

22.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1956

Número 1635

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

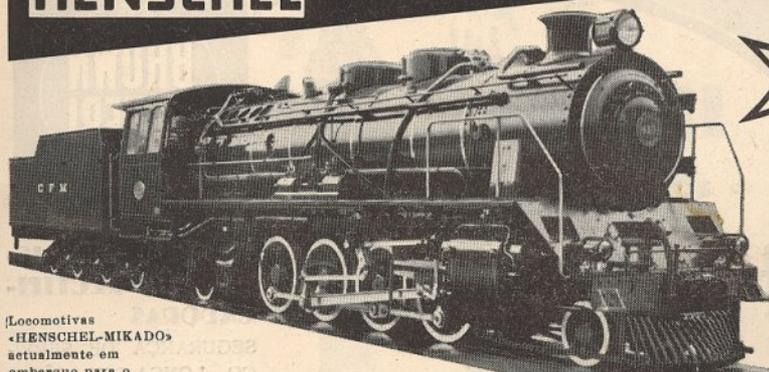
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2068—LISBOA

1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956

HENSCHEL



Locomotivas
HENSCHEL-MIKADO
actualmente em
embarque para o
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN · KASSEL

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



Antiquária de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

**O MAIOR STOCK DE LUSTRES
ANTIGOS EM PORTUGAL**

Restausos de Lustres antigos em todos os
Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

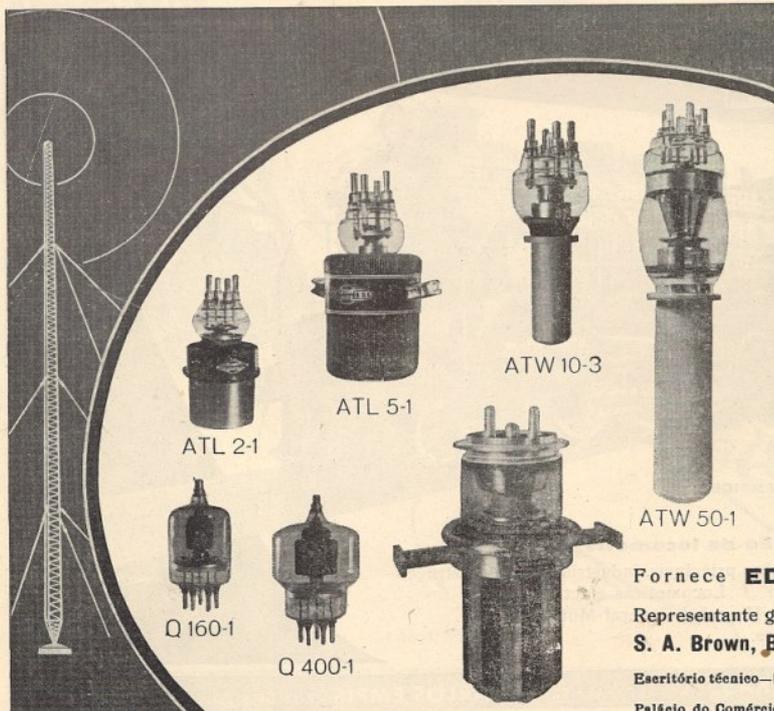
Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL



**BROWN
BOVERI**

**VÁLVULAS EMIS-
SORAS E RECTIFI-
CADORAS**

SEGURANÇA DE SERVI-
ÇO — LONGA DURAÇÃO —
RENDIMENTO ELEVADO
PREÇOS ACESSÍVEIS

Fornece **EDOUARD DALPHIN**

Representante geral da:

S. A. Brown, Boveri & C.^a — Baden-Suiça

Escritório técnico — R. Sá da Bandeira, 491-2.º Dt.º

Palácio do Comércio) **TELEF. 2 3411 — PORTO**

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

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

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1635

1 — FEVEREIRO — 1956

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Dr. MA- NUEL BUSQUETS DE AGUILAR.	83
No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	86
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	89
Ano Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	90
O problema do trânsito e segurança na condução.	91
A Nova Reorganização do Quadro de Serviços da C. P..	92



O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

I

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

UM defeito peculiar dos Portugueses e que a transformação operada desde 1926 com tão assinalado êxito em todo o País ainda não conseguiu fazer desaparecer completamente, é o gosto da improvisação. É que, por vezes, é mais fácil transformar as coisas do que as pessoas, e assim o mal apontado subsiste, tornando-se necessário fazê-lo desaparecer. Preocupamo-nos em demasia com a última hora, e, quando faltam apenas alguns minutos para o momento exacto, é que tratamos em poucos segundos de realizar aquilo que há muito se devia ter efectuado.

Como é bem sabido dos leitores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», passa este ano o centenário dos caminhos de ferro em Portugal. Com efeito, no dia 28 de Outubro de 1856 procedeu El-Rei D. Pedro V à inauguração solene da primeira linha férrea, que partia do actual depósito de máquinas da estação de Santa Apolónia em Lisboa até ao Carregado, abrindo-se no dia seguinte à circulação o primeiro troço da então linha férrea de Leste, hoje linha do Norte. Data de fundamental grandeza para a história da viação pública em Portugal, torna-se necessário saber se a uma distância de nove meses já está tudo pronto para, na data própria, começar a importante comemoração. Parece, porém, que por enquanto apenas uma comissão terminou o esboço de um plano, sobre o qual terá de recair o parecer ministerial. Mais uma vez se está procurando deixar tudo para o fim, obrigando a um esforço desvantajoso e apressado, o que com calma e

segurança se poderia já ter efectuado.

Pertence à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o ter sido a primeira entidade a lembrar o facto, próprio da única revista ferroviária portuguesa que com calma e dignidade vem servindo os caminhos de ferro há sessenta e oito anos. Ainda no número (1) 1 de de Janeiro de 1956, pela pena do Senhor Carlos d'Ornellas, seu ilustre director, o assunto foi lembrado com interesse, como compete à revista que pelo seu fundador e director Mendonça e Costa disso se ocupara havia exactamente cinquenta anos em 1 de (2) Janeiro de 1906, mostrando a necessidade de se celebrar o quinquentenário.

Mendonça e Costa possuía um entusiasmo e persistência nos seus empreendimentos que acabava por triunfar. Desde o princípio do ano de 1906 não abandonou a ideia, e se a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não tomou a seu cargo a comemoração, foi porque a Associação dos Engenheiros Civis (3) resolveu realizá-la. Apesar disso Mendonça e Costa conservou o mesmo empenho na comemoração, pois o que lhe interessava era que esta se realizasse, e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», além de dar o maior relevo ao facto, publicou um notável número especial (4), o melhor até então.

(1) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1633 de 1 de Janeiro de 1956, págs. 3 a 4.

(2) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 433 de 1 de Janeiro de 1906.

(3) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 458 de 16 de Março de 1906, pág. 89.

(4) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 453 de 1 de Novembro de 1906.

Estava-se em plena euforia ferroviária em 1906, e todavia julgava-se necessária a comemoração. Agora, decorridos mais de cinquenta anos, o panorama é totalmente diferente, e se ninguém pode duvidar de que o caminho de ferro continuará para além de um século como um dos mais perfeitos meios de comunicação, o seu monopólio desapareceu. A estrada vingou-se perto de um século mais tarde do desaire sofrido, conseguindo com o motor de explosão colocar-se, em muitas circunstâncias, em igualdade com a locomotiva, e, para as grandes distâncias em que o factor tempo predomina em absoluto, o avião triunfou. Ora a comemoração do centenário dos caminhos de ferro em Portugal permitirá lembrar ao grande público as vantagens e os benefícios deste meio de transporte.

Antes de Portugal já outras nações comemoraram o centenário da inauguração do primeiro caminho de ferro. Grã-Bretanha em 1825, França em 1927, Estados Unidos em 1930, Irlanda em 1934, Bélgica e Alemanha em 1935, Canadá e Rússia em 1936, Holanda e Itália em 1939, Suíça em 1947, Espanha em 1948, Noruega em 1953, Panamá em 1955. Estas celebrações variaram na sua grandeza de país para país, e na maioria dos casos revestiram um aspecto nacional e internacional mesmo, o que se compreende perfeitamente dada a sua importância.

Como comemorar o centenário em Portugal?

Segundo o Boletim da C. P. (2) há uma comissão encarregada de elaborar o plano das comemorações centenárias, que estabeleceu um programa que se divide em geral e em especial, verificando-se que ainda se está longe do programa definitivo. Eis o motivo por que vou apresentar a sugestão de um plano a executar, que desenvolverá o esboço da comissão.

A comemoração pelo seu interesse tem de revestir um aspecto internacional, pelo que se deverão convidar representantes

ferroviários de outras nações, especialmente daquelas com as quais existem relações mais directas como a Renfe em Espanha, a «Société Nationale de Chemins de Fer» em França, e a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits». Depois têm de se chamar à colaboração todos os ferroviários quer no activo quer aposentados, engenheiros, os futuros engenheiros ou sejam os alunos do Instituto Superior Técnico e da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, e o público em geral.

A data do centenário é de 28 de Outubro de 1956, que este ano é um domingo, e a comemoração merece que se lhe dedique uma semana, havendo vantagem em começar a 28 de Outubro e terminar a 4 de Novembro, aproveitando o dia santo de 1 de Novembro, que é feriado nacional, e 2 de Novembro, consagrado aos finados, aplicando-o para as almas dos mortos ferroviários e a quem o caminho de ferro tenha causado a morte por desastre. Embora a consagração ferroviária abranja todas as localidades servidas por caminho de ferro, deve a maior parte realizar-se nos grandes centros ferroviários, que são: Lisboa, Barreiro, Entroneamento e Norte.

A celebração centenária pode dividir-se em religiosa, erudita, histórica, técnica, e mundana e popular.

A comemoração religiosa deve consistir numa missa na Sé de Lisboa ou campal, caso se encontre lugar apropriado, celebrada por Sua Eminência o Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa por alma dos inventores dos caminhos de ferro e seus impulsores, ferroviários falecidos, vítimas de desastres ferroviários, e especialmente por Jorge Stephenson, D. Pedro V, Fontes Pereira de Melo, e José Fernando de Sousa. Aproveitar-se-á para esse fim a data de 2 de Novembro, dia de finados. Nessa ocasião se poderá benzer uma imagem padroeira dos caminhos de ferro a colocar onde se julgue mais conveniente.

A comemoração erudita tem de consistir em duas sessões solenes, uma de inauguração na Assembleia Nacional, e outra

(2) Boletim da C. P., n.º 319 de Janeiro de 1956, pág. 2.

de encerramento na Academia das Ciências de Lisboa; um congresso nacional de caminhos de ferro, inauguração do Museu dos Caminhos de Ferro, conferências de propaganda ferroviária e de interesse comemorativo, publicações de livros referentes a caminhos de ferro, selos, e medalha comemorativa. Entre outros, é indispensável uma História dos Caminhos de Ferro em Portugal, baseada em documentos, e o trabalho bastante perfeito que o Senhor Eng.º Frederico de Quadros Abragão está a publicar na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» preencherá essa lacuna se o seu ilustre autor lhe der o desenvolvimento necessário, mas para isso é preciso esgotar os arquivos da Direcção Geral de Transportes Terrestres e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. É necessário publicar um Manual dos Caminhos de Ferro, pois carece-se de um livro moderno que dê facilmente a qualquer ferroviário ou pessoa que se interesse por caminhos de ferro uma noção exacta e perfeita. As conferências nos meios ferroviários, emissões radiofónicas, e outros meios de divulgação servirão para atrair ferroviários, simpatizantes e o público, de modo a provocar o interesse.

A celebração histórica deve consistir na reconstituição do primeiro comboio português e da sua viagem inaugural, exposição de caminhos de ferro, invocação dos grandes ferroviários como Jorge Stephenson, homenagem ao Marquês de Salamanca em Lisboa, Entroncamento e Madrid, e inauguração de um monumento comemorativo. Convém lembrar as grandes figuras que conseguiram que os caminhos de ferro fossem uma realidade, não só pela descoberta científica, mas também pelos fortes inimigos que procuraram impedir o seu triunfo. Indispensável é reconstituir o primeiro comboio português e não

se afirme que isso é impossível, pois reconstituições semelhantes se deram na Grã-Bretanha em 1925, em França, em 1930, na Suíça em 1947, e em Espanha em 1948. Pretender apenas aproveitar a locomotiva D. Luís é um absurdo.

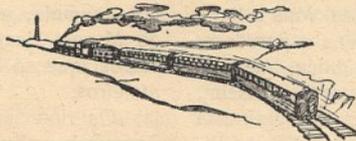
Como era o primeiro comboio português? A resposta encontra-se no arquivo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e talvez no da Direcção Geral de Transportes Terrestres, mas se aí não existirem, é copiar o que circulou na Grã-Bretanha em 1856, pois o primeiro material que veio para os caminhos de ferro em Portugal era de origem inglesa, como a maior parte do capital da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, que foi a primeira empresa.

A comemoração técnica está bem indicada com a inauguração das linhas electrificadas de Lisboa ao Carregado e de Lisboa a Sintra, além de outros melhoramentos como a transformação do material de passageiros de tipo antigo, isto é, de duplo rodado, em carruagens de quádrupulo rodado.

Na comemoração mundana pode-se evocar uma das festas do Marquês de Salamanca, que, ao fundar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em 30 de Julho de 1859, empregou como meio de propaganda festas de sociedade. Neste caso o lugar mais apropriado seria o Palácio Foz.

A comemoração popular seria um banquete de confraternização presidido pelo ferroviário mais antigo, tendo na sua frente o ferroviário mais moderno, e um cortejo de transportes terrestres através do tempo, que constituiria o encerramento das celebrações.

Noutro artigo desenvolverei certos aspectos da celebração.



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

As cinco primeiras carruagens, adquiridas em França, chegaram a Lisboa em Novembro de 1854; compunham-se de um coupé com três lugares de fundo, uma rotunda com seis lugares — três de cada lado no sentido do comprimento do carro — e de um compartimento de 1,10 metro de altura, 1,50 metro de largura e 0,70 metro de comprimento, colocado entre o coupé e a rotunda, e destinado às malas do correio.

Numa bancada alta, exterior, com capota, havia ainda lugar para três passageiros e o condutor das malas; em frente dessa bancada era o lugar para o cocheiro.

Eram pintadas de amarelo e pesavam 1 900 quilos.

Os passageiros e correio embarcavam em Lisboa, às 7 e meia da manhã, em um dos vapores da «Companhia dos Barcos a vapor do Tejo» e iam, rio acima, até ao Carregado, em uma daquelas pachorrentas viagens de que Garrett nos dá tão saborosa descrição.

Daí partia a mala-posta ao meio dia e chegava a Coimbra às onze da manhã do dia seguinte.

A carreira descendente saía de Coimbra ao meio dia e chegava ao Carregado às onze da manhã do dia seguinte, seguindo-se o percurso até Lisboa de barco como à ida.

Nos anos de 1855 e 1856, continuou a mala-posta a fazer o seu serviço regularmente entre Carregado e Coimbra, sem precalços dignos de nota; mas a almejada continuação até ao Porto continuava prejudicada pela demora no acabamento da estrada.

Com efeito, o governo convencera-se de que seria possível a rápida construção do caminho de ferro entre Coimbra e Porto, motivo por que relegara para segundo plano os trabalhos da estrada. Mas a linha férrea não prosseguiu com a presteza esperada e, perante os protestos da opinião pública, mandou prosseguir com a construção da estrada e, assim, após diversas vicissitudes, os carros da mala-posta chegavam finalmente, quase no fim de 1858, ao Pi-

nheiro da Bemposta e, na manhã de 16 de Maio de 59, ao alto da Bandeira, em Vila Nova de Gaia.

Estavam, deste modo, ligadas as duas cidades Lisboa e Porto, ou, pelo menos, os seus subúrbios.

A partida fazia-se do Carregado às 7.45 da tarde; chegava-se a Coimbra às 3.45 da tarde seguinte, daí se partia às 5 para chegar, no dia imediato, às 5.30 da manhã ao alto da Bandeira.

Levou ainda dois anos a concluir a estrada que iria até à entrada da ponte-pênsil sobre o Douro e, por isso, só a 15 de Outubro de 1861 o pesado carrão atravessou o rio e chegou à «estação central» do Porto, no extinto convento das freiras carmelitas.

«Ao chegar à estação das «Carmelitas» — escreve Godofredo Ferreira^(*) —, onde findava a jornada e onde se entregavam as bagagens e o grosso das malas do correio, os passageiros teriam um suspiro de alívio ao verem-se fora das «quatro paredes» do enorme carroção, em que haviam passado quase dia e meio, a tremer ou a suar, conforme a estação, e sempre mal acomodados embora a mala-posta de Lisboa ao Porto fosse um dos mais perfeitos serviços desta natureza em toda a Europa.

«Os nossos avós não tinham, porém, melhor e não haviam ainda experimentado as vantagens do caminho de ferro e isso lhes temperaria talvez a paciência, habilitando-os a suportar com resignação os incómodos da estirada viagem de 300 quilómetros, em que gastavam 34 horas!

«E quantas vezes — pobres viajantes! — a fúria dos elementos, a negligência dos homens ou a fatalidade obstavam a que os horários se cumprissem!

«Ocasões houve em que as cheias — inundando estradas, submergindo pontes — sustavam a marcha das diligências. Em Novembro e Dezembro de 1858, por exemplo, as cheias do rio Águeda e da lagoa do Marnel alagaram os caminhos e imobilizaram os carros, que só à força de juntas de bois saíram dos atoleiros.

«Os rios Mondego e Vouga mais de uma vez fizeram barreira à passagem da mala-posta.

Ainda pelo mesmo motivo, em Dezembro de 1860, o Porto, durante dias, não expediu nem recebeu correio do Sul».

Por isso, o mesmo autor escreve com razão:

«O moderno viajante que, comodamente refastelado nas almofadas dum compartimento do «rápido», percorre em seis horas os 340 quilómetros da linha ferrea, que ligam Lisboa à cidade Invicta, não faz ideia das graves preocupações que para os nossos antepassados constituiu, até meados do século XIX, a deslocação de um para outro ponto distante do país.

«Quem tencionava dirigir-se à capital do Norte, ou vir dali para a do Reino, tomava as suas disposições. Os mais previdentes ditavam o seu testamento a um tabelião, tal como os antepassados, que embarcavam para a Índia, e tomavam as suas providências contra qualquer possível e frequente ataque dos bandoleiros durante a viagem».

E, contudo, as viagens eram assim... Mas, em todo o caso, «entre os passageiros, que saíram do Porto a 17 de Julho de 1859, dois meses após a inauguração da carreira até ao alto da Bandeira, figurava nada menos que o Cardeal Patriarca de Lisboa. E, em Novembro de 1860, o rei D. Pedro V, para assistir na Capital do Norte a uma Exposição de Agricultura, partiu para o Carregado na manhã de 18 daquele mês, em comboio especial, acompanhado pelos Infantes D. Luís e D. João, pelo ajudante de campo, general Caula, e pelo camarista Conde de Ficalho.

No Carregado tomou a carruagem da mala-posta, que lhe havia sido reservada e na qual se transportaria, com a comitiva, até ao alto da Bandeira. No primeiro dia de viagem almoçou nas Caldas da Rainha, jantou em Leiria e dormiu em Condeixa.

No dia immediato entrou em Coimbra às 5^{1/2} da manhã, almoçou ali e foi jantar e pernoitar em Oliveira de Azemeis. Em vinte, pelas 10^{1/2} da manhã, chegou por fim a Vila Nova de Gaia de onde, depois do almoço, seguiu em um carro particular que, pela ponte pênsil, o levou ao Porto.

Nos fins de Agosto de 1861, pouco mais de dois meses antes de morrer, o mesmo monarca voltou ao Porto, em visita à Exposição Industrial, e de novo utilizou os carros da Mala-posta, para seu transporte, na ida. No regresso, porém, veio por mar, a bordo do vapor Mindelo.

O Príncipe Humberto de Savoia, mais tarde rei de Itália, utilizou o mesmo meio de transporte quando, em Outubro de 1862, se deslocou de Lisboa ao Porto, em romagem aos lugares onde viveu e morreu seu avô, o rei Carlos Alberto, que a Portugal se acolhera após a sua abdicação em Março de 1849. (13)

Em 10 de Abril de 1864 foi aberta à exploração a linha entre as Devesas e Taveiro, pelo que a



Carruagem berlinda com imperial, usada na linha de mala-posta de Lisboa ao Porto (1855-1864) — (Propriedade do Museu dos C. T. T., em organização)

mala-posta cessava as suas carreiras para o Norte de Coimbra.

Mas — caso curioso, que nota o citado autor — a mala-posta do Porto ao Carregado levava 34 horas; pois bem, depois que o trajecto passou a ser feito parte em comboio parte em carros de cavalos, gastava-se no percurso total nada menos de 46 horas!...

A explicação é, afinal, simples e, infelizmente, o caso não terá desaparecido com a extinção da tracção animal... «O comboio perdia a ligação com a mala-posta daquele dia e os passageiros tinham de aguardar, na cidade do Mondego, a partida do carroção do dia seguinte!»

Finalmente, com a inauguração do troço do Entroncamento a Soure, em 22 de Maio, e o de Taveiro a Soure em 7 de Julho, completava-se a ligação ferroviária entre Lisboa e Porto e a mala-posta terminava a sua missão.

*

Com o resto da Europa, as raras comunicações faziam-se, trimensalmente, pelos paquetes da Companhia Peninsular e Oriental, por Southampton, por Cadiz e por Gibraltar e o tráfego de mercadorias entre o Norte e o Sul do país estava entregue também à navegação de cabotagem, sujeita sempre a longas demoras nos portos por motivo dos ventos ou estado do mar.

Com o advento do caminho de ferro entre nós todas as condições mudaram. Mas, como já se frizou, não se cuida que tal se fez sem protestos, más vontades ou com o entusiasmo de toda a gente. Bem pelo contrário. E nem seria de estranhar um fenómeno que em toda a parte acompanhou o início do novo sistema de transporte. Não faltou quem o

considerasse mais um luxo que uma necessidade para nós, que a despesa não se justificava para o pequeno número de viajantes que tínhamos, e que, para as mercadorias, as estradas e a cabotagem eram mais que suficientes.

Quando o governo pretendeu suspender a execução da estrada de Lisboa—Porto, por motivo da próxima ligação ferroviária entre aquelas duas cidades, os portuenses mostraram, por várias formas o seu desagrado. (43)

Em Fevereiro de 1889 (48) escrevia desoladamente a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

«Dizer a uma vila, a uma cidade, que se lhe vai dar um caminho de ferro, é provocar a animosidade de uma boa parte dos seus habitantes e se bem que felizmente, não é a de todos, não deixam, por isso, de chover as representações, estorvando, na sua tentativa, a empresa ou o indivíduo que a tal se propõe.

«Levantam-se os pequeninos interesses, fervilham as raquíticas objecções, põem-se em campo as questiúnculas e desdobram-se, na amplidão das pequenas influências, transformam-se aqui em protestos, mais além em embargos e, por tanta parte, em opposição acérrima.

«Além é Coimbra, que não quer a sua estrada retalhada pela linha que vai fazer daquela cidade o centro do comércio dos povos de Miranda do Corvo, Coruche, Arganil, etc.

«Ali é Torres Novas que, da companhia que se propõe em breve servir aquela vila e o importante centro fabril da Alcanena, por meio de uma linha a vapor, exige que lhe abra as ruas em largas avenidas, sem o que protesta que não quer lá caminho de ferro...

«Mais aquém é Santarém que se levanta desde que ameaçam a velha cidade do Santo Milagre de que vão ligá-la, por uma estrada de ferro, com todo o Alentejo, o Algarve e, mais tarde, a Andaluzia e todo o Sul da Península...»

Isto é apenas uma amostra dessa série de episódios, de protestos, de picuinhas, que assinalaram o estabelecimento dos primeiros caminhos de ferro em Portugal, de resto, como se disse, tal como em todos os outros países.

Mas o caminho de ferro mal compreendido por uns, recebido com entusiasmo por outros, talvez hesitante de principio, depressa se impõe e domina, determinando sem dúvida o advento da nova época, não só nos transportes mas mesmo no meio social, económico e até político.

Depois ele próprio progride, os serviços melhoram, as linhas e empresas multiplicam-se, o próprio Estado se torna construtor, orientador e explorador. Em uma palavra, repetindo, o caminho de ferro venceu. Vencera, impusera-se e dominara.

*

Como nestas páginas o que nos interessa é dar

uma ideia do que foram os transportes terrestres em Portugal antes do advento do caminho de ferro, não hesitamos em transcrever o excelente trecho de Joaquim Leitão, no livro «Deuses do lar—Miguel Angelo», em que nos dá tão sugestiva descrição do que era a viagem de Lisboa ao Porto em mala-posta: (49)

«Estas actuais seis horas de carvão, galgando desvairadamente a estrada de ferro, pareceram-me as trinta e quatro horas das velhas carruagens puxadas a horsas francesas, com as suas 23 mudas, os seus sonolentos solavancos, desde o meigo estuário do Tejo até ao arrebatado Douro. A simples corrida de automóvel à estação do Rossio, contada pelo relógio desta impaciência, durou a lentidão do vapor da «Companhia do Tejo e Sado», rio acima até ao Carregado, onde vivia a central da «Mala-posta».

«Aí já estavam as parelhas atreladas às três classes de carruagens, sistema inglês, postilhão na sua percha, condutor alerta, sacos de correio com os alforjes, baús de folha e arcazes ponteados de tachas amarelas e cestarolas de merendeiros, tudo acomodado no tejadilho, debaixo do encerado. Dentro, os oito passageiros de 1.ª classe aconchegavam os seus capotes de camelão e atavam por baixo do queixo as fitas dos bonés de orelhas.

«Largou o carrão entre estalos de chicote e estímulos guturais do postilhão. Ceámos nas Caldas da Rainha à luz dos archotes da Saldanhada, narrada por um capitão de infantaria de linha. Enquanto íamos atravessando o pinhal de Leiria, ouvimos nas narrativas dos outros companheiros de jornada os bacamartes dos salteadores rebentando cavalos e despachando para o outro mundo os cavaleiros.

«E, ainda um homem sanguinamente beirão não acabara de contar os feitos do célebre Marçal, comandante da quadrilha, e sucessos arripiantes de esperas do Almorfe, pelo concelho de Chaves, chegávamos à mesa do almoço.

«Findo o repasto, entregámos novamente as costas às tábuas da mala-posta, mudámos umas poucas de vezes de parelhas e ouvimos histórias, de frades e de franceses até ao jantar em Coimbra.

«Desfaleceu novo dia, nova muda, o carrão esfalfou na pedrilha das estradas, povoou-se Avelãs do Caminho, entre Águeda e Anadia, seguimos por Alardão, junto à Borralha e ao rio Águeda e nova noite trouxe à conversa dos passageiros o pavor dos capitães de ladrões, as proezas do Remexido, os saques de José do Telhado que, dizia um clérigo, extraía e distraía moedas com mais limpeza do que a governança cabralina.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Visita do Chefe do Estado do Brasil

O novo Presidente do Brasil, sr. Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira, quis, antes de ser investido nas suas altas funções, avistar-se com as principais figuras de algumas nações amigas. A sua visita, que se iniciou pelos Estados Unidos, terminou em Portugal. Não se apagaram ainda os ecos das manifestações e das homenagens de que foi alvo no nosso País, como não se esqueceram também as festas, igualmente brilhantes, com que se comemorou, em 1955, a visita de amizade que nos fez o Presidente cessante da Nação amiga, sr. Dr. Café Filho. A presença entre nós dos dois eminentes homens de Estado serviu para cimentar ainda mais as boas relações que fazem do Brasil e de Portugal uma grande e admirável comunidade.

Em dois escassos dias, Portugal teve, no entanto, mais uma feliz oportunidade para exteriorizar o seu afecto fraternal para com a Nação brasileira, herdeira e continuadora ilustre não apenas da nossa lusitanidade, mas também da civilização ocidental.

Saudamos no novo Chefe da grande nação brasileira um povo em marcha para os seus gloriosos destinos, um povo amigo e irmão que, orgulhoso de seus títulos, nunca deixa, por isso mesmo, de se orgulhar também de Portugal. Nós também nos orgulhamos do Brasil. Ao admirar a jovem nação latina-americana, verificamos, com alegria, que não envelhecemos.

Dr. Eduardo Brasão

Acaba de ser nomeado secretário nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, o sr. Dr. Eduardo Brasão, que, por esse motivo, deixou de exercer as funções de chefe do protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Portador de uma larga e segura cultura, o autor da «História Diplomática de Portugal» e do recente volume «Uma Velha Aliança», o sr. Dr. Eduardo Brasão possui uma não pequena folha de altos serviços prestados ao País, não apenas como diplomata, mas também como homem de letras, fazendo conhecer no estrangeiro a nossa língua e a nossa cultura.

A sua investidura no alto cargo de secretário nacional constituiu uma nova consagração dos seus altos méritos.

Os nossos artistas



AUTO-RETRATO — Mário Augusto

CAMINHO

*Se uma chuva de lágrimas cair
no arenoso descampado da minh'alma;
se jamais na vida encontrar a calma;
se um espinho mais agudo me ferir;*

*se as minhas mãos cansadas se abaterem,
cheias de fumo, já sem esperança, frias;
se aumentar a minha cruz, todos os dias;
se as mágoas do Passado florescerem;*

*que eu não deixe de seguir o ideal Caminho
do Amor e da Renúncia, de ser bom,
de ser humilde como um pobrezinho*

*sem lar .. que eu viva, só, no esquecimento
e, longe de mim mesmo, escute o som
da minha voz louvando o sofrimento...*

RAMIRO DA FONSECA

Ano Centenário

dos Caminhos de Ferro Portugueses

Como, há cinquenta anos, na «Gazeta», o eng.º A. Vasconcelos Porto encarava o papel dos caminhos de ferro e incitava a engenharia portuguesa a celebrar a data de 28 de Outubro de 1856. Evoca-se, a propósito, a figura de D. Pedro V

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 1 de Fevereiro de 1906, que foi o ano do Jubileu dos Caminhos de Ferro portugueses, publicou, em lugar de honra e sob o título de 1856-1906, um artigo do engenheiro A. Vasconcelos Porto.

Nesse artigo, o seu autor, depois de dizer que ao raiar da aurora do século XIX se iluminaram os primeiros passos da indústria dos caminhos de ferro — *uma das mais maravilhosas concepções do génio humano*, afirma que, nas condições da existência de todas as nações, se operou a mais radical transformação.

No entanto, não foi fácil a introdução, na Europa, da nova indústria.

Passemos, pois, a transcrever alguns trechos do referido artigo do Eng.º A. Vasconcelos Porto:

«Na Europa difundiu-se a indústria dos caminhos de ferro, mas tendo de vencer enraizadas tradições e destruir velhos preconceitos, não foi sem custo que os seus benéficos resultados foram desde logo compreendidos.

«Países, hoje na vanguarda da civilização, em 1834 preconizavam nas suas escolas a tracção animal como o motor preferível e no parlamento condenavam-se os caminhos de ferro, como processo insensato de transporte e sujeito aos mais arriscados perigos».

E Vasconcelos Porto acentua em seguida:

«Só nesta época os Estados Unidos compartilharam com a Inglaterra a previsão do largo alcance económico de uma rápida construção de vias férreas. Quando em 1834 Mr. Peel, chefe do ministério inglês, proclamava da tribuna que a supremacia da Grã-Bretanha dependia de se cobrir o reino com uma extensa rede de caminhos de ferro, e contava apenas 356 quilómetros, já a América tinha em plena actividade 1 200 quilómetros».

E o Eng.º Vasconcelos Porto acrescentava, elogiando a acção do caminho de ferro na América do Norte:

«É assombrosa no novo mundo a potência criadora da indústria dos caminhos de ferro. De regiões desertas ou florestas virgens surgem como por en-

canto as mais florescentes capitais ou centros industriais».

Isto sucedeu assim na América. Vejamos o que se passou na Europa e em Portugal:

«Mais lentamente a locomotiva foi difundindo os frutos da civilização no continente europeu e na sua progressiva influência no regimen económico das diferentes nações, desenvolvendo e aperfeiçoando a agricultura, o comércio e a indústria, fontes inexauríveis da riqueza pública.

«Ainda que tardiamente o nosso País em seguida ao período de lutas intestinas, que tão desgraçadamente influíram nas suas condições financeiras pretendeu remir o atraso em que se encontrava, buscando cooperação dos países mais avançados nos seus melhoramentos materiais.

Companhias estrangeiras nos invadiram no propósito de prestarem serviços que largamente lhe eram remunerados. Foi mais uma época triste da nossa administração, em que o País viu despender-se largas somas extorquidas improdutivamente,

Ainda que vinte e seis anos após o glorioso centenário da descoberta da locomotiva, Portugal pode este ano celebrar o jubileu da construção do primeiro troço da sua principal artéria».

E Vasconcelos Porto lembrava, em seguida, nesse artigo, qual era o dever da engenharia portuguesa:

«A' engenharia portuguesa cabe o dever de congregar os seus valiosos esforços para glorificar data tão memorável na sua história tão intimamente ligada ao desenvolvimento material do País, operado desde a criação do Ministério das Obras Públicas, a que tão brilhantemente ficou vinculado o nome do grande estadista Fontes Pereira de Melo».

Depois, o ilustre engenheiro exalta o significado da data que se ia festejar e lamenta, a propósito da bitola adoptada em Espanha e Portugal, o isolamento a que nos víamos condenados da rede da Europa:

«A inauguração da primeira secção da linha de leste até ao Carregado, em 28 de Outubro de 1856, tem para todo o povo português a alta significação de que em tão memorável dia se iniciou o período brilhante do desenvolvimento das suas obras públicas, base inicial do seu progresso material e intelectual.

Para lamentar é, porém, que tendo de cingir-nos à adopção da mesma largura da via espanhola, nos encontremos, como toda a península, isolados da rede da Europa Central subsistindo a barreira do trasbordo nos Pirineus, que nos impede de usufruir todas as vantagens de uma livre circulação entre o nosso País e os mais avançados na civilização, sem a sujeição onerosa de uma solução de continuidade na rede geral ferroviária.

Mais opimos teriam sido os frutos colhidos de tão valioso melhoramento se a Espanha não nos tivesse imposto tão pesado encargo. Mas sendo impossível a unificação da largura da via das redes peninsulares com a rede francesa, temos de nos conformar com o nosso isolamento relativo».

Vascelos Porto fecha o seu esplêndido artigo, prestando homenagem à memória do rei D. Pedro V:

«Preparemo-nos contudo para com o maior entusiasmo festejar a data comemorativa da viagem de inauguração do caminho de ferro de leste que, com tanta solenidade, se efectuou sob os auspícios do malogrado monarca D. Pedro V, de saudososa memória, e cujo nome tão intimamente ficou ligado à criação dos caminhos de ferro em Portugal, não só por aquele facto como pelos seus profundos estudos sobre esta especialidade, demonstrados nas suas admiráveis cartas ao seu ajudante de campo José Jorge Loureiro».

O problema do trânsito e segurança na condução

A Companhia Carris distingue os seus motoristas e guarda-freios mais aptos e cuidadosos

Sempre atenta aos problemas cruciais do trânsito lisboeta, que exigem da parte dos motoristas cada vez mais cuidados e redobradas atenções, a Companhia Carris instituiu recentemente um galardão destinado a distinguir os condutores dos seus veículos de serviço público (motoristas e guarda-freios) que, durante períodos sucessivos de um ano, tenham demonstrado boas aptidões e competência no desempenho do serviço que lhes compete; isto é: *segurança na condução*.

O regulamento, que todos os motoristas e guarda-freios da Carris vão certamente decorar na intenção de se candidatarem à respectiva distinção, considera como critério geral de apuramento as qualidades pessoais de cada funcionário, nomeadamente a diligência e zelo no trabalho, por forma que se mereça inteiramente o galardão a conferir e este constitua um exemplo a seguir.

Por cada ano em que se verifiquem as condições referidas será concedido um diploma; e por cada período de 5 anos, estrelas de metal, prata ou ouro, que serão apostas no fardamento.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4, 5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

PRODUTO V. A. P. - PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) - LISBOA
Telefone 66 4972

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 - LISBOA

TELEFONE 2 6329

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199 - 1.º e 2.º - LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

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

(Continuação)

com a subsecção:

Oficina

- 10 — Operários
- 2 — Serventes
- 3 Auxiliares

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 1 — Engenheiro
- 1 — Agente técnico de engenharia

com:

Secção Central

- 1 — Chefe de escritório
- 4 — Escriurários
- 4 — Desenhadores
- 1 — Servente

e as seguintes secções regionais:

1.^a — Inspeção de telecomunicações e sinalização — Campanhã (*)

- 1 — Inspector de telecomunicações
- 1 — Escriurário
- 2 — Chefes de cantão de telecomunicações
- 27 — Electricistas de telecomunicações
- 15 — Guarda-fios
- 7 — Operários
- 1 — Auxiliar

2.^a — Inspeção de telecomunicações e sinalização — Lisboa-P (*)

- 1 — Inspector de telecomunicações
- 1 — Escriurário
- 2 — Chefes de cantão de telecomunicações
- 32 — Electricistas de telecomunicações
- 26 — Guarda-fios
- 10 — Operários
- 4 — Auxiliares

3.^a — Inspeção de telecomunicações e sinalização — Barreiro (*)

- 1 — Inspector de telecomunicações
- 1 — Escriurário
- 2 — Chefes de cantão de telecomunicações
- 13 — Electricistas de telecomunicações
- 14 — Guarda-fios
- 3 — Operários
- 1 — Auxiliar

estão-lhe ainda subordinados:

Oficina

- 1 — Contramestre
- 3 — Chefes de brigada
- 1 — Escriurário
- 36 — Operários
- 4 — Serventes
- 3 — Auxiliares

Armazém

- 1 — Fiel de armazém
- 2 — Serventes
- 2 — Auxiliares

dependem ainda directamente da Divisão:

1.^o — Depósito de pequeno material

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 19 — Escriurários
- 2 — Fiéis de armazém
- 2 — Serventes
- 2 — Auxiliares

2.^o — Oficina de encerados e cordas

- 1 — Contramestre
- 1 — Operário

Além destes Serviços centrais e secções, a Divisão de Exploração compreende ainda 3 Zonas:

1.^a Zona de Exploração — Campanhã

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de exploração
- 1 — Inspector de secção de exploração
- 2 — Subinspectores de secção de exploração
- 1 — Agente de tráfego
- 1 — Inspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes

e compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 30 — Escriurários
- 2 — Serventes

e as seguintes secções de serviço local:

Secções de exploração (9)

- 9 — Inspectores de secção de exploração

Secções de fiscalização das receitas (8)

- 8 — Inspectores de receitas

2.^a Zona de Exploração — Lisboa-P.

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de exploração
- 2 — Inspectores de secção de exploração
- 4 — Subinspectores de secção de exploração
- 1 — Agente de tráfego
- 1 — Inspector de pessoal de trens e da revisão de bilhetes

e compreende:

Escritório

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

(*) — O expediente de carácter administrativo do pessoal destas inspecções é assegurado pelos escritórios das zonas de exploração.

e as seguintes secções de serviço local:

Secções de exploração

10 — Inspectores de secção de exploração

Secções de fiscalização das receitas (*)

8 — Inspectores de receitas

3.ª Zona de Exploração—Barreiro

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de exploração

1 — Inspector de secção de exploração

2 — Subinspectores de secção de exploração

1 — Agente de tráfego

1 — Inspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes

e compreende;

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

31 — Escriturários

2 — Serventes

e as seguintes secções de serviço local:

Secções de exploração (6)

6 — Inspectores de secção de exploração

Secções de fiscalização das receitas (4)

4 — Inspectores de receitas

Está ainda subordinado à Divisão da Exploração o seguinte pessoal efectivo:

— Nas estações:

80 — Chefes de estação de 1.ª classe

90 — Chefes de estação de 2.ª classe

260 — Chefes de estação de 3.ª classe

600 — Factores de 1.ª classe

1 050 — Factores de 2.ª classe

650 — Factores de 3.ª classe

2 730

21 — Verificadores de receitas

15 — Bilheteiras de 1.ª classe

25 — Bilheteiras de 2.ª classe

70 — Conferentes de 1.ª classe

180 — Conferentes de 2.ª classe

311

50 — Capatazes de manobras de 1.ª classe

90 — Capatazes de manobras de 2.ª classe

20 — Agulheiros de posto

90 — Agulheiros de 1.ª classe

500 — Agulheiros de 2.ª classe

550

1 657 — Serventes

1 525 — Auxiliares

80 — Guardas de P. N.

3 260

— Nos postos de trens e de revisão de bilhetes

10 — Fiscais do pessoal de trens

70 — Condutores de 1.ª classe

130 — Condutores de 2.ª classe

270 — Guarda-freios de 1.ª classe

550 — Guarda-freios de 2.ª classe

1 010

15 — Fiscais do pessoal da revisão de bilhetes

80 — Revisores de bilhetes de 1.ª classe

120 — Revisores de bilhetes de 2.ª classe

200 — Revisores de bilhetes de 3.ª classe

415

DIVISÃO DO MATERIAL E TRACÇÃO

1 — Chefe de Divisão (Engenheiro)

1 — Subchefe de Divisão (Engenheiro)

1 — Engenheiro

com

Secção de Expediente e Pessoal da Divisão

1 — Chefe de escritório

6 — Escriturários

e compreende:

Serviço da Tracção e Material Circulante

1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)

2 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.ª — Expediente

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

20 — Escriturários

1 — Servente

2.ª — Secção técnica

2 — Agentes técnicos de engenharia

1 — Adido técnico

1 — Desenhador

Serviços Técnicos e Eléctricos

1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)

4 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.ª — Expediente

1 — Chefe de escritório

8 — Escriturários

2.ª — Secção Técnica

2 — Agentes técnicos de engenharia

2 — Adidos Técnicos

20 — Desenhadores

2 — Serventes

Oficinas e Aprovisionamentos

1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)

3 — Engenheiros

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

12 — Escriturários

Além destes Serviços e secções centrais, a Divisão do Material e Tracção compreende ainda 3 Zonas.

1.ª Zona de Material e Tracção—Campanhã

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de material e tracção

1 — Inspector das instalações eléctricas

1 — Inspector da revisão do material

compreende:

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

30 — Escriturários

1 — Servente

e estão-lhe ainda subordinados:

1.ª — Depósitos de máquinas (2), compreendendo o seguinte pessoal efectivo:

a) — dirigente:

2 — Chefes de depósito

- 6 — Subchefes de depósito
- 12 — Fiscais do pessoal de tracção
- b) — de condução :
 - 260 — Maquinistas
 - 209 — Fogueiros
 - 5 — Motoristas
- c) — de pequenas reparações :
 - 2 — Contramestres
 - 10 — Chefes de brigada
 - 229 — Operários
 - 6 — Serventes
 - 5 — Auxiliares
- d) — de manutenção do material :
 - 80 — Serventes
 - 70 — Auxiliares
- e) — de conservação de instalações eléctricas :
 - 1 — Contramestre
 - 2 — Chefes de brigada
 - 59 — Operários
 - 6 — Serventes
- 2.º — Postos de revisão do material
 - 2 — Fiscais de revisão de material
 - 91 — Revisores de material
 - 14 — Operários
 - 99 — Serventes
 - 86 — Auxiliares
- 5.º — Armazém (1)
 - 1 — Chefe de Armazém
 - 2 — Escriturários
 - 10 — Fiéis de armazém
 - 11 — Serventes
 - 9 — Auxiliares

• 2.ª Zona de Material e Tracção—Lisboa P

- 1 — Engenheiro
 - 1 — Inspector de zona de material e tracção
 - 1 — Inspector das instalações eléctricas
 - 1 — Inspector da revisão do material
- compreende :
- Escritório
- 1 — Chefe de escritório
 - 2 — Subchefes de escritório
 - 48 — Escriturários
 - 1 — Servente
- e estão-lhe ainda subordinados :
- 1.º — Depósitos de máquinas (3), compreendendo o seguinte pessoal efectivo:
- a) — dirigente:
- 3 — Chefes de depósito
 - 7 — Subchefes de depósito
 - 20 — Fiscais do pessoal de tracção
- b) — de condução :
- 400 — Maquinistas
 - 355 — Fogueiros
- c) — de pequenas reparações :
- 4 — Contramestres
 - 12 — Chefes de brigada
 - 278 — Operários
 - 12 — Serventes
 - 12 — Auxiliares
- d) — de manutenção do material :
- 134 — Serventes
 - 116 — Auxiliares

- e) — de conservação de instalações eléctricas :
 - 3 — Contramestres
 - 6 — Chefes de brigada
 - 106 — Operários
 - 11 — Serventes
- 2.º — Postos de revisão do material
 - 4 — Fiscais de revisão do material
 - 124 — Revisores de material
 - 1 — Chefe de brigada
 - 50 — Operários
 - 115 — Serventes
 - 98 — Auxiliares
- 3.º — Armazém (1)
 - 1 — Chefe de Armazém
 - 5 — Escriturários
 - 20 — Fiéis de Armazém
 - 27 — Serventes
 - 25 — Auxiliares

3.ª Zona de Material e Tracção—Barreiro

- 1 — Engenheiro
 - 1 — Inspector de zona de material e tracção
 - 1 — Inspector das instalações eléctricas
 - 1 — Inspector da revisão do material
 - 1 — Adido técnico
- compreende :
- Escritório
- 1 — Chefe de escritório
 - 1 — Subcheefe de escritório
 - 18 — Escriturários
 - 1 — Servente
- e estão-lhe ainda subordinados :
- 1.º — Depósito de máquinas (1), compreendendo o seguinte pessoal efectivo :

- a) — dirigente:
- 1 — Chefe de depósito
 - 4 — Subchefes de depósito
 - 12 — Fiscais do pessoal de tracção
- b) — de condução :
- 150 — Maquinistas
 - 106 — Fogueiros
- c) — de pequenas reparações ;
- 1 — Contramestre
 - 3 — Chefes de brigada
 - 65 — Operários
 - 2 — Serventes
 - 2 — Auxiliares
- d) — de manutenção do material :
- 43 — Serventes
 - 37 — Auxiliares
- e) — de conservação de instalações eléctricas :
- 1 — Contramestre
 - 1 — Chefe de brigada
 - 16 — Operários
 - 3 — Serventes

- 2.º — Postos de revisão do material
 - 2 — Fiscais de revisão do material
 - 58 — Revisores de material
 - 4 — Operários
 - 22 — Serventes
 - 20 — Auxiliares
- 3.º — Via fluvial
 - 8 — Mestres de vapores
 - 8 — Maquinistas

18 - Fogueiros
45 - Marinheiros

4.º - Armazém (1)

1 - Chefe de armazém
5 - Escriturários
12 - Fiéis de armazém
16 - Serventes
14 - Auxiliares

Da Divisão do Material e Tracção e por intermédio do serviço central - Oficinas e Aprovisionamentos - dependem ainda as:

Officinas de Material e Tracção

20 - Engenheiros
10 - Agentes técnicos de engenharia

e compreendem o seguinte pessoal efectivo:

a) - de escritórios

5 - Chefes de escritório
5 - Subchefes de escritório
100 - Escriturários

b) - de oficinas:

75 - Contramestres
115 - Chefes de brigada
2 999 - Operários

c) - de manutenção:

112 - Serventes
128 - Auxiliares

DIVISAO DA VIA E OBRAS

1 - Chefe de Divisão (Engenheiro)
1 - Subchefe de Divisão (Engenheiro)
1 - Engenheiro

com:

Secção de Expediente e Pessoal da Divisão
1 - Chefe de escritório
6 - Escriturários

e compreende:

Serviço de Estudos

1 - Chefe de Serviço (Engenheiro)
4 - Engenheiros
1 - Arquitecto

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.ª - Expediente

1 - Chefe de escritório
5 - Escriturários
1 - Servente

2.ª - Secção técnica

2 - Agentes técnicos de engenharia
2 - Adidos técnicos
14 - Desenhadores

3.ª - Secção de Cadastro

1 - Agente técnico de engenharia
2 - Desenhadores

Lisboa desportiva

LISBOA GINÁSIO

CLUBE

11

FUNDADO em 4 de Novembro de 1918, o «Lisboa Ginásio Clube» depressa se transformou num alfofre de atletas.

A modesta cave da rua Maria, onde se instalara a primeira sede, depressa se mostrou acanhada demais. Dois anos depois, porém, já o «Lisboa Ginásio» ocupava o edificio do antigo Teatro Boralho, para daí a mais algum tempo, num crescente de valorização, ser forçado a ampliar estas instalações, com o aluguer do edificio anexo que dá para a rua dos Anjos. Deve-se ao «Lisboa Ginásio» a introdução entre nós da ginástica rítmica para senhoras; cabendo-lhe também importante parcela no desenvolvimento e propaganda da ginástica educativa feminina.

Dos sucessivos contactos com os melhores ginastas mundiais, nunca o «Lisboa Ginásio» saiu desprestigiado; e a comprová-lo estão dezenas de saraus realizados no Coliseu dos Recreios. Também em Florença, em Roterdão e Espanha, os atletas do «Lisboa Ginásio» alcançaram posições de relevo — prestigiando o nome de Portugal. Sempre admiravelmente orientado, orgulha-se ainda o clube da sua famosa «classe maravilha» que tanto deu que falar.

Cerca de 1.400 atletas, praticando, alérf da Ginástica Voleibol, Basquetebol, Atletismo, Badminton, Luta, Box, Pesos e Alteres, Tiro ao Arco, Esgrima e Jogo do Pau, mantém presentemente o «Lisboa Ginásio Clube» em constante actividade, não permitindo as suas instalações que este número possa ser aumentado. Todavia, atendendo à importante divida que o Desporto Português contraí para com esta grande colectividade, o «Lisboa Ginásio» espera ver as suas instalações valorizadas e aumentadas dentro de pouco tempo, com a edificação de uma nova sede erguida no mesmo local onde presentemente se encontra instalado.

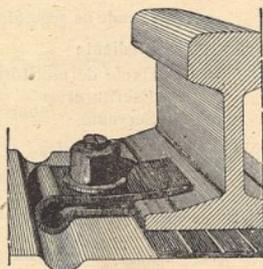


USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI — FRANCE)

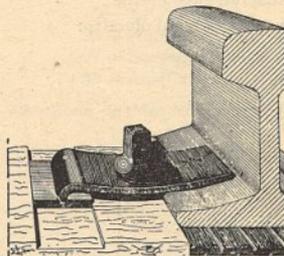
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «RN»
(CRAPAUD «RN»)



Fixação duplamente elástica para travessas em betão: palmilha de borracha canelada e grampa elástica RN

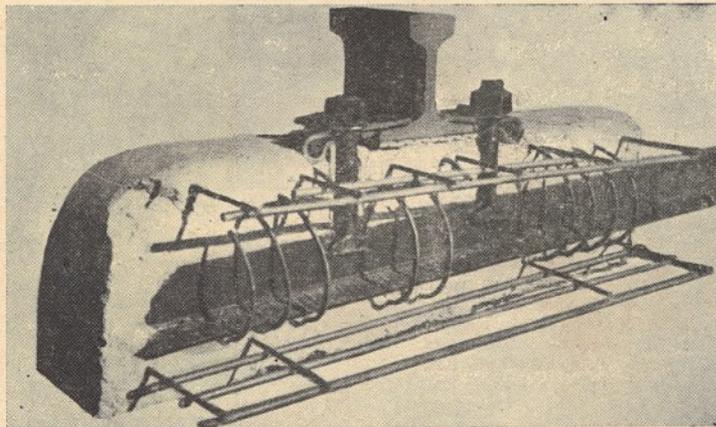
GARRA «RN»
(GRIFFON «RN»)



Fixação duplamente elástica para travessas em madeira: palmilha de borracha canelada e garra RN

Existem também para travessas metálicas

A **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizaram o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL, entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»



Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura do betão



Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA

A ALEMANHA PRODUZ!
E O MUNDO COMPRÁ!



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.

TELEFONE: 5 2 1 4 9

Gostará de PARIS

...Quer vá por prazer ou para tratar dos seus negócios, utilize o

"SUD EXPRESS"

HENDAYA - PARIS EM 7 h. 30

PARIS - HENDAYA EM 7 h. 23

816 kms. a 111 kms./h. como média, record mundial sobre tão longo percurso.



11,40	LISBOA	17,04
8,40	IRUN	21,10
9,30	HENDAYE	20,58
11,53	BORDEAUX	18,34
17,00	PARIS	13,35

Em caso de necessidade, pode chegar no mesmo dia a Bruxelas 20h. 39, Amsterdam 23h. 45, Colónia 23h. etc.

VELOCIDADE • CONFORTO • EXACTIDÃO
CONSULTE O SEU AGENTE DE VIAGENS, A. C. P. OU A

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. JOSÉ ANTÓNIO, 57 • MADRID

3.FE.3

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



Vinho

espumante

natural

e Brandy



Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.ª

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

TOSSE?

