o contrato ou assalariamento de pessoal, nas condições que, com o acordo do Ministro das Finanças, forem aprovadas pelo Ministro das Comunicações, tendo em atenção as retribuições correntes do pessoal especializado em trabalhos desta natureza.

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

Paços do Governo da República, 16 de Junho de 1959. —  
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Pedro Theotónio Pereira* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz* — *Arnaldo Schulz* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Afonso Magalhães de Almeida Fernandes* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Vasco Lopes Alves* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *José do Nascimento Ferreira Dias Júnior* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro* — *Henrique Veiga de Macedo* — *Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho*.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

### Gabinete do Ministro

#### Decreto-Lei n.º 42 312

O «Diário do Governo», n.º 131, I Série, de 9 de Junho de 1959, publica o seguinte:

O artigo 12.º do Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956, condiciona à revisão das remunerações que lhes são abonadas a aplicação, aos funcionários dos serviços dotados de auto-

mia financeira, das disposições estabelecidas por aquele decreto para os funcionários civis do ultramar.

Esta revisão e a integração do pessoal dos serviços autónomos nas categorias estabelecidas nos artigos 90.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino devem fazer-se dentro dos princípios e regras que informam o citado Decreto n.º 40 709.

Para os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes das províncias de Angola e Moçambique o problema apresenta dificuldades, não só pela existência simultânea de vários quadros em que as designações funcionais são diferentes nas duas províncias, mas sobretudo pela complexidade dos serviços que são executados por várias classes de funcionários ou agentes, com escalas hierárquicas definidas, que é necessário equiparar.

Só uma futura reorganização dos serviços poderá de facto dar solução definitiva às necessidades destes e do pessoal, mas desde já se procura simplificar o problema, reduzindo o número de quadros actuais e promovendo a regularização dos agentes dos quadros extintos.

Por outro, lado, pelo seu carácter industrial e de interesse público, que exige maior maleabilidade e uma orgânica especial que não entrave a iniciativa e funcionamento dos seus órgãos administrativos, aos quais a lei concedeu autonomia e legislação especial adequada, não são aplicáveis aos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes alguns dos preceitos dos Estatutos do Funcionalismo Ultramarino.

Nestes termos:

Ouvindo o Conselho Ultramarino:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Art. 1.º — Aos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes das províncias de Angola e Moçambique, dotados de personalidade jurídica e de autonomia administrativa e financeira, e ao seu pessoal são aplicáveis, a partir de 1 de Janeiro de 1959, as disposições sobre vencimentos e outras remunerações estabelecidas no Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956, e no Estatuto do Funcionalismo Ultramarino que não sejam contrariadas pelas disposições do presente decreto.

Art. 2.º — Aos funcionários e agentes dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes que, reunindo os requisitos do artigo 430.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, foram julgados incapazes do serviço, requereram a aposentação, foram atingidos pelo limite de idade ou foram mandados aposentar compulsivamente depois de 1 de Janeiro de 1958 será aplicado o regime estabelecido no capítulo VII do mesmo estatuto.

Art. 3.º — A inclusão dos cargos dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola e Moçambique nas categorias referidas no artigo 90.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino efectua-se de acordo com o mapa I anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante, sempre que os cargos constem dele ou, de futuro e no caso contrário, segundo o grupo em que forem mandados incluir.

Art. 4.º — Ao pessoal assalariado e jornaleiro, não mencionado no mapa I anexo a este diploma, serão fixados pelos governadores-gerais os salários a abonar a partir de 1 de Janeiro de 1959, sob proposta dos conselhos de administração, ao abrigo do disposto no artigo 17.º do Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956.

Art. 5.º — Continuam a ser abonados pela lei geral e pela forma fixada nos diplomas orgânicos dos serviços e respectivos regulamentos os abonos a seguir discriminados, cujos quantitativos poderão ser periodicamente actualizados pelos governadores-gerais:

- a) Abono de família;
- b) Abono de alimentação;
- c) Abono mensal para falhas;

- d) Subsídio de renda de casa;
- e) Subsídio de campo;
- f) Deslocações e ajudas de custo;
- g) Percursos quilométricos;
- h) Horas extraordinárias;
- i) Participação na venda de bilhetes, angariação de anúncios e multas;
- j) Prémios de economia e rendimento;
- k) Fornecimento de fardamentos ao pessoal que tem esse direito;
- l) Gratificação a que se refere o § 2.º do artigo 2.º do Decreto n.º 36 690, de 23 de Dezembro de 1947, até à vacatura do lugar;
- m) As gratificações constantes dos mapas II e III anexos a este diploma.

§ único. Nos termos da parte final do § 2.º do artigo 437.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, não estão sujeitos ao desconto para compensação de aposentação os abonos indicados nas alíneas a) a g), inclusivé, deste artigo e na alínea h) para além do limite estabelecido na parte final do artigo 161.º do mesmo estatuto.

Art. 6.º — Ao pessoal das secções de cargas e descargas dos portos e caminhos de ferro será distribuída, como gratificação por serviços extraordinários e como prémio de rendimento, uma percentagem sobre as receitas privativas desse serviço que não poderá exceder 20 por cento dos vencimentos fixos de cada empregado.

Art. 7.º — Como incentivo à redução dos custos das unidades de trabalho e de exploração em geral, é mantido o direito ao abono de um prémio de economia, constituído por percentagem, a fixar pelos conselhos de administração dos portos, caminhos de ferro e transportes, com base na economia realizada.

Este abono é feito em percentagem que incide sobre os vencimentos dos intervenientes.

Art. 8.º — Ao pessoal dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola os abonos referidos nos artigos 6.º e 7.º serão estabelecidos em termos e preceitos iguais aos observados em Moçambique.

§ único — Os abonos referidos nos artigos 6.º, 7.º e 8.º não

são contados para o efeito do cálculo dos limites legais de vencimentos.

Art. 9.º — Aos oficiais aviadores do activo, pertencentes à Força Aérea, em serviço nas direcções de exploração dos transportes aéreos de Angola e Moçambique serão abonadas mensalmente as gratificações de diploma e de serviço aéreo percebido no Subsecretariado de Estado da Aeronáutica desde que satisfaçam as condições exigidas para o respectivo abono.

Estas gratificações não são acumuláveis com o abono de percurso quilométrico, sendo vedado aos directores de exploração fazerem parte das tripulações das carreiras comerciais.

Art. 10.º — Nos casos em que, por virtude deste decreto e mapas anexos, se verifique diminuição dos actuais vencimentos, aplicar-se-á aos respectivos funcionários o disposto no artigo 10.º do Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956.

§ único — Aos contratados cujos cargos tenham mudado de designação ou para os quais se verifique diminuição dos actuais vencimentos é aplicável o disposto neste artigo até ao termo dos seus contratos ou da prorrogação em curso, após o que serão celebrados novos contratos, com a designação e os vencimentos correspondentes à classe que lhes pertence no mapa I, se os interessados não preferirem a denúncia dos seus actuais contratos.

Art. 11.º — Os funcionários dos serviços de Moçambique colocados nas agências comerciais de Joanesburgo, Pretória, Salisbúria e Bulavaio têm direito, enquanto estiverem ao serviço das mesmas, aos seguintes vencimentos mensais, pagos na moeda dos respectivos territórios:

|                              | Libras |
|------------------------------|--------|
| Agentes comerciais . . . . . | 120    |
| Terceiro-oficial . . . . .   | 60     |
| Aspirante . . . . .          | 50     |
| Dactilógrafa . . . . .       | 45     |

Art. 12.º — Nenhuma gratificação que não esteja autorizada pelo presente diploma, ou não conste dos mapas I e III anexos a este decreto, e que dele fazem parte integrante, poderá ser abonada sem que por decreto posterior tenha sido autorizada.

(Continua)

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS  
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios  
são óptimos*

**Custam pouco  
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à  
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS  
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa  
Telefone: 3 50 35



Agora —  
Esquemas  
completos de  
electrificação  
de 25 kV da



A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO  
DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente contínua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel-eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altofalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância

THE GERERAL ELECTRIC COMPANY OF ENGLAND MAGNET HOUSE, KINGSWAY, LONDON W. C. 2.  
Uma Organização Inteiramente Britânica

# Pestana & Fernandes, L.<sup>da</sup>

Telef. } 366171/5  
31753

R. dos Sapateiros, 39  
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos  
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA  
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES



VINHOS DE MESA  
AGUARDENTES VELHAS  
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):  
Av. Infante D. Henrique II - Circular  
Telf. 381596 e 382155



**MATERIAL DE SINALIZAÇÃO**

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.  
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325  
LISBOA



**TIMKEN**

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO  
PARA  
CAMINHOS DE FERRO

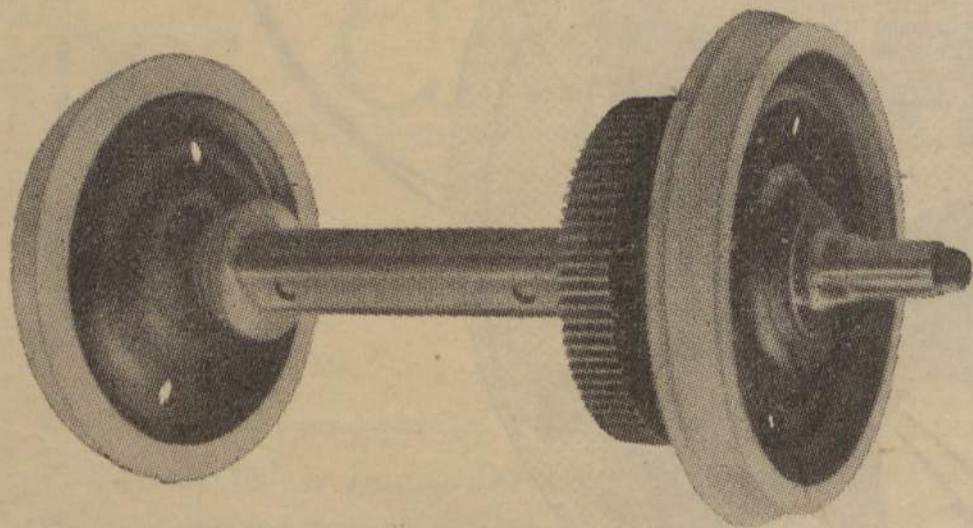
REPRESENTANTES  
**C. SANTOS LDA.**  
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41  
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



**STEEL, PEECH & TOZER-OWEN & DYSON**

ROTHERHAM — INGLATERRA



## Materiais para Caminhos de Ferro

A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, molas, peças forjadas, barras e arco.

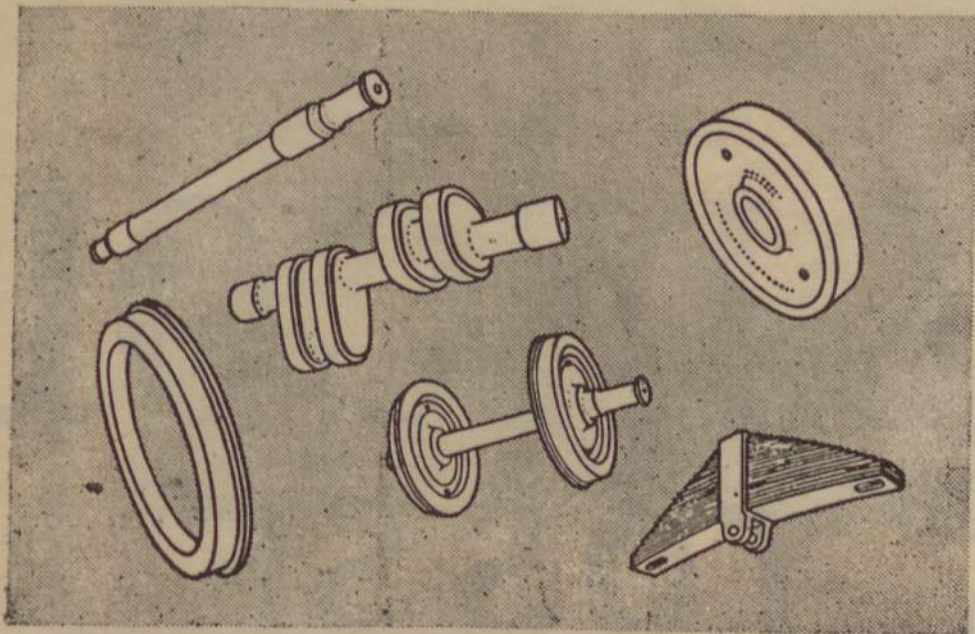


STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

**SANTOS & MENDONÇA, LDA.**

Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa

## Aniz «Dómúz»



**O REI DO ANIZ**  
PRODUTO ALENTEJANO

**TRÊS TIPOS:**

**DOCE-SECO**

**MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

**Francisco Velez Conchinhas**

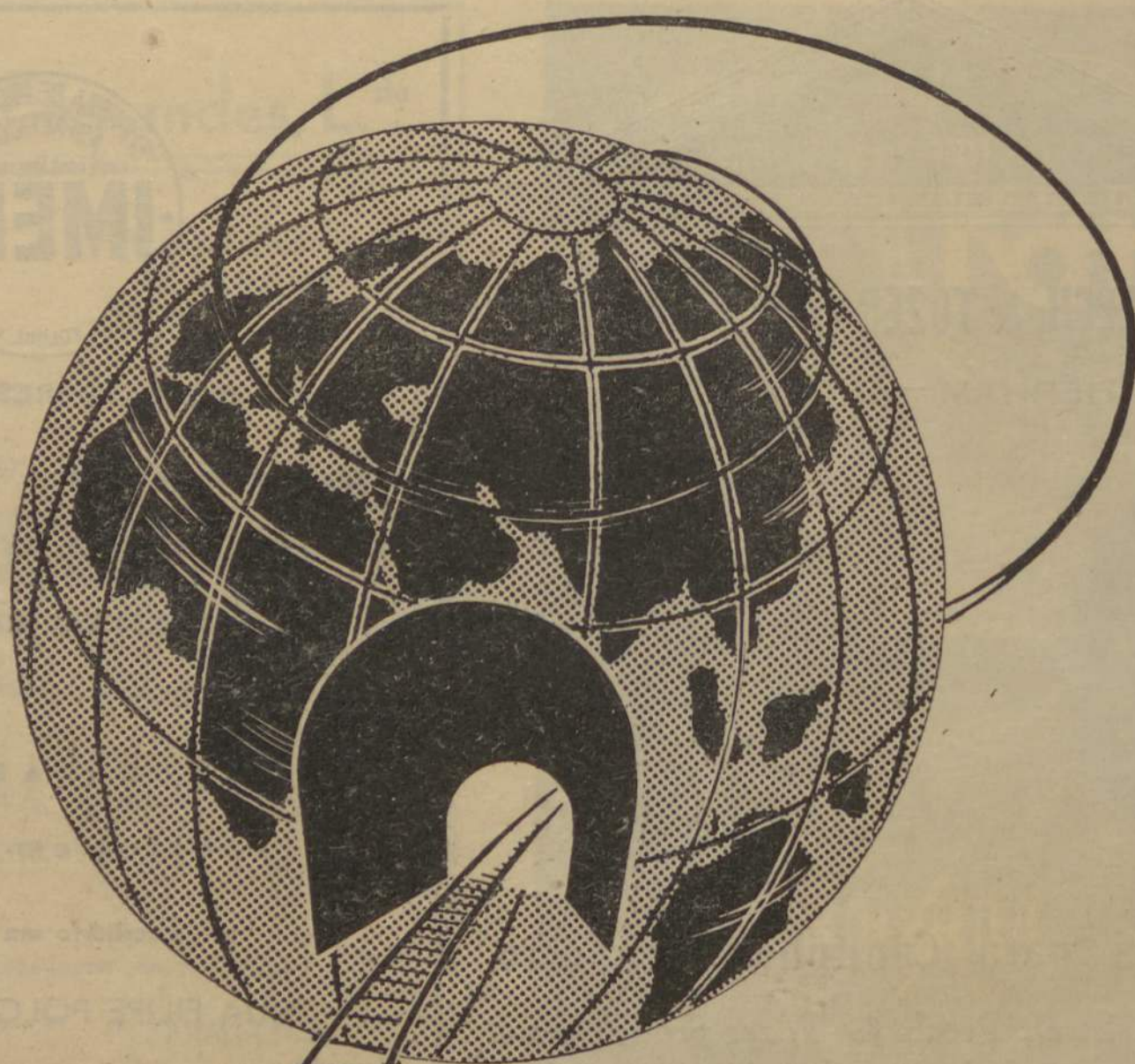
Praça da Figueira, 10-B

TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

**SOCIEDADE DÓMÚZ, L.ª**

**ELVAS**



**O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA**

**BENZO-DIACOL**  
**VENCE A TOSSE**