



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 264

JUNHO — 1951

ANO 23.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Sêca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA



O Senhor Marechal Carmona, em 29 de Março de 1944, recebeu no Palácio de Belém os dirigentes dos Sindicatos Nacionais.

Da esquerda para a direita: Luís Pinto Vilela — Chefe de Secção; Abílio da Costa Polónio — Factor de 2.ª (já falecido); António Mendes Raposo — Contramestre; Manoel Pinto de Mesquita — Chefe de Brigada; Manuel Pedro — Revisor de bilhetes de 2.ª cl.; Victor Afonso — Chefe de estação de 1.ª cl.; Mateus Gregório da Cruz — Empregado de 1.ª cl. — Abel Hopffer Romero — Empregado P.^{al}; José Augusto Guerreiro — Factor de 2.ª cl.; Fernando Junça Ferreira — Empregado; José Fernandes Tavares — Conductor Fiscal.

Os ferroviários suíços do «Jodler Club Tell» visitaram o nosso país

A excursão que o «Boletim da C. P.» levou à Suíça, em Junho de 1950, deixou a mais agradável lembrança nos ferroviários portugueses. Nasceu, então, a idéia de trazer a Portugal os ferroviários suíços, e depois das diligências efectuadas junto do «Jodler Club Tell», organizou-se o programa da excursão a realizar em Portugal. Os nossos camaradas suíços chegaram a Lisboa no «Sud-Express» de 30 de Abril, tendo comparecido na estação do Rossio dezenas de ferroviários portugueses, nos quais se contavam os que tinham tomado parte na excursão à Suíça.

Conduzidos para o Estoril, os nossos camaradas instalaram-se no Hotel do Parque, tendo reali-

zado o seu primeiro concerto no «Casino do Estoril», onde foram recebidos com calorosas ovações.

Mais uma vez se confirmou que o «Jodler Club Tell» é um dos melhores corais da Europa, despertando o maior interesse no meio musical as brilhantes actuações nos concertos de Lisboa, Estoril e Caldas da Rainha.

No dia 2 de Maio, os ferroviários suíços foram recebidos em Santa Apolónia pelo nosso Director Geral, que estava acompanhado dos Subdirectores, Chefes de Divisão e outros funcionários superiores. Então o Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, saudou os visitantes, aos quais desejou uma estância agradável em Portugal, tendo feito referências



Chegada dos ferroviários suíços à estação de Lisboa-Rossio

à maravilhosa excursão que o «Boletim da C. P.» organizou à Suíça durante a qual os ferroviários portugueses sentiram a hospitalidade dos seus camaradas suíços. Feitos os agradecimentos por Mr. Uhlmann, Director do «Jodler Club Tell», o artístico grupo coral cantou duas peças do seu vasto reportório, que causaram a melhor impressão na assistência.

Seguiu-se o almoço na «Cantina dos Ferroviários», de Lisboa-R. ao qual presidiu o Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral da C. P. Na mesa de honra figuravam Mr. Tritten, Secretário do Presidente do Conselho de Administração dos C. F. F.; Mr. Armand Brougnon, Director do Centro Nacional Suíço do Turismo; Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral; António Montês, Editor do «Boletim da C. P.»; Manoel Morgado, Chefe dos Serviços da Exploração do «Estoril»; Adriano Monteiro e Alexandre Matias, Chefes de Circunscricção da Exploração.

No fim do almoço, o Eng.º Branco Cabral saudou os nossos visitantes, elogiou o magnífico coral do «Jodler Club Tell», que já ouvira em Berne, e fez sinceros votos para que levassem de Portugal as melhores recordações.

Seguiu-se o Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras, José Júlio Moreira, que, em nome dos ferroviários portugueses, saudou os nossos camaradas e elogiou os ferroviários suíços, a hospitalidade do povo e também a organização admirável do turismo.

O programa indicava a visita às oficinas do Barreiro, para onde seguiram no vapor «Alentejo» que, na ida e na volta, ostentava o pavilhão suíço. Visitadas as oficinas, o Quartel dos Bombeiros, o Ginásio e outras dependências, foi oferecido um copo de água aos nossos camaradas, o qual deu lugar a manifestações de apreço. Os componentes do «Jodler Club Tell», antes de deixarem o Barreiro cantaram nas oficinas, rodeados carinhosamente pelas centenas de operários que ali trabalham, os quais lhes dispensaram os maiores aplausos, ouvindo-se vivas à Suíça e aos seus ferroviários.

O dia 3 de Maio, feriado nacional, foi destinado à visita a Lisboa, em auto-carro. Depois do Terreiro do Paço, da Estação do Rossio e da Avenida da Liberdade, os nossos Camaradas visitaram a Igreja de Fátima, o Bairro de Alvalade, o Mosteiro dos Jerónimos, o Aeroporto, a Senhora do Monte, o Miradouro de Montes Claros, a Sé Catedral e o Estádio Nacional, mostrando-se encantados com as curiosidades da capital.

Na recepção dada pelo Senhor Ministro da Suíça, tomaram parte todos os ferroviários daquele país e o Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, Secretário Geral Eng.º Branco Cabral, Eng.ºs Horta e Costa e Adriano Baptista, os Chefes de Serviço António Montês e Manuel Morgado e os Inspectores Principais Leite Pinto e Costa Murta, do Serviço de Turismo e Publicidade.

Durante a recepção, na qual se fez ouvir o «Jodler Club Tell» houve saudações e troca de brindes.



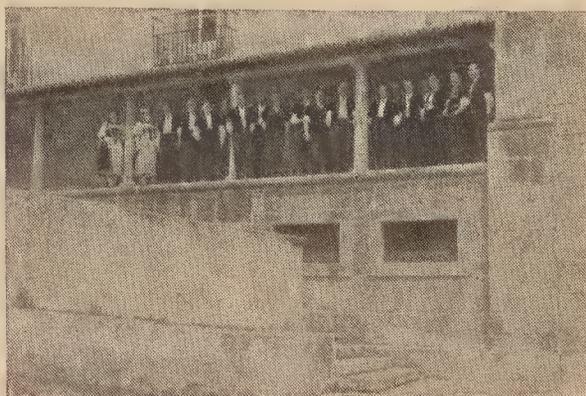
Os cantores suíços no Aeroporto de Lisboa



Nas oficinas do Barreiro



Os ferroviários suíços cantaram no pórtico do Mosteiro de Alcobaça



Os ferroviários Suíços cantaram em Óbidos



MORREU ALGUÉM!

**Calmo e sereno, em paz da consciência,
morreu o Bem Amado Presidente,
que à Pátria consagrou, devotamente,
a vida, o coração, a inteligência.**

**Calmo e sereno, em paz de consciência,
morreu Aquele que a nossa alma sente
ter sido em Portugal, de toda a gente,
o Chefe digno e bom por excelência.**

**Calmo e sereno, como bom cristão,
morreu Alguém que ficará na História,
como viveu no nosso coração!**

**— E tu, se és português e tens memória,
curva-te e roga a Deus, em oração,
que sempre o tenha em merecida glória!**

JOÃO BISPO

N. da R. — O autor, que colabora pela primeira vez no «Boletim da C. P.», é chefe de Repartição Principal da Divisão dos Abastecimentos. Os nossos agradecimentos.

Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha

DENTRO de dias, a 16 do corrente, parte para Madrid a excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a qual regressará a Lisboa no dia 1 de Julho.

O programa da excursão, elaborado pelo Serviço de Turismo e Publicidade, obteve o melhor acolhimento, não só no meio ferroviário, mas em vários organismos oficiais de Espanha que, prestando-nos a sua valiosa colaboração, aproveitaram a oportunidade para intensificar as relações naturais e de amizade com o nosso país.

Publicamos hoje o programa da excursão, na qual tomam parte quarenta pessoas que, este ano, graças à iniciativa do «Boletim da C. P.» vão visitar algumas das cidades mais afamadas de Espanha e ainda as celebradas Ilhas Baleares, que o mundo turístico não ignora.

No próximo número, contamos fazer uma reportagem completa desta excursão, limitando-nos, por agora, a desejar ótima viagem aos excursionistas.

P R O G R A M A

16 de Junho, Sábado — Partida de Lisboa-R. no comboio n.º 2011, às 15,10.

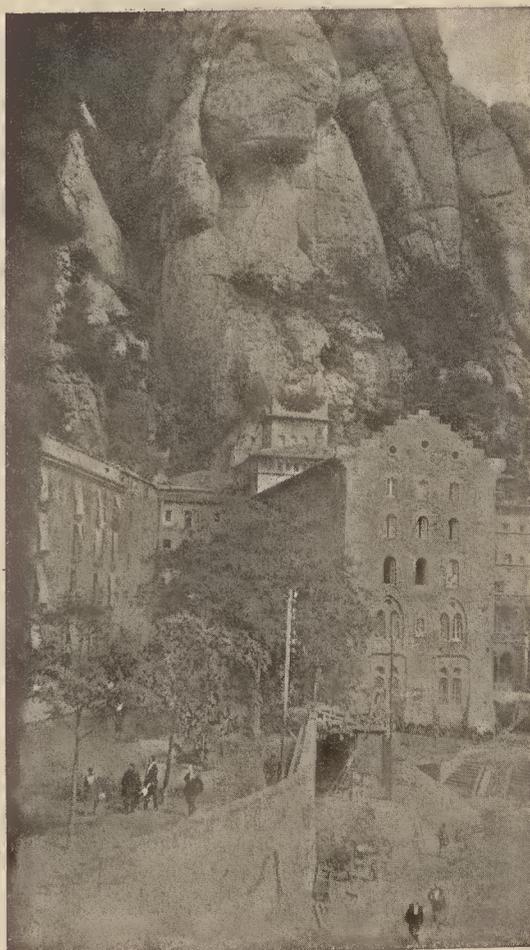
17 de Junho, Domingo — Chegada a Madrid-Delícias às 8,55. Instalação no Hotel Avenida. Visita à cidade em auto-carro.

18 de Junho, 2.ª-feira — Visita em automotora à estação de *Las Matas* — Cumprimentos ao Director Geral da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis

(Renfe) — Depois de jantar, transporte em auto-carro à estação de Atocha. Saída para Valência às 22 horas.

19 de Junho, 3.ª-feira — Chegada a Valência, às 8,15. Visita às principais curiosidades. Saída para as *Ilhas Baleares* às 21,00. Jantar e dormida a bordo.

20 de Junho, 4.ª-feira — Chegada à ilha de *Ibiza* e saída para *Palma de Mallorca* às 9,00. Pequeno almoço a bordo. Chegada a Palma de Mallorca às 15,30.



O Mosteiro de Montserrat

21 de Junho, 5.^a feira — Passeio em auto-carro a Manacor, Porto Cristo, Cuevas del Drach y Hams.

22 de Junho, 6.^a feira — Passeio em auto-carro a Valdemosa, Miramar, Deyá y Soller. Partida em barco para Barcelona, às 21 horas. Jantar e dormida a bordo.

23 de Junho, Sábado — Chegada a Barcelona. Transporte em auto-carro e instalação. Visita da cidade em auto-carro.

24 de Junho, Domingo — Depois do pequeno almoço, excursão a Montserrat, em caminho de ferro. Visita ao mosteiro de Montserrat, almoço e regresso a Barcelona.

25 de Junho, 2.^a feira — Visita às principais curiosidades de Barcelona.

26 de Junho, 3.^a feira — Dia livre. Partida da estação Barcelona-Termino, às 18,45.

27 de Junho, 4.^a feira — Chegada a Madrid-Atocha às 9,45. Dia livre. Partida às 20,00 para Sevilha.

28 de Junho, 5.^a feira — Chegada a Sevilha às 8,20. Instalação nos hotéis. Visita às principais curiosidades.

29 de Junho, 6.^a feira — Dia livre.

30 de Junho, Sábado — Depois do pequeno almoço, partida em auto-carro para o histórico Mosteiro de la Rabida, berço do descobrimento à América. Visita ao monumento a Colon e viagem para Huelva e Ayamonte. Travessia do Rio Guadiana. — Chegada a Vila Real de Santo António. Jantar no Grande Hotel Guadiana e partida para Lisboa no comboio 9022, às 21,40.

1 de Julho, Domingo — Chegada à estação de Lisboa-T. P. às 8,20.

Cartas ao Editor

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»:

Como assinante do «Boletim da C. P.» venho manifestar a V. a minha simpatia pela forma orientada como a nossa revista se tem apresentado nos últimos anos. Oxalá que possa continuar e até ver mais ampliada, para, de futuro, merecer sempre a atenção dos seus assinantes, contribuindo ao mesmo tempo para melhorar a sua instrução profissional.

Independentemente da instrução, o «Boletim da C. P.» tem-se ocupado de vários assuntos respeitantes aos caminhos de ferro nacionais e estrangeiros, e tratado ultimamente, nas suas colunas, da criação dum museu ferroviário, iniciativa do maior interesse e, por isso mesmo, digna de ser acarinhada.

Estou certo de que não deixarão de aparecer elementos para figurar no Museu de Caminhos de Ferro e, pela nossa parte, não deixaremos de empregar o maior esforço, para enviar mais alguns subsídios na devida oportunidade, pois não nos devemos esquecer que o primeiro centenário dos caminhos de ferro portugueses se deve comemorar a 28 de Outubro de 1956.

A morte inesperada do primeiro magistrado da Nação, Senhor Marechal Carmona, levou-me a antecipar o envio da fotografia feita no Palácio de Belém, em 29 de Maio de 1944, quando da recepção dos representantes dos Sindicatos Nacionais. Envio também o jornal «Vida Ferroviária», de Maio do mesmo ano, no qual se faz o relato da visita e se traça, embora resumidamente, o perfil do falecido Chefe de Estado.

Parece-me que tanto a fotografia como o jornal merecem figurar no Museu de Caminhos de Ferro, com a certeza que lhe dará o destino conveniente.

(a) Victor Affonso

Chefe de estação de 1.^a classe. Aposentado

N. da R. — A fotografia e o jornal «Vida Ferroviária» que nos foram remetidas, merecem ser agradecidos, pois constituem subsídios, com interesse, para a história dos nossos caminhos de ferro, representando também um exemplo a seguir para todos os que trabalham na nossa profissão. Neste número, em lugar de honra, reproduzimos a fotografia e transcrevemos a parte mais curiosa do artigo publicado na «Vida Ferroviária» que, com o maior prazer, ficará arquivado nas nossas colunas.

ARTIGOS DE ÓPTICA

O oculista Hilário Alves, Rua do Carmo, 62, 2.^o Dt., concede a todos os ferroviários o desconto de 20 %, em todas as compras de artigos de óptica e, nomeadamente, em lentes e armações para óculos.

Trata-se duma concessão de carácter permanente, para a qual bastará a apresentação, pelos interessados, de um documento passado pela Companhia ou a simples aposição de um carimbo na receita médica.

AS DESCOBERTAS CIENTÍFICAS DOS ÚLTIMOS TEMPOS

S e bem que os desastres, nos caminhos de ferro, sejam menos frequentes do que os sucedidos em aviões e automóveis, a verdade é que, de quando em quando, se registam acidentes de certa importância que, além de atrasos consideráveis na marcha dos comboios, causam importantes prejuízos às empresas que exploram as redes ferroviárias.

Os descarrilamentos, cujas causas nem sempre são fáceis de averiguar, são por vezes espetaculosos. Um alargamento de via, um carril partido, um desmoronamento de terras, produzem desastres de vária ordem que, além de inevitáveis atrasos, causam enormes prejuízos, especialmente quando as ocorrências se registam longe dos grandes centros ferroviários.

O progresso alcançado pela aviação permite deslocar dos grandes centros ferroviários troços de linha já preparados para a substituição dos que se encontram avariados por descarrilamentos. Próximo do local do sinistro, o avião baixa, abre-se uma porta, e descem vagorosamente os carris, já pregados às travessas, para que se evitem maiores perdas de tempo. O pessoal de via presta atenção à manobra, encaminha os carris para a plataforma da linha e dentro de poucos minutos o comboio pode avançar confiadamente.

Não fica por aqui o progresso registado nos últimos tempos, graças à aviação, ao radar e às descobertas científicas realizadas depois da última guerra.

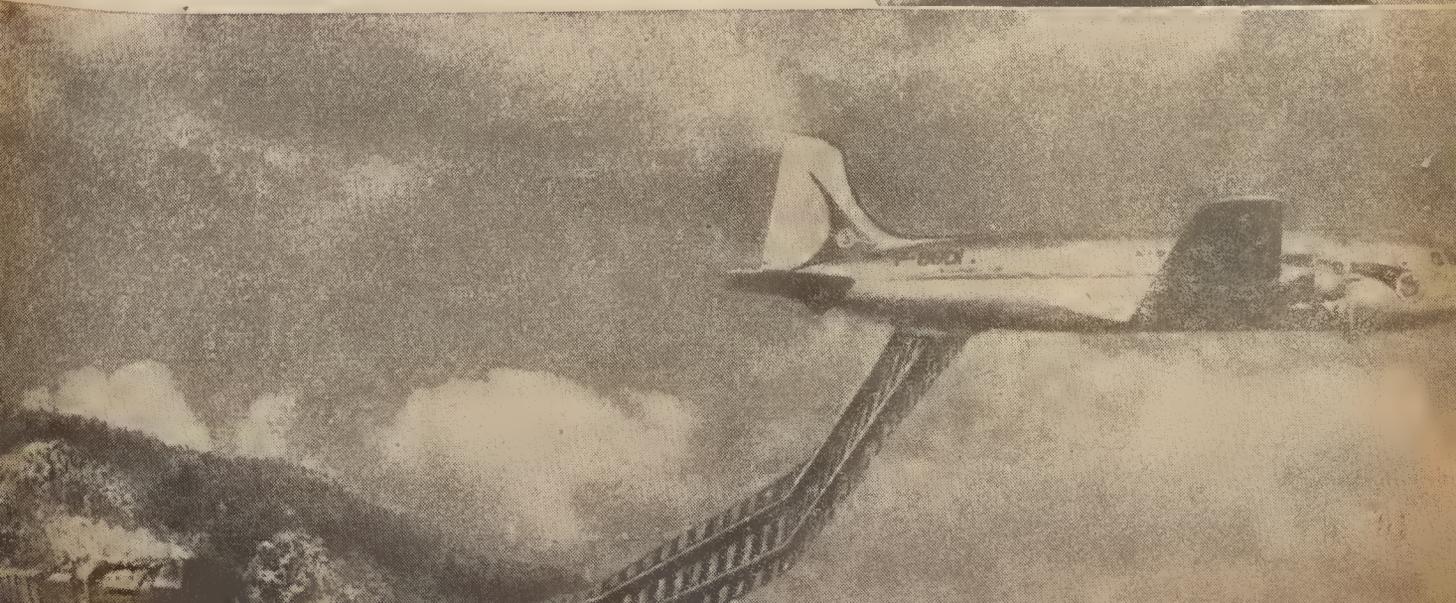
Como os leitores sabem, a certas horas, o movimento dos tranvias é muito intenso, especialmente quando se inicia e termina o trabalho de escritórios, bancos, etc. Os tranvias, a essas horas, saem dos grandes centros, com as lotações mais do que esgotadas, mas no regresso circulam quase vazios.

Com o fim de acelerar as marchas desses comboios, única forma de transportar rapidamente os milhares de pessoas que vivem nos arredores, um sistema de paraquedas permite erguer o material circulante que é comandado pelo radar, até assentar completamente na linha.

As gravuras que hoje publicamos, extraídas da revista «Notre Métier», mostram, melhor do que as palavras, os novos inventos, os primeiros duma longa série destinada a maravilhar os que utilizam o caminho de ferro!

N. da R. — O dia 1 de Abril, em França como em Portugal, é conhecido pelo nome de «Dia das Pétas» sendo muitos os jornais que aproveitam aquele dia, para publicar notícias sensacionalíssimas!...

E' o que fizemos hoje, com a devida vénia da revista «Notre Métier», a quem felicitamos pelas ótimas fotografias publicadas.



UMA VISITA AO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA

EM 29 de Março de 1944 foram recebidos por Sua Excelência o Senhor Presidente da República, na Sala de Recepções do Palácio de Belém, os representantes das Direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, Srs. Luís Pinto Vilela, Manoel Pinto de Mesquita, Victor Affonso, António Mendes Rapôso, Abel Hopffero Romero e Mateus Gregório da Cruz, que foram cumprimentar Sua Excelência e agradecer a portaria de louvôr que o Governo entendeu publicar, pelos bons serviços prestados pelos ferroviários por ocasião das últimas manobras militares.

O Senhor Presidente da República, em agradável troca de impressões com os visitantes, com uma gentilêza que confunde e uma modéstia que não deixa nunca esquecer a elevada posição que Sua Excelência ocupa, patenteou a simpatia que lhe inspira a família ferroviária, à qual a Pátria deve assinalados serviços, salientando o denôdo, a inteligência e a disciplina com que ela, em momentos críticos para o Governo, acode, pressurosa, a prestar o seu concurso em prol da ordem e do patriotismo, como sucedeu por altura das últimas manobras militares.

E Sua Excelência, numa atraente e simples narrativa, contou por que sabe que o ferroviário encara o perigo com desprezo, quando vê que dum seu acto pode resultar a salvação de alguém. Sabe-o por experiência própria, disse, e com a sua característica simplicidade, diz que há um facto sucedido há muito a que assistiu, porque aconteceu com Ele e que nunca esqueceu.

«Há quantos anos isto foi! Viajava eu no comboio de Torres Novas para Lisboa e entre Vale de Figueira e Mato de Miranda—imprudentemente, encostei-me à porta, que se abriu, e fiquei agarrado a ela com quanta força tinha, em pe-

rigo iminente, que podia custar-me a vida.

Por um acaso feliz, muito próximo o revisor do comboio, soccegradamente, seguia no desempenho do seu serviço pelo estribo-fora fazer a Revisão, mas ao vêr a minha situação nada invejável, agarrou-se à porta com inaudita coragem pela posição em que se encontrava e conseguiu libertar-me do apuro.

Uma curva apertada podia ter aparecido ou o simples salto dum cruzamento e ele, mal seguro, podia ser precipitado.

Há muito tempo que isto foi, mas não esqueci.»

(Do jornal *Vida Ferroviária*, n.ºs 112 e 113, de Abril e Maio de 1944).

VELHOS TEMAS

A Consciência

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Num ermo, em noite sombria,
Zé um crime cometeu!
Mas, dentro em pouco, fugia
de uma sombra, que apareceu.

Zé todo o mundo correu:
Ásia, África, Oceania.
E a sombra, da cor do breu,
por toda a parte o seguia!

Um dia, em fúria que assombra,
ele invectivou a sombra,
revoltado com tal sorte.

E a sombra disse, por fim:
— «Só te vês livre de mim
no dia da tua morte!

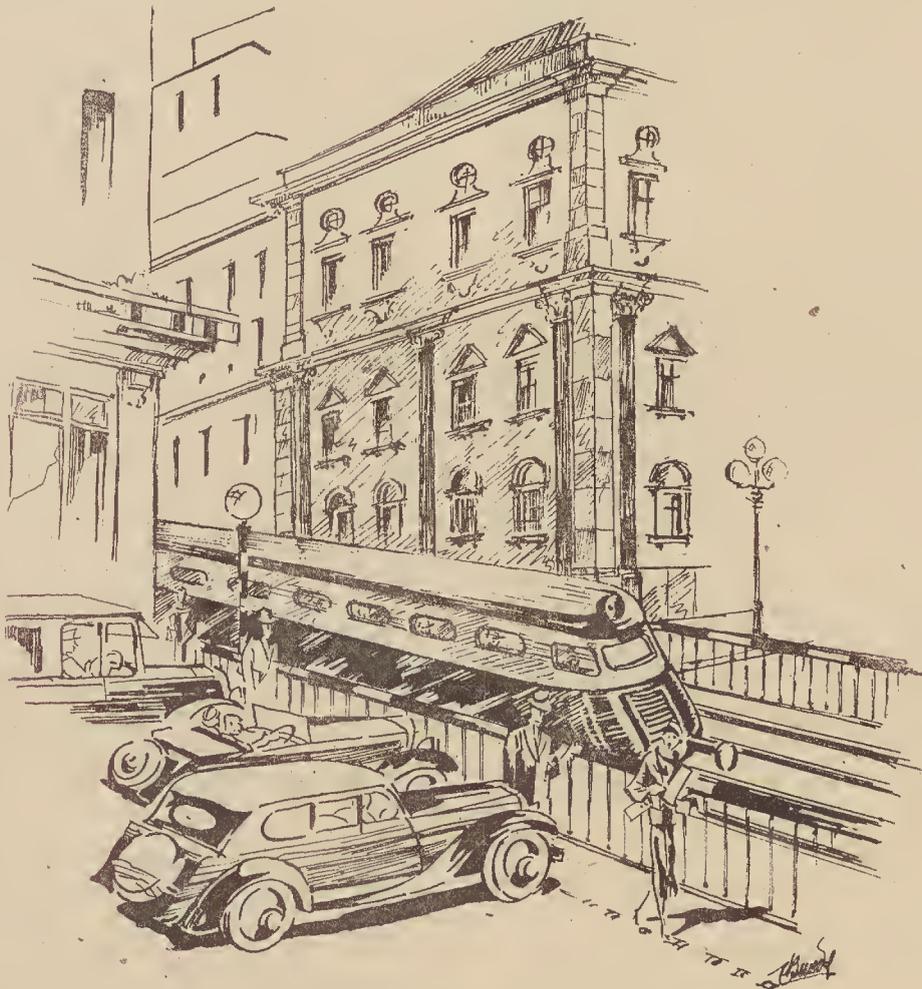
A RESPONSABILIDADE DE BEM CONDUZIR UM AUTOMÓVEL

Pelo Eng.º BORGES D'ALMEIDA
Subchefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

VEMOS todos os dias, nos jornais, a série de desastres ocorridos nas ruas, nas estradas, nos cruzamentos das vias públicas, motivados por inadvertência dos peões e por falta de cuidado dos condutores dos veículos automóveis.

Este, nem sempre se lembra de que a via pública tem que ser para todos, que o ritmo da vida se acelerou e que, por isso mesmo, se deve subordinar à disciplina da circulação.

Por outro lado, o respeito que nos me-



Com uns minutos de espera... chega-se mais depressa

As culpas são, umas vezes dos conductores, outras dos peões e, a maior parte das vezes, de ambos.

O número de automóveis em circulação cresceu assustadoramente e o público aumentou também.

rece a integridade física do semelhante e a certeza de que a maior proteção tem que ser dada ao peão, para contrariar o princípio da impunidade de quem conduz por contar com o abrigo da massa que desloca, constitui uma regra esquecida, infelizmente

tantas vezes, por aqueles a quem o delírio das velocidades faz olvidar a segurança própria e alheia.

O peão conta, é certo, com a sua prática de andar nas ruas, com o seu golpe de vista, mas ignora as regras do trânsito que, mesmo por elementar prudência, nunca se deu ao trabalho de observar.

O condutor de um automóvel, que se considera «az do volante», tem confiança nos travões, na mecânica afinada do seu carro, mas esquece-se frequentemente de que, como máquina, está sujeita a desafinar-se sem prevenir quando.

Além disso, o espaço dentro do qual se deve parar quando se apresenta qualquer obstáculo, depende da eficiência dos travões, da qualidade do pavimento em que circula no momento considerado, do seu grau de secura e humidade e até da distribuição da carga.

A todas estas variáveis, sobrepõe-se a formação mental de quem conduz.

Com respeito às diferenças de formação mental de uns condutores para outros, para reagirem em face de um obstáculo (veículo, peão, etc.) que se lhes apresente, está averiguado que $\frac{3}{5}$ de segundo é o tempo mínimo decorrido entre a percepção de um obstáculo e a travagem.

Deste curto espaço de tempo, uma parte é empregada em deslocar o pé do pedal do acelerador para o pedal do travão de pé.

Poucos condutores são capazes de reflexos tão rápidos.

Muitos dos que têm grande experiência, são incapazes de executar aquela operação aparentemente simples, em menos de um segundo:

muitos outros precisam de um segundo, ou de um segundo e $\frac{1}{5}$:

os restantes, só tarde se apercebem de um obstáculo, mesmo que lho anunciem.

O significado destas reacções não é indifferente, desde que tenhamos em conta a velocidade com que se caminha.

Suponhamos dois condutores, numa estrada com pavimento de formigão de cimento, em patamar, seco e caminhando a 60 kms. por hora e que, nos dois veículos,

a eficiência de travões é de 75 %, «considerada excelente».

Supomos também que, ao aperceberem-se de um obstáculo, um dos condutores reage em $\frac{3}{5}$ de segundo e o outro em um segundo e $\frac{1}{5}$.

O primeiro precisará de 30 metros para parar depois de receber sinal e o outro necessitará de 42 metros.

Quer isto dizer que o carro do segundo condutor, no momento em que o primeiro parar, ainda caminha a 45 kms. por hora.

Portanto, carros em iguais condições e com igual eficiência de travões precisam de espaços muito diferentes para parar, consoante as reacções dos seus condutores.

Por aqui se vê, como cada condutor deveria estudar as suas possibilidades, antes de se lançar na estrada «confiando mais no seu saber do que na sua prudência».

Os números apresentados, para uma velocidade de 60 kms. por hora e eficiência de travões de 75 %, «considerada excelente», tomam aspectos assustadores quando se pensa que os «azes do volante» conduzindo despreocupadamente, conseguem o seu desideratum excitando a sensação de quem os vê, passando a 100 kms. por hora, às vezes fora da mão para «aproveitar a estrada».

«Se considerarmos uma eficiência de travões igual a 50 %, «considerada boa», aqueles condutores, supondo que têm reacções iguais, precisam de 72 metros para parar;

se a eficiência dos travões for de 30 %, considerada má em situação de emergência, o espaço para paragem passa logo a ser de 120 metros.

Se as reacções forem diferentes, tudo se passará, como vimos, numa escala que nem a fantasia alcança.

A maioria dos conductores de veículos automóveis, não conhece a eficiência dos travões do seu carro ou, se a conhece, não sabe, num momento, calcular em função da velocidade, da qualidade do pavimento e do seu estado de secura ou humidade, se está ou não dentro da distância em que, por uma aplicação de travões, pode parar sem perigo.

D'aqui, a condenação das altas velocidades, especialmente nas povoações, nas es-



Eficiência de travões...

tradas vulgares, ou em qualquer via que não seja adequada para isso.

Tudo quanto dissemos, aplica-se apenas a estradas em patamar com pavimentos secos.

Consideremos agora o caso frequente de uma estrada com pavimento asfaltado, percorrida a 60 kms. por hora, por um automóvel com 75 % de eficiência de travões:

Se o pavimento estiver húmido, poderá parar em 32 metros e em 3 segundos e sessenta e cinco centésimos; se estiver seco parará em 22 metros e em 2 segundos e cinquenta e nove centésimos.

O mesmo carro, numa estrada de macadam com pavimento seco, parará em 20 metros e em 2 segundos e vinte e oito centésimos e dentro de 27 metros e em 3 segundos e três centésimos com pavimento húmido.

Nem sempre os travões estão com uma eficiência aceitável, 40 %;

nem sempre a consciência de quem conduz, o leva a pensar como os números citados acima aumentam, quando a eficiência de travões diminui.

Por isso, «conduzir» deve constituir uma arte e a ela devem estar ligados princípios de honestidade e faculdades de observação.

Se um condutor possuisse todos os atributos indispensáveis para ser perfeito, não teria desastres?

Certamente teria, porque para condutores perfeitos deveriam existir peões perfeitos e, além disso, tais condutores teriam que contar também com a imprudência dos outros e até com a sua imperícia.

Mas ao peão, que também raras vezes entra em conta com a eficiência das suas reflexas, apenas se lhe exige que respeite, com disciplina, as regras de trânsito que lhe impõem;

Ao condutor, exige-se-lhe o conhecimento integral das mesmas regras e deixa-se à sua consciência que medite sobre todos os factores que inumeramos, sem o que nunca terá a noção da responsabilidade que tomou.

* * *

Quem escreve estas linhas, tem conduzido automóveis das mais variadas marcas, há uma dúzia de anos.

Tem andado muitos, mas muitos milhares de quilómetros utilizando o comboio, e confessa com toda a justiça:

nunca se preocupa com a sua segurança quando utiliza este meio de condução.

Viajando ou conduzindo um automóvel, já não lhe é possível fazer a mesma afirmação...

Será viável que outros meditem sobre isto?

Poderão estabelecer confronto entre viajar em automóvel, horas e horas sentado e encolhido, e viajar em comboio onde se pode passear no corredor, ir sentado ou em pé, onde se pode ir sem a preocupação de segurança e sem o receio de distrair o condutor com a conversa?

Pode-se alegar que o automovel está sempre pronto, à nossa ordem, sem a preocupação da hora de chegada e de partida.

É certo, mas... esta vantagem poderá suprir todos os outros inconvenientes?

Já pensaram em que um «chauffeur» de comboio (o maquinista) para assumir a res-

ponsabilidade da função teve que percorrer, durante mais de 20 anos, os vários graus da escala, com prestação de provas, desde fogueiro a maquinista de 3.ª, 2.ª e 1.ª até chegar a conduzir um comboio rápido?

E um «chauffeur» de automóvel?

No fim de um mês, o máximo dois em aprendizagem, ele aí vai e depois ... seja o que Deus quiser.

Depois do que se expôs, medite-se na *Segurança do Caminhos de Ferro*.

O número de passageiros mortos, por bilião de viajantes-quilómetros foi, em 1938, de 1530 pelo ar; 71 por estrada; 0,55 pelo Caminho de Ferro.

Em 1947 estes números foram:

163 pelo ar; 108 por estrada e 0,64 por Caminho de Ferro.

Se à nascença um francês pudesse conhecer o futuro, teria mais probabilidades de ser assassinado que de ser morto em acidente de comboio.

Probabilidades de morte criminal = 0,15 %.

Probabilidades de morte por acidente em Caminho de Ferro = 0,11 %.



O delírio das velocidades faz esquecer a segurança própria... e alheia

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 44 — Um passageiro, portador de livrete quilométrico de 2.ª classe, deseja em Santa Comba Dão, bilhete para Viseu e informa não desejar seguir em 1.ª classe, mas sim em 3.ª sem qualquer reembolso.

Poder-se-á fornecer 3.ª classe?

Caso afirmativo, em que classe se deve indicar o destino no bilhete a fornecer?

Também terá direito a reembolso, caso o exija?

Resposta — Quando um passageiro, portador de livrete quilométrico de 2.ª classe, não desejar viajar em 1.ª classe, nas linhas onde se faz somente serviço de 1.ª e 3.ª classes, deverá ser-lhe fornecido bilhete de 3.ª classe, sem que, pelo facto, tenha direito a qualquer reembolso.

///

Pergunta n.º 45 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Campanhã para Vila do Conde, um tambor de carboneto, 57 kg.

Aviso ao Público B 97

Distância:

Campanhã — Famalicão — 33 km.

Famalicão — Vila do Conde — 33 » = 66 km.

66 km. \times \$50 = 3\$30

Mínimo de cobrança =	5\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,06$	1\$08
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
	<u>10\$10</u>

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:

Minho e Douro — Distância 33 km.

Preço (mínimo de cobrança)	5\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,06$	1\$08
Registo	3\$00
Arredondamento	\$02
	<u>9\$10</u>

Antiga N. Portugal — Distância 33 km.

Preço (mínimo de cobrança)	5\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,06$	1\$08
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
	<u>7\$10</u>
Total	<u>16\$20</u>

Pergunta n.º 46 — Reportando-me aos exemplos indicados nas páginas n.ºs 77 e 78 das Instruções Complementares ao Livro E, 11, edição de 1950, peço dizer-me se o processo de taxa abaixo indicado está certo.

Um soldado portador de 1/2 bilhete Tarifa Geral em 3.ª classe, de Campanhã para Mafra, fornecido à vista de requisição militar, que apresenta também F 17 fornecido pela bilheteira para cobrança de mudança «de via» para seguir por via Lisboa, avisa na procedência o revisor do comboio n.º 4 que deseja mudança de 3.ª a 2.ª classe apenas de Campanhã a Lisboa-R.

Mudança de classe pela via normal.

De Campanhã a Mafra, via normal 327 km. \times \$35	= 114\$50
» » » » » » 327 » \times \$25:2 =	<u>40\$90</u>
	73\$60

Mudança de classe na via excepcional:

De Campanhã	
a Lisboa-R., 343 km.	
De Campanhã	
a Mafra, . . . 327 km.	
16 » \times \$35 inteiro =	5\$60
16 » \times \$25 » =	4\$00
	<u>1\$60</u>
	75\$20

Mudança de classe	75\$20
Sobretaxa de velocidade.	35\$00
Importância a cobrar	110\$20

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 47 — Rogo dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado, transporte efectuado no mês de Janeiro de 1951:

Pequena velocidade de Viana do Alentejo para Alhos Vedros, um vagão com fardos de cortiça em bruto 6.100 kg., uma prensa de ferro para enfardar, 110 kg. e 10 atados precintas de ferro, 120 kg. Carga e descarga pelos Donos.

Cortiça — T. Especial 1 — P. V. — Tabela 10 — Distância 105 km.

Prensa — T. Geral — 1.ª classe.

Precintas — T. Especial 1 — P. V., tabela 11 — B. 94 e Circular n.º 76.

Cortiça preço . 64\$00 \times 5,2 =	332\$00
Prensa » . 90\$25 \times 0,11 =	9\$93
Precintas » . 60\$85 \times 0,2 =	12\$17
Peso virtual . 60\$85 \times 4,5 =	273\$83
Evoluções e manobras 8\$00 \times 10,01 =	80\$08
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$09
	<u>716\$90</u>

Devo aconselhar o expeditor a preencher nova declaração de expedição para a prensa e para as precintas, mesmo que sejam transportadas no mesmo vagão, por resultar mais económico o seu transporte?

Resposta — Está errado. Segue discriminação conforme corresponde, considerando, como se infere das indicações do consulente, que as precintas de ferro seriam usadas:

Distância 105 km.

Cortiça — Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., tabela 10

Peso bruto	6.100 kg.
Peso a deduzir (Circular n.º 76 da Divisão Commercial)	915 »
Peso a taxar	5.185 »

Prensa — Tarifa Geral, 1.ª classe { remessa distinta

Precintas — » » 4.ª » {

Preço	64\$00 × 5,2	=	332\$00
Manutenção	8\$00 × 5,2	=	41\$60
			374\$40

Remessa distinta

Preço 90\$25 × 0,11	=	9\$93
» 69\$25 × 0,12	=	8\$31
Manutenção	18\$00 × 0,11 =	1\$98
	18\$00 × 0,12 =	2\$16
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Arredondamento		\$02
Total		404\$80

Nota-se ainda ao consulente que para se considerarem a prensa e as precintas ao abrigo da alínea d) da 10.ª das Condições gerais de aplicação da T. E. I. n.º 1 de P. V. não há necessidade de se exigir ao Expedidor nova declaração de expedição.



Pergunta n.º 48 — Peço dizer-me se ao transporte de pombos correios e suas taras, apresentados a despacho em conta corrente pelas unidades militares, gozam da redução prevista no A. 962 para as Sociedades ou Grupos Columbófilos, visto os pombais militares estarem inscritos em Sociedades Columbófilas.

Resposta — As disposições do Aviso ao Público, B n.º 13, e não A, n.º 962 como o consulente indica, não tem aplicação aos pombos correios e respectivas taras vazias, transportados por conta do Ministério da Guerra ou de qualquer outro organismo do Estado.

Mais se esclarece que apenas disfrutam da concessão estabelecida no referido Aviso ao Público, os transportes que obedeçam às condições insertas nas Instruções Complementares ao Livro E, 11 — página 165.

II — Divisão de Exploração

Pergunta n.º 32 — O comboio n.º 4371 chegou a Lourical com 25 minutos de atraso, tendo 10 minutos concedidos à estação; leva uma descarga de 19 volumes com 1.300 Kg., serviço este que demorou 7 minutos, estando pronto a partir às 8,36.

Como o comboio n.º 4120 circula à tabela, o cruzamento efectua-se naquela estação, visto que, mesmo que não levasse para ali serviço, já não podia ir a Telhada cruzar, por 12 minutos de atraso ao comboio n.º 4120. O comboio n.º 4371 foi justificado: cruzar com o comboio n.º 4120 e descarga de 19 volumes com 1.300 Kg., sendo todo o atraso

marcado a «Diversos». Há dúvida no preenchimento e envio do modelo M 141. Segundo o meu critério não há que estabelecê-lo, visto o mesmo ser enviado ao Serviço do Movimento e o tempo perdido ser marcado a «Diversos», com a agravante do serviço da manutenção, não ter ocupado todo o tempo concedido.

Peço esclarecer se deve ou não ser estabelecido o modelo M 141.

Resposta — Em conformidade com o Art.º 20.º do Livro E, 5, o modelo M 141 só deve ser estabelecido quando os combóios rápidos, expressos ou ónibus de passageiros perderem tempo para cargas e descargas de volumes.



Pergunta n.º 33 — Prevê a Instrução n.º 2504 no seu Art.º 19.º, a entrada de comboios em linhas de tôpo.

Como a chamada (4) se refere a estações intermédias, e Torre da Gadanha tem uma linha de tôpo para entrada dos comboios do ramal de Montemor, desejava saber se para estes comboios esta estação é considerada término ou intermédia.

Resposta — A estação de Torre de Gadanha, não pode ser considerada de «tôpo», visto que tem possibilidade de receber ou expedir comboios, de ou para o Ramal, em ou de qualquer linha respectivamente.

Portanto, quando haja necessidade de receber um comboio na linha de tôpo, deve cumprir-se com o Art.º 19.º do Regulamento 2.



Pergunta n.º 34 — Diz a alínea (e) do Art.º 19.º do Livro E, 5, que quando um comboio perder tempo esperando locomotiva acabada de chegar noutra comboio por ter de preparar, tomar água e carvão, só deve ser marcado à Tracção o tempo excedente a 3 horas contado desde a entrada da locomotiva no Depósito até à sua saída. A quem deve ser marcado o tempo perdido pelo comboio n.º 3152 que esperou locomotiva acabada de chegar noutra comboio como a seguir exemplifico ?

A máquina que devia fazer o comboio n.º 3010 a expedir às 16-05 avariou, tendo a Tracção utilizado para este comboio a máquina que tinha destinada para fazer o comboio n.º 3152 a expedir às 16-50. O Depósito preveniu a estação que para fazer o comboio n.º 3152 seria utilizada a máquina que chegasse no comboio n.º 3121 às 16-19 precisando, porém, de ir ao Depósito para preparar, e assim resultou que o comboio n.º 3152 saísse com 30 minutos de atraso, por esperar a máquina que chegou no comboio n.º 3121.

Resposta — O comboio n.º 3152 é regular e portanto tem máquina escalada; se esta foi utilizada para o comboio n.º 3010, em substituição da sua titular que avariou, o tempo que o comboio n.º 3152 perdeu esperando preparação de máquina, é marcado à Tracção.

Na generalidade, a alínea (e) do Art.º 19.º do Livro E, 5, tem aplicação, quando se pede máquina para um comboio extraordinário (portanto sem máquina escalada) e o Depósito informe que só pode fornecer a que chegar em determinado comboio.

OS NOSSOS COLABORADORES

Todos os meses nos chega colaboração variada, que muito apreciamos.

A falta de espaço não tem permitido a sua publicação, o que sinceramente lamentamos.

Além de muitos artigos, são-nos remetidas várias produções em verso, prova de que as musas não fazem mal aos ferroviários...

Abundam os fotógrafos amadores na rêde explorada pela Companhia e a prova está no entusiasmo que despertam os nossos concursos de fotografia.

Publicamos hoje algumas fotografias de assinantes que, de há muito, são assíduos colaboradores da nossa revista. Representam trechos do nosso país, que os nossos leitores apreciarão, forma prática de conhecerem a nossa terra, através dos nossos monumentos e paisagens.

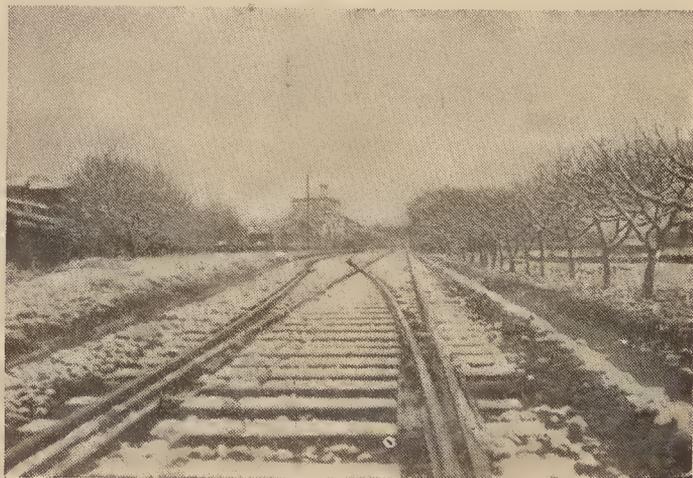
Os nossos agradecimentos.



PENICHE—Rochas do Cabo Carvoeiro
Foto do Eng.^o Frederico de Quadros Abrãgão



ALTO DOURO—No primeiro vale corre o rio Tanha, afluente do Corgo
Foto do Subinspector António R. Coutinho



BEIRA BAIXA—A neve na Estação de Lardosa
Foto do Factor de 2.^o Sílvio Vilela Cardoso

Missão dos Serviços combinados de Camionagem

Pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE
Comercialista do Serviço de Tráfego

1—Realidades ponderosas: Rede ferroviária e rede rodoviária. Contraste das respectivas malhas

À beira do centenário do caminho de ferro em Portugal encontramos hoje com uma rede ferroviária em que a extensão das linhas atinge 3.590 quilómetros e a extensão das vias 4.550. (1)

É pequena a nossa superfície territorial e a nossa densidade populacional fica muito aquém da de alguns países da Europa, mas nem por isso se pode negar a pequenez da quilometragem da nossa rede. É o que com facilidade se infere por comparação com a superfície territorial ou com a população, que dá uma ideia de *densidade ferroviária* ou de *amplitude da malha* — se é que esta designação, inteiramente adequada para a generalidade dos países do centro e oeste do continente europeu, tenha cabimento, em boa verdade, para o nosso país.

Assim, e considerando que nos 89.059 km². (2) do Continente devem hoje existir à volta de 3 milhões de habitantes, teremos os índices

$$i = \frac{\text{extensão das vias férreas}}{\text{superfície territorial}} \quad \text{e}$$

$$i' = \frac{\text{extensão das vias férreas}}{\text{número de habitantes}} \cdot 1.000$$

iguais, respectivamente, a 51 metros/km.² e 569 metros/1.000 habitantes.

A contrastar, existiam em 31 de Dezembro de 1949 (2) 27.136 km. de estradas e, portanto, se calcularmos idênticos índices rodoviários, que designaremos por i_r e i'_r , teremos 305 metros/km.² e 3.392 metros/1.000 habitantes!

Quer dizer: os índices rodoviários são superiores em cerca de 6 vezes os respectivos índices ferroviários. (3)

(1) Incluindo o ramal de Cascais, em exploração pela «Sociedade Estoril», de 26 km. de extensão.

(2) Anuário Estatístico de 1949, do I. N. E..

(3) Na realidade nem todas as estradas estão servidas de carreiras (em 31/12/1950, a percentagem de estradas servidas era de 45 % e de 10,7 %, respectivamente para carreiras de passageiros e de mercadorias), mas dada a elasticidade do regime de aluguer a maior parte pode considerar-se hoje servida por meios de transporte.

Não é isto, claro está, um fenómeno específico de Portugal mas uma fotografia local de uma situação universalista gerada pela era do binário motor de explosão-pneumático. E para melhor confrontação apresentamos seguidamente os índices atrás indicados, relativamente a alguns países:

QUADRO I

Índices de densidade (1)

PAÍSES	Ferroviários		Rodoviários	
	i_f m/km. ²	i'_f m/1.000 hab.	i_r m/km. ²	i'_r m/1.000 hab.
Alemanha (Trizona anglo-franco-americana)	296	1.513	419	2.142
Áustria	128	1.529	1.025	12.277
Bélgica	431	1.526	351	1.242
Checoslováquia	156	1.750	505	5.677
Dinamarca	106	1.074	290	1.930
Espanha	35	636	254	4.590
E. U. da América	80	4.135	628	32.460
Finlândia	22	1.692	195	14.763
França	153	2.023	1.299	17.212
Grã-Bretanha	365	1.725	1.282	606
Hungria	47	1.241	124	3.235
Itália	98	644	567	3.708
Noruega	16	1.607	136	13.597
Holanda	211	707	371	1.241
Polónia	167	2.130	311	3.958
Portugal	51	569	305	3.392
Roménia	43	929	212	4.377
Suécia	44	2.820	200	12.939
Suiça	159	1.413	398	3.538

Os índices relativos a alguns países — sobretudo os do ocidente da Europa: Bélgica, Grã-Bretanha, Alemanha (Trizona), Holanda, Suiça e França — revelam bem existir uma verdadeira malha de comunicações terrestres, tanto no plano ferroviário, como rodoviário.

No entanto, e salvo raras excepções, em todos os países a desproporção das duas malhas é enor-

(1) Excepto para Portugal, os índices foram calculados a partir dos dados extraídos das publicações: «The Statesman's Year Book», 1950, Mac Millan & C.º, Londres; «Bulletin Mensuel de Statistique», «Bureau des Nations Unies», Novembro de 1950; e «Statistique Internationale des Chemins de Fer», 1948, «Secrétariat Général de l'Union Internationale des Chemins de Fer».

me, atingindo, como na França, a média de 8 quilómetros de estrada para 1 quilómetro de via férrea.

Dado o desfazamento em que, regra geral, nos encontramos ante as inovações do progresso da civilização, não dispunhamos, com o advento dos transportes mecanizados por estrada, senão de um sistema ferroviário a menos de metade do que, naquela altura, se julgava necessário. E, não obstante as tentativas de levar por diante o estreitamento da malha, já então sob o delineamento de um plano traçado, não tem sido possível fazer progredir o carril — à parte pequenas adições, que não revestem, todavia, expressão significativa.

Concluindo que havia apenas 39 metros de caminho de ferro por quilómetro quadrado e 605 metros por 1.000 habitantes, dizia-se em 1927, nas Considerações Preambulares do Relatório da Comissão encarregada da elaboração do «Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente»: «estamos bem longe dos 365 metros por quilómetro» e 1.472 metros por 1.000 habitantes da Bélgica, ou de 97 metros e 1.370 metros da França, ou dos 123 metros e 970 metros da Alemanha. Sem estreitarmos até esse ponto as malhas da rede, carecemos de lhe aumentar a extensão na certeza de melhorar consideravelmente a economia nacional pelas facilidades de transportes».

E assim se previam no referido documento — escalonadas por várias fases, é certo — cerca de 3.700 quilómetros de linhas a adicionar a 3.411 então existentes.

Vinte e três anos volvidos, verifica-se que o aumento não foi além de 180 quilómetros, ou seja, 5 % do incremento projectado.

Entretanto a Bélgica estreitou ainda a malha, de 365 para 431 metros/km.², e a França, de 97 para 153 metros/km.².

De tudo isto a característica marcadamente lacunar do sistema ferroviário português, deficiência que em paralelo com a plétora da rodovia torna difícil a captação do tráfego, já que a este tão variados e convidativos escoantes se oferecem, englobando simultaneamente vantagens de velocidade e de preços.

2—Os serviços combinados de camionagem na supressão das lacunas da rede ferroviária

Só o Governo, mediante o que consideramos política superior dos transportes terrestres, pode delimitar a concorrência, e graduar o estreitamento da malha de cada uma das redes de transportes no país.

Mas uma coisa, desde há anos, se apresentou extraordinariamente interessante: o preenchimento das lacunas da rede ferroviária nacional por meio de *serviços combinados rodoviários* — tracção animal ou tracção mecânica. (1)

Com menos motivos do que nós (dada a maior estreiteza das suas malhas) vários países seguiram tal política, que, afinal, correspondia a uma quase verdadeira extensão das linhas de caminho de

ferro, com evidentes benefícios do Público e das empresas ferroviárias.

A forma de realizar essa combinação é que pode variar: exploração directa (total ou parcialmente), exploração através de uma empresa de camionagem associada ou subsidiária, bonificações ou prémios, simples concessões de passes ou de um certo número de viagens gratuitas. Por vezes usa-se um sistema misto.

Entre nós tem vigorado o princípio da combinação moldado, em parte, na atribuição de concessões de passes e de viagens, que representa a oferta que menos dispêndio traz — pelo menos à primeira vista — para a empresa ferroviária, já que o transporte é o bem por ela produzido.

Os 130 contratos de serviço combinado em execução em 31 de Dezembro de 1950 representam para o Caminho de Ferro, anualmente:

— fornecimento de meia centena de passes, permitindo a realização de várias viagens, correspondentes a um percurso total de mais de 34 mil quilómetros.

— fornecimento de mais de uma centena de viagens de ida e volta, num percurso total de mais de 370 mil quilómetros.

Não andaremos longe da verdade — e se pecarmos é por defeito — computando em mais de 300 contos anuais a importância correspondente a estas concessões.

Não se menospreze pois a quota parte do Caminho de Ferro nesta fase da livre iniciativa dos serviços combinados, tanto mais que a citada verba só representa uma fracção dos encargos totais que lhe estão adstritos, nos quais o destacamento de pessoal, o expediente e a contabilização especializada assumem vulto apreciável.

São evidentes, repetimos, os benefícios que o Público usufrui mediante tal combinação de serviços.

Se se trata de serviço de passageiros estes beneficiarão das comodidades de aquisição de um bilhete único, permitindo a viagem de ponta a ponta, assim como do despacho de bagagens para transporte até destino. São assim eliminados os incómodos nos transbordos e a incerteza do seguimento. Vantagens cujo apreço é supérfluo enaltecer. Se quência de horários e estacionamento nas estações

(1) Vulgarmente chamados *serviços combinados de camionagem*. Esclarecemos que o termo *camionagem*, embora seja hoje tomado na acepção vulgar de transporte por estrada por meios mecânicos, abrange, segundo a etimologia, tanto a tracção mecânica como a tracção animal. Assim, no «Dicionário Geral de Ferrocarriles», de Don José Gonzalez de las Cuevas e Don Francisco Rodriguez, de 1887, define-se «camião» (camion) como «carruagem para o transporte por tracção animal por caminhos ordinários» e «camionagem» o «serviço especial de transporte em combinação com as empresas ferroviárias para o interior das povoações, e o das estações para as povoações próximas». Há idênticas referências nos dicionários de Palaa (1872), e de Don Benito Garcia (1875).

são as duas condições prévias que para a camionagem tal combinação implica.

Se se trata de serviço de mercadorias, a frase corrente «serviço de porta a porta» é a expressão máxima do que em tal capítulo a combinação de serviços pode vir a oferecer aos utentes do caminho de ferro.

Além disto, implicando a combinação, normalmente, o estabelecimento de um ou mais locais de venda de bilhetes ou de recepção e expedição de mercadorias — «Despachos Centrais», ou «Postos de Despacho», segundo a terminologia ferroviária, facultar-se-ão às populações das respectivas localidades uma espécie de miniatura de estações de caminho de ferro, desempenhando uma função muito interessante no capítulo de prestação dos mais variados informes no tocante aos transportes ferroviários.

Por estas razões deve a missão dos serviços combinados ser tida em alto apreço.

Estes devem ser impulsionados e acarinhados.

3—Evolução da rede dos serviços combinados de camionagem. Alguns dados estatísticos

O Caminho de Ferro, através dos respectivos Serviços e com os meios ao seu alcance, tem-se esforçado pela ampliação da sua rede de serviços combinados.

Esforço quase ignorado mas útil, por vezes inglório mas sempre persistente, ele tem procurado um verdadeiro prolongamento do carril além da periferia das estações, levando a recônditos lugares do país as possibilidades de ligações sem soluções de continuidade.

Data de 1866 a efectivação do primeiro contrato de serviço combinado (contrato n.º 2), celebrado pelo Caminho de Ferro com Luiz Salazar Júnior, respeitante ao estabelecimento da Central de Lisboa. Seguiram-se os contratos da Central do Porto (em 1870), da Central de Coimbra (em 1875) e das Centrais de Elvas e Badajoz (em 1884).

Em 1885 o serviço de Coimbra passou a ser feito por intermédio de «tramwys» — os vulgarmente conhecidos por «americanos».

Os primeiros contratos diziam assim respeito aos serviços nos grandes centros, onde desde logo se tornaram indispensáveis para o utente da via férrea.

Foi só muito mais tarde, com o aparecimento do automóvel, que verdadeiramente se estendeu além dos grandes centros a combinação de serviços com o caminho de ferro.

Assim, em 1922 estabelece-se o serviço combinado de passageiros e de mercadorias entre Lousã e Avô, e em 1923 o serviço combinado, também de passageiros e mercadorias, entre a estação de Fátela e Penamacor.

Em 1934, data em que pela primeira vez temos estatísticas oficiais sobre o assunto, registam-se já:

QUADRO II

Carreiras regulares em serviço combinado		Serviços com veículos, considerados de aluguer	
Número	quilómetros servidos	Número	quilómetros servidos
65	1.314	16	422

Para melhor apreciação do assunto se mostra no seguinte quadro, a traços gerais, a evolução da respectiva rede no último decénio:

QUADRO III

Anos	Serviços iniciados	Serviços encerrados	Serviços existentes em 31/XII (1)
1940	2	3	64
1941	5	1	68
1942	4	5	67
1943	9	7	69
1944	4	1	72
1945	6	5	73
1946	10	-	83
1947	10	1	92
1948	18	3	107
1949	12	7	112
1950	21	2	131

(1) Considerando, segundo os respectivos anos de início os das linhas incorporadas.

Foi incluído o serviço em lanchas automóveis entre Setúbal e Troia, iniciado em 1946.

Quer dizer: neste decénio o crescimento líquido foi de quase 7 dezenas de serviços combinados.

No entanto, se considerarmos só o período do após-guerra, o crescimento líquido foi de uma *meia centena de serviços combinados*, ou seja, à média anual de uma dezena.

Se tivermos em conta as diligências desenvolvidas, desde os que na região representam o Caminho de Ferro, com a missão, por vezes difícil de seleccionar os proponentes, e de investigar «in loco» as possibilidades que se oferecem, até aos que nos Serviços Centrais por fim decidem e submetem o assunto à sanção oficial, nem seríamos verdadeiros nem seríamos justos menosprezando este esforço de expansão da rede de serviços combinados, desde o Minho ao Algarve.

E no entanto — poder-se-á objectar — isto representa bem pouco com o que exigem as necessidades do país.

Assim, começemos por fixar a nossa atenção no quadro que nos dá uma ideia do panorama actual da rede de serviços ligados ao caminho de ferro.

Em face destes números podemos concluir que a rede ferroviária, de 3.590 quilómetros, como atrás dissemos, tem um «prolongamento» de quase 2.900 quilómetros, dos quais só metade têm serviço combinado completo.

QUADRO IV

Natureza do serviço e Meios utilizados	Serviços existentes	Extensão quilométrica
Passageiros, bagagens e pequenos volumes. <i>Meios mecânicos</i>	8	133
Passageiros, bagagens e mercadorias. <i>Meios mecânicos</i>	46	1.428
Mercadorias { <i>Meios mecânicos</i> <i>Tracção animal</i>	51	1.006
	25	267
TOTAIS.	130	2.834

Sem que se possa negar a importância que já representa a rede de serviços combinados—ela equivale a 4/5 da rede ferroviária — não é menos certo, todavia, que por ora não vai além de 10,5% da rede de estradas do Continente.

E não nos esqueçamos que há 23 anos já se propunha a classificação de 3.700 quilómetros de novas linhas férreas.

Mas continuemos :

QUADRO V

Anos	Passageiros transportados (milhares)	Mercadorias transmitidas (milhares de toneladas)
1947	144	87
1948	152	94
1949	190	109

Não dispomos, infelizmente, do número de passageiros-quilómetro e do de toneladas-quilómetro em serviço combinado, dados que, sem dúvida, melhor exprimem a importância dos tráfegos.

Mesmo assim, e atendendo a que o número de passageiros e o de toneladas transportados por caminho de ferro, em 1948 por exemplo, foram, respectivamente, de 55.877 milhares e de 4.026 milhares de toneladas, isto quer dizer que o volume do tráfego combinado orça hoje por 0,3% (em passageiros) e 2,5% (em mercadorias) do tráfego ferroviário!

Repare-se ainda que se transportaram no País em 1949 em todas as carreiras regulares de camionagem 30.439 milhares de passageiros. Embora além dos citados 190 milhares, transportados em serviço combinado em 1949, alguns passageiros fossem canalizados para o caminho de ferro, é um facto viverem só 0,6% daqueles em serviço combinado.

Para completar a apreciação do panorama vejamos ainda o tipo de colaboração segundo o volume de tráfego transmitido.

Um estudo que realizámos no Serviço do Tráfego e em que tomámos por base o movimento dos serviços combinados em 1948 serve-nos para extrairmos os seguintes elementos :

QUADRO VI

Passageiros

Agrupamento, segundo o número de passageiros movimentados	Número de camionistas	Movimento de passageiros (número de passageiros chegados e saídos)
Movimentando além de 5.000 passageiros	23	117.590
Movimentando mais de 1.000 até 5.000 passageiros (inclusivé)	10	25.482
Movimentando mais de 500 até 5.000 passageiros (inclusivé)	4	8.117
Movimentando 500 passageiros ou menos	10	877
TOTAIS	47	152.096

QUADRO VII

Mercadorias

Agrupamentos, segundo a tonelagem movimentada	Número de camionistas	Movimento de mercadorias (número de toneladas chegadas e expedidas)
Movimentando além de 1.000 toneladas (1)	23	70.900
Movimentando mais de 500 até 1.000 toneladas (inclusivé)	17	12.300
Movimentando mais de 100 até 500 toneladas (inclusivé)	31	9.500
Movimentando 100 toneladas ou menos	30	1.150
TOTAIS	101	93.850

(1) Só à E. G. T. cabe cerca de 4/7 desta tonelagem.

Os quadros antes citados são elucidativos :

— nos serviços de passageiros, cerca de metade dos camionistas combinados apresentaram um movimento extremamente reduzido (transportando no conjunto 6% do tráfego total combinado), só dando uma colaboração efectiva a outra metade (transportando os restantes 94%);

— nos serviços de mercadorias, só cerca de 20% apresentam movimento anual realmente interessante (mais de 1.000 toneladas anuais); os restantes 80% movimentam, no conjunto, cerca de 25% da tonelagem total movimentada por todos os serviços combinados.

Por aqui se vê, inofismavelmente, o predomínio — menor em passageiros, maior em mercadorias — do pequeno camionista, exactamente ao invés do

que se deveria verificar dentro de uma política de coordenação de transportes.

* * *

Tudo isto são índices reveladores de que, não obstante o esforço despendido, a combinação de serviços nesta fase de *livre entendimento* do binário empresa ferroviária-camionista está ainda muito longe — assás longe! — do que é lícito esperar, digamos mesmo, do que é lícito exigir para melhoria do nível social português.

4—A combinação de serviços e as disposições legais vigentes.

Completa a apreciação que estamos fazendo dos serviços combinados uma referência às disposições da lei que directa ou indirectamente, com estes se prendem.

Até 1933 nenhum privilégio legal existia relativamente à exploração dos serviços combinados.

Foi a fase em que, pela ausência de regulamentação da actividade da camionagem, podemos fiilar as origens do mal da concorrência, que, desde então, ano a ano, não tem deixado de existir.

Com a publicação do primeiro regulamento da camionagem (Regulamento Especial de Transportes em Automóveis Pesados), com o Decreto 22.718, de 22 de Junho de 1933, ao tempo do malogrado Ministro Eng. Duarte Pacheco, não se ignorou o serviço combinado, mas baseou-se a sua existência no regime meramente *Facultativo* (Vide Artigo 15.^o), beneficiando em tal caso o concessionário de carreira da redução do imposto de camionagem em 25 % (Artigo 18.^o).

Nenhuma referência se fez aos serviços combinados de mercadorias realizados não através de carreiras, embora ao tempo já existissem tais serviços, que nada obrigava, no Regulamento, a passarem a realizar-se sob a forma de carreira.

Com o novo Regulamento publicado com o Decreto-Lei 23.499, de 24 de Janeiro de 1934, se bem que se mantivessem estruturalmente a forma do anterior, introduziram-se algumas alterações. E uma delas interessa-nos sobremaneira fazer-lhe referência, pela importância do princípio que consignava: a do § 2.^o do Artigo 2.^o, considerando como de aluguer, embora explorados em regime de transporte colectivo, os transportes em automóveis de carga de mercadorias, em serviço combinado com as empresas ferroviárias, das estações de caminho de ferro para os despachos centrais ou para os domicílios dos destinatários, ou ainda dos despachos centrais ou para os referidos domicílios e vice-versa.

Facultava-se que, nestas condições, pudessem estes veículos transportar mercadorias por conta de mais de um expedidor (excepção ao regime geral do aluguer — Artigo 5.^o do citado Regulamento), embora com sujeição à prévia licença especial da D. G. S. V., que implicava o pagamento anual de uma taxa de 1.000\$00 por cada carro.

Deste modo, o transporte colectivo passou a ser atributo não só da carreira como do serviço combinado nestas condições.

Favorecia-se assim o estabelecimento de serviços regulares em ligação ao caminho de ferro, já que o diminuto interesse pelas carreiras de mercadorias dificultava a resolução do problema.

Tão interessante princípio permitiu o estabelecimento de alguns serviços combinados explorados por meios mecânicos. E se ele não deu no incremento da rede combinada tudo aquilo que seria lícito esperar, as causas devem buscar-se na não existência, ao tempo, de qualquer contingentamento de alugueres, o que logo relegou para segundo plano, pelo maior interesse que estes suscitavam, a possibilidade que se oferecia.

No seguinte quadro pode apreciar-se a evolução do número dos serviços ao abrigo desta disposição até à promulgação do novo Regulamento (que teve lugar em 31 de Dezembro de 1949) (1):

QUADRO VIII

Transporte de mercadorias em serviço combinado com o caminho de ferro (Alínea a) do § 2.^o do Art.^o 2.^o do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.^o 23.499

Anos	Número de contratos com as empresas ferroviárias	Licenças concedidas	Quilómetros de estrada servidos
1934	16	22	422
1935	20	23	467
1936	21	35	418
1937	22	30	402
1938	26	35	460
1939	25	28	492
1940	33	41	739
1941	33	51	812
1942	36	54	998
1943	33	40	908
1944	33	56	931
1945	42	79	1.076
1946	44	83	1.153
1947	51	110	1.246
1948	65	131	1.583

A notar a relativa estacionaridade até 1939 e a acentuada melhoria de então para cá, tanto pelo aumento do número de contratos e de veículos como no de quilómetros de estrada servidos.

O princípio a que se faz referência não foi, infelizmente, mantido com a promulgação do Decreto 37.272, de 31 de Dezembro de 1948 (Regulamento de Transportes em Automóveis). O seu desaparecimento, juntamente com uma liberdade — que reputamos excessiva — para o regime de aluguer, e uma isenção de tributação — que incita à fraude — para o transporte particular, vieram tornar praticamente

(1) Dados extraídos dos Relatórios da D. G. S. V..

difícil todo o esforço despendido pelos serviços competentes da Companhia na captação de novos colaboradores.

E' certo que o actual Regulamento trouxe uma importante inovação, de que não nos esquecemos de dar o merecido realce — a obrigatoriedade de combinação de serviços do caminho de ferro e da camionagem de carreira quando uma mesma localidade seja servida simultaneamente pelos dois meios de transporte — Artigo 84.º do Decreto citado.

Sem deixarmos de notar a forma imprecisa e consequentemente geradora de dúvidas desta disposição, pelo que antevemos já a sua exequibilidade difícil, é altamente significativo o seu aparecimento — ela marca precisamente o reconhecimento oficial da necessidade da combinação de serviços do nosso país. E' afinal uma das formas por que se concretiza a *coordenação* — de significado mais transcendente.

E esta providência é tanto mais apropriada quanto é certo que o regime facultativo em que se vinha vivendo, apresentava à combinação de serviços através de carreiras, um crescimento muito lento, bem demonstrativo do diminuto interesse dos concessionários.

E' o que se pode verificar no seguinte quadro, extraído dos Relatórios da D. G. 3. V.:

QUADRO IX

Carreiras regulares em serviço combinado com o caminho de ferro

Anos	Número de carreiras	Quilómetros de estradas servidos
1934	65	1.314
1935	82	1.499
1936	82	1.629
1937	81	1.689
1938	80	1.673
1939	88	1.635
1940	92	1.714
1941	89	1.780
1942	89	1.792
1943	79	1.682
1944	80	1.756
1945	80	1.762
1946	81	1.825
1947	81	1.875
1948	83	1.905

Todavia, é manifestamente precário consignar-se na lei esta simples obrigatoriedade.

Assim, se no tocante a passageiros é de esperar que o problema fique satisfatoriamente remediado, já no tocante a mercadorias o problema tem de exigir um esforço mais sério por parte do legislador se se quer ver progredir numa colaboração que, a todos os títulos, só redundará em benefício da Economia Nacional. Não nos esqueçamos que no transporte de mercadorias o regime da carreira é relegado para segundo plano em benefício do transporte particular e do transporte de aluguer. Basta

atentar-se nestes dados obtidos do I. N. E., relativos a 1949:

QUADRO X

Camións e camionetes de carga pesados manifestados em relação a 31 de Dezembro de 1949 (no Continente)

Natureza de serviço	Camións	Camionetas
Serviço particular	9.688	1.230
» de aluguer	3.943	72
» de carreiras	157	2
Totais	13.788	1.306

Com a publicação do Regulamento de 31/12 1948 foi adoptado o seguinte regime para os serviços combinados de mercadorias:

1 — Os serviços celebrados ao abrigo da disposição do § 2.º do Artigo 2.º, alínea *a*) do R. E. T. A. P. (aprovado pelo Decreto-Lei 23.499), subsistiriam até ao termo do prazo por que foram outorgados.

2 — Ao abrigo da alínea *c*) do n.º 2 do § 1.º do Artigo 3.º do actual R. T. A. (disposição que permite a realização de transportes colectivos em veículos de aluguer num raio de acção de 30 quilómetros) poder-se-iam estabelecer serviços combinados, desde que fosse respeitado o raio de acção de 30 quilómetros marcado para limite de exploração da transportador.

Ora, é evidente que oferecendo a lei, simultaneamente, várias possibilidades com benefícios não similares, o Público (neste caso os industriais de transportes) — já que estão em presença de situações não indiferentes — escolherão a que julgam de mais elevado índice de utilidade. E' princípio elementar da Teoria Económica.

Por isso, na generalidade dos casos, não interessa ao camionista de aluguer celebrar contrato de serviço combinado. Mantém intacta a sua liberdade de acção e a lei confere-lhe agora o que antigamente só pela carreira ou pelo serviço combinado poderia fazer — o *transporte colectivo* — não obstante, é certo, com a limitação de um raio de acção de 30 quilómetros a partir da sede de exploração, ou seja, num conjunto de 60 quilómetros (que ainda pode ser aumentado em certos casos — Vide alínea *c*) do n.º 2 do § 1.º do Artigo 3.º do R. T. A.).

E como índice deste desinteresse parece estar o facto de que, dos 29 serviços combinados exclusivamente de mercadorias inaugurados pela Companhia após a publicação do R. T. A., só 12 são feitos através de veículos de aluguer, sendo os restantes de tracção animal.

Não representa afinal isto um retrocesso?

Consideramos no mais alto grau o problema da ampliação do número dos colaboradores do Caminho de Ferro. E patente como é, salvo raras excep-

ções, o desinteresse da camionagem de aluguer pela colaboração com o Caminho de Ferro, importa rever a lei urgentemente neste capítulo.

Preconizamos, por isso, relativamente à camionagem de mercadorias:

1 — Limitação rigorosa na concessão de novos alugueres;

2 — Revisão da amplitude de deslocação conferida à camionagem particular e à de aluguer — que hoje podem percorrer o país de lés a lés;

3 — Revisão da faculdade conferida à camionagem de aluguer pela alínea c) do n.º 2 do § 1.º do Artigo 3.º do R. T. A. (efectivação de transportes colectivos), com diminuição, pelo menos, do raio de acção permitido;

4 — Comprovado o manifesto desinteresse dos actuais camionistas, permissão de acesso de não camionistas à exploração de carreiras em serviço combinado com o Caminho de Ferro. A exploração de tais carreiras (com fruição de um regime especial) poderia ser vigiada pelo próprio caminho de ferro, que informaria as entidades oficiais de qualquer desvio que se verificasse na sua actividade.

Há hoje milhares de pedidos de alugueres na D. G. S. V. — talvez mais de 5.000 (!) — possivelmente sem viabilidade de deferimento. Isto é demonstrativo do interesse que há pela actividade camionista.

As medidas que preconizamos, por um lado, limitando a acção da camionagem particular e de aluguer no que têm de nocivo, e, por outro lado, favorecendo a exploração de carreiras de serviço combinado, canalizariam, estamos crentes, muitas boas vontades para colaborar com o caminho de ferro, hoje inteiramente desaproveitadas.

Este assunto e outros que reputamos ligados à Economia Nacional constituem decerto problemas

de *política superior de transportes terrestres*, para os quais, em nosso parecer, se deveria solicitar, de urgência, a análise do douto Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

4—Conclusões

Recapitulando tudo o que temos vindo dizendo, apresentamos as seguintes conclusões:

a) Porque o amortecimento na construção de novas linhas férreas se deu quando se estava ainda longe de um mínimo satisfatório, a nossa rede ferroviária tem um carácter eminentemente *lacunar*;

b) A combinação de serviços com os transportes rodoviários torna-se assim no nosso país, uma *dupla necessidade* — complemento e apoio à via férrea;

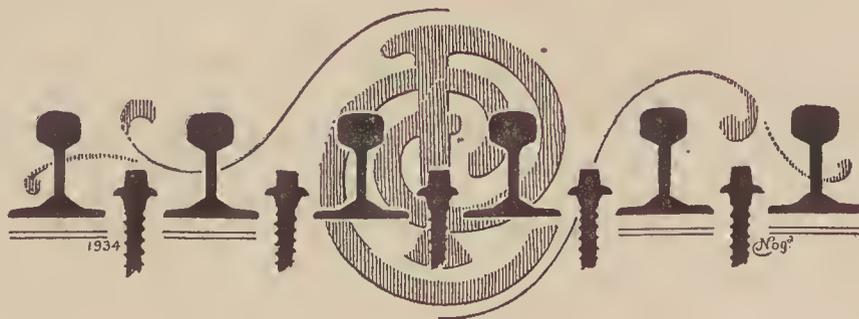
c) Embora apreciável, o tráfego drenado pela rede combinada existente é uma pequena parcela do tráfego total movimentado através do país;

d) Nos serviços combinados predomina mais o pequeno camionista, sendo o grande camionista mais avesso à combinação;

e) A actual legislação incita aos transportes em concorrência ao caminho de ferro e não atrai, na generalidade dos casos, à combinação de serviços de mercadorias; e

f) Torna-se necessário e muito urgente uma revisão da legislação que, além doutros aspectos, deverá abordar o incremento do serviço combinado — meio construtivo que reputamos no mais alto grau para melhoria da situação do Caminho de Ferro.

(!) No Relatório da D. G. S. V., de 1947, cita-se o número de 3.852.





AS NOSSAS INICIATIVAS

No próximo mês realiza-se o sorteio dos importantes prémios do nosso Concurso Utilitário

POUCAS vezes um concurso tem despertado tão grande interesse, como o que estamos realizando com o valioso concurso da firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª L.ª, de S. João da Madeira.

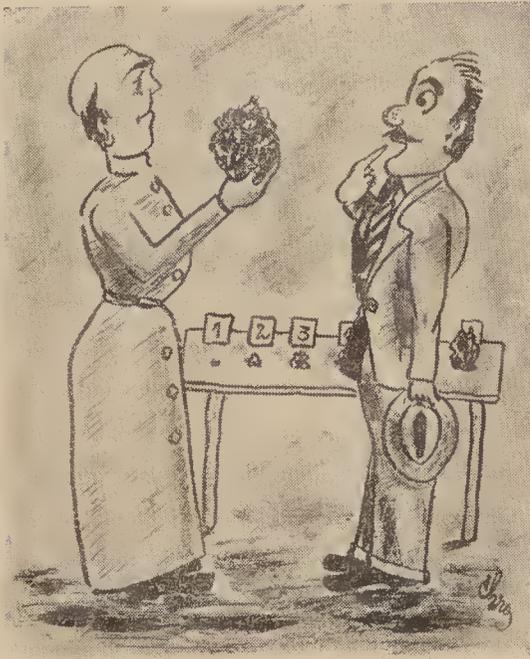
A modelar empresa que se abalançou a construir no nosso país a primeira fábrica de máquinas de costura OLIVA, quis colaborar com o «Boletim da C. P.» no primeiro concurso utilitário da nossa revista. A sua colaboração pode considerar-se gentilíssima, pois consta de 8 prémios no valor de cerca de dez contos.

O número de postais recebidos pela importante firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª L.ª sobe a muitos milhares. Aos nossos leitores têm sido indicados os números do sorteio que deve ser feito por intermédio do Rádio Clube Português, em Lisboa.

Assim, no próprio dia do sorteio, ficarão os nossos leitores a saber se foram ou não premiados.

Conquanto o sorteio se realize no mês de Julho, ainda é tempo de concorrer, para o que basta enviar à Fábrica de Máquinas de Costura OLIVA os postais que temos distribuído com a nossa revista. Só assim poderão ficar habilitados aos seguintes prémios:

- 1.º — Uma máquina de costura OLIVA, tipo zigue-zague, em luxuoso móvel.
- 2.º — Um fogão de cozinha PRIMOLIVA, com caldeira.
- 3.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.
- 4.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.
- 5.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.
- 6.º — Um ferro de engomar OLIVA.
- 7.º — Um ferro de engomar OLIVA.
- 8.º — Um ferro de engomar OLIVA.



— Esta, é a pedra de carvão maior que tirei da vista dum passageiro!...

Por CLARO LOPES
da Divisão de Material e Tracção.



— Jurou-me que se havia de deitar debaixo de um comboio e cumpriu a jura.

Como tem sucedido em anos anteriores, foi enviado ao «Boletim da C. P.» o relatório da gerência de 1950 e o parecer do Conselho Fiscal, aprovados em Assembléa Geral de 1951.

Verifica-se com prazer que a brilhante colectividade desportiva continua em franco desenvolvimento, registando presentemente mais de 2.000 sócios. Apesar das despesas feitas no último ano, a situação financeira do grupo é absolutamente satisfatória.

Quanto à actividade desportiva, o «Ferroviários» ganhou, em Andebol, todas as competições oficiais, obtendo a mais alta classificação no «Torneio Inter-Grupos da C. P.», pelo que lhe foi conferida uma valiosa taça, além de elevadas classificações noutras modalidades.

No relatório recebido, são feitos agradecimentos ao Director Geral da C. P. pelas facilidades conseguidas ao Grupo, especialmente no que se refere a deslocações, e também aos Eng.º da Divisão de Material e Tracção, Horta e Costa e Souza Pires, este Director Técnico do «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã», elemento de grande prestígio no meio ferroviário norte-nho, que, com vontade incedível, muito tem contribuído para os resultados alcançados que o «Boletim da C. P.» regista com a maior satisfação».

SER FERROVIÁRIO...

Com este título, a revista brasileira «O Ferroviário» transcreveu o artigo que publicámos em Agosto do ano passado, adaptação do livro «À la découverte des Chemins de Fer et des Cheminots», de G. Harland.

Os nossos agradecimentos.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Sebastião Fernandes, Contínuo da Divisão dos Abastecimentos, encontrou uma carteira com 700\$00 Esc. e 375 Pesetas, que imediatamente entregou aos seus superiores.

Joaquim Magalhães de Queiroz, Operário de 3.ª cls. (torneiro) das oficinas de Campanhã. Tendo encontrado, no dia 23 de Janeiro p. p., abandonado nas oficinas onde trabalha, um alfinete de gravata, de ouro, prontamente o entregou ao seu contratamestre.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Cardoso, Chefe de 1.ª cl. de Viana do Castelo. Admitido como praticante em 3 de Março, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 29 de Janeiro de 1913. Depois de ter transitado por várias categorias, foi promovido a chefe de 2.ª cl. em 1 de Janeiro de 1944 e a chefe de 1.ª cl. em 1 de Julho de 1947.

Alberto Ferreira Lopes, Chefe de 3.ª cl. de S. Romão. Admitido como praticante de factor em 9 de Março de 1911, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 11 de Dezembro de 1912. Depois de ter sido promovido a fiel de estação em 21 de Julho de 1921, foi promovido a chefe de 3.ª cl. em 29 de Janeiro de 1927.



Augusto Correia dos Santos Lima, Chefe de 3.ª cl. de Trofa. Admitido como praticante em 18 de Março de 1911, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 11 de Dezembro de 1912. Depois de ter transitado por várias categorias, foi promovido a fiel de estação em 18 de Outubro de 1924 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Abril de 1938.

Alfredo Pereira Braga, Fiel de estação de Braga Central. Admitido como praticante em 20 de Março de 1911, foi nomeado factor de 3.ª de 30 de Outubro de 1915 e tendo transitado por várias categorias, foi promovido a fiel de estação em 10 de Novembro de 1926.



Telmo Martins de Amorim, Empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido como praticante em 3 de Março de 1911, foi nomeado carregador em 5 de Setembro de 1915, tendo passado a escrevente em 15-11-1919. Em 1-1-1928 foi provido a empregado de 3.ª cl. em 1-1-1930 a empregado de 2.ª. Em 1-1-1940, foi promovido a empregado de 1.ª e em 1-1-1947 a empregado principal.

José Cândido, Operário de 1.ª cl. (auxiliar) do Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como Operário-montador, em 30-9-908, foi promovido a Operário de 1.ª cl. (auxiliar) depois de ter passado pelas diferentes classes.



FALECIMENTOS



João Churro Proença, Arquivista de 1.ª cls. da Repartição de Contabilidade. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 20-5-924, foi nomeado contínuo, em 1-1-929, ajudante de arquivista, em 1-1-933, arquivista de 3.ª cls., em 1-1-939, de 2.ª cls., em 1-1-943 e de 1.ª cls., em 1-1-947.

António Joaquim, Operário de 1.ª cls. (serralheiro) do Dep.º de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 3-5-905, passou a operário serralheiro, em 6-6-917 e operário de 1.ª cls. em 1-1-927.



Joaquim da Mata, Chefe de Dep.º no Dep.º de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário-montador, em 27-12-909, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-7-915, fogueiro de 1.ª cls. em 1-9-920, maquinista de 3.ª cls. em 1-1-923, de 2.ª em 1-1-1926, de 1.ª em 1-1-928, vigilante em 1-1-935, sub-chefe de Dep.º em 1-1-945 e chefe de Dep.º 1-1-949.

Joaquim da Silva, Operário de 1.ª cls. (torneiro) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como operário-torneiro, 24-6-921, foi promovido a torneiro de 1.ª cls. em 29-12-929.



Joaquim Rodrigues dos Santos, Fogueiro de 1.ª cls. Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 3-10-941, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-1-943 e de 1.ª cls. em 1-1-950.

Jaime Rodrigues, Operário de 3.ª cls. (serralheiro) do Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como operário-montador, em 26-2-917, foi promovido a operário de 3.ª cls. (serralheiro), em 1-12-945, depois de ter passado por diferentes classes.



José da Cruz Moreira, Fogueiro de 1.ª cls. do Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 26-10-924, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-1-936 e fogueiro de 1.ª cls. em 1-1-944.

Manuel Carmona Nunes, Factor de 2.ª cls. de Sabugosa. Admitido como praticante em 1-5-943, foi nomeado aspirante em 1-1-944, promovido a factor de 3.ª cls. em 1-5-945 e em 1-1-950 a factor de 2.ª cls.



António Joaquim Lourenço, Limpador do Dep. de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 5-8-922.

Antero de Almeida, Guarda de estação de Barreiro. Admitido como carregador suplementar em 1-6-921, foi nomeado carregador em 9-7-925 e passou a guarda de estação em 21-10-941.



Sumário

O sr. Marechal Carmona e os ferroviários

Os ferroviários suíços do «Jodler Club Tell»
visitaram o nosso país

Morreu alguém!, por João Bispo

Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.»
a Espanha

Cartas ao Editor

As descobertas científicas dos últimos tempos

Para a história: Uma visita ao senhor presi-
dente da República

Velhos temas, por F. Pereira Rodrigues

A responsabilidade de bem conduzir um auto-
móvel, pelo Eng.º Borges d'Almeida

Perguntas e respostas

Os nossos colaboradores

Missão dos serviços combinados de camiona-
gem, pelo dr. Rogério Alberto Torroais
Valente

As nossas iniciativas: No próximo mês reali-
za-se o sorteio dos importantes prémios do
nosso Concurso Utilitário

Bom Humor

Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã

Pessoal



NA CAPA — Os componentes do «Jodler Club
Tell» envergando os seus trajes
típicos

