

DEPÓSITO LEGAL
MAR 1944

110

4.º do 56.º ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1944

Número 1348

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Secca, 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 Secca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA



AÇORES — O Atlântico em noite de luar

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28085 e 28084

ESCRITÓRIO

139. RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

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

BADEN—SUISSA

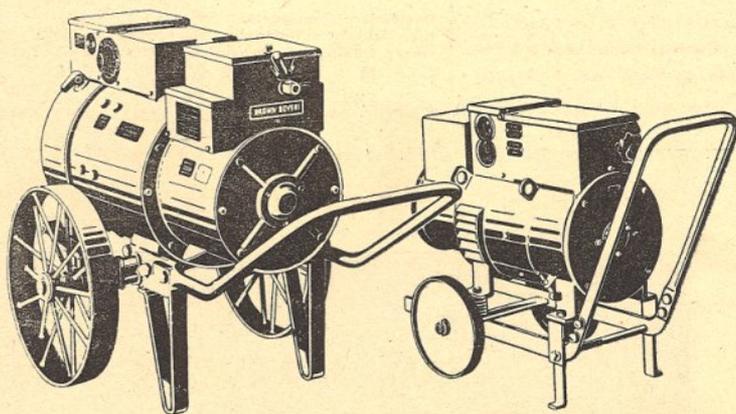
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica e o arco
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :: ::

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78
End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938
End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

Livraria Escolar

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARES

RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA

T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MUSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º—LISBOA

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 — Telefones: P B X 20158; Direcção 2 752

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

Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 888

1348



16 — FEVEREIRO — 1944



ANO LV

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
AMÉRICO FRAGA LAMARES

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
Capitão 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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Pôrto — O Mercado do Bolhão	83
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	85
A linha férrea do Setil a Vendas Novas	88
Figuras ilustres de Portugal	89
Um novo ramal ferroviário	90
As novas tabelas da C. P.	90
A evolução dos Caminhos de Ferro	90
Vida Ferroviária	90
Comandante Paiva Couceiro.	91
Linhas Estrangeiras	94
Os Caminhos de Ferro Ingêleses na Guerra	95
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	97
Há 50 anos	98
Os nossos mortos	98
Caminhos de Ferro Coloniais	98
Dr. Enzo Bolasco	98
Parte Oficial	99
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	100



PORTO — O Mercado do Bolhão

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique

RELATÓRIO DO ANO ECONÓMICO DE 1942

ACABA de nos chegar às mãos, em denso volume, saído das oficinas tipográficas do «Notícias», de Lourenço Marques, o Relatório da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, com que fica documentada largamente a sua actividade durante o ano económico de 1942.

O Relatório, que é apresentado pelo ilustre Engenheiro, sr. Freitas e Costa, Director, interino, dos Serviços, começa por assinalar a visita em 1942 àquela Administração de S. Ex.^a o Ministro das Colónias, sr. dr. Francisco Vieira Machado, que em missão de soberania fôra naquele ano a Moçambique.

A visita que o digno representante do governo Central fez à Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique não foi uma simples e breve visita protocolar, e não se limitou, por isso, a uma troca de cumprimentos cordiais. Assim como o ilustre Ministro das Colónias tinha uma alta missão a cumprir, a Administração daquele importante organismo tinha, felizmente, uma obra a mostrar e que constitui um documento da capacidade realizadora dos portugueses que se encontram no Portugal ultramarino e trabalham, com afinco, para a grandesa e para a unidade do Império.

O sr. dr. Francisco Vieira Machado visitou o Caminho de Ferro de Tete, em construção, e pro-

cedeu, em 21 de Setembro de 1942, à inauguração do último trôço do Caminho de Ferro de Moçambique, que ficou sendo, e apraz-nos registar o facto, a primeira obra concluída das que foram previstas no plano de Fomento da Colónia, elaborado por S. Ex.^a, em 1937, plano êsse que, na justa apreciação do Relatório de que nos ocupamos, revela a larga visão, o espírito de iniciativa e de bem realizar que caracterizam a sua obra na pasta das Colónias.

Nessa visita, que a Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, assinala como facto notável, o sr. Ministro utilizou os transportes aéreos daquele organismo, tendo um avião especial transportado S. Ex.^a, quer nas suas visitas à Colónia, quer nas suas viagens entre Angola e Moçambique.

Feito êste indispensável preâmbulo, entremos, agora, na parte que se refere às realizações levadas a efeito, durante o ano de 1942. Há a registar, em primeiro lugar, o facto de a extensão da linha férrea em exploração ter sido aumentada de 22 quilómetros na rede de Moçambique, que com êsse aumento atingiu o Lúrio. No cais de Lourenço Marques e respectiva gare marítima estavam assentes, no fim do ano de 1942, 62.753 quilómetros, ao passo que a extensão de linhas de serviço das gares e desvios particulares atingiu, na rede de Lourenço Marques, 63.244 quilómetros. Registemos também a extensão das linhas de serviço, que é

como segue: nas gares da rede de Gaza, é de 6.479 quilómetros; na linha de Inhambane, 10.438 quilómetros; na linha de Quelimane, 7.712 quilómetros e na linha de Moçambique, 19.357 quilómetros. Perante estes números conclue-se que o total de linha assente em exploração é de 1.410.383 quilómetros, contra 1.387.171 em 1941 e 1.360.253 em 1940.

Um capítulo de interesse é o que se refere a linhas e portos projectados. Entende a Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro que para basear o estudo da rede geral da Colónia se deviam primeiramente fazer reconhecimentos no norte do Zambeze e no sul do Save, por brigadas constituídas não só por pessoal técnico de engenharia como também por geólogos, prospectores e médicos, para que se não limitasse o estudo apenas à topografia mas se procurassem as regiões que geologicamente indicassem a existência de áreas mineralizadas, se pesquisassem os minerais e se estudasse a salubridade, do ponto de vista da colonização. Este alvitre é feito em virtude da Direcção ter conhecimento de terem sido encontrados, junto ao Save e do lado da Rodésia, junto à fronteira, grandes jazigos de carvão e de minério de ferro.

E o Relatório nesta altura propõe:

«Mais tarde ou mais cedo deve esta região procurar uma saída para o mar. Não há razão para deixar de supôr que do outro lado da fronteira, no nosso território, não se encontram minérios análogos. Um caminho de ferro será necessário, somente se tornando conveniente ponderar se o devemos trazer ao caminho de ferro do Limpopo, já construído, atravessando uma região que das autoridades portuguesas é apenas conhecida como reservatório de pretos para as minas do Transval e que constituiria a primeira aproximação para a ligação da rede ferroviária do Sul da Colónia com a do norte, ou se convém levá-la à Beira».

Arquivemos agora esta observação sobre o problema dos portos:

«Para tôdas as baías onde se fixou uma povoação se pretende o estabelecimento de portos comerciais. Não pode ser. A Colónia não pode estar a desperdiçar as suas economias em portos de valor secundário. Tem de os fixar nas testas das principais linhas de penetração, às quais se ligarão as linhas secundárias existentes ou a construir. Assim, o sul será servido pelo porto de Lourenço Marques; o centro pelo porto da Beira; o norte pelo porto do Nacala, como já foi escolhido por S. Ex.^a o Ministro, que para a sua construção mandou abrir concurso no ano findo (1941)».

Deve-se a esta Administração uma larga e

benemérita obra de fomento. O caminho de ferro tem sido, com efeito, um dos factores da fixação, ao longo das suas linhas, de núcleos populacionais, que vão aumentando de ano para ano em importância. E ao mesmo tempo que as povoações se criam (está pedida a criação de mais três, sendo duas na linha de Moçambique, e uma na linha de Tete) provoca-se o incremento das culturas indígenas.

Vejam agora as contas da Administração. A previsão orçamental para 1942 foi de 119.525.903\$75, onde ficaram incluídos 3.405 contos do saldo da gerência do ano anterior. As receitas efectivamente realizadas foram de 135.700.829\$08, ou seja mais 16.173.925\$33 de receitas do ano, ou seja mais 13,5 por cento. Este aumento da previsão foi devido ao grande movimento do porto de Lourenço Marques, resultante do tráfego do minério e carvão e do grande incremento que está tendo a camionagem automóvel e os transportes aéreos.

Quanto a despesas, informa-nos o Relatório que elas foram bem comedidas, porque por indicação do governo não se procurou refazer o fundo de renovação para o actualizar em vista da depreciação calculada em serviço, como também constituir um fundo para a construção do Caminho de Ferro de Tete, sem que para ela se tivesse de recorrer a um empréstimo. Como a despesa efectuada foi de 90.456.472\$09 e a previsão das despesas fôra calculada em 119.525.903\$75, gastou-se, portanto, menos 29.069.431\$66 que o previsto.

Merece também referência o capítulo que se ocupa do efectivo do pessoal. É necessário conhecer o número de pessoas que trabalham na exploração e construção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes para termos uma ideia precisa da importância industrial e económica desses serviços. No fim do ano de 1942, incluindo o pessoal jornalheiro, europeu e indígena, era de 7.610 o número de empregados. Dêste pessoal 1.711 funcionários são europeus ou equiparados, sendo 675 de nomeação vitalícia, 49 contratados para lugares do quadro, 20 estranhos aos quadros e 967 assalariados; 5.899 indígenas, sendo 3.362 de caracter permanente, 2.349 de caracter eventual e 40 estranhos aos quadros.

Chegamos finalmente ao capítulo do Balanço e conta de Ganhos e Perdas. O resumo dos balanços informa-nos:

1.º — Que há um saldo de valores a cargo da Administração, de 14.905.910\$ em 1942, ou seja mais 4.429.751\$ do que em 1941 e 13.507.295\$ do que em 1940.

2.º — Que o capital do estabelecimento, depois de actualizado pelas deduções de depreciação, ficou

em 1.237.895.390\$00, ou seja mais 47.976.420\$ do que em 1941 e mais 90.851.313\$ do que em 1940.

3.º — Que existia em Caixa e Bancos 91.778.933\$, ou seja menos 4.645.726\$00 que em 1941 e mais 11.751.810\$ do que em 1940.

4.º — Que nos armazéns e depósitos do material havia materiais de consumo para obras em andamento, sobressalentes e materiais de renovação, no valor total de 76.360.900\$, ou seja mais 5.243.511\$ do que em 1941 e mais 16.256.823\$ do que em 1940.

5.º — Que a diferença entre as despesas gastas em capital do estabelecimento desde a instalação da administração autónoma e o valor actual do mesmo (deduzida a depreciação) era de 22.323.865\$, em comparação com 24.185.570\$ em 1941 e 25.492.361\$ em 1940.

6.º — Que as reservas de renovação, melhoramentos e reserva geral montavam em 31 de Dezembro de 1942 a 67.190.219\$, contra 50.793.212\$ em 1941 e 102.374.226\$ em 1940.

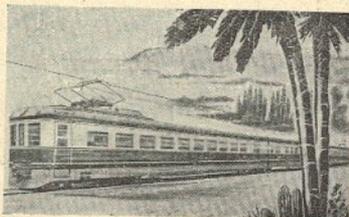
7.º — Que o capital está sobrecarregado apenas com os encargos do empréstimo de 6.500 contos

levado a efeito com o Banco Nacional Ultramarino.

Por este ligeiro resumo que fizemos do Relatório em questão, verifica-se que a situação financeira da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique continua a manter-se suficientemente forte e em condições de fazer frente a todos os choques produzidos pela guerra, a qual, como é óbvio, não deixará de se fazer sentir na redução do tráfego e, implicitamente, nas receitas da exploração.

Ao terminar este registo do aparecimento do Relatório, não queremos deixar de mencionar a justíssima homenagem que o sr. Ministro das Colónias prestou ao nosso presado amigo e distinto Major de Engenharia Francisco dos Santos Pinto Teixeira, concedendo-lhe o grau de Comendador da Ordem do Império Colonial, em reconhecimento e prémio do trabalho probo e inteligente com que aquele ilustre ferroviário vem desempenhando nos serviços confiados à sua competente direcção.

Carlos Arnal



A linha férrea do Setil a Vendas Novas

UMA RECTIFICAÇÃO E UMA CARTA

No nosso artigo — A Linha férrea de Setil a Vendas Novas — publicado em 1 do corrente, cometemos, involuntariamente, um lapso, que nos cumpre rectificar, pois demos como vivo ainda o Conselheiro António Carlos Coelho de Vasconcelos Pôrto, engenheiro e oficial superior do Exército, lente das Escolas Politécnica e do Exército em 1906 e Ministro da Guerra no governo de João Franco, nessa data. Foi ajudante de campo do Rei D. Carlos e engenheiro em chefe da exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e mais tarde sub-director da mesma companhia.

Dirigiu António de Vasconcelos Pôrto a construção dos caminhos de ferro da Beira Baixa e de Santa Ana a Vendas Novas, e em todos estes cargos deu provas de alta competência, excelente metodo de trabalho e superior critério para dirigir.

Em 1900 representou a então Companhia Real, na Exposição de Paris, lugar que desempenhou, honrando Portugal. Morreu há muitos anos aquêlê illustre ferroviário. Quem está felizmente vivo é um sobrinho dêle, que usa o mesmo nome e exerce brilhantemente o cargo de Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aos nossos leitores pedimos desculpa do lapso involuntário, em que incorremos.

A propósito, escreveu-nos o nosso prezado assinante sr. Joao Valério Moreira dos Santos a seguinte carta que, gostosamente, publicamos na integra.

Meu prezado Amigo e Senhor Carlos d'Ornellas. — As minhas saudações. Desculpe a imperitência desta minha carta. Trata-se dum esclarecimento que convém apresentar àcêrca do artigo da revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com a epigrafe: «A linha férrea de Setil a Vendas Novas», publicado no n.º 1347, de 1 do corrente. Diz-se — e com fundamentada razão — que «Há sempre, um certo e delicioso encanto em mezer e recordar coisas do passado. Não são, apenas, os velhos que sentem esse encanto — igualmente o

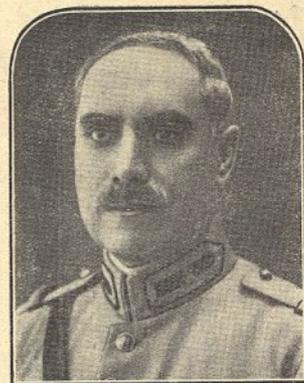
saboreiam os novos, os que são de outra época e que não podem, de modo algum, fugir ou alhear-se desse prazer de reviver as coisas idas». Há ainda, felizmente, alguns sobreviventes desse acontecimento ferroviário. O illustre engenheiro sr. António de Vasconcelos Pôrto, que foi o director da nova linha». No sublinhado está o meu reparo, porque o conheci como Engenheiro Chefe da Exploração, na qualidade de seu subordinado, humilde e modesto de categoria, numa das Repartições do Serviço do Movimento da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Era lente da Escola Politécnica, Coronel de Engenharia e ajudante de campo de El-Rei. Dirigiu superiormente a construção da linha férrea de Setil a Vendas Novas, como exercera a sua acção anteriormente na construção da linha da Beira Baixa. Infelizmente, não é vivo, porque faleceu já há muitos anos! Existe um Engenheiro com esse nome, que é o Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, mas é seu sobrinho, que devia ser estudante quando se inaugurou a linha de Setil a Vendas Novas! O meu esclarecimento pode ser comprovado por muitos ferroviários, ainda no serviço activo, outros na situação de reformados, como eu. No activo, há um Engenheiro que todos conhecemos: o sr. António de Vasconcelos Cerreia, Presidente do Conselho de Administração. No número dos reformados, há, desse tempo (1904), o que foi, bastantes anos depois, Engenheiro Chefe da Exploração, sr. Carlos Bastos. Decididamente, pode dizer-se que houve confusão no que agora se escreveu, e que justifica alocução «Errare humanum est». Com a homenagem da minha simpatia, os meus effectuosos cumprimentos. Seu amigo e admirador,

JOÃO VALÉRIO MOREIRA DOS SANTOS
(Chefe de Serviço, reformado da C. P.)

P. S. — Dos ferroviários que trabalhavam na Companhia Real em 1904, estou convencido que nenhum esqueceu o Engenheiro sr. António de Vasconcelos Pôrto, nem o seu grande auxiliar sr. Félix Alves, que também já há muito tempo está na terra da verdade. Um e outro tinham aquela autoridade que Mr. Henry Faiol definia por:... le droit de commander et le pouvoir de se faire obéir.

FIGURAS ILUSTRES DE PORTUGAL

O coronel de engenharia Lopes Galvão, por ter atingido o limite de idade, abandonou as funções públicas



Coronel Lopes Galvão

O nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. coronel de engenharia Lopes Galvão, completou a 14 deste mês 70 anos de idade. Foi uma surpresa para nós, pois julgávamo-lo muito mais novo, ao vê-lo, nas suas visitas a esta redacção, com que muito nos alegramos e honramos. desempenado, o arcaboço forte, respirando saúde e energia. E porque, efectivamente, atingiu setenta anos, o notável colonialista e ferroviário apresentou nos Ministérios das Obras Públicas e Colónias as suas despedidas. O fatal, o inexorável limite de idade vem, oficialmente, interromper o seu brilhante exercício de homem público.

Espírito brilhante, dos mais cultos, norteado por uma consciência cívica, que muita gente igualou mas que ninguém ultrapassou, desde os tempos da Escola Politécnica que se distinguiu pela sua disciplina, pelo seu amor ao trabalho, como já, na Universidade de Coimbra, onde se formara em filosofia, o fizera com tanta elevação, a ponto de ser premiado todos os anos.

É como colonialista, principalmente, que o seu nome ficará, pois a obra que, nessa qualidade, realizou, é das mais notáveis. Em algumas linhas apressadas, que a *Gazeta* está a entrar na máquina, fazemos a sua biografia.

Serviu Angola e Moçambique por um período de dezasseis anos e em qualquer destas colónias, não só desempenhou importantes comissões de serviço como deixou a sua competente intervenção e iniciativa assinalada em numerosos melhoramentos materiais.

Na colónia da Costa Ocidental, cujos serviços de Obras Públicas dirigiu, reformando-os e impressionando-lhe o melhor rendimento, promoveu numerosos trabalhos e tomou iniciativas que podem considerar-se fundamentos de apetrechamento e melhoramentos em curso. Estão nesse caso as obras do pórtico de Luanda, cujo primeiro cais, acostável às embarcações e navios de tráfego costeiro, foi pelo coronel Lopes Galvão orientado e consumado. A primeira ligação do continente á ilha de Luanda foi igualmente iniciativa

sua, coadjuvado pelo prestante condutor do quadro Santos Seca.

O problema das comunicações recebeu d'ele influentes soluções.

Recordamos a sua acção no caminho de ferro de Luanda, inaugurando os primeiros combóios directos de Luanda a Malange com o percurso feito no mesmo dia; e o prático aproveitamento do ramal ferroviário do Golungo Alto. Em matéria de estudos e directrizes de fomento, vários trabalhos ficaram a atestar a prestimosa acção do engenheiro Galvão: entre outros, os planos da rede ferroviária angolana e das estradas em todo o território, por assim dizer, o primeiro executado na colónia; os ante-projectos dos portos do Zaire, de Luanda e de Mossambes, cujas obras foram iniciadas no seu tempo e que paralisaram quando deixou Angola; a conservação da ponte de Novo Redondo, permitiu que as actividades regionais do Quanza Sul não tivessem, mais cedo, ficado privadas d'esse apoio para a exportação dos produtos regionais.

Tanto quanto era possível fazer nessa época, com os recursos ao seu dispor, o executou Lopes Galvão, que aos Conselhos de govêrno e de carácter técnico deu o seu concurso de experimentado orientador de serviços.

Em Moçambique, para onde foi transferido depois, a actividade do engenheiro Galvão voltou a salientar-se. Construiu o caminho de ferro de Suazilândia, contribuindo igualmente, para os melhoramentos do caminho de ferro de Lourenço Marques; dirigiu a construção do cais Gorjão em cimento armado na capital da colónia; unificou, depois, a rede ferroviária de Moçambique e estabeleceu o plano das comunicações por este processo. Por sua influência foi construída a «doca seca» do pórtico (a primeira e única implantada no Ultramar português) e o primeiro trço ferroviário para Marracuene.

Foi vogal da Junta Mixta (e depois presidente) criada para regular a Convenção Transvaal-Moçambique, de 1909, negociada por Garcia Rosado, da qual foi também colaborador.

Serviu como vereador da Câmara Municipal de Lourenço Marques, onde prestou assinalado concurso, com vários trabalhos — entre eles o projecto e a construção do primeiro grande colector da cidade, na Avenida Aguiar.

Em 1922 fez parte da missão diplomática, presidida pelo general Freire de Andrade, que foi ao Cabo negociar uma nova Convenção entre a União Sul Africana e Moçambique.

Quando deixou o serviço nas colónias, foi, na metrópole, nomeado vogal do Conselho Superior de Obras Públi-

Um novo ramal ferroviário

Vai ser construído para acesso do público ao Estádio Nacional

Já há muito que estava planeada a construção de um ramal de acesso ao Estádio Nacional. E de facto, era necessário este ramal porque não é suficiente o transporte nos eléctricos e a outra estrada que serve só para quem possui carros ligeiros. Impunha-se ir mais além e conseguir uma maneira rápida de fazer transportar as pessoas que pretendem frequentar aquele novo recinto para assistir aos campeonatos desportivos que se venham a disputar.

E assim, o «Diário do Governo» publicou o decreto, que transcrevemos na nossa secção «Parte Oficial».

As novas tabelas da C. P.

foram superiormente aprovadas

Foi superiormente aprovado o projecto da nova tabela, apresentada pela C. P., na qual são compeñdiadas e actualizadas as cobranças e condições sobre o aluguer de salões ou carruagens de luxo, utilização de lugar de 1.ª e 2.ª classes, em carruagens mixtas da Companhia Internacional de Carruagens Camas, marcação antecipada de lugares e taxa de velocidade.

cas e Minas do Ultramar — onde lhe cometeram, com frequência, o encargo de relator de vários projectos e estudos. Deste organismo, quando extinto, passou para o Conselho Técnico de Fomento Colonial, que forçadamente tem de abandonar, em vista de ter atingido o limite de idade.

Em 1926 foi convidado para administrador geral dos Serviços Hidráulicos. Então o engenheiro Galvão organizou os serviços eléctricos, elaborando a lei das águas que está na base da nossa política de aproveitamento hidro-eléctrico.

Promovido a inspector em 1930 foi para o Conselho Superior de Obras Públicas, onde relatou muitos dos principais projectos de obras que por ali passaram.

Foi também presidente de variadíssimas comissões de estudos, intervindo nos que tratam da ponte sobre o Tejo, pórt de pesca de Lisboa, arranjo da 2.ª e 3.ª secções do pórt de Lisboa, etc.

Participou da comissão dos negociadores do «Douro Internacional», que liquidou uma velha questão peninsular.

Paralelamente á sua acção oficial, o coronel Lopes Galvão, além numerosos relatórios cuja publicação divulga apreciações de manifesta utilidade, tam prestado valiosa colaboração a muitas revistas e jornais, como a «Revista de Engenharia Militar», «Revista de Obras Públicas e Minas», «Boletim da Agência Geral das Colónias»; «Revista Colonial»; «Portugal Colonial» e «Gazeta dos Caminhos de Ferro», na qual tem frequentemente publicado artigos técnicos de muito aprego.

A evolução dos Caminhos de Ferro

O Centro Universitário de Lisboa da Mocidade Portuguesa promoveu uma série de palestras, devendo a primeira ser proferida amanhã, no Salão Nobre do Palácio da Independência, pelas 18 horas, pelo ilustre professor do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e director dos Serviços Universitários da Mocidade Portuguesa — o engenheiro Francisco Leite Pinto, que falará sobre a história dos Caminhos de Ferro.

Esta conferência é aguardada com o maior interesse, devendo a ela assistir várias personalidades ilustres além dos filiados da M. P.

No próximo número daremos um resumo da conferência do sr. engenheiro Francisco Leite Pinto.

Vida Ferroviária

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal

Realizou-se a eleição dos corpos gerentes do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, Pessoal de Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais tendo sido eleitos:

Assembleia Geral — Bento Rodrigues Amaro, Alberto Teixeira Bravo e Ermelindo da Conceição Carvalho.

Direcção — Mateus Gregório da Cruz, José Fernandes Tavares, Francisco António Bexiga, José Augusto Guerreiro e Luiz Felipe Martins.

Director da Sociedade de Geografia de Lisboa, nesta patriótica agremiação tem também manifestado operoso curso. Sucedeu ao almirante E. de Vasconcelos no cargo de secretário geral e o seu incansável préstimo, alicerçado numa comprovada experiência, manifestou-se sempre no patrocínio pessoal e da Sociedade, que tem prestado á propaganda colonial, em conferências, exposições, congressos, festas patrióticas, romagens e á celebração anual da chamada «semana das colónias», que tem tido do engenheiro Galvão amparo inextinguível.

Felizmente que na Sociedade de Geografia de Lisboa não há limite de idade para os seus colaboradores. Elemento dos mais notáveis e dedicados dessa benemérita instituição, a mocidade admirável do seu espírito continuará a servir a cultura portuguesa e os interesses supremos da grei.

Ao nosso eminente amigo e colaborador enviamos, muito respeitosamente, os nossos cumprimentos e a certeza de que a visita a esta casa, bem como os seus escritos, continuarão a ser sempre aguardados com interesse e sincera estima.

Com estas palavras não significamos apenas o nosso apreço, mas interpretamos também o apreço em que o têm os nossos leitores.

Comandante Paiva Couceiro

Neste país onde o carácter deixa muito a desejar — pois de regra, que devia ser, passou a ser uma excepção — faleceu há dois dias um homem que não foi apenas um distinto official do exército, um paladino brioso da Monarquia, — e a tal ponto sincero e indefectível que os seus próprios adversários o admiraram — mas também um colonialista dos mais brilhantes e de mais profunda e enraizada obra de occupação que portuguezes, em nossa Africa, puderam até hoje realizar.

Sabiam o-lo gravemente doente, não ignoravamos também que a sua idade era já muito avançada, mas acostumados a vêr nêle um herói e um forte, mantinhamos a esperança de que ainda desta feita êle

pudesse vencer mais uma vez a morte. E foi por isso que para nós e para todos aquêles que se haviam habituado a venerá-lo, que a noticia do falecimento dêsse homem por tantos títulos ilustre, nos surpreendeu dolorosamente.

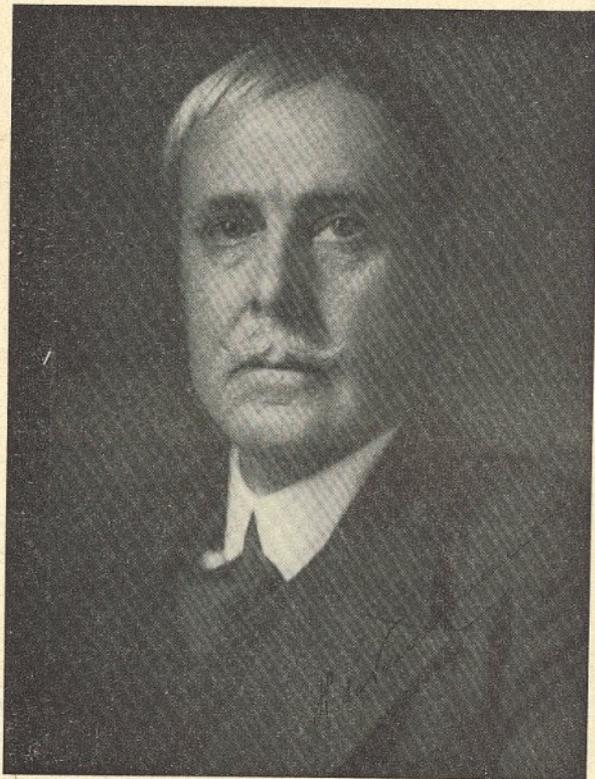
Morreu, pode dizer-se, no seu posto. Tendo servido, na juventude e na idade madura, o seu ideal com o seu braço, agora, velho, cançado, era só com o coração e com

o espirito que mantinha a sua fidelidade aos princípios políticos por que tantas vezes sofreu exílio, prisão e privações.

Morreu alguém. Morreu o herói das campanhas coloniais; morreu um honrado

soldado que cobriu de glória o exército portuguez, morreu o paladino duma causa que sempre defendeu com denodo e altivez; morreu um político, sim, mas em quem os seus adversários admiravam um carácter nobilíssimo; morreu, finalmente, um homem de bem, que acima de tudo colocou a imagem da Pátria e a obrigação de a servir.

Quem estas linhas escreve visitou-o em Vigo várias vezes — há pouco mais de meia dúzia de anos — tendo encontrado na-



Henrique de Paiva Couceiro

quela cidade espanhola vários políticos da opposição que Couceiro, por motivos plausiveis — entendeu não receber.

Ouvimos-lhe, então, algumas frases e apreciações curiosas que, um dia, contaremos, porque elas definem bem o carácter dêle, que era de boa tempera, e o carácter dêles, que era maleável.

Com êle estivemos na Monarquia do Norte; acompanhamo-lo e dêle recebemos

ordens que, religiosamente, cumprimos. Não fomos felizes. Paciência. Morremos à sombra desta ilusão, mas não vendemos a nossa honra de políticos e de soldados da Monarquia.

As homenagens que a imprensa de todo o País tributou a Paiva Couceiro registam de uma maneira inconfundível os seus altos méritos. E o cortejo, em que se incorporaram milhares de pessoas, que representavam todas as classes sociais do país, foi um novo testemunho de quanto a sua nobre e altiva figura de português ilustre era querida e venerada.

A sua acção militar e colonialista

Henrique de Paiva Couceiro nasceu em 26 de Dezembro de 1861 e era filho do general de divisão reformado José Joaquim de Paiva Couceiro.

Assentou praça em cavalaria, em 14 de Janeiro de 1878.

Em 1883 terminava com distinção o curso de oficial de de Artilharia, sendo promovido a alferes em 9 de Janeiro de 1884, a tenente a 27 do mesmo mês de 1886 e a capitão a 16 de Maio de 1895. No ano seguinte partiu para a África.

A guerra do Bié, que custara a vida ao glorioso africanista que foi Silva Pôrto, encheu-o de glória, embora fôsse, por assim dizer, o seu baptismo de fogo. A Couceiro, e segundo as ordens dadas pelo Governador da Metrópole, coubera o comando da marcha sobre Caconda. Embora à frente duma expedição que estava longe de dispor dos meios necessários para vencer, fazendo uma travessia difícil entre riachos para cuja passagem era necessário improvisar constantemente pontes, cortando árvores, breve o moço oficial conseguiu juntar-se ao seu grande amigo o heróico capitão Artur Paiva que desde a Humpata partira a fim de submeter os indígenas que tão atrevidamente estavam zombando da nossa soberania. Artur Paiva oferece a Couceiro o comando da artilharia. O bravo capitão recusa-o. Quere apenas servir sem preocupações de comandos ou honrarias. Finalmente com a tomada da Embala é prêso o régulo que, após uma tentativa de fuga, se submete completamente a Portugal.

Estava vingado Silva Pôrto e Paiva Couceiro inscrevia o seu nome entre os grandes construtores do Império.

Quando em 1895 António Ennes foi enviado a Moçambi. que como Comissário Régio, ao ser-lhe perguntado quais os oficiais que queria o acompanhassem, o estadista, a quem a nossa África Oriental maiores e mais relevantes serviços ficou devendo, indicou logo para seus ajudantes Aires de Ornelas e Paiva Couceiro cuja acção no Bié de maneira tão notável o impuzera à admiração do País. Com António Ennes além de Couceiro e Aires de Ornelas seguiam também Freire de Andrade, Eduardo Ferreira da Costa e Caldas Xavier, pleiada notabilíssima que havia de cobrir-se de glória nas nossas guerras da Ocupação.

Na batalha de Marracuene, Paiva Couceiro foi dos oficiais que mais se distinguiram, o mesmo acontecendo mais tarde em Magul, onde serviu como ajudante de Freire de Andrade, chefe do Estado-Maior da coluna do coronel Galhardo.

De regresso a Angola, mais tarde seria ainda a Paiva Couceiro que se ficaria devendo o êxito da Campanha do Ambriz. Segundo os planos do intemperato soldado deveriam ser abertas naquela região, estradas, criados postos admi-

nistrativos, instituído o ensino agrícola sobretudo na parte referente a cultura dos produtos regionais (principalmente borracha e café).

Rodeou-se dum grupo de valorosos oficiais em que se enfileiravam nomes como Fernando Astolfo da Costa, A. de Magalhães, Joaquim Pereira, João Carreira de Mendonça e outros.

Tendo-se afirmado um colonialista experimentado e um soldado valoroso, quando em 1 de Maio de 1907 faleceu o governador geral de Angola Eduardo Costa o Governador nomeou para o substituir Paiva Couceiro. No curto espaço de poucos meses logo se fez sentir, em toda a província, a influência da acção do novo governador pelas suas acertadas medidas e pela energia e recta justiça que sempre usou. Foi sob o seu governo que as armas portuguesas ficaram vitoriosas no Cuamato e nos Dembos—duas das mais belas páginas da nossa acção ultramarina.

Em ambas as regiões o gentio vivera durante anos e anos em constante rebeldia para com Portugal.

Graças à campanha do Ambriz, em que Couceiro comandou em pessoa a expedição levando uma bagagem tanto ou mais modesta que a dum soldado, no dizer dum oficial seu companheiro, foram pacificadas e sujeitas à nossa soberania as 26 povoações que constituíam as tribus do respectivo régulo Quibive.

Foi esta expedição que lhe abalou tão profundamente a saúde que o obrigou a pedir a demissão.

Ao mesmo tempo uma queda desastrosa dum cavalo em Luanda e a demissão do governo de João Franco após o regicídio obrigaram-no a recolher à Metrópole.

Logo que em Luanda foi conhecida a decisão do Governador Geral, uma grande manifestação dirigiu-se ao palácio do Governador, pedindo-lhe desistisse do seu pedido de demissão.

Em breve a atitude de Luanda era a de toda a Província e foi no meio duma despedida, que constituiu a maior consagração da sua acção governativa, que Paiva Couceiro abandonou Luanda.

Acção política dum soldado

De regresso a Lisboa, Couceiro foi comandar o Grupo de Artilharia a Cavalos com sede em Queluz, a que deu uma categoria de unidade perfeitamente disciplinada e eficiente — uma das melhores unidades da guarnição de Lisboa.

Ao mesmo tempo era eleito deputado por Lisboa, deixando, porém, o parlamento, por haver sido nomeado ajudante de campo de S. M. El-Rei D. Manuel II.

A politica entrou numa agitação exasperada. E veio a revolução do 5 de Outubro. No meio duma confusão em que a falta de serenidade se baralhava com a vontade de não combater, Couceiro manteve sempre uma serenidade e energia, que dava bem a nota de quanto poderia ter sido útil se tivesse comando que se alargasse a mais que umas quantas peças de artilharia.

Quis marchar sobre a Rotunda, mas o Quartel General da 1.ª Divisão Militar não lho consentiu. Instalou-se então no Torel, donde as suas peças abriram fogo certo sobre a Rotunda. Faltou a carga de cavalaria que então caíse sobre o acampamento revolucionário e o assunto ficava arrumado sobre a revolução do 5 de Outubro.

Mandado vir para o Rossio, Paiva Couceiro assistiu no quartel general do largo de S. Domingos ao último Conselho de Officiais da Monarquia.

Couceiro negou-se a esperar o tempo necessário para que fôsse redigida a respectiva acta e declarando logo que não acatava o regime saído da revolução.

Efectivamente o seu último acto de oficial do Exército foi ir ao Ministério da Guerra entregar a sua espada e o

pedido de demissão ao Ministro da Guerra do Governo provisório coronel Correia Barreto.

Demitido, dedicou-se ao ensino. Leccionou inglês na Escola Nacional e foi professor de Ginástica na Escola Académica.

Nos primeiros meses não hostilizou o regime. Quando se convenceu, porém, de que ele descambava numa anarquia brava, dirigiu-se ao Ministério da Guerra e declarou ao coronel Correia Barreto que, ou o mandavam prender até determinada hora ou no dia imediato sairia do País a fim de organizar um movimento contra a República. O ministro não mandou prender o antigo artilheiro e ele embarcava para a Galiza no dia imediato, sob o nome de Henrique Mitchell (o apelido materno).

Na Galiza se organizou então um grupo monárquico, de que era chefe. Por duas vezes esse grupo entrou em Portugal, tentando realizar o começo duma revolução, que deveria rebentar em diversos pontos do País. Sabe-se como essas tentativas falharam. Os elementos da Galiza, entre os quais havia representantes das melhores famílias portuguesas e da gente mais humilde de Portugal, dispersaram-se por vários países.

Couceiro permaneceu no forçado exílio, em vida modesta e difícil. Regressou a Portugal após a revolução de Sidónio, que levantou a lei de proscricção que sobre ele pesava. Chefiou depois a Revolução Monárquica que implantou a Monarquia do Norte, a cuja Junta Governativa presidiu.

Não vem a propósito referir porque se perdeu aquêl movimento, que chegou a dominar grande parte do Norte do País. Couceiro foi novamente para o exílio. Regressou dele mais tarde, algum tempo depois do 28 de Maio. A sua carreira política terminara.

Paiva Couceiro era comendador oficial e cavaleiro da Torre e Espada e cavaleiro de S. Bento de Aviz, possuindo também as medalhas de ouro de valor militar e a de prata para comemorar a expedição a Moçambique de 1894-95. Era também cruz de 1.ª classe de Mérito Militar de Espanha.

O escritor

Paiva Couceiro distinguiu-se ainda como escritor. Difícilmente se pode dar uma nota exacta de todos os livros que publicou. Entre os principais podem citar-se:

«Soldado Prático», 1936; «Carta aberta aos meus amigos e companheiros», 1924; «Subsídios para a obra do ressurgimento nacional», dois fascículos, 1927; «Angola», projecto de fomento, 1931; «Angola», relatório do Governo, 1907 a 1909; «Angola», estudo administrativo, 1908; «Governo Geral de Angola, projecto de orçamento», 1909-1910; «Experiência da tração mecânica da província de Angola», 1902; «Estado Nacional-Organizada», 1929; «Viagens às terras do Mucosso», 1890; «Democracia Nacional», 1917; «A campanha das tropas portuguesas em Lourenço Marques e Inhambane», em colaboração com Aires de Ornelas, Eduardo Costa e Mousinho de Albuquerque, 1897.

Escreveu, ainda, muitos e sensacionais artigos políticos, militares e coloniais. Alguns deles assinou com o seu nome e outros com «Agápéc».

O funeral

Muito antes das 15 horas, de sábado, 12, nas ruas que convergem à Avenida da Praia da Vitória, onde residia o comandante Paiva Couceiro, não se rompia com gente: oficiais do Exército e da Marinha, de todas as patentes, velhos coloniais das campanhas de África, gente do povo e da nobreza, tudo uma impressionante multidão, vestindo de negro, aguardavam a saída do préstito.

Pouco depois das 15 horas chegou o sr. general Amilcar Mota, que vinha em representação do Chefe do Estado. Depois

de apresentar condolências à ilustre família enlutada, acompanhou a urna do comandante Paiva Couceiro, que foi retirada da câmara ardente para o carro funerário aos ombros de companheiros de lutas e amigos.

Antes, o rev. dr. Jacinto dos Reis, coadjutor de S. Sebastião da Pedreira, fez a encomendação do ritual e cêrea das 15 e 30, o funeral pôs-se em marcha, a caminho do cemitério.

Atrás da urna seguiram, em largas filas, os companheiros de lutas do comandante Paiva Couceiro; depois, professores e alunos da Escola de Guerra; mais atrás, deputações de oficiais, sargentos e soldados dos regimentos de cavalaria 2 e 7.

No cemitério

Quando o préstito fúnebre chegou ao cemitério dos Prazeres eram 16,30. Junto, aguardava os restos mortais de Paiva Couceiro uma verdadeira multidão e em todas as ruas do trajecto milhares de pessoas aguardavam a sua passagem.

Do carro fúnebre até à capela e depois até ao jazigo da família, a urna, coberta com a bandeira azul e branca que acompanhou Couceiro nas incursões monárquicas, foi conduzida aos ombros de companheiros e amigos e por alunos da Escola de Guerra.

Junto do jazigo, o sr. conselheiro sr. António Cabral, que sobraçava a pasta do Ministério da Marinha e Ultramar quando o comandante Paiva Couceiro foi nomeado Alto Comissário Régio de Angola, fez o elogio fúnebre do Grande Português, apreciando a sua alta personalidade como soldado, como colonial, como político e como patriota.

Como soldado, disse, ele foi herói em Marracuene e em Magul; como colonial serviu, como nenhum outro, a província de Angola; como político, foi sempre fiel à sua bandeira e ao seu Rei; como português foi uma das mais altas figuras da nossa vida contemporânea, amando acima de tudo a sua Pátria. Depois, ao despedir-se para sempre do grande português, acrescentou que naquela hora não havia em Portugal um coração que não batesse de saudade pelo comandante Paiva Couceiro.

Em seguida, o sr. António Bolotinha, que serviu nas campanhas de África com o comandante Paiva Couceiro, evocou a sua acção heróica nas campanhas de Magul e Marracuene.

Depois, o sr. Vitor de Menezes, companheiro de Couceiro, fez a chamada dos mortos de Chaves: Ornelas e Vasconcelos e Pedro Vila Franca.

Alguns nomes de pessoas que acompanharam os restos mortais de Paiva Couceiro

Na impossibilidade de darmos os nomes dos milhares de pessoas que acompanharam ao cemitério os restos mortais do comandante Henrique de Paiva Couceiro, damos os seguintes:

General Amilcar Mota, representando o sr. Presidente da República; Almirante Sousa Ventura, chefe do Estado Maior Naval; General Peixoto e Cunha, Governador Militar de Lisboa; conselheiro João de Azevedo Coutinho; generais: Raúl Esteves, João de Almeida, Amilcar Pinto, Manuel Latino e Vicente de Freitas; brigadeiros: Vasco de Carvalho, Silva Lopes e Penalva da Rocha, antigo oficial das Batarrias a Cavallo; Professor dr. Fezas Vital; coroneis: Alexandre Vanzeller, Carlos Mascarenhas de Menezes, Madureira Beça, Costa Veiga, Saldanha da Gama, Patacho, Cordeiro dos Santos e Ribeiro Menezes; tenentes-coroneis: Jorge Metelo, Carlos Selvagem e Helder Ribeiro; drs. Nunes Blanco, Domingos de Gusmão Araújo, Gustavo de Cordeiro Ramos, Fernando de Pamplona, Rui de Andrade, José Esteves, Silva Lopes, Vasco Mendonça Alves, João Guimarães, Reis Torgal, Armando de Cordeiro Ramos, Pedro Fazenda, Afonso Lucas, António de Seves, Busquetes de

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA Abriram recentemente à exploração duas novas e importantes linhas férreas, embora de pequena extensão: a de Santiago de Compostela à Corunha e a de Gibráleon a Aiamonte.

A primeira destas linhas põe em rápida e directa comunicação esta importante cidade universitária da Gaiça com o Pôrto e Lisboa e a segunda estabelece, por Vila Real de Santo António, ligação directa de Lisboa e do Sul do País com Sevilha e toda a provincia da Andaluzia.

Estes melhoramentos provam que a Espanha não descarta os interesses ferroviários, interesses que também beneficiam em parte o nosso país pois contribuem grandemente para o desenvolvimento das ligações ferroviárias, e, para de futuro, auxiliam bastante o desenvolvimento do turismo das duas nações.

Não no presente momento, mas após termine a

guerra, a ligação Aiamonte e Sevilha voltará a fazer-se como antes da guerra de Espanha.

FRANÇA O engenheiro parisiense, M. Dauphin, apresentou a uma comissão de técnicos um modêlo de caminho de ferro subterrâneo, que pelo seu fundamento e características difere totalmente de todos os sistemas actualmente conhecidos.

Segundo declarações do inventor o novo caminho de ferro apresenta uma série considerável de vantagens em comparação com o tipo corrente que possui entre outras vantagens uma forte aptidão para a accleração e subida de rampas e uma economia sem precedentes no consumo da energia e supressão absoluta de pessoal de condução.

Os veículos são simples cilindros de aço, de construção ordinária, montados sobre rodas e sem qualquer motor, conseguindo-se o seu movimento por sistema magnético. O comboio marcha pelo interior de uma série sem fim de espigas metálicas em forma de anel que atrai aos cilindros, e como consequência determina o avanço dos veículos. A velocidade média da sua marcha é de tresentos quilómetros por hora.

Em França ligam-se grande importância a este invento do illustre engenheiro Dauphin.

Aguilar, Caldeira Cabral, Azevedo Cabral, Francisco Manso Preto Cruz, Alberto Ramires dos Reis, Ferreira Deusdado, Afonso Lopes Vieira, Alfredo Pimenta e José Mendonça; eng.ºs: Branco Cabral, Benjamin Pinto, António Pedroso, Duarte Ferreira, Cunha Leal, António Hintze Ribeiro e José Guerreiro de Sousa; majores; Lobo Pimentel, Henrique Galvão, Joaquim Oom, Figueiredo e Silva, Luiz Cruz, Braz Vieira, Alberto Braz, Buceta Martins, Pessoa de Amorim Teófilo Duarte e Norberto Múrias; capitães: Raúl de Carvalho, Santos Romão, Calheiros, Herculano de Moura, Sá Guimarães, Paulo de Sousa Mendes, Mimoso Serra, Sousa Chaves, Couceiro Vilar Moreira, Pedro de Faria, Pedro Vilar Moreira, Remédios da Fonseca, Mendes Dias, Moraes Sarmiento e Pereira Coentre, Santos Pedroso, D. Pedro Escórcio da Câmara, pela Liga 28 de Maio; D. João de Macedo e Chaves, pelo chefe do distrito; dr. José Pequito Rebelo, Júlio da Costa Pinto e Luiz de Almeida Braga; presidente da Câmara Municipal de Oeiras; conselheiro António Cabral, senhor Gonçalo Nogueira; drs. Artur de Moraes de Carvalho, Ivo Cruz, Jaime Moreira de Carvalho, Ary dos Santos, Carlos Lopes, João Raposo de Magalhães, Joaquim Ribêiro, Caldeira Coelho, Eduardo Bração; Carlos Miguel Gonçalves, Fernando Pizarro, Dias Pereira, Joaquim Ribeiro e Alvaro Frade; comandante Soares de Oliveira, director da revista «Defesa Nacional»; capelão Avelino de Figueiredo; marqueses de Lavradio, de Unhão e de Abrantes, Viscondessa de Almeida Garrett; condes de Almada, de Seisal, da Torre, das Alcaçovas, do Lavradio, de Lagos, de Arrochela, de Castro, de Mesquitela, de Monsaraz, de Sucena, de Silves, de Santiago, de Monte Real, de Proença-a-Velha e de S. Sebastião; barão de Ortega; professor Rui Ulrich e esposa; José de Sousa, Rocha Martins, D. Caetano da Câmara, Rosa Rodrigues, Carlos d'Ornellas, Manuel Metelo, Xara Brasil, pintor Abel Manta, Vicente Saraiva Santo, Joaquim Leitão, Martinho Ribeiro, Luiz Ricciardi, Joaquim Rodrigues Cantante, Arnaldo Piçarra, Alberto Portugal, D. João da Câmara, José Casimiro, Vitor Manuel da Silva, Manuel Martins Carromba, Fernando Costa, D. Gonçalo Alcaçovas, D. Alexandre Alçá-

çovas, Diogo de Bettencourt, António Sérgio, Silvestre Rosmaninho, Rodrigo de Castro Pereira, António Eça de Queiroz, João Macedo Santos, Augusto Pereira de Melo, Henrique Drummond Castle, Alberto Braz, D. José Saldanha, João Borges, Reverendo Jacinto de Sousa Borba; tenentes: Magalhães Figueiredo e Conceição Faustino; comandantes: António Augusto de Lemos Peixoto e Zolá da Silva; D. Pedro João de Bragança (Lafões), Manuel de Magalhães Cardoso, José Prieto, Antero Pedro Aleixo, Sebastião Maria de Araújo, D. Maria Rita Ferrão de Castelo Branco Mascarenhas, Carlos Eduardo de Soveral, Joaquim de Aguiar e Mira, Alexandre Castro Nunes, Pedro Vieira da Mota, Joaquim Marques da Silva, Artur Carvalho, Rogério de Figueirôa Rego, João de Sousa Melo, Humberto Nogueira, Rogério João da Silveira Macedo, António Alves Simões, António Pina Cabral, D. Judice Guimarães, Paulo Enes, Júlio Vieira de Oliveira, José de Oliveira Leone, Adolfo Rodrigues Gil, Pedro de Carvalho Monteiro, J. Carlos Gomes, António H. de Amorim Andrade, Vitor Ribeiro de Meneses, Marcus Check, António Almada, Félix Correia, António da Silva e Costa, A. Moraes de Carvalho, Luiz Moutinho de Carvalho, S. Gomes Branco, Raúl Pinto, comandantes: Eduardo Lupi e Lopo Vaz de Sampaio e Melo, ministro Arenas de Lima, César Ramalho, Raúl José Torres de Noronha, conde de Tarouca, marquesa e condessa de Ficalho, juiz Vicente de Vasconcelos, António Magno, Sebastião Calheiros, Joaquim Coutinho, Carlos Farinha, Manuel de Ataíde, Rogério de Figueirôa Rego, D. Bernardo da Costa (Mesquitela), Sérgio Rodrigues, Francisco Solano de Almeida, Garcia e Pedro Curado, Juiz Teixeira Direito, 1.º sargento Alípio, Visconde de Pôrto da Cruz, Alfredo Duarte de Almeida, Francisco dos Santos, José Januario Júnior, Fausto Vilar, Pedro Valadas de Mesquita, João Fernandes, Jorge Cabedo, António Fiuza, Luiz Charters de Azevedo, Virgílio Pereira da Silva, Duque Botelho, Joaquim Felipe de Mendonça Côte-Real, Abílio Coelho, João Emauz, Padres Jacinto de Sousa Borba, Augusto de Araújo e Luiz de Sousa, Bernardo e Sebastião Calheiros (filho), Saturio Pires, Delfim Maya, Conde de Aurora e dr. Ruy de Andrade

Os Caminhos de Ferro Inglêses na Guerra

Conferência Inter-Companhias

A LÉM das conferências normais que se realizam todos os dias nos districtos, divisões e sedes de comando de cada uma das rêdes, effectua-se, também, diáriamente, uma Conferência Central de Funcionamento Inter-Companhias, com o fim de se obter o melhor emprêgo possível de tôdas as vias úteis e de verificar-se que a sua utilização é feita até o máximo. As reuniões da Conferência Central de Funcionamento, que se effectuam tôdas as manhãs, incluindo os domingos, tornam-se possíveis devido à existência de um circuito telefónico especial que põe em contacto os chefes do Serviço de Funcionamento das quatro principais rêdes de caminho de ferro, sem que necessitem de abandonar as suas secretárias. Tomam-se prontas decisões que dizem respeito tanto ao trabalho individual como colectivo. O tráfego é encaminhado para as vias que oferecem melhores condições de funcionamento, independentemente de tôdas as outras vantagens. O objectivo primário é assegurar a prioridade de transporte ao tráfego de certos passageiros e de certas mercadorias.

Esta complicada organização do funcionamento do caminho de ferro, que abrange todos os sectores de tôdas as rêdes, torna possível o estabelecimento de medidas progressivas e de largo alcance na economia da força motriz, do combustível e da mão-de-obra.

Entre os Chefes dos Serviços do Funcionamento dos caminhos de ferro e os funcionários do Movimento e Transporte dos Departamentos do Serviço, abrangendo também os funcionários do Transporte dos Estados Unidos, são mantidas estreitas ligações

para que o serviço ferroviário possa dar satisfação, de momento a momento, a tôdas as exigências das forças combatentes. Os movimentos são planeados e realizados por quadros de funcionários práticos e experimentados especializados neste trabalho e com um conhecimento enciclopédico das vias e recursos ferroviários.

Movimentos de tráfego regulados

Desde o início das operações, circularam já 160.000 combóios especiais para o transporte de tropas e seu equipamento. Além destes combóios, realizaram-se centos de milhares de outros para transporte de passageiros, carvão, substâncias alimentícias e abastecimentos de toda a espécie.

Durante os ataques aéreos, são transmitidos avisos e instruções para os pontos mais importantes das linhas; os acidentes são relatados de minuto a minuto, e, quando necessário, arranjam-se variantes; são enviados combóios-ambulâncias e de socorro para as áreas atacadas e preparados combóios para evacuação. O conhecimento prático e a experiência dos métodos do trabalho ferroviário — sistemas de sinalização, força motriz e pessoal — e das condições físicas de cada localidade habilitam os quadros dos comandos do caminho de ferro a dar o melhor emprego possível a cada unidade de material circulante, trôço de linha, unidade de força motriz e pessoal disponível.

Nisto são auxiliados por um sistema de transmissão, cuidadosamente disposto, combinado com aturada supervisão, que, por um lado, tira ao homem a sugestão de ser um peão nas mãos do manipulador dos comandos e, por outro, mantém

a mais apertada ligação que é possível com os Serviços combatentes e os Departamentos Governamentais.

Há 900 agentes ferroviários de ligação com os Departamentos Governamentais, que têm como função regular o tráfego e evitar o congestionamento e retenção de vagões. Estes agentes de ligação estão em contacto com os Comissários de Transporte Regionais, Almirantado, Ministério do Ar, Ministério da Alimentação, Ministério dos Combustíveis, Correios e Telégrafos, Ministério da Higiene, Ministério do Interior, Departamento da Câmara Escocesa, Ministério do Trabalho, Ministério dos Abastecimentos e outros Departamentos.

Expedições de vagões carregados

A expedição mensal de 3.000.000 de vagões carregados é um índice do aturado esforço dos caminhos de ferro na execução do tráfego de mercadorias. Em 1942, as expedições de vagões carregados excedeu em 2.000.000 as de 1941. Calcula-se que o tráfego de vagões por via férrea, desde o começo da guerra, é computado em 140.000.000 de expedições de vagões carregados. As maiores expedições de vagões carregados realizaram-se em Junho de 1940, a seguir a Dunquerque. Contudo, em meados de Outubro de 1942, por ocasião da partida do 1.º Exército para o Norte de África, registou-se um tráfego ainda superior.

Comando central de vagões

A concentração (pooling) dos vagões das empresas de caminhos de ferro, criada com a intenção de reduzir ao mínimo a circulação de combóios vazios, fôra bem sucedida. Quando a guerra começou, tomaram-se disposições de molde a que o «pooling» abrangesse os 600.000 vagões de propriedade particular, que o Estado requisitou de 4.000 proprietários diferentes. Criou-se assim um parque comum de todos os vagões de caminho de ferro.

A fim de fazer face ao número, sempre crescente, de pedidos de material para transporte de mercadorias e, ao mesmo tempo, assegurar uma melhor distribuição dos vagões de vários tipos onde quer que fôsem necessários, as Empresas ferroviárias estabeleceram um Comando Central de Vagões. Este Comando é responsável pela distribuição de 1.250.000 vagões para transporte de mercadorias, 408.000 encerados, 219.000 cordas para atar os vagões e 17.318 «containers».

Os chefes de estação e outros agentes ferroviários conservam-se em apertada ligação com os ex-

pedidores e o Comando Central de Vagões, para fornecimento do material requisitado. Esta operação realiza-se a tôdas as horas do dia e da noite. Todos os dias, a horas estipuladas, é feita a estimativa da quantidade de vagões de cada tipo que se presume venham a ser necessários no dia seguinte.

Vagões especiais

O comando de todos os vagões, encerados e cordas permite fazer face a tôdas as emergências com grande flexibilidade, enviando-se vagões e «containers» construídos para fins especiais a todos os que os requisitem, sem se olhar a distâncias.

A previsão dos corpos directivos do caminho de ferro ao fornecerem-se de vagões de vários tipos em tempo de paz, habilitou o caminho de ferro, com um mínimo de construção de novos vagões, a transportar pesados e desconformes carregamentos de materiais de guerra, tais como partes de aeronaves, canhões, tanques e todo o mais equipamento de guerra. Tem-se transportado quantidades enormes de volumes excedendo os limites. Muitas das remessas que o caminho de ferro transporta conseguem ser metidas dentro dos limite das cêrceas (gabarits) devido à acção de pessoal instruído especialmente para tratar com volumes de formas desusadas e que se tem revelado possuidor de muita iniciativa e recurso na maneira como resolve as necessidades dos Serviços. A maior unidade ferroviária, em vagões, que a Inglaterra possui, tem 56 rodas e pode suportar uma carga de 150 toneladas.

Devido ao perfeito sistema de permutas de vagões entre as Empresas ferroviárias e particulares, cerca de 100.000 destes veículos que, semanalmente, seriam devolvidos vazios para as hulheiras, estão a ser aproveitados no retorno, com tráfego adequado.

Enviam-se vagões vazios de todos os tipos para os pontos mais próximos do local de carregamento e, sempre que possível, são reunidos, para evitar manobras, e enviados directamente, fugindo-se assim à sua paralisação em parques de manobras.

A economia no reboque do material vazio assim como de manobras tem sido apreciável. Comparando a média de percurso de vagão carregado para 1942, com a encontrada em igual tempo dos anos que precederam a guerra, verifica-se um acréscimo de 29 %, ao passo que se encontra uma deminuição de 7 % no que se refere a percurso de vagão vazio.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXXIX

«R.»—Os chefes das diferentes organizações ferroviárias americanas deram ordem aos seus filiados para se não porem em greve sem fazer qualquer menção de divergência relativa aos salários, que ainda não está resolvida. O telegrama transmitido aos ferroviários dizia: «As instruções e a ordem para abandonarem o trabalho são canceladas, em consequência do govêrno federal ter mobilizado os caminhos de ferro.» Há indicações de que se fazem esforços para a revisão dos salários e para que os serviços ferroviários voltem à situação normal.

—A «U. P.» diz que em consequência das ameaças de greve nos transportes ferroviários norte-americanos, um certo número de membros do Congresso dos Estados Unidos está procurando encontrar na legislação do trabalho vigente qualquer forma de evitar novas paralisações nas indústrias de guerra do país.

Por outro lado, afirma-se que Roosevelt apresentaria uma proposta ao Congresso, para aprovação duma legislação universal do Trabalho.

Muitos dos actuais parlamentares declinaram discutir o assunto publicamente mas as discussões secretas realizadas giraram principalmente em volta: 1.º Do Acto do Trabalho Nacional e do recrutamento de toda a mão de obra norte-americana, ligados intimamente ao programa de estabilização económica, à greve interna e à invasão da Europa. 2.º Do estabelecimento dum programa de trabalho para os recalcitrantes ligados às indústrias bélicas e que têm violado o pedido de abstenção das greves.

Entretanto os abastecimentos militares continuam sendo transportados sem sofrer interrupção através das linhas férreas dos Estados Unidos. As últimas negociações sobre o problema do aumento dos salários do pessoal ferroviário levaram ao cancelamento da greve. Por este motivo, espera-se que o tráfego ferroviário volte depressa a ficar subordinado à direcção das próprias empresas.

—«R.» e «U. P.» em telegrama de Londres, informam que os bombardeiros pesados atacaram as estações de caminho de ferro de Pádua e de Rimini. Também os aviões médios bombardearam

comunicações ferroviárias de Borgo San Lorenzo, Via Reggio e Rocca Secca. Bombardeiros médios visitaram Zara, provocando uma violenta explosão no cais, que ficou parcialmente destruído. Em Falconara, explodiram bombas no entroncamento ferroviário e nas oficinas de reparação de material. A melhoria do tempo permitiu que os caças e caças-bombardeiros realizassem numerosos «raids», apoiando as fôrças de terra, e ataques a objectivos da costa da Dalmácia.

—«R.» em telegrama de Londres diz que formações de bombardeiros médios atacaram comunicações ferroviárias na Riviera italiana. Foram intensamente bombardeadas pontes em Taggia e em Ventimiglia e a estação ferroviária e outros objectivos da Arma Riva. Outros bombardeiros médios alvejaram a estação e instalações ferroviárias de Terni, provocando explosões e incêndios. Caças e caças-bombardeiros realizaram muitos vôos ofensivos sobre o teatro de operações, visando transportes motorizados nas estradas e material circulante ferroviário. O inimigo sofreu extensos estragos. Não regressaram destas e doudras operações dois aparelhos.

Notícias complementares acrescentam que Taggia, Ventimiglia e Arma Riva ficam na importante linha férrea costeira de Marselha para Génova. Terni é um entroncamento ferroviário de vital importância, das linhas que ligam a Itália central e a costa do Adriático com Roma.

—«U. P.» diz que mil e duzentos bombardeiros e caças aliados, em vagas sucessivas, atacaram fábricas de material de guerra, aerodromos, entroncamentos, estações e parques ferroviários provocando estragos consideráveis. Atravessando o estreito de Dover destruíram vários combóios militares e de mercadorias, atingindo e desmantelando algumas estações ferroviárias que ficaram em chamas.

—A «R.» informa que uma pequena formação de bombardeiros, com uma escolta de caças, atacou a ponte ferroviária e a estação de Dubritzka, ao Sul de Sofia. Os bombardeiros médios visaram objectivos ferroviários em Doboj.

—A mesma Agência em telegrama de Londres diz que bombardeiros pesados, escoltados por caças, atacaram a fábrica de aviões, em Maribar, importante entroncamento ferroviário do Norte da Iugoslávia, pois atravessam-no as linhas de Zagreb, Linz e Viena. Os parques ferroviários de Fiume também foram alvejados. Também fôrças de bombardeiros médios sobrevoaram as comunicações ferroviárias, ao Norte de Roma. Em Portedera, as vias férreas foram cobertas de bombas.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos Os nossos mortos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Fevereiro de 1894)

Bilhetes baratos para o Porto

Por motivo do centenário do infante D. Henrique no Porto, a companhia real dos caminhos de ferro estabelece bilhetes de ida e volta em 2.^a e 3.^a classe para o Porto, por preços muito reduzidos, para ida nos dias 28 de Fevereiro a 3 de março e para volta de 4 até 7 de março.

Os preços são: de Lisboa (Rocio ou Caes dos Soldados), Santarem, Torres Novas, Entroncamento Pavalvo, 4\$500 réis em 2.^a classe e 3\$000 em 3.^a classe.

De Alfarellos, Coimbra, Pampilhosa e Mealhada, 2\$000 réis em 2.^a classe e 1\$500 réis em 3.^a; Torres Vedras, Caldas da Rainha, S. Martinho e Vallado, 4\$500 em segunda classe e 3\$000 réis em 3.^a; Leiria e Figueira da Foz, 2\$000 réis em 2.^a classe e 1\$500 em 3.^a; Abrantes e Torre das Vargens, 3\$000 em 2.^a classe e 2\$000 em 3.^a; Portalegre e Elvas, 4\$500 réis em 2.^a classe e 3\$000 réis em 3.^a; Rodam e Castello Branco, 3\$500 réis em 2.^a classe e 2\$500 em 3.^a; Alpedrinha, Fundão, Covilhã, Sabugal e Guarda, 4\$000 réis em 2.^a classe e 3\$000 em 3.^a.

Estes bilhetes são unicamente validos para os comboios mixtos, excepto no percurso das linhas de Leste, Beira Baixa e Torres, Figueira-Alfarellos, nas quaes podem ser utilizados os comboios correios até e desde os entroncamentos. (Entroncamento e Alfarellos).

Os passageiros procedentes de Lisboa podem seguir tanto á ida como á volta, indifferentemente pelas linhas de Norte ou de Oeste.

Das linhas do Sul e Sueste tambem ha bilhetes de ida e volta por preços reduzidissimos, directamente das estações de Pinhal Novo, Setubal, Vendas Novas, Montemor, Casa Branca, Evora, Cuba, Beja, Estremoz, Pias, Messines, Loulé e Faro.

Os negocios da Companhia Real

Foi publicado, no sabbado, nos jornaes de Paris, Londres e Berlim, o convenio offerecido pela companhia aos seus crédores, e que demos em supplemento do nosso n.º 46.

Começou, portanto, no dia 10, a contar-se o praso de trez mezes para os interessados manifestarem a sua opinião sobre este negocio.

Os jornaes francezes, mais interessados no assumpto, aconselham os crédores á recusa. Outros, porém, que tratam d'esta questão com imparcialidade, como o *Moniteur des tirages financiers*, aconselham a acceitação do convenio.

Boato falso

Os jornaes da tarde de hoje, filiados na politica de opposição, deram noticia de uma supposta nota diplomatica energica, do governo francez sobre a questão da Companhia Real.

Por informações auctorizadas, sabemos que esta noticia é completamente falsa, sendo as nossas relações com o governo francez as mais cordaes, o que ainda na quarta feira foi confirmado na recepção do corpo diplomatico por Mr. Bihour. A ida d'este senhor a Paris não significa de modo algum a menor ruptura de boa harmonia entre os dois governos.

Não ha portanto, reclamação do governo francez, nem motivo para havel-a, porque o convenio não é uma imposição, mas uma simples offerta que quem quer aceita, e quem não quer recusa.

ANTÓNIO BELARD

Com 64 anos, faleceu em Viseu, no dia 6 deste mês, o sr. António Belard, chefe de Secção da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que deixa viúva a sr.^a D. Isidora de Vasconcelos Belard. Era sogro do sr. Engenheiro Kopke, director de Exploração da mesma Companhia.

JOSÉ MARIA DE FIGUEIREDO

Faleceu com 51 anos o sr. José Maria de Figueiredo, natural de Tôrres N.vas, casado com a sr.^a D. Ana de Figueiredo. O extinto, que era vigilante da C. P. em Campolide, foi combatente da Grande Guerra, fazendo parte do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, comandado então pelo capitão Raúl Esteves, hoje general. José Maria de Figueiredo fazia parte, actualmente, da Direcção da Escola Vasconcelos Correia, do Grupo Instrutivo Ferroviário.

O funeral realizou-se da Calçada dos Mestres para o Alto de S. João.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foram dadas por concluídas as obras do assentamento da via, no ramal do Caminho de Ferro de Luanda que vai de Cassalada ao Dondo, atingindo já esta vila, melhoramento de importância, que oportunamente acentuámos, para o desenvolvimento económico desta região.

Admite-se a entrada do referido ramal à exploração muito brevemente.

Dr. Enzo Bolasco

Veio à nossa redacção, para nos trazer as suas despedidas, o sr. dr. Enzo Bolasco, que durante anno prestou brilhantemente serviço na secção de Imprensa da Legação de Itália.

O dr. Enzo Bolasco, jornalista culto e figura de grande distincção, soube captivar amizades e deixou, mesmo nas pessoas que com elle não tiveram uma assidua convivência, saúdades sinceras.

Desejamos-lhe, cordialmente, uma boa viagem.

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 29, 1.ª série, de 11 de Fevereiro de 1944, publica a seguinte:

Decreto-lei n.º 33.525

Um dos aspectos mais delicados do problema relativo ao local em que havia de construir-se o Estádio Nacional foi, sem dúvida, o da rede das vias de acesso.

Escolhido o local onde mais tarde se levou a efeito este importante melhoramento, para o que, entre o mais, se tomou também em consideração o plano de urbanização da Costa do Sol, reconhece-se que, apesar das facilidades que a auto-estrada, a estrada marginal e a ligação às linhas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa facultam para o efeito referido, fica ainda reservado ao Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais um coeficiente elevadíssimo na distribuição dos transportes à população da capital que deseje assistir aos campeonatos desportivos que ali se venham a disputar.

Nestas condições, impõe-se o estabelecimento de um ramal que, partindo de um ponto a fixar da linha referida, leve os passageiros até um local que facilmente permita o acesso a qualquer dos campos de jogos.

Torna-se, pois, necessário fixar as regras a que devem obedecer as obras a realizar, as quais deverão ser orientadas e fiscalizadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sendo as respectivas despesas pagas pelo Fundo especial de caminhos de ferro, conforme o que dispõe o n.º 2.º do artigo 14.º do decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º É o Governo autorizado a mandar proceder à construção de um ramal da linha do Cais do Sodré a Cascais para estabelecer o acesso, por via férrea, ao Estádio de Lisboa.

Art. 2.º A orientação e execução das obras ficam a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 3.º Os trabalhos poderão ser executados pela Sociedade Estoril e neste caso a liquidação das competentes despesas será feita em conformidade com as normas aprovadas para as obras complementares e melhoramentos realizadas nas linhas férreas do Estado arrendadas.

Art. 4.º Nos casos em que se reconheça conveniência serão os trabalhos dados de empreitada, mediante concurso.

Art. 5.º As despesas dos trabalhos ou dos fornecimentos adjudicados a terceiros serão pagas directamente pela comissão administrativa do Fundo especial aos adjudicatários respectivos.

Art. 6.º A exploração do ramal poderá ser dada por arrendamento à Sociedade Estoril, conforme contracto a estabelecer.

Art. 7.º As importâncias a despendir com estas obras e com o pessoal técnico que fôr

necessário contratar para as mesmas, mediante despacho ministerial, serão satisfeitas por força da dotação do artigo 4.º «Construções e obras novas», n.º 1) «Caminhos de ferro», do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro para o corrente ano.

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

O «Diário do Governo» n.º 25, 2.ª série, de 1 de Fevereiro de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Zacarias José de Santana, que estava na situação de licença ilimitada e que foi reformado em 24 de Setembro do ano findo, seja louvado pela forma honesta, competente e dedicada como sempre procurou e conseguiu desempenhar as missões de serviço que lhe foram confiadas pelo Estado, tanto em Portugal como no estrangeiro, durante a sua vida de funcionário.

O «Diário do Governo», n.º 14, 2.ª série, de 18 de Janeiro de 1944, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar a seguinte regulamentação das condições de trabalho a aplicar ao pessoal que presta serviço nas linhas do Vale de Vouga, exploradas pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, e nas exploradas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

1.º—Enquanto perdurem as actuais condições de emergência o período normal de trabalho efectivo de todo o pessoal poderá ser elevado de uma hora.

§ único—O trabalho prestado na hora suplementar, além das oito horas de trabalho efectivo, será pago com a remuneração hora acrescida de 10 por cento.

2.º—O trabalho prestado por qualquer agente em horas suplementares (além do horário normal será pago na base da remuneração-hora com o acréscimo de 25 por cento.

3.º—O trabalho prestado por qualquer agente no dia destinado a descanso semanal será remunerado com o respectivo vencimento ou salário, acrescido da percentagem de 50 por cento.

§ único—Se o trabalho prestado em dia destinado a descanso semanal for compensado como repouso num dos catorze dias seguintes, aquela percentagem será reduzida para 25 por cento.

4.º—Sobre as percentagens estabelecidas nas condições 1.ª, 2.ª e 3.ª não incide o desconto previsto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 32.193, de 13 de Agosto de 1942, com a redacção que lhe foi dada pelo decreto-lei n.º 32.309, de 7 de Outubro de 1942.

5.ª—O número de horas de trabalho diário efectivo do pessoal das estações e apeadeiros conta-se pelo número de horas da sua permanência nas estações ou por esse número reduzido de duas ou quatro horas, conforme o grau de intermitência do serviço, e em harmonia com a classificação das estações aprovada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro e pelo Instituto Nacional de Trabalho e Previdência.



REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a **TEATRO** e a **CINEMA**

Por **MIGUEL COELHO**

Aí vão dois monólogos para recitar:

Ovo ou Galinha? (de *Pedro Bandeira*)

Preocupa o mundo inteiro
Esta banal adivinha:
— «Qual foi que nasceu primeiro,
Foi o ovo ou a galinha?»...

«Foi o ovo!...» Estou a ver
gritar a tóda a gatinha!...
«O ovo não pode ser
porque saiu da galinha!»

«Foi a galinha!» ... Adivinha
nobresa, clero e povo!...
Mas com certeza a galinha
devia nascer do ovo!...

Final, nada de novo
se «desarrinca» da pinha?...
Apareceu primeiro o ovo
ou apareceu a galinha?...

A tão banal adivinha
respondo eu sem abalo:
— Não foi ovo nem galinha...
O que nasceu... foi um galo!...

Cabelos brancos (de *Luis Oliveira Guimarães*)

Encontrou então no seu cabelo loiro
Um cabelo branco? É por isso que chora?
Mas que importância tem
Um fio de prata nova em seu cabelo d'oiro?
Juro, minha senhora,
Que até lhe fica bem.
Dê-me a sua mão, Conversemos os dois...
Sabe que acho cedo para os seus desenganos...
Depois,
Esse cabelo branco, tão fútil, afinal,
Ainda não é velhice...
Olhe: eu estou cheio deles — e tenho vinte anos...
Você velha — porquê? Mas é uma tolice...
Não vê as suas lágrimas que não lhe ficam mal...
Não vê os seus despeitos
(adoráveis encantos...)
O melhor das mulheres são os seus defeitos
E você tem-nos tantos!...

Alegre-se comigo. Como ainda amanhece...
Ande. Não perca a esperança.
Enquanto uma mulher chorar porque envelhece,
Está uma criança...

Êstes dois monólogos foram publicados na revista «de Teatro», donde extrairéi mais alguns para reportório dos amadores e «furiosos» dramáticos.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Acordou a cantar».
OLIMPIA — 14 às 24 — «A mão da múmia».
COLISEU — 21 — «O Grande Amor».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

VINHO DO PÔRTO

A' venda em todos os hotéis, restaurantes
e bars de primeira ordem

GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Junior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA Rua dos Clérigos, 6—PORTO

GLYCOL
O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.
O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
O GLYCOL evita o cieiro.
O GLYCOL dá a tódas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cregado» do Sol e o «queimado» da Praia.
O 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 Mor, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

SEGUROS
em todos os ramos

A MUNDIAL
O MAIOR ORGANISMO SEGU-RADOR PORTUGUES

Sede em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
Filial no Pôrto:
F. Gomes Fernandes, 10
Agentes por todo o País

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

Os novos
Teodolitos de círculo duplo

Kern
AARAU
(Suíça)
DK

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



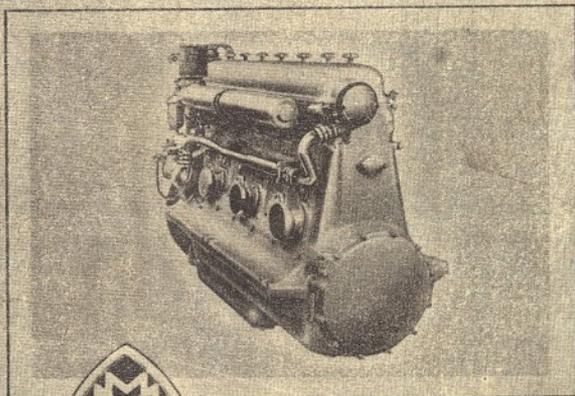
KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suíça)
Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:
CARLOS GOMES & C^o
Lda.
LISBOA
Apartado 658 — Telef. 21143

A Q U E M

V
I
A
J
A

Não saia do país sem levar o **Manual do Viajante em Portugal**, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. À venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA



Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 56 h, 250 CV,
n = 1500 r.p.m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAELIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L. LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1