

DEPOSITO LEGAL 1956  
21.º do 68.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1956

Número 1634

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

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

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

**REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158—LISBOA

**1856-Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses-1956**



Locomotiva «MIKADO»  
fornecida em 1954  
para Niassalândia

**Programa de fabricação de Locomotivas:**

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção  
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL  
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Gener-  
al-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

**HENSCHEL & SOHN KASSEL**

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



# COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Telog. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

## ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

### HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

### MATERIAL FERROVIÁRIO

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

### WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

## SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.<sup>da</sup>

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048      Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

### Carruações de Caminhos de Ferro

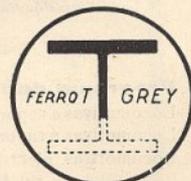
Equipamento das grandes barragens comportas  
Caldeiraria \* Soldadura eléctrica  
Válvulas condutas forçadas  
Reservatórios metálicos  
Estruturas metálicas



## “GREY”

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado em Espanha JUAN B. CARRERA, Apartado 4069 Madrid

# 1634

16 — JANEIRO — 1956

# ANO LXVIII

## Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO :

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

### DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT  
ALVARO PORTELA

### REDACÇÃO:

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

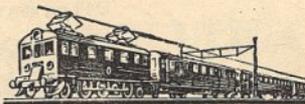
### COLABORADORES:

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



## S U M Á R I O

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	67
No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO. . . . .	68
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT. . . . .	71
Ateneu Ferroviário . . . . .	72
A Nova Reorganização do Quadro de Serviços da C. P.. . . . .	73
Parte Oficial. . . . .	62
Imprensa . . . . .	80
Boas Festas . . . . .	80
Brindes e Calendários . . . . .	80



1956

# Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

---

O que a «Gazeta» escreveu, em 16 de Janeiro de 1906,  
sobre o «Ano do Jubileu dos Caminhos de Ferro Portugueses»

COMO dissemos na nossa edição de 1 do corrente, esta «Gazeta» tomou, em Janeiro de 1906, a iniciativa de se comemorar o cinquentenário dos Caminhos de Ferro portugueses. Neste ano em que se vai celebrar o seu primeiro centenário, achamos de interesse reproduzir aqui, sucessivamente, o que a nossa revista exarou, então, a propósito do cinquentenário dos caminhos de ferro.

Lançada a ideia no número de 1 de Janeiro, no número 16 do mesmo mês, a «Gazeta» publicava, ao alto da primeira página e a toda a largura das duas colunas, sob o título «1906 — Ano do Jubileu dos Caminhos de Ferro Portugueses», o seguinte:

«Produziu a melhor impressão, entre a família ferroviária e mesmo fora dela, a nossa iniciativa para a celebração, em 28 de Outubro próximo, da grande festa do cinquentenário dos caminhos de ferro portugueses, ocupando-se dela, com louvores que muito agradecemos, muitos dos nossos colegas, e especialmente *O Comércio do Porto*.

«A todos os nossos colegas da capital e província, aos quais vamos enviar extractos do número anterior e deste, pedimos nos auxiliem na propagação da ideia. Por esta forma, chegando ela ao conhecimento de todos que se interessam pela celebração deste grandioso aniversário, todos poderão auxiliar com as suas ideias e a sua boa vontade esta simpática propagação.

«A realização de uma exposição retrospectiva está naturalmente indicada e será um dos números do programa que mais atenções precisa e que de maior número de actividades carece».

Para melhor informação dos leitores, diremos que em 1906 a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tinha como principais colaboradores, além de L. de Mendonça e Costa, seu proprietário-director e editor, os ilustres engenheiros A. Vasconcelos Porto, como consultor, e José Fernando de Sousa, como redactor efectivo, sendo redactor principal J. de Oliveira Simões e secretário da Redacção Cristiano Tavares.

# No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

## Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

O Estado ainda tentou manter uma carreira regular entre as duas cidades, na esperança de a alargar até ao Porto logo que o prolongamento da estrada para o norte de Coimbra o permitisse. Mas acabou por desistir, interrompendo-se assim, na citada data de 4 de Maio de 1804, o nosso primeiro serviço público de transportes terrestres.

Voltou-se, portanto, ao velho sistema de cavalos e peões.

Com estradas ou sem elas, porém, não era dos menores inconvenientes o perigo a que os pobres viandantes se arriscavam. Conta o engenheiro Manuel Raymundo Valadas<sup>(43)</sup> que «os actos de selvajaria cometidos no antigo caminho de Aldeia Galega a Vendas Novas, levaram o governo a construir uma estrada de Vendas Novas à fronteira, próximo de Badajoz, e estabelecer uma diligência, mandando policiar a estrada por um esquadrão de cavalaria; mas o regimento de Lanceiros 2 e o de cavalaria 5 eram pouco para atender a este serviço. E, apesar de todo este aparato de força, sucediam-se os roubos, os assassinatos e atentados de toda a espécie».

E isto era evidentemente apenas um exemplo...

Por isso, é natural que, à falta de melhor, — não havia ainda o caminho de ferro — se fizesse nova tentativa e, com efeito, vinte anos depois, o súbdito inglês Sir John Milley Doyle propôs-se tentar, de sua conta, estabelecer um serviço regular entre Vila Nova e Caldas da Rainha, privilégio que lhe foi concedido por decreto de 3 de Novembro de 1825, para exploração, por 14 anos, do serviço público de transportes, entre aquelas povoações, por carruagens de posta ou diligências.<sup>(44)</sup>

As carreiras efectuar-se-iam seis vezes por semana, no período de 13 de Maio a 13 de Outubro e três vezes nos restantes meses do ano.

As malas do correio e passageiros gastariam três horas e meia no percurso pelo rio, de Lisboa a Vila Nova da Rainha, e seis horas, em diligência, de aí às Caldas.

Parece, porém, que também esta carreira não

teve longa duração e não foi além do fim de Setembro de 1826.

Em princípios de 1829 achava-se concluída a ligação da capital espanhola com a nossa fronteira e, por isso, em Maio desse ano, a firma Francisco de Paula Gomes Rollo & C.<sup>a</sup> propôs ao governo português o estabelecimento de uma carreira por carruagens de posta entre Aldeia Galega e Badajoz, fazendo assim a ligação de Portugal com a Espanha e daí com os outros países da Europa.

Em 29 de Maio havia chegado a Aldeia Galega todo o material necessário e, em 31, fez-se uma viagem de experiência, em que tomou parte a Condessa da Figueira, esposa do Ministro de Portugal em Madride, acompanhada de pessoas de sua família. A inauguração do serviço público, porém, só se efectuou em 9 de Junho.

Eram 36 horas de viagem para um percurso de 30 léguas, com 11 horas e meia para descanso e refeição; no regresso, levava 38 horas, com 14 para descanso e refeições.

As carreiras lá foram seguindo durante todo esse ano de 1830 e, em consequência do melhoramento do serviço no troço espanhol, estabeleceu-se, em fins de Dezembro, uma ligação rápida com Madride: seis dias de viagem, que custavam 28.000 réis na berlinda e 24.400 réis no interior.

Mas a indiferença ou apatia das populações ainda desta vez não deixou vingar a iniciativa e, apesar do subsídio anual de nove contos que recebia do governo, a empresa das «Reais Diligências» teve de suspender as carreiras em 15 de Fevereiro de 1831.

Em 1834 nova tentativa, agora limitada a Lisboa e arredores: por decreto de 7 de Agosto é concedido a Aristides Rousseau Fleury de Barros, cidadão francês casado em Portugal, e a Luís Francisco Castinel o privilégio de estabelecer em Lisboa um serviço de carruagens públicas, cuja exploração contudo parece só ter começado em 1835. Pouco depois forma-se uma empresa denominada «Companhia de Carruagens Omnibus», de que foram principais



Ônibus de Lisboa em 1866

organizadores Manuel António Viana Pedro, Bartolomeu Lourenço Martelli, Francisco Alexandre Ferraz, Vitor Jorge, Dr. Augusto Xavier da Silva, etc., e para a qual se transferiu a concessão de Fleury Barros & C.<sup>a</sup>.

Esta empresa, cujos estatutos são de 13 de Abril de 1836, ampliava, em Julho de 1855, as suas carreiras para o Lumiar, Poço do Bispo, Oeiras e Mafra e, em 1858, para Carnide, Loures e Cascais.

Mas, na noite de 24 de Fevereiro de 1865, um grande incêndio destruiu quase completamente as cavalariças e matou grande número de animais. Suprimiram-se as carreiras, o público protestou, os accionistas queixaram-se e o contrato acabou por ser rescindido por decreto de 27 de Maio de 1865.

Entretanto o Norte não ficava inactivo. O Diário do Governo de 21 de Julho de 1851 publicara as bases do concurso para conclusão das importantes estradas do Porto a Braga e a Guimarães. Constituiu-se, então, no Porto uma companhia denominada «Companhia de Viação Portuense», de que foram principais organizadores os capitalistas José Pedro de Barros Lima, Joaquim Augusto Kopke Schewirin de Sousa — conhecido por Barão de Massarelos — e António Gomes dos Santos. Propunha-se tomar a seu cargo o acabamento das referidas estradas, em troca da concessão do serviço público de transportes.

Os trabalhos foram-lhe, de facto, confiados por contrato de 9 de Setembro de 1851, confirmado por decreto de 13 do mesmo mês.

Iniciaram-se as carreiras em 5 de Maio de 1852 entre Porto e Braga e, apesar da estrada só ter ficado concluída em 1855, as viagens fizeram-se sem interrupção entre aquelas duas cidades desde 4 de Maio de 1853.

Depois da inevitável crise financeira e de várias

peripécias, que não vale a pena pormenorizar aqui, a estrada de Guimarães, que entroncava com a de Braga em Vila Nova de Famalicão, foi aberta ao público em 1 de Maio de 1860 e logo as carruagens da Companhia a percorreram nos dois sentidos.

A «Viação Portuense» dispunha nessa época de 24 carros, entre grandes e pequenos, e de cerca de 150 cavalos.

Transportou nesse ano 18 788 passageiros.

Em 1870 resolveu o governo rescindir o contrato com a «Viação Portuense», o que fez por decreto de 15 de Junho de 1871. Extinguiu-se assim aquela companhia; mas Gaspar Ferreira Baltar — que foi também fundador do jornal «Primeiro de Janeiro» —, criou em 1871 a «Nova Companhia de Viação Portuense», que alargou a sua acção a outras estradas do norte do País, até que, com a inauguração das comunicações ferroviárias entre Porto e Braga, em 20 de Maio de 1875 e do Porto a Penafiel em 30 de Junho, todo o tráfego por tracção animal decaiu rapidamente.

No entanto — conta Godofredo Ferreira<sup>(43)</sup> de onde são tiradas estas notas — nos primeiros meses após a inauguração do caminho de ferro minhoto, não só se mantiveram as carreiras como se criaram outras: aferrada à tradição e confiando pouco no progresso, muita gente se negava nos primeiros tempos a confiar as suas pessoas ao comboio e isso ia animando os alquiladores, sempre à espera dos eventuais fracassos da tracção a vapor.

No Sul, vimos como a carreira de Aldeia Galega a Badajoz foi suspensa em 15 de Fevereiro de 1831.

Depois, só em Setembro de 1852 se encontra notícia de novo concurso, com um só concorrente Artur Stott & C.<sup>a</sup>, de Páris; mas as suas condições não foram aceites.

Sete meses mais tarde, em Maio de 1853, nova

proposta do «mestre de postas» francês, João Baptista Isidoro Elluin, que não era mais do que o representante de uma empresa, que se estabelecera em Paris sob o pomposo nome de «Société des Postes Portugaises et des Messageries Portugaises-Espagnoles».

A 19 de Setembro daquele anno, assina-se, de facto, em Paris, o contrato provisório entre o governo português e Elluin e a inauguração das carreiras é fixada para o dia 1 de Abril do ano seguinte, 1854.

A Mala-Posta deveria partir de Aldeia-Galega às 8 horas da manhã e gastar 27 horas até Badajoz. Os passageiros embarcavam, juntamente com as malas do correio, às 6 horas da manhã no vapor, que os conduziria a Aldeia Galega e dali seguiriam segundo aquele horário estabelecido.

Tanto o condutor das malas do correio como o cocheiro seguiam convenientemente armados, independentemente da protecção de forças de cavalaria, que patrulhavam a estrada.

O contrato provisório chegou a ser convertido em lei em 3 de Junho de 1854; mas, ao fim deste ano, a empresa francesa trespassava a concessão a Manuel Freire de Faria.

O novo concessionário não foi, porém, mais feliz porque a estrada continuava intransitável e, nem o serviço satisfazia nestas condições, nem havia gado que aguentasse o esforço que se lhe exigia.

Começa, porém, a aparecer o caminho de ferro.

Em 15 de Junho de 1858, é inaugurada a linha do Sul, entre Barreiro e Bombel, e o transporte de passageiros e correio passa a fazer-se por comboio até esta última estação e só daí para diante é que seguiam na mala posta.

Esta, desembarçada dos 48 quilómetros de mau caminho em terreno arenoso, de Aldeia Galega a Vendas Novas, melhorou consideravelmente a viagem, o que, somado ao trajecto em caminho de ferro, encurtou sensivelmente o tempo previsto inicialmente para o trajecto total de Lisboa a Badajoz.

Mas o caminho de ferro começou a estender-se um pouco por toda a parte. A linha do Leste ficava concluída em Agosto de 1863 e levava os passageiros a Elvas com toda a facilidade.

Estava terminada a missão da mala-posta do Alentejo; e, de facto, em 1 de Setembro desse anno, é dado por rescindido o contrato de 15 de Maio de 1857 e os seus serviços cessam.

Dessa companhia restam o palácio de Vendas Novas e as cavalariças do Largo de S. Domingos, em Elvas, que passaram à posse do Ministério da Guerra e o escritório, que tinha na Praça do Comércio e passou, então, para a posse da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul.

Voltemos à ligação de Lisboa com o Porto.

Em 24 de Abril de 1852 foi aberto concurso para arrematação do serviço de carreiras diárias entre Lisboa e Porto em mala-posta, a iniciar logo que as estradas estivessem em condições.

Parece, porém, não ter tido qualquer seguimento prático porque, em Setembro de 1854, nos aparece novo concurso, agora por acção do ministério das Obras Públicas, chefiado por Fontes, para carreiras entre Carregado e Coimbra, primeiro troço da estrada de Lisboa ao Porto.

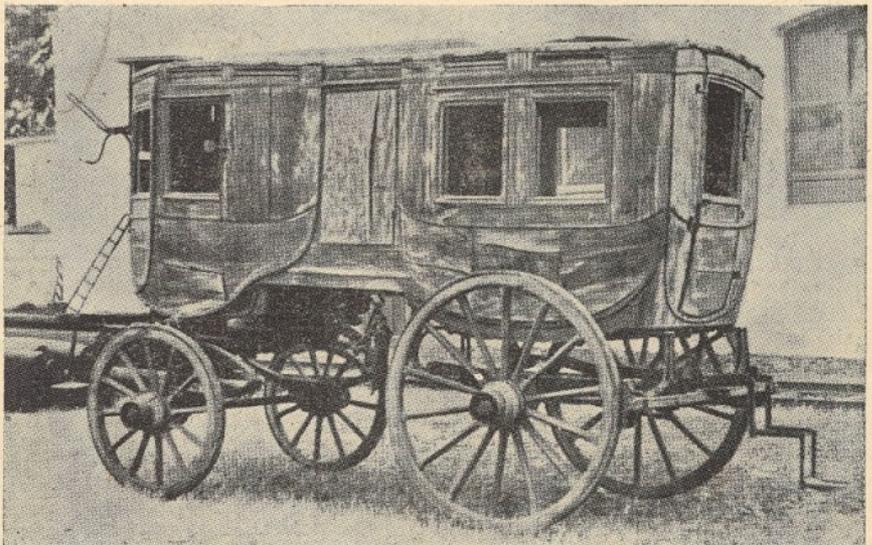
Apareceu um único concorrente; mas, não tendo sido consideradas aceitáveis as suas condições, foi resolvido por portaria de 6 de Novembro daquele anno explorar o serviço da mala-posta directamente pelo Estado.

■  
CARRUAGEM DA MALA-POSTA,  
DE LISBOA AO PORTO

1856 — 1864

Compõe-se: *coupé* à frente,  
e rotunda ou berlinda atrás.  
Entre estes dois corpos está  
a caixa destinada às malas  
do correio

■



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Manuel Bandeira e o caminho de ferro

No jantar mensal do Círculo Literário e Artístico «Tábua Rasa», o ilustre escritor brasileiro, sr. Dr. Miguel do Rio-Branco, que há dois anos reside em Lisboa, na qualidade de primeiro secretário da Embaixada do seu país, proferiu uma notável conferência sobre um dos maiores poetas vivos do Brasil: Manuel Bandeira.

O Dr. Miguel do Rio-Branco, que alia à sua distinção pessoal, não apenas o dom de uma simpatia irradiante, mas, também, o talento de um verdadeiro crítico literário, encontrou a numerosa assistência. Crítico e artista, viu e ensinou-nos a ver simultaneamente em Manuel Bandeira um grande escritor de versos e um poeta autêntico, em cujos poemas, de ritmos novos, os anseios humanos se refletem com extraordinária expressão.

Tenho aqui agora, na minha mesa de trabalho, um livro do Dr. Miguel do Rio-Branco: *Etapas da Poesia Brasileira*, editado, há meses, por «Livros do Brasil», de Lisboa. Esse livro é constituído por admiráveis ensaios sobre alguns dos maiores poetas do país irmão, como Gonçalves Dias, Casimiro de Abreu, Castro Alves, Olavo Bilac, um dos mestres do soneto e da língua portuguesa, e, entre os vivos, esse singular Manuel Bandeira, em cujos primeiros versos encontramos, por coincidências de estados de alma, algumas afinidades com o nosso António Nobre.

Manuel Bandeira, intérprete da alma brasileira também cantou, num dos seus poemas, o caminho de ferro. É uma página curiosa, essa, de que reproduzimos, na coluna ao lado, um excerpção.

Os ferroviários hão-de gostar de ler esses versos onomatopaicos tão felizes.

## Novidade literária

Encontro, à porta da Bertrand, o ilustre humorista Luís de Oliveira Guimarães. Não nos víamos há muito tempo.

—Por onde tem andado, meu caro camarada?— pergunto-lhe com interesse e amizade.

—Muito atarefado com um novo livro meu, a entrar por estes dias no prelo. Está Você a par do sensacional duelo Aquilino-Gonçalves Rodrigues? Pois bem. O meu trabalho vai pôr tudo a limpo.

—Ah, sim? E que título vai dar-lhe?

—«O Cavaleiro de Oliveira nunca existiu».



O Paço de Sintra — Aguarela de J. Alves de Sá

## TREM DE FERRO

*Café com pão*

*Café com pão*

*Café com pão*

*Virge Maria que foi isto maquinista ?*

*Agora sim*

*Café com pão*

*Agora sim*

*Voa, fumaça*

*Corre, cerca*

*Ai seu foguista*

*Bota fogo*

*Na fornalha*

*Que eu preciso*

*Muita força*

*Muita força*

*Muita força*

*Oô*

*Foge, bicho*

*Foge, povo*

*Passa ponte*

*Passa boi*

*Passa boiada*

*Passa galho*

*De ingazeira*

*Debruçada*

*No riacho*

*Que vontade*

*De cantar !*

*Vou depressa*

*Vou correndo*

*Vou na toda*

*Que só levo*

*Pouca gente*

*Pouca gente*

*Pouca gente...*

Manuel Bandeira



A mesa da presidência na sessão solene, vendo-se, no uso da palavra, o Presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário, Álvaro Martins Baptista

# Ateneu Ferroviário

Na tarde de domingo, 8 do corrente, o Ateneu Ferroviário comemorou, com uma sessão solene muito concorrida, o 21.º aniversário da sua fundação.

Presidiu o sr. Dr. Élio Cardoso, secretário adjunto da Direcção Geral da C. P., ladeado por membros da direcção daquela colectividade e por alguns representantes de outros organismos, entre os quais o sr. Alfredo Cândido, presidente da Federação das Sociedades de Recreio.

Aberta a sessão, o sr. Álvaro Martins Baptista, presidente da direcção do Ateneu, agradeceu, em primeiro lugar, à ilustre Direcção-Geral da C. P. o auxílio que lhe tem prestado, e em seguida referiu-se à história e vida daquela associação, que tem procurado sempre, durante os seus 21 anos de existência, concorrer para um mais alto nível cultural dos seus filiados e para o estreitamento dos laços de amizade entre os ferroviários. Exaltou a acção da excelente Banda e do Grupo Cénico, que em toda a parte onde se têm exibido conquistaram êxitos lisonjeiros, tendo uma e outro colaborado, em várias terras da provincia, em festas de beneficência. O sr. Álvaro Martins Baptista disse ainda que em certa altura da sua existência, o Ateneu atravessou uma crise difícil, mas que, mercê do auxílio das instâncias superiores e das diligências de um grupo de ferroviários, as suas finanças foram, felizmente, equilibradas.

Falaram depois, o sr. Alfredo Cândido, que elogiou a benéfica acção das colectividades e o sr. Dr.

Élio Cardoso que, ao encerrar a sessão, disse que mais uma vez a Direcção Geral se fazia representar na festiva cerimónia comemorativa da fundação do Ateneu.

E o ilustre Secretário-Adjunto da Direcção-Geral acrescentou de seguida:

«Pretende-se assim significar o esforço e reconhecimento que à C. P. merece a obra social e cultural como esta, a todos os títulos digna dos mais rasgados elogios, que o Ateneu com pleno êxito, desde 2 de Dezembro de 1954, tem vindo a realizar. Pretende-se, por outro lado, contribuir com a nossa presença para tornar mais fortes e duradouros os laços de amizade e simpatia que crescentemente estreitam a C. P. ao Ateneu e a quantos mourejam pelo seu engrandecimento».

E quase a terminar o seu breve mas expressivo discurso, o sr. Dr. Élio Cardoso disse ainda:

«Aprez-me transmitir a todos V.Ex.ª, da parte do Ex.º Director-Geral, Eng.º Espregueira Mendes, as suas efusivas saudações e a esperança, plena de certeza, no prosseguimento da generosa missão a que Ateneu se tem proposto. Mais ainda: pediu-me Sua Excelência para afirmar da sua parte a certeza de poder o Ateneu contar com o seu franco e carinhoso acolhimento, por todos os assuntos que ao Ateneu respeitem».

Finda a sessão solene, a Direcção do Ateneu ofereceu um «Porto de honra» aos seus convidados. Seguiu-se, depois, um baile muito animado.

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

Os nossos caminhos de ferro, como grande parte dos organismos congéneres estrangeiros, vêm suportando, há anos, uma situação financeira deficitária. Diversas medidas, por esse facto, têm sido tomadas ultimamente, a fim de que, com a diminuição das despesas, se melhore essa situação.

Mas as empresas de caminhos de ferro, ao contrário de muitas outras empresas, não existem para a exclusiva obtenção de lucros — mas, unicamente, para servir o público e os interesses nacionais. Os lucros têm um destino: melhorar os seus meios de exploração. Nesta ordem de ideias a C. P. procura o seu equilíbrio financeiro sem recorrer a elevação tarifária substancial, mas diligenciando obter, com a melhoria das condições de transporte, uma orgânica mais perfeita da técnica e dos serviços.

A última Grande Guerra, com a criação de dificuldades de toda a espécie, não permitiu que a C. P. iniciasse a reorganização dos seus serviços, que tinha projectado. Porém, a partir de 1948, e em seguida a diversos estudos realizados, foi possível elaborar um vasto programa de renovação de material. Escusado será dizer que a C. P., dada a limitação dos seus recursos financeiros, só lentamente poderá dar realidade a esse programa.

Como complemento indispensável, acaba de ser feita a nova reorganização do quadro de serviços da C. P. A sua elaboração obedeceu aos seguintes objectivos: diminuição de deficiências e simplificação e melhor arrumação de serviços.

A nova reorganização da C. P. passou a ser a seguinte:

Da Administração da Companhia dependem directamente a Secretaria-Geral e a Direcção-Geral, que por sua vez compreendem os seguintes Serviços:

## I

### SECRETARIA - GERAL, com:

1—Secretário - Geral

compreende:

Secretaria e Informação  
Serviço Central do Pessoal  
Providência Ferroviária e Abono de Família  
Armazéns de Viveres  
Serviços Sociais

### Contabilidade e Finanças, com:

Serviço da Contabilidade  
Serviço da Fiscalização  
Tesouraria  
Serviço da Estatística e Mecanografia

## II

### DIRECÇÃO - GERAL, com:

1 — Director - Geral  
1 — Subdirector

compreende:

Secretaria  
Gabinete de Estudos  
Contencioso  
Serviços Médicos  
Compras e Recepção

### Divisão da Exploração, com:

Serviço do Movimento  
Serviço Comercial e do Tráfego  
Serviço da Fiscalização das Receitas  
Serviço de Telecomunicações e Sinalização  
— dependem destes Serviços centrais  
3 Zonas de exploração.

### Divisão de Material e Tracção, com:

Serviço da Tracção e Material Circulante  
Serviços Técnicos e Eléctricos  
Oficinas e Aprovisionamentos  
— dependem destes Serviços centrais 3  
Zonas de material e tracção,  
— e do de Oficinas e Aprovisionamentos dependem ainda as Oficinas do material e tracção. —

### Divisão da Via e Obras, com:

Serviço de Estudos  
Serviço da Via  
Serviço das Obras Metálicas  
— dependem destes Serviços centrais 3  
Zonas de via e obras.

## PORMENOR

### I

#### SECRETARIA - GERAL

1 — Secretário - Geral

#### Secretaria e informação

1 — Chefe de Serviço  
1 — Subchefe de Serviço  
1 — Chefe de escritório  
1 — Subchefe de escritório  
10 — Escriturários  
1 — Telefonista

e o seguinte pessoal menor:

1 — Chefe de pessoal menor  
15 — Contínuos  
3 — Motoristas  
9 — Serventes

#### Serviço Central do Pessoal

1 — Chefe de Serviço (Economista)  
2 — Economistas

compreende as seguintes secções de serviço :

1.<sup>a</sup> — Admissão e movimentação

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 15 — Escriurários

2.<sup>a</sup> — Situação

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 17 — Escriurários

3.<sup>a</sup> — Cadastro e Arquivo

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 8 — Escriurários
- 8 — Serventes

4.<sup>a</sup> — Concessões

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 15 — Escriurários

**Previdencia Ferroviária e Abono de Família**

- 1 — Chefe de Serviço
- 1 — Subchefe de Serviço
- 1 — Chefe de escritório
- 2 — Subchefes de escritório
- 35 — Escriurários
- 2 — Contínuos
- 1 — Servente

**Armazéns de Viveres**

- 1 — Chefe de Serviço
- 1 — Subchefe de Serviço

compreende:

Secção de expediente

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 26 — Escriurários
- 2 — Contínuos

e armazéns de viveres em Campanhã, Régua, Alfarelos, Guarda, Entroncamento, Lisboa, Cacém, Barreiro, Casa Branca, Beja e Faro, com:

- 1 — Fiscal dos armazéns de viveres
- 11 — Encarregados de armazéns de viveres
- 5 — Subencarregados de armazéns de viveres
- 15 — Caixeiros de 1.<sup>a</sup> classe
- 20 — Caixeiros de 2.<sup>a</sup> classe
- 30 — Caixeiros de 3.<sup>a</sup> classe
- 1 — Motorista
- 25 — Serventes

**Serviços Sociais**, compreendem as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Expediente, com:

- 1 — Chefe de escritório
- 2 — Escriurários

2.<sup>a</sup> — Assistência

3.<sup>a</sup> — Colónias de Férias

4.<sup>a</sup> — Cantinas

**Contabilidade e Finanças**

- 1 — Chefe dos Serviços (Economista)
- 1 — Subchefe dos Serviços

com:

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo

- 1 — Chefe de escritório
- 7 — Escriurários
- 3 — Serventes

e compreende:

**Serviço da Contabilidade**

- 1 — Chefe de Serviço

1 — Economista

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Despesas

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 16 — Escriurários

2.<sup>a</sup> — Armazéns

- 1 — Chefe de escritório
- 11 — Escriurários

3.<sup>a</sup> — Caixa, Bancos e Títulos

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 15 — Escriurários

4.<sup>a</sup> — Contas-correntes, Registos e Averbamentos

- 1 — Chefe de escritório
- 11 — Escriurários

5.<sup>a</sup> — Escrituração e Património

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 9 — Escriurários

**Serviço da Fiscalização**

- 1 — Chefe de Serviço (Economista)
- 1 — Economista

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Orçamentos e custos de produção

- 1 — Inspector de contabilidade
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 10 — Escriurários

2.<sup>a</sup> — Folhas de vencimento

1.<sup>a</sup> — Subsecção-Norte

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

2.<sup>a</sup> — Subsecção-Centro

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

3.<sup>a</sup> — Subsecção-Sul

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

3.<sup>a</sup> — Fiscalização de receitas (em estudo)

Provisoriamente na Divisão da Exploração

4.<sup>a</sup> — Fiscalização de despesas com o material e pagamento de serviços

- 1 — Inspector de contabilidade
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 29 — Escriurários
- 1 — Servente

**Tesouraria**

- 1 — Chefe de Serviço
- 1 — Subchefe de Serviço

e compreende:

1.<sup>a</sup> — Secção-Lisboa

- 6 — Pagadores
- 8 — Fiéis de tesouraria
- 4 — Escriurários
- 3 — Contínuos
- 2 — Serventes

2.<sup>a</sup> — Secção-Porto

- 1 — Chefe de escritório
- 3 — Pagadores
- 1 — Fiel de tesouraria
- 2 — Escriturários
- 2 — Contínuos
- 1 — Servente

**Serviço da Estatística e Mecanografia**

- 1 — Chefe de Serviço (Economista)
- 1 — Economista

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Estatística

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 41 — Escriturários
- 2 — Serventes

2.<sup>a</sup> — Mecanografia

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 22 — Escriturários
- 26 — Mecanógrafas
- 1 — Servente

II

**DIRECÇÃO - GERAL**

- 1 — Director - Geral
- 1 — Subdirector

compreende:

**Secretaria da Direcção - Geral**

- 1 — Chefe de Serviço
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 19 — Escriturários
- 24 — Dactilógrafas
- 4 — Desenhadores
- 3 — Telefonistas

com o seguinte pessoal menor:

- 1 — Chefe de pessoal menor
- 18 — Contínuos
- 2 — Motoristas
- 12 — Serventes

e o seguinte pessoal de policia privada:

- 1 — Chefe de policia
- 1 — Subchefe de policia
- 15 — Agentes de investigação da P. J.
- 25 — Subchefes e guardas da P. S. P.
- 200 — Guardas da policia privada

Contratados

**Gabinete de Estudos**

- 1 — Engenheiro, especializado em assuntos de tracção
- 1 — Engenheiro electrotécnico (tracção eléctrica)
- 1 — Engenheiro civil (instalações fixas)
- 1 — Engenheiro, especializado em assuntos de exploração-técnica
- 1 — Economista, especializado em assuntos de exploração-comercial

**Contenciosos**

- 1 — Chefe de Serviço (jurista)
- 2 — Advogados
- 1 — Solicitador
- 1 — Ajudante de solicitador

e compreende:

**Escritório**

- 1 — Chefe de escritório
- 4 — Escriturários

tem ainda como pessoal auxiliar

- 4 — Advogados, para Porto e Coimbra
- 2 — Advogados, para Lisboa
- 1 — Advogado, para Alentejo e Algarve

**Serviços Médicos**

- 1 — Chefe de Serviço (Médico)
- 1 — Subchefe de Serviço (Médico)
- 1 — Subchefe de Serviço
- 2 — Médicos

compreendem as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Expediente e pessoal

- 2 — Escriturários

2.<sup>a</sup> — Assistência e fiscalização clínica

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 18 — Escriturários

3.<sup>a</sup> — Acidentes de trabalho e material sanitário

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 12 — Escriturários

com a subsecção:

**Depósito de material sanitário**

- 1 — Enfermeiro
- 4 — Serventes

e compreendem ainda:

**Farmácia**

- 1 — Farmacêutico
- 1 — Escriturário
- 2 — Serventes

**Laboratório de análises clínicas**

- 1 — Médico analista
- 1 — Preparador
- 1 — Ajudante de preparador
- 1 — Servente

e as seguintes inspecções:

1.<sup>a</sup> — *Inspecção*—Campanhã

- 1 — Médico-Inspector
- 1 — Médico
- 1 — Escriturário

dispõe de:

- 15 — Médicos especialistas

e estão-lhe subordinados:

**Postos sanitários (7)**

- 11 — Médicos
- 3 — Médicos substitutos
- 9 — Enfermeiros
- 5 — Serventes

**Secções sanitárias (52)**

- 52 — Médicos

2.<sup>a</sup> — *Inspecção*—Coimbra

- 1 — Médico-Inspector
- 1 — Médico
- 1 — Escriturário

dispõe de:

- 15 — Médicos especialistas

e estão-lhe ainda subordinados:

**Postos sanitários (5)**

- 5 — Médicos
- 1 — Médico substituto
- 6 — Enfermeiros
- 1 — Servente

Secções sanitárias (41)

41 — Médicos

3.<sup>a</sup> — *Inspecção*—Lisboa

1 — Médico-Inspector

1 — Médico

dispõe de:

16 — Médicos especialistas

e estão-lhe ainda subordinados:

Postos sanitários (15)

24 — Médicos

7 — Médicos substitutos

30 — Enfermeiros

10 — Serventes

Secções sanitárias (90)

90 — Médicos

**Compras e recepção**

1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)

2 — Engenheiros

compreende as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Expediente e pessoal

4 — Escrivurários

2.<sup>a</sup> — Compras

1 — Chefe de escritório

2 — Subchefes de escritório

30 — Escrivurários

3 — Serventes

3.<sup>a</sup> — Recepção de materiais

1 — Agente técnico de engenharia

2 — Contramestres (1)

4 — Escrivurários

estão ainda na sua dependência:

Laboratório de ensaios

1 — Agente técnico de engenharia

1 — Preparador

2 — Ajudantes de preparador

1 — Escrivurário

3 — Serventes

Armazém de recepção

1 — Agente técnico de engenharia

2 — Escrivurários

3 — Recebedores de materiais

3 — Serventes

1 — Motorista

Armazém de impressos

1 — Chefe de armazém

4 — Escrivurários

6 — Piéis de armazém

11 — Serventes

Tipografia

(Explorada por empreiteiro)

**Divisão da Exploração**

1 — Chefe de Divisão (Engenheiro)

1 — Subchefe de Divisão (Engenheiro)

1 — Engenheiro

2 — Inspectores de secção de exploração

com:

Secção de Expediente e Pessoal da Divisão

1 — Chefe de escritório

6 — Escrivurários

e compreende:

**Serviço do Movimento**

1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)

2 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Organização de transportes

1 — Agente técnico de engenharia

4 — Adidos técnicos

5 — Escrivurários

1 — Desenhador

2.<sup>a</sup> — Utilização de material

1 — Agente técnico de engenharia

8 — Escrivurários

3.<sup>a</sup> — Fiscalização de serviços

1 — Agente técnico de engenharia

2 — Adidos técnicos

25 — Escrivurários

**Serviço Comercial e do Tráfego**

1 — Chefe de Serviço (Economista)

4 — Economistas

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Passageiros e Turismo

1 — Agente de tráfego

12 — Escrivurários

2.<sup>a</sup> — Camionagem

1 — Agente de tráfego

6 — Escrivurários

3.<sup>a</sup> — Mercadorias

1 — Agente de tráfego

6 — Escrivurários

4.<sup>a</sup> — Prestações diversas

1 — Agente de tráfego

11 — Escrivurários

**Serviço da Fiscalização das Receitas (1)**

1 — Chefe de Serviço

2 — Economistas

1 — Inspector de receitas

3 — Verificadores de receitas

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.<sup>a</sup> — Passageiros

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

76 — Escrivurários

2.<sup>a</sup> — Mercadorias

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

46 — Escrivurários

30 — Serventes

3.<sup>a</sup> — Receitas

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

33 — Escrivurários

4.<sup>a</sup> — Reclamações

2 — Inspectores de secção de exploração

1 — Chefe de escritório

13 — Escrivurários

com a subsecção:

Armazém de leilões

1 — Fiel de armazém

1 — Servente

5.<sup>a</sup> — Fábrica de bilhetes

1 — Chefe de escritório

8 — Escrivurários

(1) — Provisório.

(Continua)

(1) — Destacados das oficinas do material e tração.



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

### Decreto-Lei n.º 40463

O «Diário do Governo», n.º 283, I série, de 27 de Dezembro de 1955, publica o seguinte:

O contrato de 18 de Abril de 1881 que outorgou a The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd., a concessão do porto e caminho de ferro de Mormugão estabeleceu (artigo 29.º) que a fiscalização do Governo Português se exerceria através de um director *ex officio*, por ele nomeado para o conselho de administração, em Londres, e de um engenheiro inspector, residente na Índia Portuguesa.

Em Janeiro de 1888 entrou em serviço a última secção do caminho de ferro e em Dezembro seguinte foi publicado o decreto que aprovou o Regulamento para a Fiscalização na Índia, no qual se definiu o quadro de pessoal que lhe ficava adstrito, sob a direcção do engenheiro inspector fiscal, e se consignaram minuciosamente as atribuições dos diferentes serviços e funcionários. Compunham o quadro, além daquele engenheiro, trinta funcionários, agrupados em três secções: secretaria, movimento e tráfego e via e obras.

Nos sessenta e sete anos que decorreram desde que foi criada, por largas vicissitudes passou a fiscalização local. Atribuído o encargo de a manter às mínuas finanças do Estado da Índia e suportados pelo Tesouro metropolitano os ónus do contrato de concessão, nem sempre se verificou a eficiência desejável ou a orientação que os interesses nacionais reclamavam. Assinado em 1902 o acordo pelo qual a concessionária, com a sanção do Governo, transferiu para a Southern Mahrata Railway Company, Ltd., da Índia Britânica, a manutenção e exploração do porto e caminho de ferro, maiores passaram a ser as dificuldades de fiscalizar e menores as possibilidades de intervenção do organismo fiscalizador.

Ao terminar o ano corrente um novo período se iniciará na vida do porto e caminho de ferro de Mormugão, quando, posto termo ao acordo de 1902, uma efectiva fiscalização e orientação nacionais facultem a base sobre que poderá erguer-se uma real e desejável prosperidade do empreendimento.

Importa, por isso, garantir, desde já e sem delongas, os meios de acção necessários para enfrentar a nova conjuntura, mesmo com o risco de ulteriores reajustamentos a realidades um tanto diversas das que se supõem condicionar o futuro da concessão.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º A fiscalização por parte do Estado do porto e caminho de ferro de Mormugão passa a denominar-se «Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro» e a gozar de autonomia administrativa e financeira e de personalidade jurídica, sob a autoridade do governador-geral do Estado da Índia. Terá sede na cidade de Vasco da Gama e será dirigida pelo engenheiro inspector a que se refere o artigo 29.º do contrato de concessão de 18 de Abril de 1881.

Art.º 2.º Constituem atribuições do Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro:

a) As funções fiscalizadoras mencionadas no artigo 29.º

do contrato de concessão de 1881 e todas as que resultaram ou venham a resultar de acordos ou contratos adicionais celebrados ou a celebrar entre o Estado e a concessionária;

b) As funções de orientação e administração ou quaisquer outras que ao Estado caibam, ou venham a caber, junto dos organismos locais da concessionária;

c) Assegurar as relações dos serviços do Estado com os organismos locais da concessionária, salvas as excepções que a lei venha a estabelecer;

d) Propor à aprovação superior os regulamentos, taxas, tarifas e regimes especiais de exploração do porto e caminho de ferro que se revelem necessários, sejam da sua iniciativa, ouvida a concessionária, ou da iniciativa desta;

e) Estudar, em colaboração com a concessionária ou separadamente, os planos e projectos de melhoramento ou apetrechamento do porto e caminho de ferro e os correspondentes cadernos de encargos e programas de concurso para execução, bem como informar semelhantes trabalhos que tenham sido elaborados pela concessionária;

f) Executar ou promover a execução dos planos e projectos a que se refere a alínea anterior, quando o Governo, ouvida a concessionária, assim o decida;

g) Estudar e informar todos os assuntos relativos ao porto e caminho de ferro que lhe sejam cometidos pelo Governo.

§ único. Para desempenho das atribuições mencionadas nas alíneas e) e f) deste artigo poderá o Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro, quando autorizado pelo Ministro do Ultramar, recorrer à colaboração de especialistas contratados ou comissionados para o feito.

Art. 3.º O Serviço de Inspeção compreenderá, além do gabinete do engenheiro inspector, uma Repartição Técnica e uma Repartição Administrativa, com o pessoal discriminado no quadro anexo, nele equiparado ao dos serviços de obras públicas para o efeito de vencimentos.

§ único. Ao engenheiro inspector é atribuída a gratificação mensal de chefia de 1.000\$.

Art. 4.º Os funcionários do Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão serão, para todos os efeitos, considerados funcionários públicos ultramarinos, gozando de todas as regalias e obedecendo a todos os deveres consequentes, sem embargo do que dispõe o artigo 8.º.

§ 1.º Os funcionários do Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro poderão ser nomeados ou contratados, segundo as regras do artigo 5.º, e pertencer ao respectivo quadro ou aos quadros de outros serviços do Estado e ali colocados em comissão de serviço, nos termos do Decreto-Lei n.º 59 677, de 24 de Maio de 1954.

§ 2.º O pessoal menor poderá ainda servir em regime de assalariamento, regime que será exclusivamente o aplicável ao pessoal operário eventual.

Art. 5.º O provimento dos lugares criados por este diploma será feito:

1.º Em comissão ou por nomeação:

a) O de engenheiro inspector, de entre os engenheiros civis, electrotécnicos ou mecânicos pertencentes aos quadros comuns de obras públicas, de portos, caminhos de ferro e transportes, de geologia e minas e dos correios, telégrafos e telefones do ultramar português, ou aos quadros de serviços metropolitanos afins, podendo ainda a nomeação recair em engenheiro de qualquer daquelas especialidades estranho aos quadros e de notória e reconhecida competência;

b) O de engenheiro chefe da Repartição Técnica, de entre os engenheiros das referidas especialidades oriundos dos quadros mencionados, podendo ainda a nomeação recair em engenheiro de idêntica habilitação estranho aos quadros e de reconhecida competência;

c) O de contabilista chefe da Repartição Administrativa, de entre indivíduos que se mostrem habilitados com o curso

de Finanças do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras ou de contabilista;

d) Os condutores de 1.ª e 2.ª classes, de entre os funcionários de igual categoria do quadro da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da província, podendo, na sua falta, a nomeação recair em agentes técnicos de engenharia habilitados com as especialidades de obras públicas ou de electricidade e máquinas.

2.º Por nomeação ou promoção:

a) O de desenhador de 2.ª classe, de entre os desenhadores de 3.ª classe da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da província com mais de cinco anos de serviço na classe e boas informações, podendo ainda a nomeação efectuar-se precedendo concurso de provas práticas entre indivíduos habilitados a concorrer ao lugar de desenhador de 3.ª classe dos serviços de obras públicas;

b) O de fiscal de obras portuárias e dragagens, de entre funcionários ou indivíduos estranhos ao funcionalismo que, tendo pelo menos o 2.º ciclo dos liceus ou habilitações equivalentes, forem considerados idóneos pelo governador-geral, sendo dada preferência aos habilitados ao exercício da função de topógrafo, agrimensor ou ajudante de topógrafo ou agrimensor auxiliar;

c) Os de agentes fiscais de via e obras, de entre os chefes de conservação do quadro do pessoal permanente auxiliar de construção e conservação da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da província que tenham boas informações;

d) Os de agentes fiscais de material e oficinas, de entre os mecânicos de 2.ª classe do quadro dos serviços dos correios telégrafos e telefones da província ou, precedendo concurso

de provas práticas, de entre indivíduos qualificados para admissão aos ditos lugares de mecânicos;

e) O de fiscal revisor de 1.ª classe, de entre os fiscais revisores de 2.ª classe, pela forma que for regulada pelo Governador-geral da província;

f) O de fiscal revisor de 2.ª classe, por indivíduos com o 2.º ciclo dos liceus ou habilitações equivalentes, pela forma que for regulada pelo governador-geral da província;

h) O de fiscal do tráfego portuário de 2.ª classe, de entre os indivíduos nas condições da alínea f);

i) O de segundo-oficial, de entre os terceiros-oficiais do quadro aprovado por este diploma com mais de três anos de serviço na categoria e aprovação em concurso de provas práticas para a classe imediata;

j) O de terceiro-oficial, de entre os aspirantes do quadro aprovado por este diploma com nomeação definitiva e aprovação em concurso de provas práticas para a classe imediata;

k) O de aspirante, de entre os aspirantes do quadro da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da província ou, precedendo concurso de provas práticas, de entre indivíduos habilitados a concorrer a aspirantes da mesma Direcção.

3.º Por contrato:

O de electricista-chefe, de entre os indivíduos que, prosuindo o curso das escolas industriais, provem estar habilitados à exercer o lugar. Na sua falta será contratada pessoa considerada idónea pelo governador-geral da província.

4.º Por contrato ou assalariamento:

a) Os de continuos e motoristas, nos termos que estiverem regulados para os demais serviços da província;

b) O de servente.

## *Lisboa desportiva*

# CASA PIA ATLÉTICO CLUBE

12

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

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

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

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

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



§ único. As condições especiais exigidas neste artigo não dispensam as condições gerais estabelecidas na lei para o provimento de cargos públicos.

Art. 6.º (transitório). Independentemente de nova nomeação ou contrato, visto e posse, transitam desde já:

a) Para o lugar de chefe da Repartição Técnica o actual engenheiro, contratado, chefe da Repartição técnica do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão, ao qual será mantido o vencimento contratual até ao termo do respectivo contrato;

b) Para os lugares de fiscais revisores de 1.ª e 2.ª classes os actuais fiscais revisores da mesma designação e classes do quadro da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da província;

c) Para o lugar de segundo-official o funcionário da mesma categoria da Direcção mencionada na alínea antecedente, em serviço na Secção de Fiscalização do Caminho de Ferro de Mormugão da Direcção dos Serviços de Obras Públicas no Estado da Índia;

d) Para os lugares de terceiros-officiais os actuais aspirantes contratados em serviço na Secção de Fiscalização do Caminho de Ferro de Mormugão;

e) Para os lugares de contínuos e serventes os actuais serventuários da mesma designação da Repartição da referida alínea antecedente.

§ único. Os demais lugares criados por este decreto serão preenchidos nos precisos termos do artigo antecedente salvo o referido na alínea g), que no seu primeiro provimento poderá ser ocupado por pessoa idónea com a habilitação mínima do 2.º ciclo dos liceus ou equivalente.

Art. 7.º O pessoal menor terá direito a fardamento à custa do Serviço.

Art. 8.º Todas as despesas com o funcionamento do Serviço de Inspeção, incluindo as que resultem do disposto no § único do artigo 2.º, serão levadas à conta da exploração do porto e caminho de ferro e, como tal, satisfeitas em primeira mão pela concessionária, como as restantes despesas de exploração.

§ 1.º O orçamento do Serviço Autónomo de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão, a integrar, nos termos do artigo 22.º do Decreto n.º 17 881, de 11 de Janeiro de 1950, no orçamento geral do Estado da Índia, inserirá como receita a quota-parte da receita bruta do porto e caminho de ferro atribuída à fiscalização e como despesa a prevista nos termos do parágrafo seguinte.

§ 2.º O engenheiro inspector submeterá ao Governo-Geral, até seis meses antes do início de cada ano económico, o orçamento da despesa do Serviço, o qual, uma vez aprovado, será enviado à concessionária, através do director *ex officio*, para inclusão no orçamento da concessão, e à Direcção dos Serviços da Fazenda e Contabilidade, para efeito da publicação a que se refere o parágrafo anterior.

§ 3.º No primeiro dia útil de cada mês a concessionária depositará no Banco Nacional Ultramarino, em Vasco da Gama, a quantia correspondente ao duodécimo do mês seguinte, a qual ficará à ordem do Serviço de Inspeção. No primeiro mês do ano económico o depósito será o correspondente aos duodécimos dos dois primeiros meses.

§ 4.º No decurso do ano económico, quando se verifique indispensável exceder a dotação global atribuída ao Serviço de Inspeção, poderá ser aprovado um orçamento suplementar, que será enviado à concessionária para os efeitos do § 3.º em relação aos duodécimos assim alterados.

§ 5.º No primeiro mês de cada ano económico o Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro, pelo engenheiro inspector, submeterá à aprovação administrativa do governador-geral as contas do ano anterior, e o saldo que se verifique será, após a aprovação, transferido para a conta da concessionária no Banco Nacional Ultramarino em Vasco da Gama, a fim de ser integrado nas contas da concessão.

§ 6.º Obtida a aprovação do parágrafo anterior, serão as

contas do Serviço Autónomo submetidas a julgamento, nos termos legais.

§ 7.º O Serviço de Inspeção depositará nos cofres competentes, mediante guia, quaisquer descontos de que sejam passíveis os vencimentos dos seus funcionários.

Art. 9.º Até 30 de Junho de 1956 o engenheiro inspector submeterá à aprovação do Governo-Geral o projecto do regulamento interno dos serviços a seu cargo.

Art. 10.º No 1.º quadrimestre de 1956 poderá o governador-geral, por simples despacho, determinar as medidas de circunstância adequadas, como regime de transição entre as condições de fiscalização actuais e as previstas no presente diploma, submetendo à sanção do Ministro do Ultramar as providências que, nos termos da lei, careçam de a obter.

Art. 11.º Até 31 de Março de 1956 o engenheiro inspector submeterá à aprovação superior, para os efeitos do artigo 8.º e seus parágrafos, o orçamento relativo ao primeiro exercício do Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão. Até 30 de Junho seguinte serão as despesas com a manutenção do Serviço custeadas provisoriamente pela concessionária de conta dos fundos creditados ao Governo Português por exercícios findos e que reterá em seu poder até àquela data. A liquidação de tais despesas será feita mediante requisições de fundos assinadas pelo engenheiro inspector e autorizadas pelo governador-geral, mediante visto nelas aposto.

§ único. Obtida a aprovação mencionada na primeira parte do corpo deste artigo, considerar-se-ão integradas no orçamento geral do Estado da Índia para o ano de 1956, em artigos adicionais e pelas suas importâncias totais, as receitas e despesas do orçamento privativo do Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro para o referido ano.

Art. 12.º A comissão administrativa do Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro será constituída pelo engenheiro inspector e pelos chefes das Repartições Técnica e Administrativa.

Art. 13.º Além e sem prejuízo da sua função própria, o Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão prestará à concessionária todo o apoio e colaboração de que ela possa carecer para assegurar a boa eficiência do serviço público a seu cargo, sempre que o governador-geral o entenda oportuno. Nas mesmas condições e como medida de emergência, poderá o pessoal subalterno do Serviço de Inspeção servir temporária e gratuitamente sob as ordens do representante local da concessionária, quando de tal procedimento não resulte prejuízo sensível para a função fiscalizadora.

Art. 14.º São extintas a actual Secção de Fiscalização do Caminho de Ferro de Mormugão da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da província e o lugar de engenheiro chefe, contratado, da Repartição Técnica do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão, existente na mesma Direcção de Serviços.

Art. 15.º O presente decreto-lei entra em vigor no dia 1 de Janeiro de 1956.

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

Paços do Governo da República, 27 de Dezembro de 1955.—FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES—*António de Oliveira Salazar—Marcello Caetano—Fernando dos Santos Costa—Joaquim Trigo de Negreiros—João de Matos Antunes Varela—António Manuel Pinto Barbosa—Américo Deus Rodrigues Thomaz—Paulo Arsénio Virissimo Cunha—Eduardo de Arantes e Oliveira—Raúl Jorge Rodrigues Ventura—Francisco de Paula Leite Pinto—Ulisses Cruz de Aguiar Cortés—Manuel Gomes de Araújo—Henrique Veiga de Macedo.*

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado da Índia.—*R. Ventura.*

Serviço de Inspeção do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão

Quadro do pessoal

Serviços, lugares e categorias	Equiparação ao quadro de obras públicas da Índia para efeitos de vencimentos
<b>Gabinete do engenheiro inspector</b>	
1 engenheiro mecânico ou electrotécnico ou civil, inspector (a)	Engenheiro director dos serviços
1 aspirante . . . . .	Aspirante
1 contínuo . . . . .	Contínuo
1 motorista . . . . .	Motorista
<b>Repartição Técnica</b>	
1 engenheiro civil ou mecânico ou electrotécnico, chefe da repartição (a)	Engenheiro adjunto
1 condutor de 1.ª classe de obras públicas ou de electricidade e máquinas (b)	Condutor de 1.ª classe
1 condutor de 2.ª classe de electricidade e máquinas ou de obras públicas (b)	Condutor de 2.ª classe
1 desenhador de 2.ª classe . . . . .	Desenhador de 2.ª classe
1 electricista-chefe . . . . .	Primeiro-official
1 fiscal de obras portuárias e dragagens . . . . .	Primeiro-official
2 agentes fiscais de via e obras . . . . .	Terceiro-official
3 agentes fiscais de material e oficinas . . . . .	Terceiro-official
2 aspirantes . . . . .	Aspirante
1 servente . . . . .	Servente
1 motorista . . . . .	Motorista
<b>Repartição Administrativa</b>	
1 contabilista, chefe de repartição	Engenheiro adjunto
1 segundo-official . . . . .	Segundo-official
2 terceiros-officiais . . . . .	Terceiro-official
2 aspirantes . . . . .	Aspirante
1 fiscal revisor de 1.ª classe . . . . .	Primeiro-official
2 fiscais revisores de 2.ª classe . . . . .	Segundo-official
1 fiscal de tráfego portuário de 1.ª classe . . . . .	Primeiro-official
2 fiscais de tráfego portuário de 2.ª classe . . . . .	Segundo-official
2 serventes . . . . .	Servente
2 motoristas . . . . .	Motorista

(a) Quando um destes engenheiros for mecânico ou electrotécnico, o outro será, em regra, civil.  
 (b) Quando um destes condutores tiver a especialidade de obras públicas, o outro terá, obrigatoriamente, a especialidade de electricidade e máquinas.

Ministério do Ultramar, 27 de Dezembro de 1955. — O Ministro do Ultramar, *Raúl Jorge Rodrigues Ventura*.

# Imprensa

## «DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Entrou no 92.º ano de publicação o «Diário de Notícias», da direcção do ilustre diplomata e académico, sr. dr. Augusto de Castro.

Como nos demais anos, a data do aniversário foi festejada em Lisboa e em algumas cidades do País com espectáculos dedicados às crianças das escolas.

Ao «Diário de Notícias» apresentamos cordiais felicitações pela sua entrada em novo ano de existência.

### «O SÉCULO»

Com a sua edição de 3 do corrente, completou 75 anos de existência o diário «O Século», da direcção ilustre do sr. João Pereira da Rosa.

Ao fazer o balanço das suas actividades, desde 1880, ano em que se fundou, até hoje, «O Século» afirma que «os seus setenta e cinco anos foram vividos intensamente, com a dignidade e o espírito de sacrifício que são padrões na actividade jornalística».

Saudamos, efusivamente, a Direcção de «O Século» pela sua entrada no 76 ano de publicação.

## BOAS FESTAS

Nesta redacção foram recebidos mais cartões e telegramas de cumprimentos das seguintes entidades:

Sabena, Câmara de Comércio Portuguesa de Paris, Sociéti d'Études Ferroviaries, de Paris, Ate-neu Ferroviário, Richard Gans, S. A., de Madrid, Livraria Moraes, Associação Industrial de Angola, de Luanda, e dos Senhores:

José Vendinha, Silva Bastos, Alexandre Rosado da Conceição, Guerra Maio, de Paris, Luís Santana Leite, Diámantino Viseu, Isidoro Ferreira da Silveira, Carlos Rodrigues Teixeira, João Coimbra, Fernando Matos Cerqueira, Breno de Vasconcelos, Domingos da Silva Agulheiro, João Carlos da Silva Júnior, Horácio Novais, Cardoso Marta, Francisco Andrade Sousa Aguiar, Tadeu da Silveira, Eng.º Carlos Man-nitto Torres, Eng.º Atilio Cappa, de Buenos Aires, Eng.º Almeida Henriques, Horácio Teves, J. M. Boavida Portugal, Carlos dos Santos Martins.

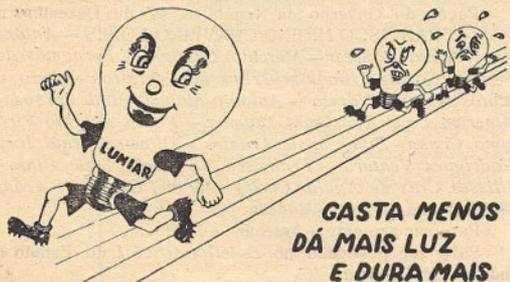
Agradecemos e retribuimos.

## BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos, por oferta, nesta redacção, vistosos e artísticos calendários para o corrente ano de 1956 das seguintes firmas e empresas: Henschel, representada, em Portugal, pela firma Carlos Empis; Sociéti Nationale des Chemins de Fer Français; Esto-res «Vitória»; Caminhos de Ferro Federais Suiços.

Os nossos agradecimentos.

## LUMIAR BATE TODA A CONCORRENCIA



**GASTA MENOS  
DÁ MAIS LUZ  
E DURA MAIS**

OS VINHOS

# MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

## Sociedade dos Vinhos do Sul, L.<sup>da</sup>

ARMAZÉM

### A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92  
842070

## L I S B O A

# CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS  
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE  
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

## CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

## L I S B O A

### A ALEMANHA PRODUZ E O MUNDO COMPRA.



### A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MAQUINAS DE ESCRITORIO, LDA,

STAND EXP.

ESCRITORIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56/E.

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

## TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO  
PARA  
CAMINHOS DE FERRO

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

# TOSSE?

