

23.º do



Lisboa, 1 de Dezembro de 1945

Número 1391

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telegrafia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA





COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRAFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

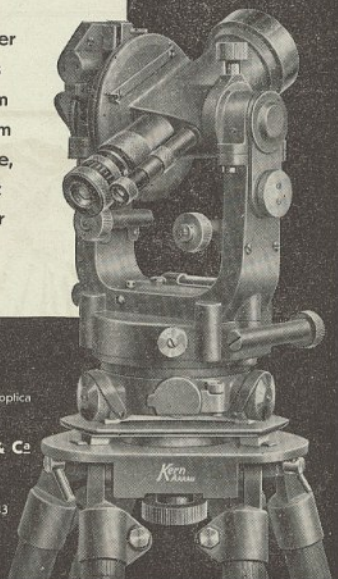
BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B. X. 21168 - 21227

Os novos Teodolitos de circulo duplo

Kern
AARAU
(Suíça)

DK

permitem obter
os melhores
resultados em
medições, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & C.

Lda.

LISBOA

Apartado 658 - Telef. 21143

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sódo para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380
Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 883

1391



1 — DEZEMBRO — 1945



ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

A Espanha Nova e a Protecção à Imprensa	581
Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz, pelo <i>dr. Busquets de Aguilar</i>	582
D. Gabriel Urigüen	586
D. Juan Cabrera	586
Conselho Superior de Transportes Terrestres	586
Viagens e Transportes	586
Linhas Portuguesas	589
Linhas Estrangeiras	586
Foi criado o Conselho Superior dos Transportes Terrestres	587
Os ferroviários vão beneficiar de novos salários e ordenados	590
Ecoss & Comentários, por <i>Sabel</i>	593
Há 50 anos.	594

A Espanha Nova

e a Protecção à Imprensa

As publicações dos Organismos do Estado foram proibidas de inserir anúncios comerciais

E no número de Outubro da revista «Ferrocarreiros y Tranvías», editada em Madrid, que se encontra esta notícia:

«Por ordem da Presidência («Boletim Oficial» de 24 de Setembro) fica absolutamente proibida a inserção de anúncios publicitários comerciais em tôdas as revistas e publicações editadas ou que se editem no futuro por organismos do Estado ou que do Estado recebam auxílio económico.

Pela mesma Ordem se determina que pelos Ministérios e Repartições respectivas se dê cumprimento a esta Ordem, facultando-se aos mesmos o poderem retirar subvenções e até proibir a publicação das mencionadas revistas caso infrinjam as determinações de esta disposição.»

Com esta «Ordem» a Espanha Nova acautela e defende os legítimos interesses da imprensa, que encontra na publicidade das firmas comerciais e industriais um meio de poder fazer frente aos grandes encargos que a assoberbam.

É com o anúncio que se tornam mais acessíveis ao público tanto os jornais como as revistas. Daí, como consequência, a maior expansão de tôdas as publicações.

As revistas e outras publicações oficiais espanholas, editadas pelos seus respectivos organismos ou recebendo determinadas subvenções e não carecendo, portanto, de fazer concorrência à Imprensa pertencente a empresas particulares, foram proibidas, por Ordem expressa do Governo, de inserir anúncios de casas comerciais.

Gostaríamos de ver publicada entre nós idêntica medida de protecção à nossa imprensa, que não é constituída apenas pelos grandes diários das duas principais cidades do país, mas que abrange também, na mesma designação, as revistas de carácter técnico, cultural e informativo e a chamada pequena imprensa da província, mas que tantos serviços presta ao país, como importante elemento de unidade moral.

Os Caminhos de Ferro

na obra de Eça de Queiroz

De lo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

I V

O único romance da literatura portuguesa que começa numa estação ferroviária é «A Capital», apresentando Eça de Queiroz Ovar, muito do seu conhecimento por af ter ido visitar Oliveira Martins.

«A estação (1) de Ovar, no caminho de ferro do Norte, estava muito silenciosa, pelas seis horas da tarde, antes da chegada do combóio do Pôrto.

«A uma extremidade da plataforma, um rapaz magro, de olhos grandes e melancólicos, a face tôda branca da frialdade fina de outubro, com uma das mãos metidas no bolso de um velho paletot cõr de pinhão, a outra vergando contra o chão uma bengalinha envernizada, examina o céu. De manhã chovera e a tarde ia caindo com uma suavidade muito pura. Laivos rosados esbatiam-se nas alturas como pinceladas de carmim muito diluído em água, e longe, sôbre o mar, para além da linha escura dos pinheirais, por traz de grossas nuvens tocadas ao centro de tons de sanguinea e orladas de ouro vivo, subiam quatro fortes raios de sol, divergentes e decorativos—que o rapaz magro comparava às flechas ricamente dispostas de um trofeu luminoso.

«Na estação havia apenas um passageiro esperando o combóio: era um mocetão do campo que se conservava imóvel, encostado à parede, com as mãos nos bolsos, os olhos duramente cravados no chão; ao lado, sentadas sôbre uma area nova de pinho estavam duas mulheres, uma velha e uma rapariga grossa e sardenta, ambas muito desconsoladas, tendo aos pés, entre elas, um saco de chita e um pequeno farnel donde saía o gargalo negro de uma garrafa.

«O chefe da estação, gordo, com o queixo amarrado num lenço de sêda preta, o boné de galão sujo posto muito ao lado, apareceu à porta da sala de bagagens de charuto nos dentes. O rapaz magro dirigiu-se timidamente para êle:

«— Creio que o combóio vem atrazado...

«O chefe afirmou silenciosamente com a cabeça, e depois de uma fumaça:

»-- Vem sempre atrazado aos sábados... É a demora em Espinho.

«O rapaz esteve um momento raspando o chão com a bengalinha—e foi andando devagar ao longo da plataforma».

Olhando para o moço do campo, pensou que seria um emigrante e idealizou os primeiros versos de um poema.

«Procurava a rima já interessado, quando um sujeito baixote e bochuchudo, de boné escocês, apareceu na grade da estação, com uma chapeleira de papelão azul a galhofar com duas raparigas que o seguiam, oferecendo ovos moles ou melilhões para êle levar para Lisboa.

«— A ti é que eu te levava, Mariquinhas; que res tu vir?

«— É já, sr. Joazinho... Vou buscar o sr. Padre Mendes, que nos casa aqui mesmo.

«Mas o sujeito bochechudo avistou o rapaz magro, de paletot cõr de pinhão, e exclamou:

«— Olá, sô Artur! Então também se vai até Lisboa?

«O sr. Artur sorriu:

«— Quem dera! Não; vim apenas esperar meu padrinho que vai de passagem para lá.

Seguiu-se uma animada conversa entre Joazinho Mendes, a quem chamavam em Coimbra o Chouriço, e Artur Corvelo.

«Mas um silvo penetrante de locomotiva cortou o ar calado e imediatamente o combóio appareceu, deslizando sôbre os rails, dardejando ao alto jactos direitos de fumo branco.

«— Pois eu, — disse o Chamiço, aproximando-se com júbilo, enquanto o combóio parava — estendo-me ao comprido e levo a noite duma soneca até

(1) José Maria Eça de Queiroz, *A Capital*, 2 edição, Pôrto 1926, págs. 1 a 11.

Lisboa. Sei-a tôda, hein? E amanhã a estas horas, na pândega! Vem pouca gente... Caramba, bonita pequena!

«Era uma senhora, com um vestido xadrês, que se debruçara à portinhola de um vagon de primeira classe; tinha um livro fechado na mão e o chapéu pequenino, feito de penas, parecia o peito roliço de uma ave negra.

«Artur seguiu ao longo do combóio procurando o padrinho; não o encontrou. Quis interrogar o conductor que ao fundo verificava uma descarga de caixotes. Mas o homem não o atendeu, atarantado, de boné para a nuca, os olhos esgazeados: em volta dêle um guarda, o chefe da estação com as mãos atulhadas de papeis, o cocheiro do char-à-bancs da vila, vociferavam e bracejavam, tão aturdidos em tôrno dos quatro caixotes, como se os surpreendesse a acumulação inesperada de todas as mercadorias do universo. Por traz da grade fechada da estação, as raparigas vozeavam também oferecendo mexilhões e ovos moles de Aveiro. Artur, desconsolado, voltou ainda a olhar pelas portinholas até à terceira classe, onde soldados que conduziam um deserto beberricavam duma garrafa.

«Aí o rapaz do campo acomodava de vagar, de baixo do assento, o seu saco de chita e o farnel; passou depois o lenço pela testa como para limpar o suor, e, muito pálido, com os beiços a tremer:

«— Adeus, mãe! — disse

Estas despedidas comoveram Artur, que veio conversar com o Chouriço, instalado no combóio.

«Artur sorriu ambiguamente. O Chouriço tirava o relógio impaciente. O guarda fechava as portinholas. As raparigas com os tableiros à cabeça recolhiam à vila; havia agora um silêncio na plataforma donde tinha desaparecido o chefe e o condutor. Naquela estação sonolenta, o combóio parecia ter adormecido, sob a tarde serena; só uma rapariguita ia dizendo a espaços, num tom plangente e fanhoso: água! água! E sem descontinuar, adiante, a máquina resfolgava baixo.

«— Então nós ficamos aqui tôda a vida? — exclamou uma voz irritada.

Entretanto Artur contemplou a senhora de vestido de xadrês.

«Mas o chefe da estação badalava a campainha e o combóio começou a rolar devagar com estalidos secos dos freios retesados.

«— Adeus amigo, saúde! — exclamou o Chouriço.

«— Até à vista!

«Os olhos da senhora de vestido de xadrês pousaram-se ainda um momento nos de Artur. Outras faces passaram diante dêle, apoiadas aos vidros: os soldados e o desertor galhofavam de garrafa à bôca e o rapaz do campo, com os olhos vermelhos como carvões, dizia adeus, agitando um grande

lenço; a velha ia seguindo o vagon, a gemer, estendendo-lhe ainda desesperadamente as mãos duras e negras. Por fim o trem, com um silvo penetrante, desapareceu na curva, entre os pinheirais já escurecidos».

Tristemente Artur ficou a pensar nos viajantes do combóio.

«Artur deu ainda um olhar aos rails que iam assim, continuamente, paralelos e luzidios até Lisboa e atravessou para o outro lado da estação onde o esperava o char-à-bancs de Oliveira de Azemeis».

O legado que por, morte do padrinho, coube a Artur Corvelo permitiu-lhe vir a Lisboa que definia assim ferroviariamente (1): «Lisboa é a estação central da inteligência». Segue-se a primorosa descrição que Eça de Queiroz faz da viagem.

«No Entroncamento (2), depois de ceiar, Artur embrulhou regaladamente os joelhos na manta e acendeu o seu charuto com uma felicidade imensa.

«O combóio de Madrid, atrasado, acabava de chegar: o trem ia partir. Fora, chovia, ventava forte, e Artur seguia com os olhos uma lanterna avermelhada que errava do lado dos rails, na noite tenebrosa, quando a porta se abriu vivamente, e um sujeito esbaforido apareceu, atirando para o assento uma maleta envernizada, um rolo de plaids, outro de bengalinhas, um cesto atado com fitas de seda azul e uma almofada de folhos. Vinha abafado numa peliça, e a alta gola erguida, o gorro de peles sôbre os olhos, apenas deixava ver uma face rosada e nutrida e uma bela barba alourada.

«Artur supô-lo logo estrangeiro — mas o indivíduo, depois de se instalar, cumprimentou cortezmente, dizendo:

«— Que terrível noite!

«Terrível — concordou Artur.

«Julgou-o então um diplomata, vindo de Madrid ou de Paris. Examinava-lhe a rica peliça, a charuteira com uma corôa de prata em relêvo donde escolhia um breva, as luvas muito grossas, duma pele áspera e branca, e pensava, fascinado, que aquela figura digna de atravessar salões reais, roçara personagens históricos.

«— Para Lisboa, creio eu? — perguntou-lhe o sujeito.

«— Sim, vou p'ra Lisboa — disse Artur.

«— Que tal S. Carlos êste ano?

«Artur cuspiu uma peliça de tabaco e côrando um pouco:

«— Êste ano?... Êste amo muito bom.

«— Valha-nos isso — disse o indivíduo».

Para evitar perguntas embaraçosas, Artur pretendeu adormecer, quando o indivíduo tirou do cesto um cão, que afagou chamando-lhe John.

«Acomodou maternalmente John no cesto, só-

(1) José Maria Eça de Queiroz, obra cit., pág. 171.

(2) José Maria Eça de Queiroz, obra cit., págs. 147 a 153.

bre o seu leito de algodão e estirando discretamente os braços, declarou que o que tinham a fazer era dormir até Lisboa. S. Ex.^a dava licença que corresse o transparente da lâmpada, não? Perfeitamente. Arranjou o travesseiro, estirou-se com um ah de gôzo, cruzou as mãos sobre a peliça, e cantarolou com melancolia, como uma oração da noite:

«Si tu n'avais rien á me dire

Pourquoi venir auprès de moi?...

«Bocejou enormemente e daí a pouco resonava com dignidade.

«Artur, fatigado, foi cerrando os olhos, no seu canto, na penumbra do vagão... Parecia-lhe estar numa sala, tôda de ouro e veludo, onde a senhora Marquesa de Folhes conversava com a tia Sabina, falando dêle... mas não as ouvia bem por causa de um estrondo de ferragens que rolavam surdamente. De repente, fazia-se um silêncio e acordava: luzes morticças, ao lado, alumiam uma estação; vultos abafados, fora, na noite, passavam com lanternas. Chovia sempre; havia um silêncio infinito na negrura dos campos adormecidos, e adeante, na sombra, sem descontinuar, a máquina resfolgava baixo. Depois o combóio rolava de novo, e o seu sonho retomava-o através duma sensação de frialdade nos pés: reconhecia que era um lago muito azul, batido de luar; o Rábecaz e êle remavam num bote, com o Almirante ao leme. Então, junto dêle, na escuridão, uma voz de timbre andaluz suspirava o seu nome; voltava-se, via dois olhos árabes, cintilando sob uma mantilha espanhola: ia beijá-los, mas a mantilha, escorregando, descobria uma caveira! Acordou com um estremeção. — Uma voz ia dizendo ao comprido do combóio parado:

— «Alhandra! Alhandra!

«Um ar lívido de madrugada clareava através da neblina chuvosa. Saloios de varapau, encolhidos nas mantas listradas, passavam; na plataforma, descarregavam-se caixotes; um combóio de mercadorias rolou ao lado, com vagons carregados de pipas, e outros, gradeados, donde saíam cornos de bois. Depois, um criado de farda passou, correndo, com um ramo de flôres na mão.

«O coração de Artur bateu, invadido da alegria daquela proximidade de Lisboa.

«O combóio partiu de novo. Pareceu-lhe, através da névoa, avistar uma superfície côr de aço; depois um campo de oliveiras correu ao lado; e os seus olhos, fixos nos vidros embaciados, foram-se cerrando, na fadiga de aquela madrugada fria...

— «Póvoa! Póvoa!

«Despertou.

«O sujeito de peliça, sentado, espreguiçava-se.

— «Ora enfim! Nous voilà!

«Ergueu-se, ageitou a peliça, pôs um chapéu de casimira, e entreabrindo o cesto do pug:

— «Amor, estamos no fim dos nossos trabalhos. Como tem dormido o amigo John, hein? Chegámos, percebeu?... Aqui está na pátria de Luiz de Camões!

«Voltou-se para Artur, rindo do seu gracejo:

«— Não é má, hein? — e repetiu ao pug que gania: — Aqui estamos na pátria de Camões.

«A máquina silvava. E Artur, excitado, via agora, à esquerda, estender-se o rio largo e baço, agitado sob o vento. Os montes da outra banda confundiram-se com o empastamento das nuvens. Uma falua, de vela cheia, cortava a espuma à bolina, na manhã áspera. Artur devorava com os olhos aquelas vizinhanças de Lisboa: uma fachada suja de casa que passava, uma pilha de madeira, altas chaminés de tijolo. Nos Olivais o sujeito da peliça, julgando vêr um amigo entre a gente na plataforma precipitou-se para a partinhola gritando:

«— Oh, Visconde! Oh, Visconde!

«Mas o combóio partiu. Antigos vagons desmantelados, um alpendre com fardos, correram ao lado e um empregado, todo molhado, abrindo vivamente a partinhola, recolheu à pressa os bilhetes.

«Artur palpitava todo. Lisboa! Era enfim Lisboa! Abaixara a vidraça e o ar parecia-lhe cheio duma vida mais intensa, todo penetrado da respiração larga da cidade que ainda dormia na manhã húmida.

«Com um grande estrondo o combóio entrou na estação. A plataforma ficou logo cheia de gente, que ia, arrebatada, com embrulhos, chapeleiras, acotovelando-se. Saloios com os passos pesados das suas solas pregueadas, apressavam-se; havia nas faces um ar estremunhado e pasmado; uma criança chorava desesperadamente, e, quando à porta de saída o empregado lhe quis ver as malas, Artur, empurrado, atarantado, envergonhado, não encontrava as chaves. As mãos tremiam-lhe, sentia-se tímido, quasi tinha saúdaes da casa das tias, da pequenês de Oliveira de Azemeis. E depois, com o seu bilhete de bagagem, muito embaraçado, quasi aflito, errava pela grande sala de espera, dando aqui e além um olhar aos anúncios, onde se lia em grandes letras nomes de cidades — Sevilha, Córdova, Madrid, Paris — que lhe representavam civilizações magníficas e lhe davam um acanhamento maior.

«Enfim, um carregador, que parecia ocupado por deleite próprio em resmuugar blasfémias, levou-lhe com ar soturno o baú a uma caleche e o cocheiro bateu para o Espanhol».

Em Lisboa passou Artur uma temporada acidentada, e, sem dinheiro, regressou a Oliveira de Azemeis ao saber da morte da tia Sabina.

«Quando (!) chegaram a Santa Apolónia teve

(!) José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., págs. 544 a 546.

apenas tempo de comprar o bilhete para a bagagem e correr para a plataforma. Faltavam dois minutos no relógio transparente.

«Então Artur, depois de acomodar a maleta, estendeu os braços a Melchior:

«— Adeus, meu velho!

«Melchior apertou-o comovido, beijou-o na face. A tanta simpatia, os olhos de Artur arrazaram-se de lágrimas. Sacudim-se desesperadamente as mãos com palavras trémulas:

«— P'ra vida e p'ra morte!

«— Obrigado, obrigado!

«Um homem de boné agalado, passou:

«— O combóio vai partir, meus senhores!

«Artur, com os olhos cheios de lágrimas, precipitou-se para a carruagem.

«— E vá-me ao empresário, Melchior!

«— Amanhã! Logo pela manhã!

«Mas o combóio não partia: gente chegava correndo; carretas de bagagem rolavam; soldados equipados, de mochila, embrutecidos, procuravam uma terceira classe; um eclesiástico parecia doudo, vagueando ansiosamente com uma chapeleira de cartão azul na mão; e sem descontinuar, adeante, na sombra, a máquina resfolgava.

«Melchior com a mão apoiada à portinhola, mascava o charutó. Não falavam— numa vaga impaciência de se separarem enfim. Artur pensava confusamente na sua partida de Oliveira de Azeis, nos adeuses de Rabecaz e parecia-lhe já vê-lo na Couvada, debruçado sôbre o bilhar, de perna no ar, dando carambolas catitas.

«A máquina silvou.

«Apertaram-se ainda as mãos, nervosamente:

«— Adeus!

«— Adeus!

«— Não esqueça o empresário!

«— Amanhã!

«— E escreva!

«— E você!

O combóio rolou devagar. E então Artur, debruçando-se ansiosamente fora da portinhola:

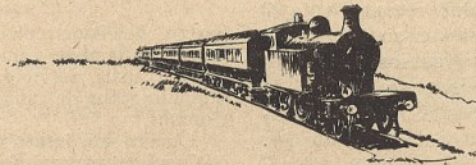
«— Oh, diabo! Oh, Melchior! Você trouxe o embrulho?

«— O embrulho? — Ah, o embrulho! — Remeheu nas algibeiras e correndo ao cumprido do combóio cuja velocidade aumentava, estendeu um embrulho a Artur, que o arrebatou sofregamente. Eram dois pares de luvas pretas e um plastron negro que comprara nessa tarde, e que levava para Oliveira, para usar coisas chics, coisas de Lisboa, no luto da tia Sabina.

Em Oliveira, Artur Covelo para comparar a sua tranqüila vida provinciana à actividade citadina que praticara, procurou uma referência ferroviária: «Também (1) a êle quando vivia em Lisboa, as horas lhe passavam como os vagons dum combóio expresso».

Se a melhor descrição sôbre caminhos de ferro de Eça de Queiroz e de tôda a literatura portuguesa se encontra na *Cidade e as Serras*, o mais ferroviário dos seus romances é *A Capital*.

(1) José Maria Eça de Queiroz, obra cit. pág. 558.



D. Gabriel Urigüen Linhas Portuguesas

Depois de uma curta demora em Lisboa, regressaram a Madrid os srs. engenheiro D. Gabriel Urigüen, nosso illustre colaborador e chefe dos Serviços de Itinerários da Renf e o sr. Victor Bul-ton, sub-chefe da Exploração da mesma Companhia.

A visita destes dois distintos funcionários da Renf à nossa capital teve por finalidade a continuação de serviços que dizem respeito às ligações ferroviárias entre Portugal e Espanha.

D. JUAN CABRERA

De Madrid chegou a Lisboa, com demora de alguns dias, o nosso prezado amigo sr. D. Juan B. Cabrera, illustre secretário da Delegação Provincial do Sindicato de Iniciativa e Turismo de Madrid.

D. Juan Cabrera, que é também um distinto jornalista, percorreu alguns dos mais interessantes arredores da nossa capital, tendo colhido impressões e apontamentos para uma série de artigos que tencionia publicar.

Os nossos melhores cumprimentos.

Conselho Superior de Transportes Terrestres

Para o cargo de presidente efectivo do Conselho Superior de Transportes Terrestres vai ser nomeado o illustre engenheiro sr. António Passos de Oliveira Valença.

Viagens e Transportes

Construção de vagões-frigoríficos

Nas Oficinas Gerais da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, instaladas, como se sabe, no Barreiro, foram construídos recentemente 7 vagões frigoríficos, que se destinam ao transporte de carnes e peixe em longos percursos. Estas novas unidades caracterizam-se não só pela sólida construção mas também pelas suas linhas modernas e material indispensável para as suas funções.

Estes vagões-frigoríficos, bem como 2 locomotivas, uma do tipo «Chaye» e outra do tipo «Com-jound», ficaram incorporados no material do depósito da 4.ª Circunscricção de Material e Tração.

Podemos informar os nossos leitores de que nas oficinas do Barreiro estão a ser construídos mais vagões frigoríficos.

Com a ampliação do material do tráfego ferroviário, o problema do abastecimento do país ficará em grande parte resolvido.

O actual horário da C. P. continua em vigor até 15 de Dezembro corrente, com excepção dos combóios n.ºs 221 e 222, entre Caldas da Rainha e Valado, e dos n.ºs 235 e 238, entre Figueira da Foz e Bicanhos, que deixam de circular a partir de hoje.

A partir do dia 16 deve entrar em vigor um novo horário melhorado.

—A partir de 30 de Novembro entraram em vigor as novas tabelas de preços de pequena velocidade.

Também a partir do dia 30, é alterada a classificação geral de mercadorias, animais e veículos, conforme cartazes afixados nas estações dos Caminhos de Ferro.

—Com uma das locomotivas retiradas do tráfego Lisboa-Pôrto, pela chegada de novas unidades, efectuou-se, em 28 de Novembro, uma viagem de experiência no percurso Pôrto-Viana do Castelo.

Tendo sido a partida da estação de S. Bento às 11,35 a chegada a Viana do Castelo verificou-se às 12,54, tendo, portanto, o percurso durado apenas uma hora e dezanove minutos, apesar de se terem feito paragens em Campanhã, Ermezinde e Nine.

A viagem experimental, cujo horário foi organizado pelo inspector da C. P. sr. Marcelino da Silva, faz parte de um programa de renovação de tabelas e redução de tempo nos percursos.

Na linha Pôrto-Viana do Castelo é a primeira vez que circula uma locomotiva do tipo das do rápido Lisboa-Pôrto.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

A R. E. N. F. E. vai pôr em circulação, até fins do corrente ano, 320 carruagens metálicas de tipo moderno.

Para o serviço do «sud-express» também estão a ser construídas várias locomotoras.

INGLATERRA

Os trabalhistas britânicos, em cujo programa figura a nacionalização do Banco da Inglaterra e da indústria mineira, vão também nacionalizar os caminhos de ferro, minas, canais, serviços de reboque, docas e portos, segundo acaba de anunciar Morrison na Câmara dos Comuns.

Quanto ao futuro das empresas de ferro e aço, o Governo espera por relatório. E no que diz respeito à navegação, Morrison disse que o Governo confia em que os armadores tomarão em consideração o interesse público.

MARROCOS

Durante o ano passado, o tráfego de mercadorias na linha de Ceuta-Tetuan foi sensivelmente igual ao do ano anterior, com uma diferença de 130.349 quilos a menos. Em compensação, o de passageiros registou um aumento considerável, pois foi de 362.093 o número de passageiros transportados a mais.

Foi criado o Conselho Superior dos Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» acaba de publicar o decreto-lei que cria, junto do Ministério das Obras Públicas, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

«Em 7 de Setembro último foi publicada a lei n.º 2.008, votada pela Assembléa Nacional, com o objectivo da maior eficiência e coordenação dos transportes públicos por caminho de ferro e por estrada. Para dar efectivação prática ao espírito dessa lei e cumprimento às disposições do seu texto convém começar por constituir o organismo necessário para superiormente orientar desde já, segundo as directrizes fixadas, tudo o que interessa à satisfação do referido objectivo.

Ao apreciar a proposta da criação e constituição desse organismo superior a Assembleia Nacional, por se tratar de uma reorganização de serviços, entendeu deixar livre a iniciativa do Governo.

E assim:

Artigo 1.º — É criado no Ministério das Obras Públicas e Comunicações, junto da respectiva Secretaria Geral e na imediata dependência do ministro, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres ao qual ficam pertencendo as funções que actualmente competem ao Conselho Superior de Viação e ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que a partir desta data, se consideram dissolvidos.

Art. 2.º — O Conselho Superior dos Transportes Terrestres exercerá a acção superior da coordenação dos transportes por via férrea e por estrada, em execução das disposições constantes da lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945, além de outras funções que lhe sejam especialmente atribuídas pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 3.º — Ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres compete, designadamente e nos termos ou condições estabelecidos pela referida lei: *a)* Elaborar o plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única; *b)* Estudar e propôr o sistema tributário que deve incidir sobre as diferentes modalidades de transportes por via férrea e por estrada; *c)* Pronunciar-se sobre o plano de exploração, transformação e reapetrechamento da rede ferroviária proposto pela nova empresa concessionária ou, na falta dessa iniciativa, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

d) Pronunciar-se sobre as concessões de carreiras automóveis, o eventual agrupamento das empresas exploradoras, o estabelecimento de novas carreiras, prolongamento das existentes ou a autorização do seu cancelamento; *e)* Pronunciar-se sobre os projectos de acordos para repartição de tráfego ou de contratos de serviço combinado entre as empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada; *f)* Pronunciar-se sobre a remodelação e complemento de legislação em vigor relativa à concessão, exploração e polícia dos caminhos de ferro e aos transportes automóveis, incluindo a precisa definição e o regime dos de aluguer e particulares assuntos que lhe serão submetidos pelas Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação; *g)* Pronunciar-se sobre os sistemas tarifários dos dois meios de transporte terrestre ou promover o respectivo estabelecimento; *h)* Pronunciar-se sobre a remodelação e o aperfeiçoamento dos serviços de fiscalização dos transportes terrestres, apresentados pelas respectivas Direcções Gerais.

§ único. O Conselho Superior dos Transportes Terrestres, se o entender conveniente ou lhe fôr superiormente determinado, poderá elaborar os planos ou estudos a que se referem as alíneas deste artigo e que lhe não sejam submetidos pelos serviços ou entidades a que essa iniciativa expressamente pertence.

Art. 4.º O Conselho Superior dos Transportes Terrestres procederá à revisão da rede ferroviária do continente, aprovada pelo decreto n.º 18:190, publicado em 10 de Abril de 1930, tendo em vista, para essa revisão, os estudos preliminares da comissão nomeada por portaria de 2 de Maio de 1944 e a evolução das circunstâncias que influem na escolha do sistema mais conveniente de transportes terrestres.

Art. 5.º O Conselho Superior dos Transportes Terrestres terá como presidente nato o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e como presidente efectivo, por sua delegação, um engenheiro da sua livre escolha e nomeação.

Art. 6.º Além dos presidentes e de dois vice-presidentes, que serão os directores gerais de caminhos de ferro e dos serviços de viação, constituirão o Conselho os seguintes vogais: *a)* Dois vogais de livre escolha do Ministro das Obras Públicas e Comunicações; *b)* Um delegado do Ministério das Finanças; *c)* Um delegado do Ministério da Guerra; *d)* Um de-

legado do Ministério da Economia; e) Três representantes das actividades agrícolas, industriais e comerciais; f) Dois representantes das empresas ferroviárias ou da que vier a usufruir a concessão única; g) Dois representantes das empresas de transportes automóveis, sendo um pelas concessionárias de carreiras e outro pelos industriais de transportes de aluguer.

§ 1.º No caso de impedimento, os vice-presidentes poderão fazer-se substituir por delegados dos respectivos serviços de categoria não inferior a chefe de repartição.

§ 2.º Por cada vogal efectivo haverá um suplente, designado pela forma para aquele estabelecida.

§ 3.º Os vogais a que se referem as alíneas b), c) e d) serão indicados, respectivamente, pelos Ministros das Finanças, da Guerra e da Economia e de sua livre escolha.

§ 4.º Os vogais a que se refere a alínea e) serão indicados pelas organizações corporativas do comércio e da indústria de Lisboa e Pôrto e pelas organizações corporativas da agricultura, pela forma que fôr determinada pelo Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, ouvido o Ministro da Economia.

§ 5.º Os vogais a que se refere a alínea f) serão indicados pelas empresas ferroviárias e os da alínea g) pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

§ 6.º Os vogais do Conselho exercem o seu mandato por dois anos, podendo ser reconduzidos.

Art. 7.º Sempre que o julgue conveniente, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres poderá ouvir as entidades ou organismos competentes sobre quaisquer aspectos dos assuntos submetidos à sua apreciação, designadamente a Junta Autónoma de Estradas sobre as condições e características das estradas e o Automóvel Clube de Portugal quanto às disposições que interessam aos automobilistas de carros ligeiros particulares.

Art. 8.º O Conselho terá um secretário, de livre escolha do Ministro das Obras Públicas e Comunicações entre os engenheiros dos quadros das Direcções Gerais de Caminhos de Ferro ou dos Serviços de Viação ou entre engenheiros de reconhecida competência estranhos a esses quadros.

§ único. Poderão tornar-se extensivas ao secretário do Conselho, quando funcionário do Estado, as disposições contidas no decreto-lei n.º 30:896, de 22 de Novembro de 1940.

Art. 9.º O presidente efectivo, os vice-presidentes ou seus delegados e os vogais a que se referem as alíneas f) e g) constituirão uma delegação, assistida pelo secretário, à qual pertencerá a competência do Conselho sobre os assuntos correntes que este lhe fixar e informar aqueles cuja apreciação exceder a sua competência. Essa delegação submeterá também ao Conselho os assuntos correntes em cuja apreciação se verificarem divergências.

Art. 10.º O Conselho reúne, ordinariamente, em sessão plenária uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que fôr necessário, mediante convocação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações ou do presidente efectivo do Conselho, por sua iniciativa ou a pedido de qualquer dos vice-presidentes.

§ 1.º O Conselho funcionará legalmente sempre que esteja presente a maioria dos seus membros.

§ 2.º No impedimento do presidente do Conselho presidirá à sessão o vice-presidente de nomeação mais antiga.

§ 3.º As deliberações do Conselho serão tomadas por maioria absoluta de votos dos membros presentes à sessão, tendo o presidente apenas voto de qualidade.

§ 4.º Nenhum dos membros presentes a uma sessão pode abster-se de votar, sendo-lhe lícito, porém, fazer declarações ou apresentar voto em separado; neste caso o voto será lido em sessão, mas não discutido. O secretário do Conselho não tem direito de voto.

Art. 11.º Ao presidente efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres compete:

a) Orientar superiormente o Conselho segundo as directrizes que lhe forem indicadas pelo Governo e promover o perfeito cumprimento das disposições legais reguladoras da missão que lhe fica atribuída;

b) Tomar conhecimento dos processos recebidos, fazê-los completar, se não estiverem devidamente organizados, e dar dêles conhecimento sumário, sempre que possível, aos membros do Conselho antes da sessão em que deverão ser apreciados;

c) Ordenar a convocação das reuniões plenárias ou da delegação e dirigir os respectivos trabalhos.

§ único. O presidente efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres fará parte do Conselho Superior de Obras Públicas, ficando agregado à 1.ª secção.

Art. 12.º Ao secretário do Conselho compete:

a) Secretariar todas as sessões do Conselho ou da delegação, lavrando as competentes actas; no seu impedimento eventual será substituído pelo chefe de secção da secretaria do Conselho;

b) Superintender no serviço do expediente do Conselho, distribuindo-o pelo respectivo pessoal;

c) Receber a correspondência e fazer os avisos e convites para as sessões ou convocações do Conselho;

d) Elaborar, até ao dia 31 de Março de cada ano, o relatório do movimento do Conselho relativo ao ano anterior.

As actas das sessões do Conselho serão inscritas em livros especiais e assinadas pelo presidente e pelo secretário.

O secretário fará a sinopse e índice geral dessas actas e das deliberações do Conselho.

Art. 13.º Os processos submetidos à apreciação do Conselho devem ser sempre dirigidos ao seu presidente, instruídos com as informações dos serviços

competentes e acompanhados de todos os documentos necessários ao seu exame.

Art. 14.º Os pareceres, estudos ou informações aprovados pelo Conselho Superior dos Transportes Terrestres serão remetidos às Direcções Gerais de Caminhos de Ferro ou dos Serviços de Viação, conforme os casos, e por estas submetidos a despacho ministerial, acompanhados dos pareceres ou votos em separado que tenham sido emitidos.

Art. 15.º Todo o serviço do expediente do Conselho será feito numa secção, que servirá de secretaria, sob as ordens do secretário do Conselho.

§ 1.º O pessoal desta secção será o seguinte, com as remunerações estabelecidas legalmente para as respectivas categorias:

- 1 chefe de secção;
- 1 segundo oficial;
- 2 dactilógrafos;
- 1 contínuo de 2.ª classe.

Este pessoal pertencerá ao quadro da Secretaria Geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, que será aumentado das mesmas unidades, e considerar-se-á destacado no Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Nos quadros das Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, e por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, será abatido o número de funcionários correspondente ao serviço dos Conselhos Superiores de Caminhos de Ferro e de Viação, agora extintos.

§ 2.º No orçamento da Secretaria Geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações serão incluídas as verbas correspondentes ao pagamento das despesas com o pessoal e o material necessário ao funcionamento do Conselho.

Art. 16.º O presidente efectivo e o secretário do

Conselho exercerão os seus cargos pelo tempo que lhes fôr determinado e terão direito aos vencimentos ou gratificações que lhes forem fixados por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, com o acôrdo do Ministro das Finanças.

§ único. As gratificações serão acumuláveis com as remunerações que os nomeados percebam pelo exercício de outras funções públicas, com sujeição aos limites estabelecidos no decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro de 1935.

Art. 17.º Os membros do Conselho, exceptuados o presidente e o secretário, têm direito ao abono de 100\$ por cada sessão a que assistirem, não podendo, porém, a sua remuneração mensal exceder, em qualquer caso, 500\$.

§ único. Aos vogais com residência fora de Lisboa será abonada, sempre que tenham de comparecer às sessões, além de requisição de transporte em caminho de ferro ou carreiras automóveis para a vinda da localidade da sua residência a Lisboa e regresso, a ajuda de custo ordinária devida a um engenheiro inspector do quadro técnico de obras públicas. As mesmas ajudas de custo e requisições de transporte lhes serão conferidas sempre que, por motivo de serviço do Conselho, os vogais tenham de efectuar qualquer deslocação.

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

Paços do Govêrno da República, 24 de Novembro de 1945. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Tomaz* — *Augusto Cancela de Abreu* — *Marcelo José das Neves Alves Caetano* — *José Caetano da Mata* — *Clotário Luiz Supico Ribeiro Pinto*.



Os ferroviários vão beneficiar de novas tabelas e ordenados

As tabelas entrarão em vigor em 1 de Dezembro

As comissões técnicas encarregadas de proceder ao inquérito às condições de prestações e remuneração do trabalho do pessoal ao serviço das empresas ferroviárias, nomeadas por portaria de 17 de Outubro de 1944 e cujos poderes houve que revalidar, apresentaram, em 31 de Outubro último, os resultados do seu estudo que, aliás, não exprimiam o parecer unânime dos seus componentes.

Para a via estreita, atingira-se, ao menos, o acôrdo entre as empresas e o paralelo acôrdo entre os Sindicatos, se bem que divergis em os dois pontos de vista. Quanto à via larga nem sequer se conseguira unanimidade dos Sindicatos ou das entidades patronais, todos defendendo posições isoladas e, por vezes, difficilmente conciliáveis.

Assim teve o Governo de proceder ao exame do assunto, efectuando um trabalho em que houve que descer à análise dos mínimos pormenores e para o qual foi, mesmo, em certos casos, necessário obter elementos de informação que de todo faltavam.

A-pesar do volume da tarefa encontra-se terminado o estudo do problema no que se refere à revisão das remunerações do pessoal da via estreita e deve brevemente atingir a sua conclusão o trabalho relativo ás empresas de via larga, a-pesar do que, para se não protelar a resolução das questões pendentes quanto àquele primeiro sector, se providencia desde já para os agentes das redes de via estreita, através de novas tabelas de ordenados e salários. Oportunamente serão publicadas as tabelas para a via larga que, semelhante-mente à solução agora adoptada, começarão a aplicar-se a contar de 1 de Dezembro próximo.

Das novas tabelas resultam, para o pessoal, benefícios muito apreciáveis que consistem na elevação das remunerações-base, na supressão ou gradual extinção das classes inferiores de certas categorias, na generalização do regime das diurnidades e na uniformização das tabelas de deslocações, prémios de percurso e percentagens nas cobranças.

Assim, manda o Governo da República Portuguesa, pelo Sub-Secretário de Estado das Corporações e Pre-

vidência Social ouvido o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, e nos termos do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, aprovar as tabelas de vencimentos, salários e outros abonos do pessoal da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (linhas do Vale do Vouga), tabelas que vão anexas a esta portaria e dela fazem parte integrante, devendo observar-se o seguinte:

1.º—As empresas apresentarão ao Governo, no prazo de trinta dias e por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, os quadros do seu pessoal organizados por categorias e classes e com o número de agentes em cada uma, não sendo obrigatória a existência em cada empresa de todas as categorias ou classes mencionadas nas tabelas.

2.º—Continuam em vigor todas as disposições legais e regulamentares que actualmente se aplicam às condições de prestação do trabalho do pessoal ferroviário até que se complete a sua revisão.

3.º—É mantido o subsídio eventual de vinte e cinco por cento atribuído a todo o pessoal ferroviário pela portaria de 19 de Fevereiro de 1945.

4.º—As novas tabelas entrarão em vigor em 1 de Dezembro próximo.

Sub-Secretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 24 de Novembro de 1945.

O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

TABELA I

Vencimentos mensais mínimos

A) PESSOAL DO QUADRO

Pessoal superior, de escritório, da fábrica de bilhetes e armazém

Engenheiro chefe de serviço	2.800\$00
Chefe de serviço (não diplomado).	2.200\$00
Engenheiro sub-chefe de serviço	2.000\$00

Sub-chefe de serviço	1.750\$00
Chefe de repartição (a)	1.500\$00
Inspector	1.600\$00
Sub-inspector	1.400\$00
Tesoureiro-pagador	1.500\$00
Pagador	1.200\$00
Agente comercial (b)	1.000\$00
Chefe de secção	1.300\$00
Escriturário principal (b)	1.100\$00
Escriturário de 1.ª classe	1.000\$00
Escriturário de 2.ª classe	900\$00
Escriturário de 3.ª classe (c)	800\$00
Amanuense (d)	650\$00
Amanuense de 3.ª (b)	600\$00
Desenhador de 1.ª classe	1.100\$00
Desenhador de 2.ª classe	950\$00
Desenhador de 3.ª classe	750\$00
Encarregado da Fábrica de bilhetes	850\$00
Ajudante do encarregado da fábrica de bilhetes	600\$00
Encarregado de armazém	950\$00
Fiel de armazém de 1.ª classe	600\$00
Fiel de armazém de 2.ª classe	500\$00

Pessoal menor

Contínuo de 1.ª classe	600\$00
Contínuo de 2.ª classe	550\$00
Servente	450\$00

Pessoal de estação

Chefe de estação principal (b)	1.050\$00
Chefe de estação de 1.ª classe	1.000\$00
Chefe de estação de 2.ª classe	900\$00
Chefe de estação de 3.ª classe	800\$00
Factor de 1.ª classe	700\$00
Factor de 2.ª classe	650\$00
Factor de 3.ª classe	600\$00
Arpirante de estação	500\$00
Capataz de manobras	600\$00
Agulheiro de 1.ª classe	550\$00
Agulheiro de 2.ª classe (e)	500\$00
Carregador de 1.ª classe	420\$00
Carregador de 2.ª classe (f)	420\$00
Faroleiro	500\$00
Guarda	420\$00 a 500\$00
Bilheteiro (b)	650\$00
Conferente (b)	600\$00

Pessoal de trens e revisão de bilhetes

Chefe	1.100\$00
Sub-chefe	900\$00
Condutor de 1.ª classe	750\$00
Condutor de 2.ª classe	700\$00
Guarda-freio de 1.ª classe	550\$00
Guarda-freio de 2.ª classe	500\$00
Fiscal de revisores	850\$00
Revisor principal (b)	750\$00

Revisor de 1.ª classe	700\$00
Revisor de 2.ª classe	650\$00
Revisor de 3.ª classe	600\$00

Pessoal de máquinas, limpeza e revisão de material

Chefe de depósito	1.200\$00
Maquinista principal (b)	1.000\$00
Maquinista de 1.ª classe	900\$00
Maquinista de 2.ª classe	820\$00
Maquinista de 3.ª classe	750\$00
Fogoeiro de 1.ª classe	700\$00
Fogoeiro de 2.ª classe	600\$00
Fogoeiro de 3.ª classe (b)	550\$00
Limpador de 1.ª classe	500\$00
Limpador de 2.ª classe (g)	450\$00
Encarregado de óleos	500\$00
Motorista	750\$00
Mecânico	750\$00
Encarregado da revisão de material	1.000\$00
Revisor de material (h)	750\$00
Ajudante de revisor de material (i)	650\$00
Revisor de material de 3.ª classe (b)	600\$00

Pessoal de telefones e instalações eléctricas

Encarregado de telefones e instalações eléctricas e de relógio e telégrafos	800\$00
Guarda-fios	600\$00
Electricista	600\$00
Ajudante de electricista	450\$00

Pessoal de via e obras

Capataz geral	900\$00
Capataz de distrito	750\$00
Capataz de partido	650\$00
Assentador de 1.ª classe	580\$00
Assentador de 2.ª classe (j)	500\$00
Guarda de passagem de nível (l) 250\$00 ou	300\$00
Encarregado de obras	900\$00
Carpinteiro (b)	500\$00
Trolha (b)	500\$00
Caiador-pintor (b)	600\$00

Pessoal de Oficinas

Chefe de Oficina	1.750\$00
Contramestre	1.000\$00

Observações:

(a) Passam a ter esta designação os actuais chefes de secção principais.

(b) Categoria a extinguir.

(c) Passam a ter esta designação os actuais amanuenses de 1.ª classe.

(d) Passam a ter esta designação os actuais amanuenses de 2.ª classe.

(e) Ingressam nesta categoria os actuais agulheiros de 3.ª classe.

(f) Ingressam nesta categoria os actuais carregadores de 3.ª classe.

(g) Ingressam nesta categoria os actuais limpadores de 3.^a classe.

(h) Passam a ter esta designação os actuais revisores de material de 1.^a classe.

(i) Passam a ter esta designação os actuais revisores de material de 2.^a classe.

(j) Passam a ter esta designação os actuais assentadores de 3.^a classe.

(l) Conforme tenham ou não habitação fornecida pela empresa.

B) PESSOAL AUXILIAR

Praticante de escritório (m)	300\$00 ou	450\$00
Praticante de estação (n)	300\$00 ou	400\$00
Enfermeiro (o)		650\$00

Observações:

(m) No 1.^o ano — 300\$00; no 2.^o ano — 450\$00. No fim do 2.^o ano mediante exame, amanuense.

(n) No 1.^o ano — 300\$00; no 2.^o ano — 400\$00. No fim do 2.^o ano mediante exame, aspirante de estação.

(o) O actual mantém-se no quadro.

TABELA II

Salários mínimos do Pessoal operário

Operários de qualquer officio:

1. ^a classe	26\$00
2. ^a classe	23\$00
3. ^a classe (a)	20\$00
Operários ajudantes (b)	16\$00

Aprendizes:

1. ^o ano	8\$00
2. ^o ano	10\$00
3. ^o ano	12\$00
Serventes	15\$00

Observações:

(a) Ingressam nesta classe os actuais operários de 4.^a classe.

(b) Ingressam nesta classe os actuais operários de 5.^a e 6.^a classes.

TABELA III

Abonos diversos

Prémios de percurso

Maquinista e condutor	\$05 por quilómetro
Foguetiro	\$04 por quilómetro
Revisor e guarda-freio	\$03 por quilómetro
Maquinista principal, quando em serviço na linha	A média dos 5 maiores abonos a maquinistas sob a sua fiscalização
Chefe e sub-chefe do pessoal de trens	Idem dos condutores
Fiscal de revisores	Idem dos revisores
Guarda-fios (trajecto a pé)	\$25 por quilómetro

Percentagens nas cobranças

A abonar aos revisores:

- 4% sobre as importâncias de todos os bilhetes vendidos, excepto de tranvias.
- 2% sobre a importância dos bilhetes de tranvias.

Diurnidades

Serão constituídas pelas seguintes percentagens a aplicar sobre os vencimentos e salários base:

Com mais de 5 e menos de 10 anos de serviço	2%
Com mais de 10 e menos de 15 anos de serviço	4%
Com mais de 15 e menos de 20 anos de serviço	6%
Com mais de 20 e menos de 25 anos de serviço	8%
Com mais de 25 e menos de 30 anos de serviço	10%
Com mais de 30 anos de serviço	12%

Observações:

Em condições a regular pelas empresas, serão concedidos ao pessoal outros abonos usuais, tais como os de economia de combustível, deslocações em serviço especial, conferência de taxas e substituições.



Écos & Comentários

P o r S A B E L

Éça de Queiroz

N^O dia 25 de Novembro decorreu o primeiro centenário de Éça de Queiroz, considerado tanto pela crítica nacional como pelos mais distintos ensaístas estrangeiros, o maior romancista português.

Éça de Queiroz não foi apenas um grande romancista e, como tal, um grande criador de figuras, foi também um renovador da prosa portuguesa.

Várias celebrações se promoveram em homenagem ao autor de «Os Maias» e de «A Cidade e as Serras»; dezenas de livros se escreveram em seu louvor e em análise crítica da sua obra e dos seus personagens. Alguns conferencistas encarregaram-se de trazer a um público curioso a presença da sua figura inconfundível, como romancista, como homem de espírito e como português que desejou uma sociedade melhor.

Adelina Abranches

COM o falecimento de Adelina Abranches, desapareceu a última das grandes atrizes portuguesas que o último quartel do século passado nos legou. Era pequenina de corpo, mas o seu talento não tinha medida; a sua cultura literária não era coisa por aí além, mas a vivacidade da sua inteligência e a sua genial intuição supriram estudos especiais.

No princípio da sua carreira, os seus ensaiadores apontavam-lhe umas coisas, ensinavam-lhe outras e ela, no dia do espectáculo, surpreendia todos pois ia muito além do que se previa. É que ela sôbre ser excepcionalmente inteligente, tinha o dom de humanizar todos os seus papeis.

Artista no mais nobre sentido da palavra e graças à sua voz maleável, todos os géneros lhe foram familiares e fáceis, desde o drama à alta comédia, desde a comédia ligeira à farsa.

O público acarinhou-a sempre. Poucas atrizes foram tão amadas e respeitadas pelo povo como ela foi. E no seu funeral, entre os representantes dos círculos literários e artísticos, viram-se também muitos representantes do povo.

Morreu com 79 anos de idade. Aos 78, ainda trabalhou, e com dignidade, no «Teatro Apolo», ao lado de Mirita Casimiro.

Diamantino Viseu

MANIFESTAÇÃO de grande alcance foi a que a Direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1» organizou em homenagem ao primeiro novilheiro português Diamantino Viseu, que em praças de toiros de Espanha tem conseguido alcançar simpatias e triunfos pela honestidade do seu trabalho. Assim, cêrca de setenta pessoas entre as quais muitas senhoras, reuniram-se no dia 25 do mês passado, na Pastelaria Marques, num simpático almoço a que presidiu o sr. Carlos Mega, presidente da Assembleia Geral do «Sector 1».

Enaltecendo as qualidades do homenageado usaram da palavra vários oradores, mas antes do início do repasto o sr. Duarte de Almeida apresentou à assistência um magnífico retrato a óleo de Diamantino Viseu pintado por seu irmão Álvaro Duarte de Almeida ao qual a assistência tributou uma justíssima salva de palmas pelo magnífico e artístico retrato.

O sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Direcção leu algumas palavras das quais se salienta o seguinte:

«O «Sector 1» tomou a iniciativa desta manifestação porque alguns dos seus sócios, amigos e admiradores de Diamantino Viseu, lhe manifestaram desejo de se lhe prestar esta homenagem.

«É bastante consolador verificar que há homens bem intencionados que moral e materialmente se propõem elevar um português, sem o intuito de promettimentos ou publicidade que, em muitos casos, só serve para extorquir os poucos vintens que o artista ganha honradamente.

«V. Ex.^a, sr. Diamantino Viseu, acredite na sinceridade destas palavras e acredite nas pessoas que nos levaram a organizar esta festa e não creia nunca nos que prometem muitas cousas, e muito menos nos que pretendem encher colunas de prosa a troco de dinheiro. Quando se tem valor, como Vossa Excelência o tem, não se deve deixar nunca embalar pelos cânticos das sereias.

«O Grupo Tauromáquico «Sector 1» que, só não sabe ou não quer compreendê-lo quem for mal intencionado, mantém-se com o seu reduzido número de sócios, mas mantém-se com firme carácter, fazendo sempre frente aos que pretendem à custa da festa brava e dos elementos que nela colaboram encher os bolsos desonestamente. E assim está de pé, defendendo o prestígio daqueles que querem e sabem vencer.

«V. Ex.^a é novo, tem a seu lado o seu apoderado que é um homem experiente e estou certo que caminhará sereno, devendo contudo mostrar-nos um ar da sua graça sempre que tire a montera com que brinda as nossas palmas.

«O «Sector 1» nada pediu a V. Ex.^a. É que os seus amigos verdadeiros só querem o seu bem e os portugueses sentir-se-ão honrados com o seu triunfo.»

Seguiram-se os srs. Rogério Perez, Nizza da Silva, Henrique Quintas, pela «Tertúlia Tauromáquica Alentejana» Fernando Batista, Dr. António Pitta, José André, Duarte d'Almeida, José Luis Ribeiro, Álvaro Figueiredo d'Almeida que lembrou o quanto tem feito a Direcção do «Sector 1» — único organismo que até hoje conseguiu montar em Sevilha uma «Caceta» para os portugueses que ali se deslocam por ocasião da feira; Manoel Rodriguez (Rodríguez), Cesar de Figueiredo e por último o homenageado que agradeceu sinteticamente a tódas as pessoas e entidades que lhe manifestaram apreço pelo seu trabalho honesto.

Para finalizar o Presidente da mesa agradeceu tódas as referências feitas ao Grupo Tauromáquico «Sector 1» e felicitou o homenageado pelas constantes demonstrações de apreço manifestadas por tão seleta assistência.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Dezembro de 1895)

Nova descoberta

Na América está sendo adpotado com exito o petroleo para a alimentação das locomotivas, provando as experiencias realizadas que o carvão tem menor poder calorifico do que o petroleo, sendo no entanto este mineral muito mais barato.

Na Europa, em Inglaterra, a linha de Eastern tem ao seu serviço ordinario 25 locomotivas alimentadas com um novo combustível constituído pela mistura do oleo de algodão, oleo de creosote, e de residuos de petroleo. Uma tonelada d'este liquido equivale, como potencia calorifica, a duas toneladas de carvão.

O systema das machinas permite o emprego de carvão como combustível, reservando-se o petroleo para quando se deseja elevar excepcionalmente a pressão ou produzir fogo sem fumo, na travessia das cidades, por exemplo.

Sempre que isto seja preciso, pôde reduzir-se o fogo do carvão ao minino, passando unicamente a empregar-se o petroleo.

A mesma linha emprega no entanto, locomotivas só de petroleo em viagens extensas, levando os comboios muito mais velocidade do que a usual.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|--|----------------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ GLYCOL amacia a pele. ○ GLYCOL dá aos lábios a maior frescura. ○ GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz. ○ GLYCOL evita o cicio. ○ GLYCOL dá a tódas as peles o raro encanto da mocidade. | G
L
Y
C
O
L | <ul style="list-style-type: none"> ○ GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia. ○ GLYCOL cura tódas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc. |
|--|----------------------------|---|

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em selos do correio, nome e morada

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

- Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
- Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
- Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
- Dr. Correia de Figueiredo—Pele e silitis—às 6 horas
- Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
- Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
- Dr. Mendes Beito—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
- Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 5.50 horas
- Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
- Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5.30 horas
- Dr. Armando Lima—Boca e dentes, prótese—às 2 horas
- Dr. Ateu Saldanha—Raio X—às 4 horas
- Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar.— Todos os confortos e comodidades recomendáveis.— Esplêndida sala de visitas.— Casa de banho em todos os andares.— Cozinha à Portuguesa.— Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE
FRANCÊS

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA—Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616—PORTUGAL



Para interiores
**UMA TINTA A ÓLEO, FOSCA,
 DE ASPECTO AVELUDADO**

Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superfícies, é lavável, isento de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendado para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

Com esta tinta obtém-se os mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL

VALENTINE

SOC GILLCAR, LTDA
 Rua Nova do Almada, 81, 2.º
 Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

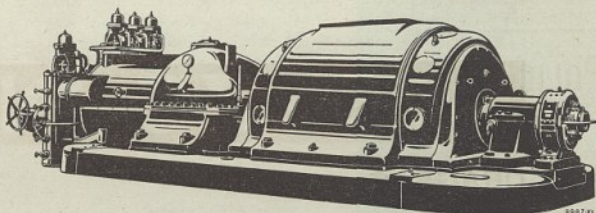
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I Ç A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal



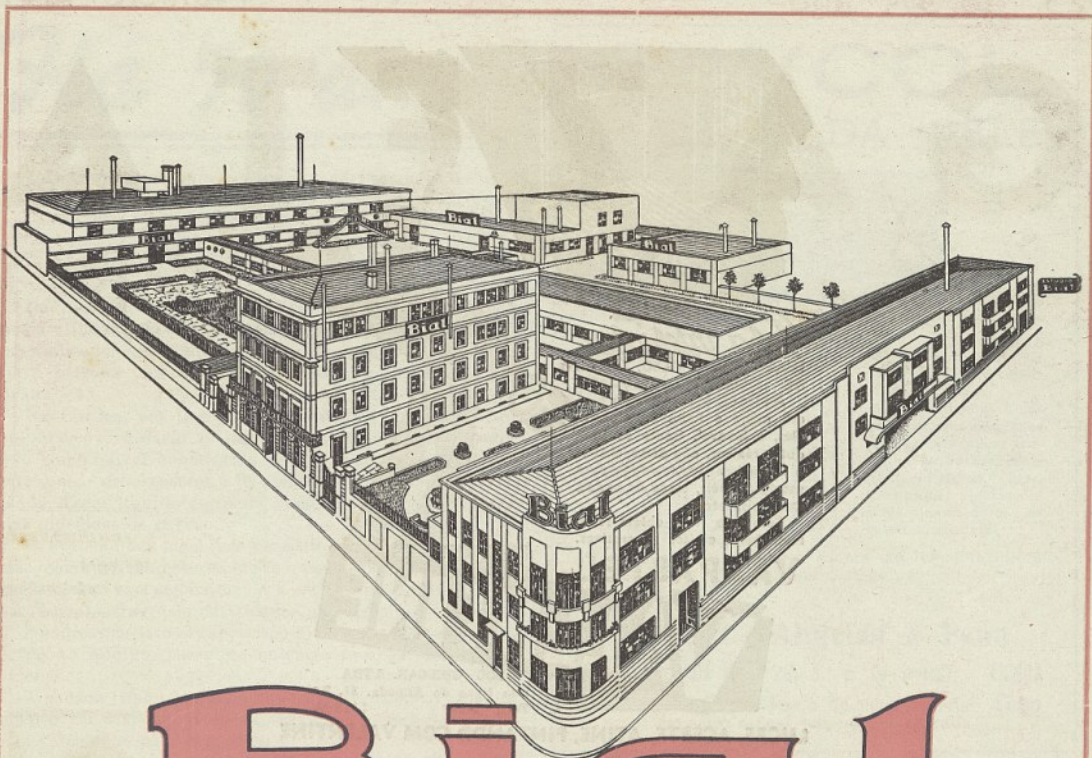
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
 Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praga D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE.