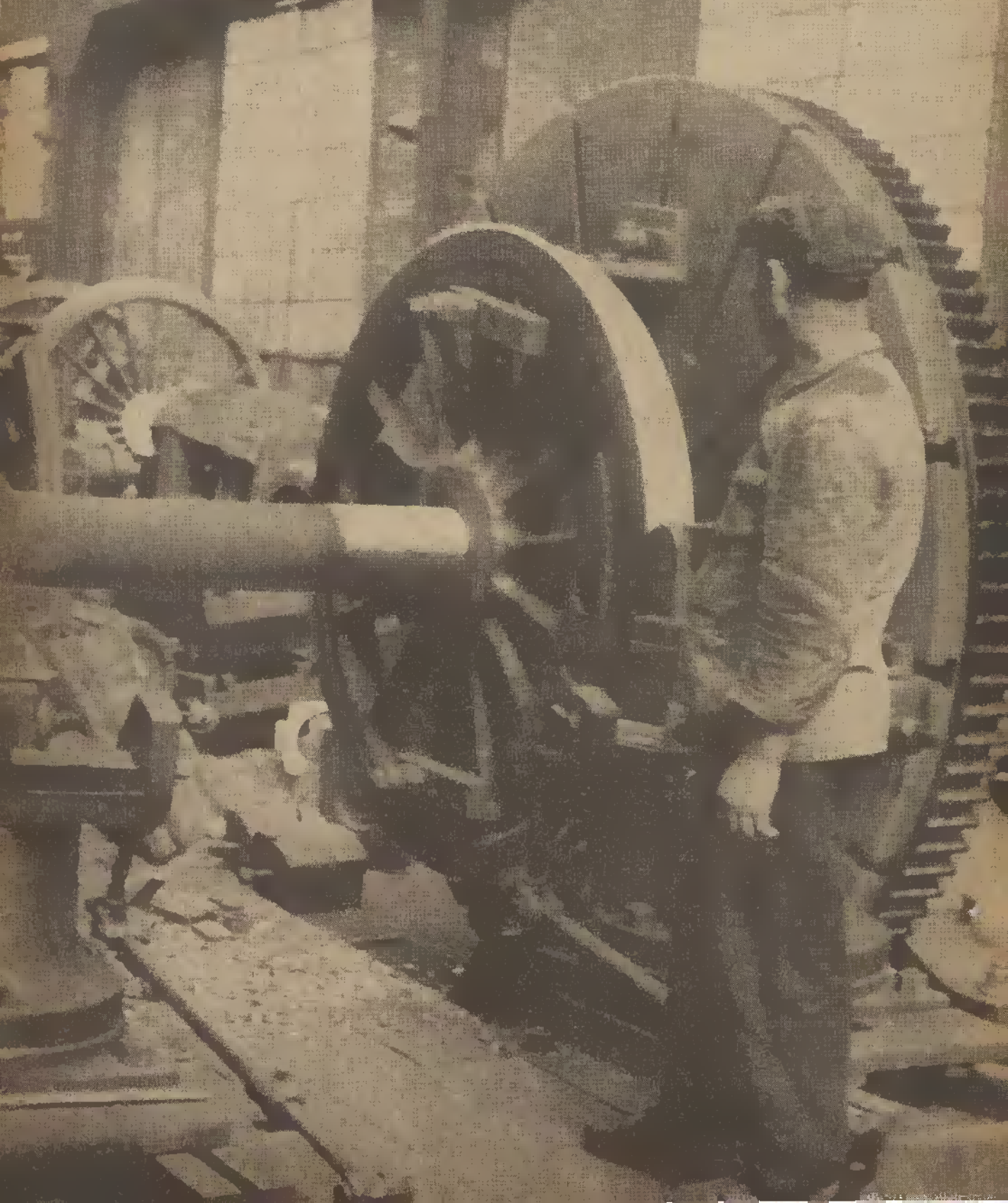
BOLETIM DA C.P.



BOLETIM DA C.P.
N.º 279 SETEMBRO — 1952 ANO 24.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

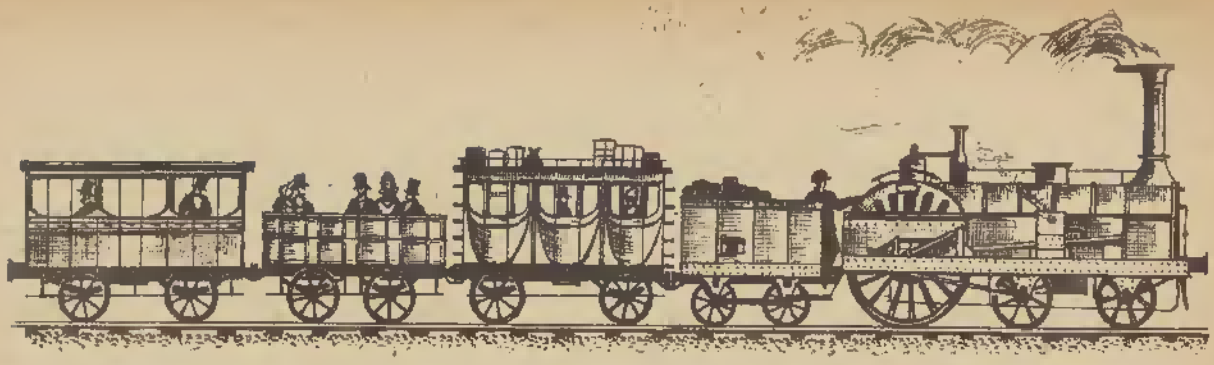
Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

NA LINHA DO VALE DO VOUGA

A Ponte do Poço de Santiago

A linha do Vale do Vouga atravessa uma das mais belas regiões do País, oferecendo a quem viaja paisagens de sonho, que não só maravilham os estrangeiros que nos visitam mas encantam também os portugueses que, com orgulho, chegam à conclusão de que Portugal é um grande centro de turismo.

O caminho de ferro construído com o fim utilitário de encurtar distâncias, não se esqueceu, porém, de tornar as viagens surpreendentemente encantadoras, como se verifica pela gravura que ilustra esta página.



Na França, por alturas de 1850, a locomotiva tipo dos comboios rápidos de passageiros era a «Crampton». De 1849 a 1884 construiram-se nada menos do que 800 locomotivas deste modelo

Os caminhos de ferro em 1849

UMA VIAGEM DE COMBOIO DE PARIS AO HAVRE

ESTA curta descrição de um passeio de Paris ao Havre, no ano de 1849, ou seja na aurora dos Caminhos de Ferro em França, é da autoria de pessoa desconhecida, um cronista anónimo, mas, talvez, figura de destaque da época.

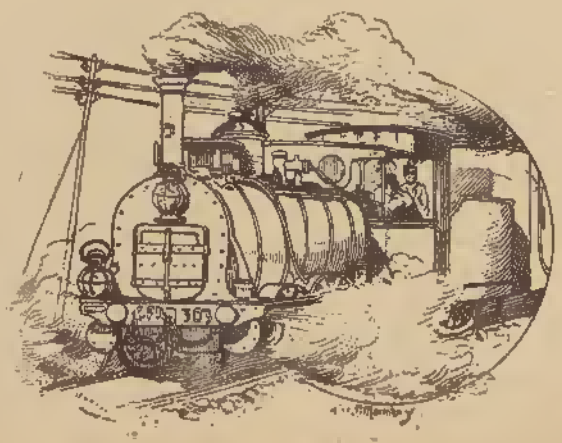
Chama-se F. X. Lopes esse cronista, que nos dá, com interesse e curiosidade, a narrativa que vamos transcrever e que é um saboroso trecho de um viajante do tempo:

«O embarcadeiro do caminho de ferro de Paris ao Havre está situado na rua de Amsterdam, próximo à Igreja da Madalena, soberbo templo, começado em 1674, por ordem de Luís XV, segundo os desenhos de Constant de Ivry, e aberto ao culto católico no mês de Maio de 1842, no reinado de Luís Filipe; os comboios partem 3 vezes por dia: às 10 da manhã, às 3 da tarde e às 11 da noite; escolhi a média, por que às 10 horas havia grande concorrência na estação em consequência de ser, nesse dia, a exposição dos gados em *Poissy*, a que devia assistir o Presidente da República, hoje Imperador dos Franceses, e ser-me incómoda a jornada das 11 horas da noite.

Por 20 f. e 50 c. tomei lugar em um dos vagões de 2.ª classe, gastando 7 horas a percorrer os 229 quilómetros que separam as duas Cidades. As estações mais importantes neste trajecto são: *Poissy*, *Meulan*, *Mantes*, *Bonnières*, *Vernon*, *Pont-de-l'Arche*, *Yvetot*, *Bolbec* e *Honfleur*. — *Poissy* é uma pequena vila, mal edificada sobre a margem esquerda do Sena, importante sòmente pela feira de gados, que ali se faz todas as semanas, há mais de 600 anos, por concessão do Santo Rei Luís IX — *Meulan*, é uma pequena povoação do Departamento do Sena e Oise, edificada em anfiteatro, e cuja população não excede 2.000 almas. Tem fábricas de meias, curtumes e gêsso. — *Mantes*, em posição pitoresca no Departamento do Sena e Oise, é uma vila muito antiga; foi saqueada pelas tropas de Guilherme o conquistador, em 1087, e o Rei Filipe Augusto aí morreu, em 1223. — *Rosny* é uma aldeia no Departamento do Sena e Oise, cuja população não excede 1.000 almas. — No seu

Castelo habitou a Duqueza de Berry no tempo da restauração dos Bourbons, fundando, a expensas suas, um hospital em 1820 para tratamento dos indigentes da terra; *Sully* ali nasceu. — *Bonnières*, pequena aldeia situada na margem esquerda do Sena, com a população de 800 almas. — *Vernon*, vila bem situada no Departamento do l'Eure. Tem belos passeios, merecendo particular menção o do Castelo de Bisy, propriedade de Luís Filipe. O seu comércio consiste em grãos e farinha. — *Pont-de-l'Arche*. Pequena vila, edificada por Carlos, o calvo; neste ponto deixa a maré de se fazer sentir. Entre Bonnières e Pont-de-l'Arche existem os famosos túneis de Rolleboise, Vidier e Tourville, o primeiro dos quais tem 2625m de comprimento, o 2.º 1700m e o 3.º 400m são obras gigantescas, executadas por uma nação inteligente, rica e poderosa. — *Rouen*, com uma população de mais de 100 mil almas, é a mais industriosa das Cidades do Norte da França. As suas ruas são estreitas e mal calçadas; mas estes defeitos vão desaparecendo com a nova reedificação dos prédios arruinados; possui, todavia, magníficos monumentos, como são a maior parte dos templos, a tôrre do relógio e o Palácio da Justiça. Tem muitas fábricas de produtos químicos, de refinaria de açucar, etc. — *Yvetot* é uma povoação no Departamento inferior do Sena, edificada no meio de uma fértil planície; tendo apenas uma rua de mais de meia légua de extensão, e uma população de 9.000 habitantes. — *Bolbec*, pequena vila situada no declive de um risonho outeiro na junção de 4 vales, contém uma população de 10.000 almas aproximadamente, gosando as mulheres de grande reputação de beleza. Tem fábricas de panos, curtumes e outros produtos. — *Honfleur* era antigamente o porto de mar mais frequentado da Normândia; hoje, porém, está quase obstruido pelas areias, permitindo sòmente a navegação dos pequenos barcos. Os inglêses possuiram-na por diferentes vezes, mas Carlos VII assenhoreou-se definitivamente dela em 1450. — *Havre*, significa pôrto de mar. É uma bela cidade fundada por Francisco I, na extremidade setentrional da foz do Sena. Deve o seu engrandecimento à queda de Honfleur. A grande chuva que caía, não me permitiu vêr todos os monumentos da Cidade, entretanto a não ser a Tôrre de Francisco I, situada à entrada do pôrto, a Igreja de N. S.ª e a Cidadela, pareceu-me que nenhum há que mereça ser recordado. Condé e Coligny entregaram esta cidade à Rainha Isabel, em penhor dos socorros que o Govêrno Inglês lhes prestou contra Carlos IX, em 1562, sendo restituída à França 9 mêses depois, pelo Condestável Montmorency, por capitulação das tropas inglesas, comandadas pelo Conde Warwich.

Deste modo, e contra o preceito do filósofo Chilon, que reputava perdido todo o tempo empregado nas viagens, terminei o meu passeio, que havendo começado num belo dia de Abril, acabou por copiosas chuvas, que me privaram das visitas que pretendia fazer no campo, a fim-de me informar do sistema e estado da sua plantação e cultura».



Os cães de S. Bernardo— idolos que o caminho de ferro destronou

Por ABÍLIO DOS SANTOS
Chefe de Secção da Divisão de Abastecimentos

CHEGADOS à Suiça e admirados, de passagem, os Pirineus e os Montes de Jura, uma coisa nos atraía ainda e constituia a nossa maior aspiração: ver os Alpes, subir até à neve, apanhá-la com as nossas próprias mãos, subir aos píncaros das altas montanhas e gozar dali, finalmente, a vista deslumbrante da neve eterna.

Essa aspiração foi amplamente satisfeita no dia em que subimos à afamada Jungfrau, não muito distante da cidade de Interlaken.

Desta cidade partimos de manhã num excelente comboio eléctrico que a breve trecho inicia a subida, a distância considerável da da alta pirâmide alvinitente que, na nossa frente, confinava o horizonte. O Caminho de ferro que nos transporta até 3454 metros de altitude, é uma singular obra de engenharia que, pelo arrojo e concepção, honra altamente a engenharia ferroviária suiça, que noutros trechos das suas linhas já nos havia impressionado pela prodigiosa audácia de que os seus técnicos deram provas vencendo a natureza bruta e hostil nos desfiladeiros impressionantes e brincando com as altas e ingremes encostas, na conquista das alturas, conseguindo levar o carril a pontos incríveis, como este, onde só um louco ou um teimoso se atreveriam a tentá-lo.

Serpenteando por suaves encostas ou galgando precipícios, em marcha branda, vai o o nosso comboio subindo, subindo pelos contrafortes daquele ciclópico colosso até atingir os 2.000 m., altura em que a ascensão começa a ser mais acentuada. Ali próximo se ergue a muralha final da alta montanha, qual promontório gigantesco de rocha nua, cortada a pique, de uma altura enorme. Fica-se perplexo sem saber como se poderá avançar. Muito simplesmente, o comboio aproxima-se da formidável muralha, estaca o passo por um escasso minuto numa minúscula estação encravada nas abas do monstro, como que para tomar fôlgo e nos dar maior emoção. E por uma bocarra enfia-se na rocha que durante cerca de uma hora vai verrumando até estacar definitivamente, sempre engolfado no escuro âmago da montanha.

Estávamos quase a aflorar à superfície, mas é ainda por uma galeria lateral subterrânea, que vamos desembocar no hotel do mesmo nome, verdadeiro hospício, onde chegamos sonolentos e entorpecidos, ligeiramente congestionados devido à baixa pressão atmosférica ambiente.

É por esse hotel semi-enterrado na neve que tomamos contacto com o exterior.

E a visão que se nos depara é, então, estranha, simultaneamente bela e medonha. Bela, pela alvura imaculada da neve que se alcança acolchoando toda a superfície; medonha, pelo silêncio que esmaga, pela depressão física que de nós se apodera. O homem ali sente-se o mais ínfimo átomo da criação, tateando, desamparado, num mundo desconhecido, sem vida, onde, na sua imobilidade, tudo se lhe afigura hostil, qual império de duendes onde as leis físicas e humanas são desconhecidas.

Ali o mundo é outro.

E foi sob o domínio desta nossa nulidade terrena que, ao contemplar a floresta circundante de elevados picos, formando outras serras, a distâncias que mal poderiamos avaliar, confundindo-se em alvura brilhante com o próprio céu, que nos veio à ideia a nobre e abnegada missão dos cães de S. Bernardo,

raça especial indígena dos Alpes, cuja história em tempos recuados lí algures, únicos seres com que o homem poderia contar nestas paragens de desolação, de morte e e de beleza.

Quando ainda se não sonhava com os caminhos de ferro nem com os modernos meios de transporte, quem quisesse seguir do Norte da Itália para o Ocidente, ou vice-versa, tinha que atravessar os Alpes pelo Grande S. Bernardo, alta montanha dos Alpes Peninos, situada entre a Itália e a Suiça, através da qual se tinha de passar por estreito desfiladeiro praticado na rocha, a 2.472 m. Poucos viajantes se aventuravam a passar por ali nos meses de inverno e, quando o faziam, a viagem era penosa e difícil, cheia de perigos por causa das tempestades que frequentemente ali se desenvolvem. Muitas vidas ali se perderam para sempre, sepultadas em neve nos fundos abissais daquelas paragens malditas e muitas mais por lá

De cima para baixo: Os excursionistas no jardim do Hotel du Parc, em Burgenstich. Um grupo de excursionistas junto ao Hotel Furkablick. Os excursionistas, ao visitarem Milão, não quiseram deixar de admirar a sua famosa Catedral. *Autor das fotografias:* Vasco Duarte Vaz, empregado de 1.ª classe no Depósito de Máquinas do Entroncamento.

teriam ficado se não foram os Cães de S. Bernardo e os religiosos do mesmo nome, seus companheiros, ali instalados num hospício, fundado no ano de 962 por Bernard de Menthon, fidalgo da Saboia mais tarde elevado à santidade pela Igreja.

Esse hospício, que ainda hoje existe, representa um dos mais altos monumentos da caridade cristã daquela época, erguidos pelo homem em benefício do seu semelhante. Aqueles virtuosos e destemidos religiosos lutando com invernos rigorosos, num ponto do mundo onde a vida é impossível, passavam dias e noites seguidos vigiando aqueles profundos vales, transidos de frio, de sentinela à beira dos abismos, perscrutando, esperando ouvir grito ou lamento humano para se lançarem em seu socorro.

Nesta piedosa missão, o auxílio que lhes prestavam os cães de S. Bernardo, pode dizer-se que nunca será suficientemente exaltado, tais os relevantes serviços que prestaram aos viandantes. Companheiros inseparáveis dos hospitalários, precediam-nos nas pistas onde presentiam perigo; desciam com presteza ao fundo dos precipícios onde ouviam um gemido, avisando com os seus latidos os religiosos de que havia vidas em perigo. Ladrando, quando farejavam a proximidade de viajantes, incutiam-lhes ânimo e davam-lhes alento; eles próprios os encaminhavam por trilhos seguros quando transviados. Óptimos guias e verdadeiros salva-vidas, dotados de uma intuição e inteligência pouco comuns, quando davam conta de desprendimentos de gelo ou de avalanches, ei-los que se precipitavam para os pontos de perigo desenterrando e acudindo velozmente, a tempo de ainda salvar alguma vítima soterrada, prodigalizando-lhe o seu calor enquanto não chegavam os religiosos com os socorros necessários.

* * *

Quando da nossa recente excursão à Suiça — excursão que sob muitos aspectos bem merecia aqui uma desenvolvida referência aos primores da sua organização e à precisão da execução — ainda vimos naquele país alguns magníficos exemplares daquela raça: um como motivo turístico no cimo do Monte S. Salvatore, em Lugano, e outro em Coire, capital dos Grisões. Eram dois molossos de grande porte, que infundiam respeito à primeira vista. Um deles vimo-lo numa noite em Coire, acorrentado à dona, uma senhora de inconfundível tipo alemão, rotundos peitos e amplas ancas, que, positivamente, ia rebocada pelo corpulento animal, ávido de desentorpecer os músculos, depois de um dia inteiro de lazer doméstico. Era o primeiro que vimos e, francamente, amedrontou-nos ao surgir a uma esquina. Mas logo, atraídos pelo seu olhar meigo e dócil, nos inspirou confiança e, detendo-se à nossa aproximação, aceitou as nossas carícias, quieto e paciente, como que reconhecido pela muda homenagem que prestávamos a uma raça que tantos serviços tem prestado à humanidade.

Um dos mais belos exemplares dos cães de S. Bernardo

Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe da Repartição de V. O.

Em 25 de Julho de 1814, a primeira locomotiva, construída pelo inglês Stephenson, foi colocada sobre os carris da mina de hulha de Willington. Puxou 8 vagons de 30 toneladas, com a velocidade de 4 milhas à hora.

* * *

Num dia de Março de 1827, realizou-se o funeral de Beethoven. Em sinal de luto o comércio de Viena encerrou as portas. Incorporaram-se no préstito fúnebre cerca de vinte mil pessoas, entre as quais Schubert. No regresso do cemitério, este também famoso compositor entrou num botequim, acompanhado de alguns amigos, levantou o copo e disse: «Àquele que acabámos de enterrar». Tornou a encher o copo e saudou: «Ao que enterraremos em seguida». Mal sabia Schubert que estava brindando a si próprio, pois que dezanove meses depois (a 19 de Novembro de 1828) o seu túmulo foi colocado à distância de poucos metros da sepultura do grande Mestre. O primeiro viveu 57 anos, o segundo apenas 31: dois grandes homens que muito sofreram, ambos músicos de génio, cuja obra imortal a humanidade contempla.

* * *

Alexandre III, o Grande (Alexandre Magno), que foi rei da Macedónia e o mais famoso guerreiro da antiguidade, viveu nos anos de 356 a 323 antes da era cristã. Era ágil, dextro, arrojado e fazia de todos os exercícios violentos os seus passatempos favoritos. Foi o único que pôde domar o cavalo «Bucéfalo», cuja bravura selvagem tinha vencido os mais afoitos cavaleiros. Era também uma pessoa sumamente vaidosa e ambiciosa, ávida de todas as glórias e de todas as superioridades. Ainda jovem, um dia perguntaram-lhe se disputaria o prémio nos Jogos Olímpicos: «Sim — respondeu ele — se lá encontrar reis para meus rivais».

O filósofo grego Diógenes (n. cerca de 412 e m. em 323 antes de Cristo) encontrando-se, certa vez, perto do estádio de Istmo, na Grécia, viu que dele saía um homem seguido de grande multidão em que uns gritavam, outros saltavam de alegria e levantavam os braços ao céu, e ainda vários exibiam coroas e flâmulas. O homem não ia por seu pé, era levado ao colo, em triunfo, por ser o vencedor duma corrida. Mas o filósofo não sabia de que se tratava. É curioso notar, segundo conta Dion Chrysostome, os comentários do filósofo sobre a fragilidade das vitórias humanas, como esta: «Diógenes aproximou-se com dificuldade e perguntou o que significava tal barulho: «Que aconteceu»? Obtivemos o prémio do estádio, meu bom Diógenes». «Só isso? inquiriu. Tu não te tornaste mais sábio nem uma onça, pelo facto de teres vencido os teus concorrentes; nem mais racional do que antes; nem menos fraco; nem deixarás de sofrer, e não serás menos infeliz, no futuro; enfim, nem por isso deixarás de viver na dor». «Mas — por Zeus! — eu sou o mais veloz de todos os gregos»! «No entanto, não és mais veloz do que as lebres e do que os veados. Estes animais são, entre todos, os mais rápidos e os mais medrosos; eles temem os homens, os cães, as águias e vivem uma vida cheia de inquietação. Não sabes que a velocidade é um sinal de cobardia? Mesmo entre os animais, a velocidade e a cobardia estão intimamente unidas. Foi pelo facto de Heracles ser muito lento e incapaz de atingir, correndo, os malfeitores, que usou um arco e dele se serviu contra os fugitivos»... «Mas foram os melhores corredores que tomaram parte no concurso»! «E as calhandras não te venceriam na distância do estádio»? «Mas essas são aves». «Assim, disse Diógenes, se a velocidade constitui uma superioridade, a calhandra é superior ao homem»... «Mas eu sou homem e o mais rápido dos homens»! «Está bem! Mas não existirá, igualmente, entre as formigas, uma formiga

que seja mais veloz do que as outras? E alguém admira semelhante facto? Não te parece ridículo que se admire uma formiga pela sua velocidade?... Se todos os teus concorrentes fossem coxos, sentirias tu orgulho, tu, que não és coxo, de os ter vencido»? «Estas palavras de Diógenes inspiraram, a muitos dos assistentes, desprezo pela proeza do vencedor, que se afastou confundido e muito mais modesto».

* * *

No ano de 540 antes da era cristã, Pisistrato fundou em Atenas a primeira biblioteca pública.

* * *

Foi o Papa Felix IV, investido no pontificado no ano de 526, quem instituiu a extrema unção, como sacramento da Igreja Católica.

* * *

A primeira igreja cristã, no Congo, foi fundada pelos portugueses no ano de 1491.

* * *

As lunetas astronómicas foram inventadas por Keppeler, em 1611.

Corrigenda: Na nótula (3) da página 6 do nosso Boletim de Agosto, onde se lê *Quinto Cassio*, deve ler-se *O de Cassio*.

VELHOS TEMAS

FÉRIAS

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Quem, em porfia custosa,
passou o ano a trabalhar
deve ir, na estação calmosa,
alguns dias descansar

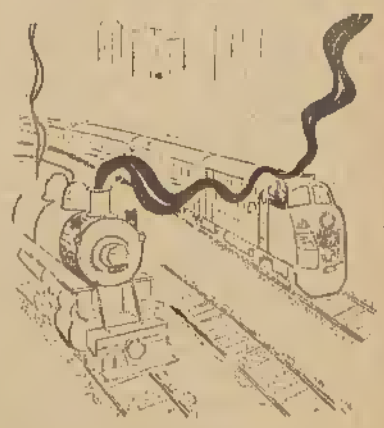
no campo, ou à beira-mar,
ou numa serra frondosa,
com água pura, bom ar
e convivência amistosa.

Quebrada, assim, a rotina
que nos prende, nos domina
com reacções deletérias,

remoça-nos nova vida
quando voltamos à lida
após uns dias de férias.

BOM HUMOR

— É preciso decidi-la a acordar, pois já devia ter saido em três estações antes!



O maquinista da Diesel: — Oh que belo cheiro a fumo!

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 96 — Peço ser esclarecido como deve proceder-se no seguinte caso: É frequente os passageiros que trabalham por conta dos seus patrões, ao desembarcarem dos comboios e à saída das estações pedirem aos porteiros para não lhes recolherem os bilhetes de passagem para com eles justificarem aos seus patrões as importâncias pagas.

Como não encontro regulamento que esclareça tal assunto, acho que deve recolher-se o bilhete e passar-se qualquer papel com a discriminação necessária.

Resposta — Deve cumprir-se o determinado no n.º 7 do Artigo 5.º da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros.

Quando o passageiro o pretender, passar-se-á uma nota, com o carimbo da estação, onde conste o preço do bilhete recolhido ao mesmo passageiro.

///

Pergunta n.º 97 — A Tarifa n.º 2-P (livretes quilométricos) fornecida ultimamente em 1 de Abril de 1952, não tem indicação de excesso de percurso.

Posso fazê-lo ao abrigo da Tarifa Geral, conforme se fazia na Tarifa anterior?

Resposta — Deve proceder-se como até aqui, isto é, de harmonia com o Artigo 11.º da Tarifa Geral de Transportes — Título I.

///

Pergunta n.º 98 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo. Pequena Velocidade, de Lisboa Santo Amaro a Moura, um tambor carbureto de cálcio, 55 kg. e um tubo oxigénio comprimido, 83 kg.:

Distância 213 km.

Carbureto, B. 97 — Oxigénio, Especial 1, tabela 3

Transporte, carbureto, 223 × $50 × 0,06 . . =	6$69
Transporte, oxigénio, 559$00 × 0,10 . . . =	55$90
Evoluções e manobras, oxigénio, 8$00 × 0,10 . =	$80
Carga e descarga, oxigénio, 10$00 × 0,10 . . =	1$00
Registo	3$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$01
Via Fluvial, oxigénio	8$00
Total . . .	76$40

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 213 km.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — tabela n.º 3
Tarifa de Transportes na Via Fluvial — base 7.ª

Via férrea — preço 559$00 × 0,14 . . . . . =	78$26
Via fluvial — preço 80$00 × 0,14 . . . . . =	11$20
Manutenção — 18$00 × 0,14. . . . . =	2$52
Registo	3$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$02
Total . . .	96$00

Nota-se ao consulente que se lhe for apresentado um transporte nas condições daquele a que se refere na sua consulta, deverá convidar o expedidor a expedir separadamente o carbureto de cálcio a fim de poder beneficiar da aplicação do Aviso ao Público B. n.º 97.

///

Pergunta n.º 99 — Rogo dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo: Grande velocidade, de Avanca a Viseu, duas barricas com leite seco em pó, 160 kg. e uma caixa com leite condensado, 60 kg.

Distância 136 km.

Tarifa Especial n.º 3 de Grande Velocidade

Transporte, 97$00 × 0,22 . . . . . =	21$34
Trasbordo, 16$00 × 0,22 . . . . . =	3$52
Registo	3$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$04
Total a cobrar . . .	28$90

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 136 km.

Tarifa Geral, base 5.ª

Preço — 359$20 × 0,22 . . . . . =	79$03
Manutenção — 34$00 × 0,22. . . . . =	7$48
Registo	3$00
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$09
Total . . .	90$60

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 74 — Peço dizer-me se a estação de Pombal, pode conceder avanço ao comboio n.º 2, numa linha impedida com material, passando telegrama a Soure para autorizar a paragem e concedendo o avanço nos termos do Artigo 19.º do Regulamento 2.

Tenho dúvidas, pois trata-se de um comboio sem paragem em Pombal e o Artigo 19.º do Regulamento 2 e a Instrução n.º 2.504 diz que pode ser, mas a comboios com paragem.

Resposta — Todos os agentes chefes ou seus alternantes, devem ter o máximo cuidado em se precaverem contra qualquer circunstância embaraçosa para a circulação dos

comboios e em especial dos rápidos, devendo tomar ràpidamente as necessárias medidas para a evitar.

No caso presente, se aquela situação não poder ser afastada, o chefe de Pombal além de cumprir com o Artigo 19.º do Regulamento 2, deve avisar a estação de Soure no sentido de fazer parar o comboio n.º 2 na sua estação e de determinar ali (Pombal) paragem ao mesmo comboio, para cumprimento do mesmo Artigo, fornecendo o mod. M 126, utilizando o n.º 7. Contudo, esta prática só pode ser levada a efeito, em casos de força maior e devidamente justificados.

///

Pergunta n.º 75 — Efectuando-se os comboios especiais n.ºs 32762 e 32765 com cruzamento marcado em S. Torcato, mas devido ao atraso destes dois comboios houve uma interversão de trens de Lavre, o comboio n.º 2742 à frente do comboio n.º 32762, e outra interversão de trens de S. Torcato, o comboio n.º 2721 à frente do comboio n.º 32765. Como o cruzamento destes dois comboios regulares (n.ºs 2742 e 2721) é em Lavre, o cruzamento do comboio n.º 32762 com o n.º 32765, passou a ser em Lavre, (Artigo 35.º do Livro 2) onde de facto se efectuaram.

Deve ser estabelecido mod. M 126 no n.º 4, comboio n.º 32762 cruzou em Lavre com o comboio n.º 32765?

Resposta — Neste caso, os condutores e maquinistas dos comboios n.ºs 32762 e 32765 têm perfeito conhecimento pelos modelos M 125 que receberam nas estações onde tiveram lugar as interversões, de que o cruzamento dos seus comboios passa a efectuar-se na mesma estação (Lavre) onde os comboios n.ºs 2742 e n.º 2721 o têm marcado nas suas marchas.

Se o cruzamento ali não se efectuasse, o pessoal do comboio que primeiro se apresentasse, no acto de partida tinha o dever de reclamar o mod. M 116 e só deixaria de assim proceder nas demais estações, salvo naquela em que o respectivo chefe lhe apresentasse o mod. M 126 utilizando o n.º 4.

///

Pergunta n.º 76 — Encontrando-me numa estação em que para um lado (Caniços), vigoram as condições da Instrução n.º 81 do Norte de Portugal e para Louzado as condições do Regulamento 2 (A. R.), peço ser esclarecido:

O comboio n.º 7.023 detido em Louzado por avaria de máquina, requisitou outra ao depósito da Boavista. Este depósito deu ordem para partir a máquina de Guimarãis para Louzado.

Guimarãis anunciou-a, artigo 2.º da Instrução n.º 81 (N. P.) indicando cruzamento em Louzado com o dito comboio, entretanto ficou reparada a avaria da máquina mas as comunicações entre Santo Tirso e Louzado não funcionam e o anúncio ficou retido em Santo Tirso, desconhecendo portanto Louzado que iria receber socorro pela frente. Pode o chefe de Louzado dar a partida ao comboio n.º 7023 sem que ali chegue a máquina de socorro, cujo anúncio desconhece? Santo Tirso recebendo a máquina, pode fazê-la seguir a Louzado?

Resposta — A doutrina do Artigo 5.º da Instrução n.º 81 da Antiga Norte de Portugal, ajusta-se perfeitamente à do Artigo 80.º do Regulamento 2 (A. R.).

Segundo o Artigo 73.º do Regulamento 2, a máquina de socorro é sempre enviada na direcção indicada no pedido; portanto, uma vez que a direcção foi alterada o chefe de Louzado devia ser prevenido dessa circunstância. Nestes casos não pode admitir-se ignorância.

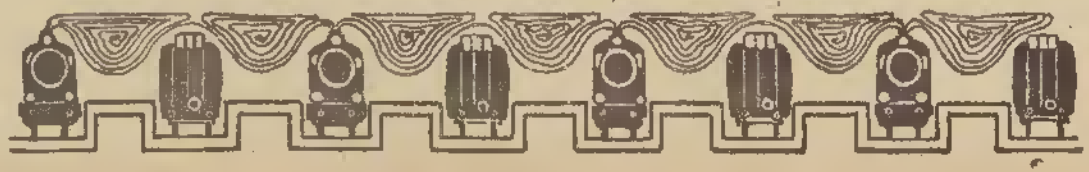
A estação de Louzado tendo conhecimento de que o socorro é dado por máquina provinda de Guimarãis, não funcionando o telefone só pode expedir o comboio detido (que espera socorro) se tiver uma declaração escrita do chefe de Santo Tirso de que retém ali a máquina de socorro. A estação de Santo Tirso pode expedir a máquina de socorro, uma vez que não tivesse fornecido tal declaração. Na marcha da máquina de socorro não devia ter sido indicado cruzamento com o comboio detido.

///

Pergunta n.º 77 — Aos comboios de trasbordo expedidos para o local da interrupção, tanto em via única, como em via dupla, bem como aos expedidos em via única temporária, por motivo de interrupção na outra via, os quais circulam sempre acompanhados de piloto; haverá necessidade de pedir avanço a estes comboios, pois que, na Consulta n.º 770 diz pode ser dispensado o avanço, visto que a segurança da circulação está assegurada pela presença do piloto e no último período do Artigo 159.º do Regulamento 2, diz ser preciso pedir avanço, estando assim em desacordo; agradaço ser esclarecido como deve proceder-se.

Resposta — Conquanto na Consulta n.º 770 se indique não ser necessário o pedido de avanço para trasbordo em via única, em vista da segurança da circulação ser garantida pela pilotagem, desde que funcione o telefone, é sempre conveniente pedir-se avanço, no sentido de se sincronizar o melhor possível a chegada dos comboios ao local da interrupção, afim de que os passageiros não permaneçam em plena via, senão o tempo necessário para as operações de trasbordo. Igual procedimento se deve adoptar na via dupla em dupla pilotagem.

Em via única temporária os pedidos de avanço são imprescindíveis assim como todas as medidas de segurança a que se refere o Artigo 159.º do Regulamento 2.



Caminhos de Ferro Espanhóis

Admissão da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis no Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro

No decurso das reuniões celebradas de 3 a 6 de Dezembro de 1951, em Sorrento, o Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro decidiu, por unanimidade das delegações presentes, a admissão da rede nacional dos caminhos de ferro espanhóis.

A referida colaboração será muito útil e vantajosa sob diversos aspectos relacionados com a aprovação do contracto de transporte internacional, tanto no que respeita a passageiros e bagagens, como a mercadorias, permitindo desde já a aplicação de disposições uniformes dos tráfegos que afectam a Península Ibérica.

O dito acôrdo tornar-se-à efectivo, a partir de 1 de Julho de 1952.

Novos comboios-automotores «Fiat» para a RENFE

Em 24 de Abril deste ano chegou a Madrid o primeiro dos 20 comboios automotores encomendados à «Fiat» para a RENFE, uma das aquisições de novo material compreendidas no plano geral de reconstrução que a rede nacional executa actualmente. Estes comboios são formados, em composição normal, por uma motora, um reboque e uma outra motora; a primeira e a terceira equipadas com motores «Fiat» de 505 C. V., o que dá uma potência total de 1.010 C. V., podendo atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora em plano. A lotação de cada comboio de composição completa é de 174 lugares, podendo reduzir-se a composição à motora e atrelado ou sòmente à motora.

A disposição interior é agradável e cómoda, com a facilidade de mudar a posição das costas dos assentos, segundo o sentido da marcha. Compartimentos especiais para bagagens permitem desembaraçar os passageiros dos volumes que não desejem conservar junto deles durante a viagem.

No centro do atrelado existe um pequeno bufete com cozinha, graças ao qual podem fornecer se refeições quentes e também quaisquer bebidas, que são servidas nos lugares dos passageiros, com o auxílio de uma pequena mesa portátil suplementar.

A Renfe espera receber a totalidade da encomenda de 20 destes comboios até ao fim do corrente ano e tenciona estabelecer com eles uma série de circulações diurnas rápidas de Madrid aos diversos grandes centros da Península, melhorando assim consideràvelmente os serviços actuais de passageiros.

O primeiro comboio já recebido circulou de Turin à fronteira francesa sobre «bogies» de bitola internacional, que ali foram substituídos pelos que correspondem à bitola da via férrea espanhola.

Actividade extraordinária da RENFE na ocasião do Congresso Eucarístico de Barcelona

De 27 de Maio a 1 de Junho último celebrou-se em Barcelona o XXXV Congresso Eucarístico Internacional, o primeiro que teve lugar depois da guerra, visto que o precedente havia sido o de Budapeste em 1938.

Nesta ocasião uma multidão de fiéis, avaliada num milhão de pessoas que afluiram de todas as partes do Mundo, concentrou-se na capital da Catalunha. O transporte da quase totalidade deste enorme contingente de viajantes teve de ser assegurado pelo caminho de ferro, em muito poucos dias, para que todos pudessem chegar a tempo de assistir ao início do Congresso. Por outro lado, a impossibilidade absoluta de albergar esta enorme quantidade de estrangeiros no recinto urbano de Barcelona, forçou a alojá-los nas cidades e vilas dos arredores, tendo de organizar-se o serviço suburbano necessário para o seu deslocamento diário a Barcelona.

Esta afluência manifestou-se duma forma mais sensível de manhã e à noite, quando as gares de Barcelona receberam verdadeiros rios de público, duma tal amplitude que sòmente a expedição oportuna de comboios especiais, assegurando a partida imediata dos passageiros, pôde evitar que se produzisse um grave problema de aglomeração e de espaço.

As estações que em épocas normais são relativamente amplas estavam a certas horas transbordantes de gente que nelas circulava, exigindo, por outro lado, esta intensidade de tráfego, a continuidade de todos os serviços de bilheteiras, portas, cais, agulhas, etc.

A instalação megafónica de Barcelona, recentemente inaugurada, foi um elemento precioso nestes momentos para dirigir e orientar o público na gare de Barcelona-França e ainda para auxiliar os outros serviços.

Durante o período do Congresso, foram postos em circulação 406 comboios extraordinários com o percurso de 56.500 quilómetros comboio, o que representou, em certos dias, um aumento de 33 % nos comboios de passageiros e de 50 % no número de quilómetros trem por eles percorridos.

Entre a entrada e a saída nas diversas estações de Barcelona, este serviço obrigou a efectuar perto de 700 circulações diárias, das quais 500, aproximadamente, correspondentes à estação de Barcelona Terminus.

O número aproximado de passageiros que chegaram e partiram das estações da Renfe em Barcelona, foi de 1.413.000, representando uma média diária de 202.000 tendo em alguns dias atingido o máximo de 320.000.

Semelhante número de passageiros nunca as estações de Barcelona haviam atingido até então e, só com enorme esforço, a Renfe pôde assegurar este aumento considerável de tráfego, que efectuou com grande regularidade e sem qualquer acidente.

Os serviços médicos da Renfe, especialmente reforçados, não tiveram felizmente que intervir em caso algum.

Secção de viagens da RENFE em Paris

Continuando o plano previsto de melhoramento e ampliação dos seus serviços no estrangeiro, a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis transferiu a sua Secção de Viagens de Paris para a Avenida Georges V, onde ficou instalada em excelentes condições de ser utilizada pelo Público e pelas Agências de Viagens.

No mesmo local funcionam os Serviços da Secção da Direcção Geral de Turismo, os do Artesanato Espanhol e os da Companhia de Linhas Aéreas Ibéria, os quais constituem, no conjunto, um centro completo de informações e de propaganda turística, que certamente contribuirá para facilitar as viagens em Espanha.

Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Especial n.º 3 — Grande Velocidade — (Em vigor desde 1-6-952) — Estabelece preços e condições especiais para o transporte de frutas frescas, hortaliças verdes, leite líquido sem preparo, manteiga, nata de leite sem preparo e queijo.

1.º Aditamento ao anexo à Tarifa de Operações Acessórias — (Em vigor desde 5-6-952 — Torna extensiva a todos os vinhos, a ampliação dos prazos de armazenagem gratuita na estação de Gaia, que havia sido concedida sòmente aos vinhos generosos do Douro.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 5-P. — (Em vigor desde 1-6-952) — Altera os Artigos 1.º e 4.º da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha — Em vigor desde 1-6-952 — Substitui as páginas 12 e 13 — Preços de transporte relativos aos concursos portugueses — e introduz certas alterações respeitantes aos percursos espanhóis.

4.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães, entre Portugal e França, em trânsito por Espanha — (Em vigor desde 1-6-952) — Substitui a segunda parte desta Tarifa — Preços de transporte — e introduz certas alterações respeitantes aos percursos franceses.

42.º Aditamento à Circular n.º 1056 (Exploração) (Em vigor desde 12-5-952) — Anuncia: Abertura à exploração dos ramais particulares «Aveiro-Pirâmides» «Cacia-Celulose», «Gaia - Hidráulica» «Albufeira - Escarapão», e «Faro-Vagarosa.»

14.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.. — (Em vigor desde 7-5-952) — Determina que o apeadeiro de Casal do Mato passe a designar-se por Maiorca.

Aviso ao Público B. n.º 148 — (Em vigor desde 24-5-952) — Estabelece preços especiais aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de determinadas mercadorias destinadas ao Algarve, em substituição do Aviso ao Público B n.º 106.

Aviso ao Público B n.º 149 — (Em vigor desde 16-5-952) — Estabelece preços especiais aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de cimentos hidráulicos e cal hidráulica no regime de vagão completo.

Aviso ao Público B n.º 150 — Anuncia a entrada em vigor em 1-6-952 da tarifa Especial n.º 3 — Grande Velocidade.

Aviso ao Público B n.º 151 — (Em vigor desde 3-6-952) — Estabelece preços especiais aplicáveis ao transporte em pequena velocidade, de bebidas gasosas ou refrigerantes durante a época calmosa do corrente ano.

29.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 20-5-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Alcanena e Vila Moreira.

44.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 5-6-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Gouxaria, Moitas-Venda, Minde e Mira de Aire.

69.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 20-5-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Montijo e o Despacho Central de Alcochete.

107.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 1-6-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Viana e o Despacho Central de Viana do Alentejo.

148.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 15-6-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Santarém e os Despachos Centrais de Almeirim e Alpiarça.

149.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 2-6-942) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tortozendo e o Despacho Central de Tortozendo.

150.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 15-6-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Pocinho e o Despacho Central

de Vila Nova de Fonseca e da mesma estação para a vila de Meda.

Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) — (Em vigor desde 1-7 952) — Anula e substitui a Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens, em vigor desde 1 de Julho de 1948, bem como o respectivo Aditamento.

Anexo à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) — (Em vigor desde 1-7-952) — Anula e substitui o anexo à mencionada Tarifa, datado de 16 de Maio de 1951 e seus aditamentos.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4-P. — (Em vigor desde 10-7-952) — Cria preços do Capítulo III das estações do Porto, Campanhã e Espinho, para o apeadeiro Silvalde-Vouga.

15.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. — (Em vigor desde 1-7-952) — Altera o artigo 8.º e o n.º 1 do artigo 15.º da Tarifa.

2.º Aditamento aos Quadros das distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha do Vouga e no Ramal de Aveiro — (Em vigor desde 10-7-952) — Atribuição de distâncias de aplicação ao apeadeiro de Silvalde-Vouga.

9.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas da aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste — (Em vigor desde 10-7-952) — Atribuição de distâncias da aplicação ao apeadeiro de Vila Real de Santo António — Guadiana.

16.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 24-6-952) — Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Vila Real de Santo António — Guadiana.

17.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 28-6 952) — Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Silvalde-Vouga.

3.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (Em vigor desde 25-6-952) — Determina a substituição da rubrica «Tractores mecânicos montados sôbre rodas», pela de «Tractores mecânicos montados sobre rodas, *com ou sem reboque*».

Indicador Geral dos ramais a cais de serviço particular, de 18-6-52 — Entrada em vigor a partir de 1-7-52 deste Indicador Geral, o qual inclui todos os ramais e cais de serviço particular, e, bem assim, o serviço que prestam.

Circular n.º 93, de 18-6-52 — Anuncia a entrada em vigor, a partir de 1-7-52, do Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular.

1.º Aditamento à Circular n.º 82 — (Em vigor desde 13-6-952) — Determina que ao transporte de sulfato de amónio nacional, produzido pela fábrica do «Amoníaco Português», em Estarreja, sejam aplicáveis as disposições da Circular n.º 83 — relativa ao transporte de adubos.

Aviso ao Público Te. n.º 38 — Em vigor desde 13-6-952) — Prevê a concessão de bónus no preço de transporte de paralelipípedos de pedra para calcetamento, no regime de vagão completo.

Aviso ao Público B. n.º 152 — (Em vigor desde 16-6-952) — Prevê a aplicação de preços especiais reduzidos, ao transporte, em pequena velocidade, de bagaço de azeitona, de resíduos de bagaço de azeitona e de aglomerados de bagaço de azeitona para combustível no regime de vagão completo.

Aviso ao Público B. n.º 153 — (Em vigor desde 5-6-952) — Prevê a aplicação de preços especiais reduzidos, ao transporte em pequena velocidade de cal comum e de pedra para cal, no regime de vagão completo.

70.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 1-7-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vilar Formoso e os Despachos Centrais de Almeida, Reigada e Figueira de Castelo Rodrigo.

111.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 20-6-1952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Fratel e o Despacho Central de Fratel.

132.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 19-6-1952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Guimarães e o Despacho Central de Felgueiras.

151.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 1-7-1952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Lisboa (Santa Apolónia) e o Despacho Central de Almada.

152.º Complemento à Tarifa de Camiona-

gem—(Em vigor desde 1-7-1952)—Transporte de mercadorias entre a estação de Alferrarrede e o Despacho Central de Cabeça das Mós.

Fiscalização das Receitas

1.º Aditamento à Circular n.º 91—Esclarece que a distância a aplicar entre Campanhã e Porto ou vice-versa, no tráfego de passageiros e de cães é de 3 quilómetros e não de 6, como consta do Quadro de Distâncias, e dá alguns exemplos de aplicação.

1.º Aditamento à Circular n.º 83—Comunica que as disposições da Circular n.º 83 são também aplicáveis ao transporte de sulfato de amónio nacional produzido pela fábrica do «Amoníaco Português», de Estarreja, e dá esclarecimento sobre o procedimento a adoptar.

Divisão de Exploração

Instrução Profissional

Ordem do Dia n.º 4.585 de 26-5-1952—Concessão de prémios, em conformidade com a Instrução n.º 2.513.

Movimento

Carta Impressa n.º 3, de 1-5-952—Anúncio dos comboios de desdobramento por motivo da Peregrinação a Fátima no dia 12-5-952.

Carta Impressa n.º 4, de 3-5-952—Anúncio dos C.os de desdobramento por motivo da Peregrinação a Fátima, nos dias 13 e 14-5-952.

2.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 848, de 10-5-952—Alterações a considerar na Nomenclatura dos modelos da série M.

Carta Impressa n.º 7, de 15-5-952—Anúncio dos comboios n.os 20001 e 20002 entre Campolide e Estarreja—Amoníaco no dia 17-5.

Carta Impressa n.º 8, de 22 5-952—Anúncio do comboio n.º 20001, entre Campolide e Porto e do 25302-20002, entre Braga e Campolide, nos dias 27 e 29-5, respectivamente.

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2559 de 3-5-952—Sinalização do apeadeiro de Cacia, do desvio ao km. 279,274.40—Norte e do ramal particular «Cacia-Celulose».

1.º Aditamento à Instrução n.º 2173—Sinalização de Castro Verde-Almodovar e Aljustrel.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2.508 de 3-6-952—Sinalização da estação de Figueira da Foz.

Instrução n.º 2.560 de 16 de Junho de 1952—Sinalização da estação de Paialvo.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3389 de 14-5-52—Transcreve carta n.º 25/69-TEH da Divisão de Material e Tracção solicitando para lhe ser comunicado, com antecedência, as mudanças de residência dos agentes da V. O. que recebam energia eléctrica directamente dos fornecedores.

Circular de Via n.º 3390 de 19-5-52—Aditamento à Circular de Via n.º 3329 de 21 de Junho de 1949.

Esclarecimento sobre a elaboração de notas com elementos, indispensáveis à Divisão, para efeitos estatísticos.

Circular de Via n.º 3391 de 23-5-52—Esclarecimento sobre o cálculo das indemnizações referidas na O. D. G. n.º 313 (Responsabilidade do pessoal por perdas e danos).

Circular de Via n.º 3392 de 23-5-52—Transcreve carta n.º 676—AAA, da Divisão de Abastecimentos solicitando as indispensáveis recomendações a todos os Serviços no sentido de evitar a mistura de todos os lixos com a sucata de papel destidado à venda.

Instrução de Via n.º 342 de 8-5-52—Transcreve carta n.º 63680 da n/D. G. comunicando a resolução do Conselho de Administração sobre descontos aos antigos agentes da Companhia do V. Vouga, para contribuição da Caixa de Aposentações.

Instrução de Via n.º 343 de 29-5-52—Transcreve carta n.º 46052/3/2 da n/ Direcção-Geral determinando que, de futuro, quando ocorra falecimento de algum agente por desastre em serviço, sobretudo em casos de acidentes ferroviários com repercussão pública, deve aquela Direcção-Geral ser informada com a maior antecedência possível a fim de resolver acerca da sua representação no respectivo funeral, se assim o julgar conveniente.

Circular de Via n.º 3393 de 17-6-952—Dá conhecimento a todo o pessoal, da Divisão da abertura de concurso pela n/Direcção-Geral, para praticantes de escritório dos Serviços

Primeira locomotiva a turbina de gás de 3.000 H. P. construída nas oficinas da Metropolitan-Vickers Electrical C.º Ltd. (Manchester) em circulação nos Caminhos de Ferro Ingleses

Centrais, exclusivamente entre empregados da Companhia.

Circular de Via n.º 3394 de 19-6-952— Transcreve carta n.º 5487-B da n/ D. G. recomendando ao pessoal todo o rigor na observância das normas estabelecidas com as requisições de passes escolares para o novo ano lectivo.

Circular de Via n.º 3395 de 25-6-52— Chama a atenção do pessoal para que de futuro, ao preencherem as requisições de concessões, não deixem de cumprir com as indicações qne constam do verso dos referidos modelos, nos quais têm que indicar os nomes de todas as pessoas de família que se encontram ao serviço da Companhia.

Instrução de Via n.º 344 de 9-6-952— Transcreve carta n.º 63680 da n/ D. G. comunicando a aprovação pelo Conselho de Administração, de várias regras a seguir ao estipulado nos artigos 7.º e 8.º do Regulamento da Caixa de Aposentações do V. V., em virtude de dúvidas havidas sobre a sua interpretação.

Homenagem a um ferroviário por motivo da sua aposentação

No dia 25 de Julho foi homenageado, na Campanha, com um banquete, que registou inúmeras presenças, o sr. Manuel Dantas, fiscal da C. P., por motivo da sua aposentação.

Nesse banquete, em que o sr. Manuel Dantas se viu cercado de amizades sinceras, proferiu algumas palavras de viva admiração o sr. Caetano Pinto da Costa, revisor de 2.ª classe, afirmando que com o afastamento, por motivo de limite de idade, do homenageado, perdia a C. P. um leal servidor e os seus subordinados um bom amigo que, com os seus conselhos, espírito de justiça e qualidades de carácter, soube criar um ambiente acolhedor, de forte simpatia.

Nestas luminosas manhãs de estio, o povo de Lisboa sente a necessidade de respirar o ar puro da praia. Caxias, a dois passos da capital, proporciona-nos um dia encantador

A praia de banhos da Figueira da Foz numa radiosa manhã de verão

As praias e o desporto

AS termas têm os seus médicos e a sua clientela. As praias também possuem os seus amigos. Mas, ao passo que os frequentadores habituais de uma terma se contam às centenas, os que, nos dias quentes, se dirigem às praias, contam-se aos milhares, formam verdadeiras multidões. É que, em geral, são as pessoas de maiores recursos que podem instalar-se, com as melhores comodidades, nos hotéis e nas pensões das nossas termas.

Evidentemente que nem toda a gente que frequenta as termas é doente. Essas pessoas saudáveis, que por lá aparecem e por lá se demoram temporadas mais ou menos longas, não são movidas por snobismo, mas, pelo contrário, atraídas pela beleza das suas paisagens, pela comodidade dos seus hotéis e também pela necessidade moral de mudar de paisagem humana. E muitas dessas termas, pelos atractivos de que se fazem rodear, são lugares tão sedutores que, por vezes, dá vontade de dizer que vale a pena ter uma doença só pelo prazer de a curar em tão paradisíaca estância.

A praia é mais popular e frequentam-na, na maioria, principalmente ao domingo, os que têm férias curtas no ano, bolso modesto, trabalho diário e necessidade de arejar os pulmões com o ar do mar e de tostar a pele com os ráios do sol.

Portugal dispõe, felizmente, de muitas

termas e de numerosas práias. Não nos restem dúvidas: sob um aspecto ou outro nada temos que invejar ao estrangeiro, tanto mais que, de há anos para cá, começou a sentir-se a necessidade de aliar a arte do homem e o bom gôsto aos encantos da Natureza. O Luso, por exemplo, deixou de ser exclusivamente uma das melhores termas do país para conquistar, com justiça, o lugar de um dos mais belos, mais luxuosos centros de turismo da Europa.

As outras termas estão a seguir-lhe o exemplo, pois dia a dia se constituem empresas novas para as dotar com melhoramentos importantes. Quanto às práias, o Estoril, Espinho, a Figueira da Foz e a Praia da Rocha, por exemplo, têm, de há muito, prestígio internacional.

Não dispomos, porém, sòmente de práias de luxo. Inúmeras práias, ao longo das nossas costas, oferecem às classes populares a oportunidade de horas de recreio agradabilíssimas, por preços baratíssimos e comodidades excelentes. Os alfacinhas, ao domingo, bem sabem para onde devem ir. Às vezes, o mais difícil, nas suas excursões, é a escolha da praia...

Lisboa tem poucos jardins, é certo; muitíssimo poucos parques, infelizmente mais certo ainda; mas, felizmente, possui próximo algumas práias magníficas, que estão a alindar-se, a encher-se de atractivos e onde as pessoas de recursos modestos não são obrigadas a gastar muito dinheiro.

Lisboa azul é uma cidade amiga. Ao pé da porta, bem à vista e ao alcance de todas as bolsas, faculta ao povo dias e tardes de inolvidável encanto.

A natação e o remo são os desportos mais higiénicos que se podem praticar durante os meses de calor. No entanto, são relativamente poucos os rapazes e as raparigas que se dedicam à prática dêsses encantadores desportos, como se ainda fôsse um crime ter saúde, pulmões fortes, músculos rijos, — todos esses factores que, dando vigor ao corpo, provocam e desenvolvem optimismo, alegria e robustez de espírito.

Enganam-se aqueles que acreditam que a saúde se fortalece exclusivamente com xaropes. E muito mais ainda aqueles que julgam que o optimismo se adquire olhando a vida da fresta duma janela. O segredo da verdadeira, da dinâmica poesia da vida está na prática desses desportos adoráveis — em que o ar puro e o incomparável sol vermelho da nossa terra não se tomam às colheres, como os remédios da botica.

ESPINHO — A linda praia vista de avião

Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses

Documentação para prova periódica do direito ao Abono de Família

Pelo chefe dos Serviços Gerais da Divisão de Exploração e Divisão Comercial foi distribuída, com data de 28 de Julho, a seguinte circular:

Para conhecimento de todos os interessados, se transcreve o ofício da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses, n.º 483 de 23 de Julho, que é do seguinte teor:

«No sentido de ser dado cumprimento ao despacho de Sua Excelência o Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, de 8 de Outubro de 1946, venho rogar a V. Ex.ª o favor de informar os sócios desta Caixa que estejam a receber abono de família por descendentes estudantes, maiores de 14 anos de idade, que devem entregar durante este mês ou no mês próximo, uma declaração em que informem se os seus descendentes tiveram ou não aproveitamento escolar.

O envio da referida declaração não dispensa a entrega do certificado de aproveitamento no ano lectivo corrente, ou o certificado de matrícula no ano lectivo próximo com referência ao aproveitamento no ano anterior. Esse certificado deve ser apresentado até 31 de Dezembro deste ano.

No caso de terem sido dadas informações erradas, os sócios reembolsarão esta Caixa dos abonos recebidos indevidamente e para efeito da sua sujeição às sanções legais e regulamentares previstas para os casos de falsas declarações, rogo a V. Ex.ª o favor de me informar quais os que incorreram naquela falta».

Aproveita-se o ensejo para recordar que, independentemente da documentação escolar legal, *os agentes que recebam abono de família por ascendentes ou descendentes de qualquer idade*, tem o dever de apresentar em cada período de um ano, contado desde a data do documento idêntico anterior:

1 — *ATESTADO DA JUNTA DE FREGUESIA* sobre os:

a) — *Descendentes* (filhos, netos e equiparados), certificando que vivem a cargo do interessado e com ele em comunhão de mesa e habitação ou sob sua autoridade; se tiverem 12 ou mais anos de idade, é necessário esclarecer que não exercem profissão remunerada;

b) — *Ascendentes* (pais, sogros, avós, padrastos e madrastas), comprovando que vivem em comunhão de mesa e habitação com o interessado e a seu cargo, não exercem profissão remunerada, nem possuem rendimentos próprios para prover à sua subsistência e, no caso de usufruírem alguns, que estes não são superiores a 500$00 mensais;

2 — *DECLARAÇÃO MÉDICA sobre todos os beneficiários doentes* com mais de 12 anos de idade, atestando a sua incapacidade total e permanente para o trabalho; esta declaração é desnecessária para ascendentes do sexo feminino.

A falta de apresentação, sem justificação aceitável, de qualquer dos documentos regulamentares, implica o cancelamento dos respectivos abonos, desde o dia 1 do mês seguinte àquele em que terminar a validade do documento anterior correspondente.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Manuel da Guia, contramestre principal das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 7-7-910, passou a operário em 26-11-918, a chefe de brigada em 26-2-923, a contramestre de 2.ª cls. em 1-1-934, de 1.ª em 1-5-941 e a principal em 1-1-948.

Manuel Feliciano, maquinista de 1.ª cls. do dep.º de Entroncamento. Admitido ao serviço da companhia, como aprendiz, em 15-7-910, passou a operário em 26-2-920, a fogueiro de 2.ª cls. em 1-9-920, a fogueiro de 1.ª em 1-1-923, a maquinista de 3.ª cls. em 1-1-926, de 2.ª em 1-3-931 e de 1.ª em 1-1-945.

Manuel Francisco, fogueiro de máquinas fixas do dep.º de Gaia. Admitido ao serviço da companhia, como limpador, em 19-7-910, foi nomeado fogueiro em 1-7-915 e fogueiro de máquinas fixas em 1-3-919.

Manuel Joaquim Nunes Imaginário, operário de 2.ª cls. (serralheiro) das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário montador, foi promovido a montador de 3.ª cls. em 1-6-930 e a operário de 2.ª cls. (serralheiro) em 5-7-943.

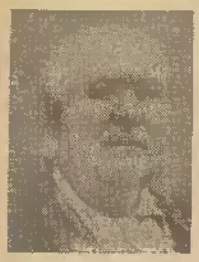
João Lopes, operário de 3.ª cls. (pintor) das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário ajudante (pintor), em 20-7-910, foi promovido a operário de 3.ª cls. em 1-12-945, depois de ter passado pelas várias classes.

António dos Santos Cabeça Jor. operário de 1.ª cls. (serralheiro) do dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da companhia, como operário-montador, em 13-6-912, foi promovido a operário de 1.ª cls. em 21-4-948, depois de ter transitado pelas diversas classes.

António da Silva, capataz de manutenção de 1.ª cls. da revisão de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 11-6-912, foi promovido à sua actual categoria, em 1-7-948, depois de ter passado pelas diferentes categorias.

Mário Baltar de Matos, fogueiro de máquinas fixas do dep.º de Figueira da Foz-Coimbra. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 8-6-912, passou à sua actual categoria em 1-6-925.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Joaquim Carlos, operário de 1.ª classe do Serviço de Obras Metálicas (Setil). Louvado pela Divisão, por no dia 25 de Abril p. p., quando trabalhava na Ponte D. Amélia, na linha de Vendas Novas, ao verificar que se encontrava partido um carril do aparelho de dilatação da mesma ponte, tomou decididas providências no sentido de que o combóio n.º 2772 efectuasse uma paragem, evitando, assim, um possível desastre.

Manuel Antunes Corino, operário de 2.ª classe (pedreiro) das Oficinas de Figueira da Foz Tendo encontrado no recinto das Oficinas no dia 26 de Maio, um porta-moedas contendo a quantia de 203$90 e em 31 do mesmo mês um anel de ouro no valor aproximado de 560$00. prontamente os entregou ao seu contramestre, que, por sua vez os entregou a quem provou pertencer-lhe.

José Girão Lameiro, ensebador em Coimbra C. Tendo encontrado sobre a bacia da retrete da carruagem B6f 459, chegada pelo comboio 527 de 18/6, um anel de ouro com brilhantes, no valor aproximado de mil escudos, prontamente o entregou na estação mediante recibo.

Alfredo J. Pinto, marinheiro de 1.ª classe da Via Fluvial. Tendo encontrado no vapor Évora, que fazia a carreira 16 de 10/6, uma máquina fotográfica no valor aproximado de esc. 500$00, prontamente a entregou ao Mestre do barco que, por sua vez, a entregou ao chefe da estação do Terreiro do Paço.

António Gonçalves Ferreira, subchefe da 3.ª Secção (Entroncamento), Louvado pela Divisão, pelo interesse e dedicação patenteados no decurso dos trabalhos resultantes do desabamento da trincheira ao km.º 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região, onde se encontrava exercendo as funções de chefe da 15.ª Secção.

Manuel Baptista Romão, chefe de lanço de 1.ª classe do 4.º lanço da 15.ª Secção (Odemira), Gratificado com a importância de 150$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p. devido à abundância de chuva que caíu na região.

Joaquim Domingos Costa, chefe de distrito 226 (Funcheira), Gratificado com a importância de 100$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

António Martins Gonçalves, assentador do distrito 226 (Funcheira), Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Manuel José Rodrigues, assentador do distrito 226 (Funcheira). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido a abundância de chuva que caíu na região.

António Francisco, assentador do distrito 226 (Funcheira). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Francisco Silvestre, assentador do distrito 230 (Saboia). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

José Mendes, assentador do distrito 230 (Saboia). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

António Guerreiro Silvério, assentador do distrito 230 (Saboia). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Augusto Luiz dos Santos, assentador do distrito 230 (Saboia). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

António da Encarnação Romão, subchefe do distrito 231 (Pereiras). Gratificado com a importância de 60$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

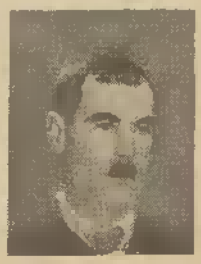
Rodrigo Martins Rosendo, assentador do distrito 231 (Pereiras). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Francisco Inácio, assentador do distrito 231 (Pereiras). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Joaquim Caetano, assentador do distrito 233, ao tempo no distrito 231 (Pereiras). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

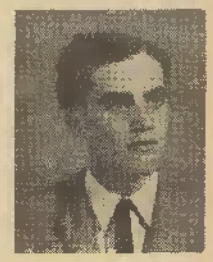
Luiz José Júlio, suplementar de via do distrito 231 (Pereiras). Gratificado com a importância de 20$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Francisco Romão, chefe do distrito 232 (S. Marcos). Gratificado com a importância de 100$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.



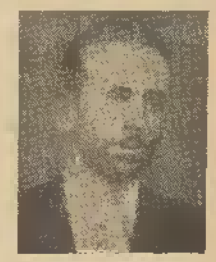
Manuel Rodrigues, assentador do distrito 226 (Funcheira). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 292,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

José Cabrita Gonçalves, assentador do distrito 226 (Funcheira). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.



José Mestre, assentador do distrito 226 (Funcheira). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu da região.

José Carolino, suplementar de via do distrito 226 (Funcheira). Gratificado com a importância de 20$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento de trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.



José Gregório Casimiro, assentador do distrito 227 (Amoreiras). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Manuel Custódio Dias, assentador do distrito 227 (Amoreiras). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Manuel Ventura Matoso, assentador do distrito 229 (Odemira). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento do trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Feliciano dos Reis, suplementar de via do distrito 229 (Odemira). Gratificado com a importância de 20$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Francisco Dias Frade, chefe do distrito 230 (Saboia). Gratificado com a importância de 100$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

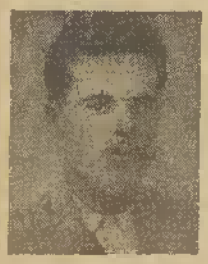
Rómulo Martins, subchefe do distrito 230 (Saboia). Gratificado com a importância de 60$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caíu na região.

Eduardo da Conceição Vieira, subchefe do distrito 232 (S. Marcos). Gratificado com a importância de 60$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundânde chuva que caiu na região.

José da Silva Soares, assentador do distrito 232 (S. Marcos). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caiu na região.

José Cabrita, assentador do distrito 232 (S. Marcos). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundâucia de chuva que caiu na região.

Ricardo Martins Pires, assentador do distrito 232 (S. Marcos). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caiu na região.



Bento Serafim Gonçalves, assentador do distrito 232 (S. Marcos). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500 Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caiu na região.

Amadeu Jesus Cabrita, assentador do distrito 245 ao tempo no distrito 234 (Messines). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caiu na região.

José Martins Ramos, assentador do distrito 234 (Messines). Gratificado com a importância de 40$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do desabamento da trincheira ao km. 262,500-Sul, ocorrido em 31 de Março p. p., devido à abundância de chuva que caiu na região.

António Vieira Teixeira, assentador do distrito 400 (Campanhã). Gratificado com 100$00, pelas acertadas medidas que tomou para evitar qualquer possível acidente de maior gravidade, quando no dia 22 de Abril p.º p.º notou o descarrilamento próximo da Ponte de D. Maria Pia de 2 vagões carregados com cascos que, juntamente com outros dois, haviam desarvorado da estação de Gaia, onde estavam em manobras.

Augusto Marques Quadros, assentador do distrito 72 (Aveiro). No dia 3 de Julho p.º p.º ao regressar do serviço à sua residência encontrou na linha, ao km.º 273,400 Norte, um porta-moedas com a quantia de 16$90, que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito.

José Augusto de Oliveira Diogo, factor de 2.ª classe da estação de Cacela, n.º 13.181, encontrou, abandonada, no dia 16 de Julho findo, uma carteira com dinheiro e valores na importância de 6.300$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

João Marques Ivo, factor de 3.ª classe da estação de Tramagal, n.º 13.688, encontrou, no dia 12 de Maio findo, no postigo da Secção F. do Santuário de Fátima, uma carteira com vários documentos e a quantia de 220$00, que prontamente entregou ao verificador da contabilidade ali em serviço.

Virgílio Ferreira Ramos, capataz de 2.ª classe da estação de Senhora da Hora, n.º 3.480, encontrou no dia 16 de Novembro do ano findo, na estação do Porto, uma carteira contendo vários documentos, lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa no valor de 2.520$00 e a quantia de 100$00, que prontamente entregou ao chefe da citada estação do Porto.

António Dias Salgueiro, conferente da estação de Pampilhosa, n.º 18.011 (B. A.) encontrou no dia 29 de Fevereiro findo, no cais de passageiros, um alfinete de gravata de grande valor, que imediatamente entregou ao seu chefe.

António Amaro, agulheiro de 2.ª classe da estação de Messines — Alte, n.º 12.456, encontrou, no dia 23 de Junho último, no cais de mercadorias, uma carteira com a importância de 1.240$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

NOMEAÇÕES

Exploração — *Servente de armazém:* Germano de Matos.
Porteiro: José Joaquim Macedo.

Vias e Obras — *Guardas de P. N.:* Amélia Ferreira de Oliveira, Hermínia Rodrigues Nunes, Maria da Saudade Conde e Deolinda Luiza Raimundo.
Assentadores: Miguel Júlio Borreicho, Fernando de Sousa Paquete, Serafim Afonso Vicente, Alberto Baptista Serrão, Luís José Júlio, José Sequeira Silvestre, Diamantino Francisco dos Reis, António Lourenço Domingos, João Cabrita Baptista, Júlio Luís da Conceição Ferreira, José Jesus de Oliveira, António Maria, Jacinto Silvério Pereira, Angelo Neves, António Afonso Sabino, João Alves Rodrigues, Manuel Ferreira, José Cartulho Florindo, Nuno da Cruz Rosário, José Fernandes Patrocínio, Feliciano Manuel Pestana, Manuel Ferreira Manano, Olindo Lopes Grilo, João Lourenço, Luís Sirgado, João Gomes, Eduardo Correia dos Santos, Américo dos Santos Dinis, Armando Joaquim Correia, Jacinto António Serrano, Silvino Ascenção Gomes, António Ferreira Antunes, António Maria Dias dos Santos, Domingos António Silva, João de Almeida Chaves, José Queiroz Correia, Fernando da Silva Costa, José Rasteiro Gaspar, Casimiro de Olivera, Joaquim Augusto Varandas, José Fernandes dos Reis Torgal, António Cardoso, Manuel Pires Correia, António Fouto Senhorinho, Manuel Pereira Pinto, Manuel Pinto Pegas, Firmino dos Santos Pereira, César Lopes Gonçalves, Joaquim Rodrigues dos Santos, José de Mesquita São João, Eduardo Teixeira Magalhães, José Pereira Lopes, Francisco José Pereira, Augusto Pinto Rodrigues, César da Encarnação Velho, Albino António Meireles, Plínio Jerónimo Peres Felizardo, Florival António Lourenço, Joaquim Campos de Brito, Rogério Martins da Cruz, Manuel Fernandes Agosto, José Martins Salvador, José Vicente Matias Joaquim Francisco Calado e Alfredo Cabrita Coelho.

REFORMAS

Abastecimentos — *José Lopes dos Santos Aurélio,* Empregado de 1.ª classe.
Domingos Tomaz, Recebedor de materiais de 1.ª classe.

Comercial — *Virgínia Conceição Feio Fernandes:* Escriturária de 1.ª classe de Lisboa-R.
Rogério Luís dos Santos Frade: Chefe de repartição principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Lucinda Maria da Silva Leitão Ferreira: Escriturária de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Manuel Dias da Silva Dantas: Fiscal de revisores de Campanhã.

Exploração — *José Domingues de Freitas:* Factor de 2.ª classe de Valadares
António Pinto da Silva: Chefe de 2.ª classe de Ermida.
Artur Borges Cordeiro: Chefe de 3.ª classe de Quintos.
Manuel Pereira: Factor de 1.ª classe de Pampilhosa.
António dos Santos Baptista: Telegrafista principal de Braço de Prata.

Olindo da Silva : Telegrafista principal de Coimbra-B.
André Avelino de Brito : Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-P.
Fernando da Fonseca Ferreira : Fiel de Cais de 2.ª classe do Porto.
Álvaro Lopes Ferreira : Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.
João Guilherme da Fonseca : Condutor de 1.ª classe de Porto-Trindade.
Basílio da Silva : Condutor de 1.ª classe de Pampilhosa.
Gregório Inácio Costa : Condutor de 1.ª classe de Faro.
Manuel de Jesus Alexandrino : Condutor de 1.ª classe de Faro.
Manuel Miguel : Contínuo de 1.ª classe da 6.ª Circunscrição (Barreiro).
João Correia : Agulheiro de 2.ª classe de Torres Novas.
José de Albuquerque : Agulheiro de 3.ª classe de Fátima.
Luís Cardoso : Agulheiro de 3.ª classe de Alpedrinha.
Defensor de Moura : Engatador de Campanhã.
Delfim Gomes da Silva Queiroz : Guarda de estação de Nine.
Manuel Nunes : Guarda de estação de Braço de Prata.
José dos Santos : Carregador de Telhada.
Manuel Pereira : Carregador de Marco.

Material e Tracção — *João Vaz Atalaia,* Chefe de Secção do Depósito de Barreiro.
Carlos José, Chefe de Depósito, do Depósito de Beja.
Júlio da Costa Romano, Maquinista de 2.ª do Depósito de Pampilhosa.
Henrique Martins Jorge, Maquinista de 3.ª do Deposito de Barreiro.
Augusto Maria de Almeida Cruz, Operário de 1.ª classe (estofador) das Oficinas de Campanhã.
Guilherme da Silva, Operário de 2.ª classe (torneiro) das Oficinas de Figueira da Foz.
José Simões Bugalho, Operário de 2.ª classe (carpinteiro) da Revisão de Coimbra.
Leandro Amaro Pinto, Operário de 3.ª classe (serralheiro) do Depósito de Lisboa.
Joaquim Francisco Guimarães, Operário de 3.ª classe (forjador) das Oficinas de Campanhã.
João Adónis, Acendedor do Depósito de Pampilhosa-Guarda.

Secretaria da Direcção-Geral — *Carlos Joaquim Pratas,* Contínuo de 2.ª classe:

Via e Obras — *António Lopes,* Subchefe do distrito 115 (Belver).
Joana Aires Baptista, Guarda de P. N. do distrito 420 (Recarei).
Abílio Vieira de Sousa, Assentador do distrito 280 (Águas de Moura).
Joaquim dos Santos Violante, Encarregado de carpinteiros da 7.ª Secção (Ponte de Sor)
Manuel Pedro, Assentador do distrito 61 (Taveiro).
Joaquim Luís de Almeida, Assentador do distrito 65 (Pampilhosa).
Francisco do Serro, Assentador do distrito 248 (Lagos).
Ramiro Maia, Chefe do distrito 42 (Castelo de Vide).
Alípio Maria Pera, Subchefe do distrito 9 Sabor (Urrós).
Joaquim Bernado, Assentador do distrito 64 (Souzelas).
Silvino Eloi, Guarda de P. N. do distrito 13 (Santarém).

FALECIMENTOS

Mário José Firmino, Empregado Principal das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos C. F. do S. S., em 29/7/915, como Escrevente, foi promovido à sua últimа categoria, em 1/5/941, depois de ter passado pelas diferentes classes.

Guilherme Rodrigues Maia, Operário de 1.ª classe (pintor) das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, em 12/3/923, foi promovido a Operário de 1.ª classe em 5/7/943, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

Manuel Jorge, Operário de 2.ª classe (serralheiro) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia em 13/2/914, foi promovido à sua última categoria em 5/7/943, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

Jacinto Augusto dos Santos, Operário de 1.ª classe (torneiro) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 23/3/925, passou a Operário de 1.ª em 5/7/943, depois de ter transitado pelas diversas classes.

António José Martinho, Assentador do distrito 28 (Mata). Admitido como assentador em 1/4/1930.

Américo Soares Pinto, Guarda freios de 1.ª classe de Campanhã (MD). Admitido como carregador suplementar em 13 de Janeiro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929. Depois de transitar pelas categorias de guarda freios de 3.ª e 2.ª foi promovido a guarda freios de 1.ª em 1 de Janeiro de 1950.

Guilherme Ferreira dos Santos, Guarda freios de 2.ª classe de Campanhã (MD). Admitido como carregador suplementar em 27 de Novembro de 1938, nomeado carregador em 1 de Fevereiro de 1944 e guarda freios de 2.ª em 1 de Janeiro de 1949.

Augusto Pereira Lima, Carregador auxiliar de trens de Campanhã (MD). Admitido como carregador suplementar em 31 de Agosto de 1943 e nomeado carregador em 1 de Outubro de 1948.

José das Neves, Agulheiro de 3.ª classe de Guia. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1917 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 24 de Outubro de 1920.

José Gomes Fernandes, Agulheiro de 3.ª classe de Lanhelas. Admitido como carregador suplementar em 10 de Agosto de 1927, nomeado carregador em 21 de Julho de 1935 e promovido agulheiro de 3.ª classe em 21 de Abril de 1938.

Joaquim de Almeida Costa, Operário ajudante (carpinteiro) dos Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, em 15/5/945, passou à sua última categoria em 21/12/947.

Carlos do Carmo, Operário ajudante (torneiro) do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, em 2/2/922 passou a Operário ajudante em 1/12/1945.

Manuel dos Santos, Servente nas Oficinas de Figueira da Foz. Admitido ao serviço em 11/2/939.

João de Paiva, Limpador do Depósito do Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em 23/4/918.

AGRADECIMENTO

José Maria Geraldo, chefe de Distrito n.º 2, 1.ª Secção, em Braço de Prata, vem muito reconhecidamente agradecer ao ilustre Professor, Ex.mo Sr. Dr. Virgílio de Morais, por o ter operado, com muito êxito, bem como ao Ex.mo Sr. Dr. Borja de Araújo, distinto operador assistente, e aos enfermeiros da Enfermaria C. 2 A. B. do Hospital de Santa Marta.

Aproveita esta oportunidade para apresentar também os seus agradecimentos ao Ex.mo Sr. Dr. Orlando Gomes da Silva, que fez o prognóstico da doença e aconselhou a operação e aos Ex.mos Srs. Drs. Manuel Cordeiro Pereira e Celestino Gomes, que o trataram antes e depois da operação.

Muito reconhecidamente deseja também abranger nos seus agradecimentos os Ex.mos Srs. Médicos do Serviço Central de Saúde e os srs. Agentes superiores da Companhia que intervieram em seu favor, no sentido de ser operado como desejava.

Mais de 680.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição

SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA — Praça da Alegria, 66-A

PORTO — Avenida dos Aliados, 152

Sumário

Vale do Vouga

Os caminhos de ferro em 1849

Impressões da Suíça: Os cães de S. Bernardo — ídolos que o caminho de ferro destronou, por Abílio dos Santos

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira

Velhos Temas: Férias, por F. Pereira Rodrigues

Bom Humor

Perguntas e Respostas

Caminhos de Ferro Espanhóis

Regulamentação diversa

Homenagem a um ferroviário por motivo da sua aposentação

As praias e o desporto

Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses

Pessoal

Agradecimento

■

NA CAPA — «Roda», do Eng.º Manuel Campêlo, 4.º Prémio do Concurso de Fotografias do «Boletim da C. P.».

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937