



BOLETIM DA CP

FIAT

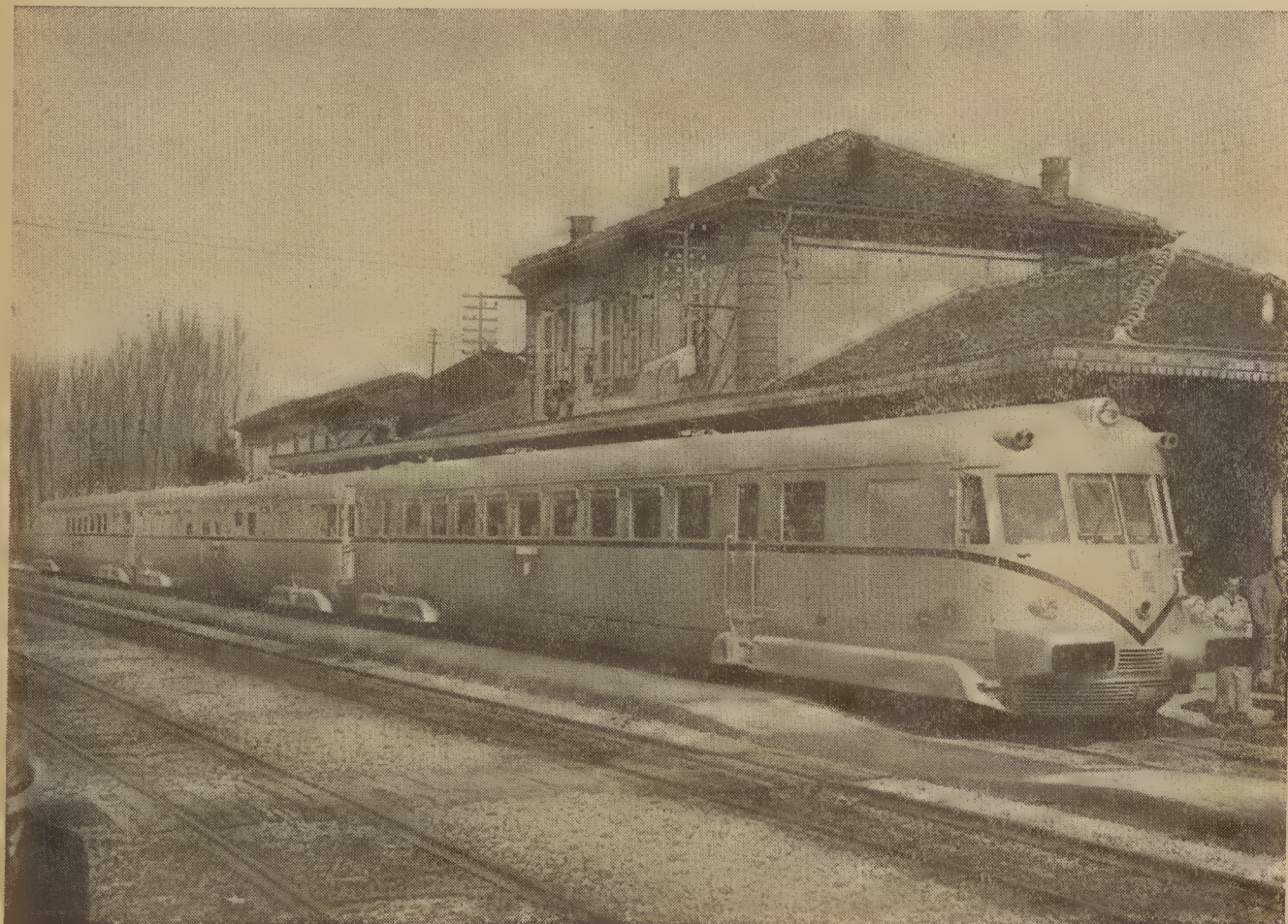
FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA—Avenida da Liberdade, 253—Telef. 41171/2

* AUTOMÓVEIS * CAMINHÕES * ELECTROMOTORAS * TROLLEYBUS * VAGÕES
* LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS * MOTORES MARÍTIMOS * CARROS ELÉCTRICOS
* AUTOMOTORAS * LOCOMOTIVAS A VAPOR * CARRUAGENS * AUTOBUSES
* MATERIAL DE AVIAÇÃO * MOTORES INDUSTRIAIS * TRACTORES AGRÍCOLAS

TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIAIS



TIPO DE AUTOMOTORAS ACTUALMENTE EM CONSTRUÇÃO
NAS FÁBRICAS DE MATERIAL FERROVIÁRIO DE **TURIM**

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

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

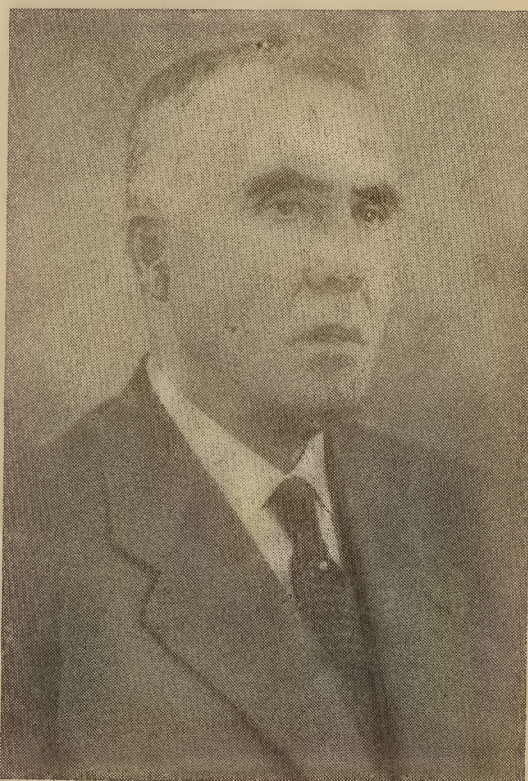
EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Engenheiro José Marques Pereira Barata

O Sr. Engenheiro José Marques Pereira Barata deixou, no começo deste ano, o serviço activo. A sua carreira na C. P. iniciou-se em 1 de Janeiro de 1927, data em que foi nomeado Chefe da Divisão de Exploração, Adjunto. Antes de vir ocupar este cargo, desempenhara, nas linhas do Vale do Vouga, as funções de Engenheiro Director da Exploração.

Enquanto Chefe da Divisão de Exploração, Adjunto, o Sr. Engenheiro Pereira Barata acumulou o exercício desse cargo com o de Chefe dos Serviços do Movimento e do Tráfego; em 1 de Março de 1932 ascendeu a Chefe daquela Divisão e nesse lugar se conservou até ser colocado como Adjunto à Direcção-Geral, em 1 de Janeiro de 1934.



José Marques Pereira Barata

As suas invulgares qualidades de trabalho levaram o Conselho de Administração a nomeá-lo, em 29 de Março de 1946, Engenheiro Subdirector; em 27 de Dezembro aquele Conselho decidia designá-lo para, por motivo da reforma do Sr. Eng.º Lima Henriques no fim desse ano, exercer interinamente as funções de Director-Geral.

Desempenhou essas funções até a nomeação do actual Director-Geral, em 26 de Março de 1947, data em que foi nomeado Subdirector-Geral e, com este cargo, deixou o serviço activo, por limite de idade, em 1 de Janeiro de 1953.

O Sr. Engenheiro Pereira Barata, além de possuir o curso de Engenharia Militar, é doutorado pela Secção de Ciências Físico-Químicas da antiga Fa-

culdade de Filosofia Natural da Universidade de Coimbra.

Foi, mais de uma vez, louvado pelos poderes públicos, pela competência e dedicação sempre reveladas no desempenho de trabalhos que lhe foram confiados. Também, e não raro, as instâncias superiores da Companhia tiveram ocasião de lhe significar o muito apreço em que tinham as suas brilhantes faculdades e o seu reconhecimento por valiosos serviços por ele prestados. Ainda agora, no final da sua carreira, se viu

alvo de significativa e afectuosa homenagem na sessão em que o Conselho de Administração tomou conhecimento da sua passagem à situação de reformado.

Nessa sessão, foram postas em justo relevo em altas qualidades de carácter do Sr. Eng.º Pereira Barata e a sua extraordinária dedicação ao serviço.

O «Boletim da C. P.» exprime o seu pesar pelo afastamento do serviço activo do Sr. Eng.º Pereira Barata e apresenta-lhe a homenagem da sua maior admiração e respeito.

RECORDANDO

Pelo Eng.º MANUEL PINTO OSÓRIO

A í por 1905, mais ano menos ano, appareceu-me no Porto um moço tenente de engenharia, com guia de marcha para me substituir nas funções militares que eu desempenhava. Era o engenheiro Pereira Barata. Estou ainda a vê-lo, naquele casarão de S. Bento, com traje de luto rigoroso e um buçosito negro a sombrear-lhe o lábio. Acolhi-o gostosamente, tanto mais que me via liberto de um serviço fastidioso, e podia entregar-me completamente a outras funções mais do meu aprazimento.

Foi, pois, com dupla satisfação que lhe transmiti o serviço e lhe guiei os primeiros passos, como soe fazer-se sempre que há transmissão de poderes a um novato. Pois, dentro em pouco, eu era uma espécie de mentor de tão simpático e jovem Telémaco. Assim nasceu uma amizade que nunca teve qualquer desfalecimento, nem mesmo quando os azares da política nos colocaram em campos, não só diferentes, mas diametralmente opostos.

Uma rajada revolucionária atirou-me para os Açores, onde permaneci alguns meses abençoando a sanha vingativa que me

exilou para aquelas ilhas paradisíacas. Regressei à metrópole ainda quando agitavam os ares políticos os resquícios daquela rajada. E fui mandado para a Flandres. Perdi, durante largos meses, o contacto com o engenheiro Barata. Sabia que jornadeava pelas Beiras em serviços oficiais, que tinham sede em Coimbra, e se preparava para lançar sobre os ombros um capelo doutoral.

No meu regresso da guerra encontrei o País em plena transformação política. Deixou-se o 5 de Dezembro e encontrava-se em Belém, na chefia do Estado, Sidónio Paes. A breve trecho nos encontrámos, Barata e eu, a colaborar na obra de ressurgimento intentada por esse excelso português que, por se ter adiantado à hora própria, succumbiu a uma bala assassina na ante-gare da estação do Rossio.

Foi senador da República o engenheiro Barata; e nessa Câmara, já vasada nos moides que adivinhavam a futura Câmara Corporativa, trabalhou, e bem, como sempre. Quer nas Comissões, quer fora delas, dedicou-se, com inteligência e saber, ao estudo de problemas importantes, e a sua palavra fluente e clara, ecoou na Assembleia, por

várias vezes, com grande aprazimento dos seus pares.

Mas a bala assassina que prostrou Sidónio Paes pôs um sombrio ponto final na sua grande obra. Seguiu-se o turbilhão; e o engenheiro Barata, apanhado na torrente, conheceu, por sua vez, as agruras do exílio.

Foi na vizinha Espanha, e a poucos passos da fronteira, que erigiu o seu lar. Como era conhecido o seu dinamismo, a sua capacidade de trabalhar, o seu carácter de perfeito homem de bem, não tardou que uma poderosa empresa industrial de Lisboa o solicitasse para seu representante junto das filiais que explorava em Espanha. E aí temos o engenheiro Barata, trabalhando, lutando, sofrendo, em terra estrangeira, para conquistar, honradamente e com o suor do seu rosto, aquele mediano conforto que um exemplar chefe de família deseja não falte ao seu lar.

Largos anos passaram. E como não há mal que sempre dure, abriram-se-lhe um dia as fronteiras da pátria. Regressou. Trazia alguns cabelos brancos, e o rosto vincado de algumas rugas. Em compensação, devia por lá ter deixado muitas ilusões.

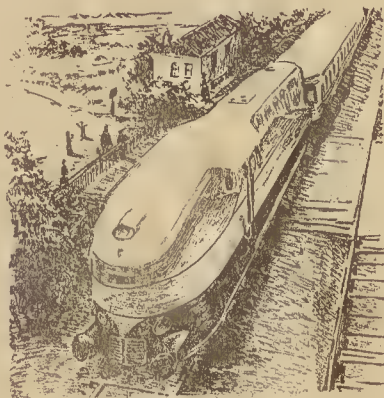
Uma vez aqui, vêmo-lo dentro em pouco Director da Sociedade das Águas de Vidago e, mais tarde, iniciar a carreira ferroviária

na directoria do Vale do Vouga. Entremettes, apesar do seu árduo trabalho, ainda conseguiu tempo para conquistar, com brilho, o grau de doutor na Universidade de Coimbra.

Foi ali, no Vale do Vouga, que a C. P., em fins de 1926, quando se preparava para explorar, por arrendamento, as linhas do Estado, foi encontrar o homem de que necessitava para completar os seus quadros da Divisão de Exploração.

* * *

Dizer o que foi a acção do Eng.º Pereira Barata dentro da C. P., seria um pleonasmio inadmissível. Todos a conhecem, tanto os que serviram sob as suas ordens, como aqueles a quem prestou a sua colaboração. Como chefe, foi justiceiro sem deixar de ser humano; como colaborador, não houve quem o excedesse em correcção, lealdade, desejo de bem servir, vontade sempre pronta a ajudar, sem cansaços nem constrangimentos. Tal foi o funcionário que a C. P. deixou de ter ao seu serviço. Nesta hora de renovação da Companhia, em que todos os esforços e dedicações são necessários, é com mágua que ela vê afastar-se alguém que deixa um vácuo difícil de preencher.



I Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal

DE 15 a 19 de Dezembro último, realizou-se em Lisboa a I Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal, que veio inaugurar uma nova fase de colaboração entre os Caminhos de Ferro Espanhóis e os Caminhos de Ferro Portugueses: «Renfe» e C. P.

Para o efeito, a «Renfe» fez deslocar à nossa Capital alguns altos funcionários do seu Departamento Comercial: Ing. D. Manuel Macias, Subdirector, Chefe do Departamento Comercial; Doutor D. Alfonso Imédio Diaz, Chefe do Serviço Internacional; D. Luiz Rodriguez Escartin, Subchefe do Serviço Internacional; e D. Ramón Sala, Chefe do Serviço da Fiscalização-Passageiros.

Dada a eventual vantagem, para completa elucidação de alguns dos assuntos constantes

da «Ordem do Dia», da presença da Companhia Internacional das Carruagens-Camas (Wagons-Lits), foi também esta convidada a tomar parte na Conferência, pelo que se fez representar pelos srs. D. Luiz Lopez Jamar, seu Director em Espanha, e Conde de Penalva d'Alva, seu Representante em Portugal.

Pela C. P. tomaram parte na Conferência funcionários da Divisão Comercial.

A sessão de abertura foi presidida pelo Director-Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, que, a abrir, pronunciou as seguintes palavras:

«Ao iniciar-se a I Conferência Comercial dos Caminhos de Ferro Espanhóis e Portugueses, iniciativa da C. P., que encontrou caloroso acolhimento por parte da «Renfe», é



O Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral, rodeado dos delegados da RENFE e da C. P., à I Conferência Comercial Espanha-Portugal



Os delegados do Departamento Comercial da RENFE, à sua chegada a Lisboa-R. Ao centro, D. Manuel Macías, Subdirector e Chefe do Departamento da RENFE; à sua direita, o Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral da C. P.

com muito prazer que saúdo a brilhante representação que a «Renfe» envia, e que a C. P. tem a honra de acolher em Lisboa.

A presença de D. Manuel Macías, Subdirector e Chefe do Departamento Comercial e de todos V. Ex.^{as} concede flagrante testemunho do valor e da importância que a «Renfe» reconhece nesta iniciativa e assegura, de antemão, o êxito dos trabalhos que vão iniciar-se.

Por isso, na pessoa de D. Manuel Macías, já nosso bom amigo de há muitos anos, cumprimento a Delegação Espanhola e peço para transmitir aos corpos directivos da «Renfe» e em especial ao meu colega e amigo Garcia Lomas os melhores cumprimentos e fraternais saudações.

As ilustres Senhoras, Esposas de Delegados, que os acompanham, emprestando assim um cunho de afabilidade e de gentileza às relações ferroviárias, apresento também os meus respeitos, pedindo a cada um dos Delegados, seus maridos, o favor de lhes transmitirem — a todos desejando uma feliz estadia em Portugal.

E agora sem querer roubar-lhes tempo, desejo apenas realçar, de entre os problemas

que vão estudar-se e que constam da «Ordem do Dia», os relativos à criação de uma tarifa directa de mercadorias entre os dois países e o da facilitação do tráfego de passageiros pela fronteira de Vila Real de Santo António - Ayamonte.

Quanto ao primeiro, — tarifa directa de mercadorias — é da maior actualidade.

É certo que por contingências derivadas da actual conjuntura, não se verifica intenso tráfego ferroviário de mercadorias, entre Espanha e Portugal, e poderia por isso duvidar-se da necessidade de uma tarifa directa.

Mas em matéria de transportes, e nomeadamente em matéria ferroviária, causa e efeito confundem-se em regra e estou certo que a criação de uma tarifa directa virá suscitar tráfego, servindo de estimulante às relações ferroviárias, nesse campo.

Acresce ainda que em face da insistência com que alguns países europeus estão manifestando o desejo de estabelecer tarifas similares com Portugal, não devemos deixar que outra se estabeleça antes da criação da Tarifa Espanha - Portugal.

Quanto ao segundo — relações por Vila

Real de Santo António-Ayamonte — é já velha aspiração da C. P. e foi objecto de outras conferências a que, por sinal D. Manuel Macías emprestou seu sempre valioso concurso.

Urge resolvê-lo. Só assim se proporcionará satisfação à corrente de tráfego de certo modo importante entre Lisboa e a Andaluzia e que hoje, por não ter viabilidade prática atrayés do sistema ferroviário, recorre ao automóvel.

Termino lembrando que perante o estreitamento dos contactos entre as Administrações ferroviárias do Ocidente Europeu a que se assiste, impunha-se que Caminhos de Ferro Espanhóis e Portugueses maior realce dessem ainda, no campo das realizações práticas, a essa aproximação, por servirem dois países com órbitas de interesse mais que nunca coincidentes».

Na «Ordem do Dia» da Conferência inscreviam-se 25 pontos que interessavam os Serviços do Tráfego, da Fiscalização das Receltas e de Reclamações.

Entre outros, destacamos, pela sua importância, os pontos seguintes:

Viagens de grupos (criação de um Anexo à Tarifa de Passageiros Portugal-Espanha); Revisão dos prazos de validade dos bilhetes T. I. C. (Tarifa Internacional de Cupões); melhoria do transporte de passageiros e bagagens via Vila Real de Santo António-Ayamonte; estabelecimento de bilhetes directos, de ida e volta, das estações portuguesas para Salamanca; execução do serviço internacional segundo os regulamentos do C. I. T. (Comité International des Transports); estabelecimento de um sis-

tema de marcações de lugares em Portugal e em Espanha para os comboios de passageiros, respectivamente, espanhóis e portugueses; atribuição às estações espanholas de numerações privativas de bilhetes brancos da Tarifa Portugal-Espanha; providências para facilitar o tráfego de bagagens entre Portugal e França; aspectos comerciais da circulação nos dois países de vagões de eixos intermutáveis espanhóis e de vagões de propriedade particular; transporte de pequenos volumes («messageries») nos furgões da Companhia Internacional das Carruagens-Camas (W. L.); criação da Tarifa de Mercadorias Portugal-Espanha; providências para a contestação de reclamações; e reembolsos de bilhetes internacionais não utilizados.

As discussões decorreram sempre num ambiente de franca cordialidade e de efectiva colaboração.

A I Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal veio assim encetar um novo capítulo nas relações ferroviárias luso-espanholas, do qual resultará, certamente, a melhoria dos serviços a prestar ao Público — primeiro objectivo das empresas ferroviárias.

Aos Delegados da «Renfe» foi oferecido pelo Director-Geral da C. P. um almoço no Restaurante do Palácio de Queluz.

Foi também organizado, em favor dos mesmos Delegados, uma excursão turística a Fátima.

Os delegados, que tiveram na estação do Rossio uma despedida muito afectuosa por parte dos seus camaradas portugueses, levaram do País as mais gratas impressões.

DR. FEZAS VITAL

Quando este número começava a entrar em impressão, chegou-nos a dolorosa notícia do falecimento do sr. Professor Fezas Vital, ilustre membro do Conselho de Administração da C. P.

Perante a sua memória nos curvamos respeitosamente, apresentando à família enlutada a expressão do nosso profundo pesar.

No próximo número, mais espaçadamente, prestaremos a devida homenagem à memória do eminente Professor, que contava na C. P. o mais justo prestígio.

NOVO MATERIAL PARA A C. P.

VÃO MELHORAR, COM OS COMBOIOS-AUTOMOTORES «FIAT», AS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS ENTRE LISBOA E PORTO

NO dia 15 do mês passado, chegou a Entre-Campos o primeiro dos três comboios automotores encomendados pela C. P. à «Fiat», e cujas aquisições estão compreendidas no plano geral de melhoramentos de passageiros.

Estes comboios, de excelente aspecto, são formados, em composição normal, por duas motoras, uma a cada extremidade, e um atrelado ao centro. Ambas as motoras estão equipadas com motores «Fiat» de 505 C. V. ou seja uma potência total de 1.010 C. V. para o comboio completo, podendo atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora em patamar.

Sendo necessário, a composição pode, porém, reduzir-se a uma motora e atrelado ou somente a uma motora.

A lotação do comboio completo é de 174 lugares, oferecendo os assentos, que são muito cómodos, a facilidade de se poder mudar a posição dos encostos. Além disso, as instalações de acondicionamento de ar permitem regularizar a temperatura e humidade do ambiente, o que proporcionará aos passageiros o maior conforto.

No centro do atrelado funcionará, devidamente instalado, um pequeno bufete com cozinha, que poderá fornecer refeições quentes, as quais serão servidas nos próprios

lugares dos passageiros, com o auxílio de uma pequena mesa suplementar, portátil, o que constitui uma grande comodidade.

Nada, nestes comboios modernos, ficou esquecido no que diz respeito a comodidades e bem estar dos passageiros. Assim, estes dispõem de compartimentos especiais para bagagens que lhes permitem desembaraçar-se dos volumes que não possam conservar junto dos seus lugares, durante a viagem.



O bar

A Companhia conta receber os dois restantes comboios até meados de Março próximo e, com eles, melhorar, sensivelmente, as ligações entre Lisboa e Porto. Assim, o percurso de 350 quilómetros passará a ser feito em quatro horas em vez de cerca de cinco horas.

No primeiro destes comboios, que, como referimos acima, chegou a Entre-Campos no dia 15, viajou desde a fronteira o sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., e de Sacavém para Lisboa, o sr. Prof. Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração, acompanhado de outros administradores.

Na estação de Entre-Campos viam-se, entre outras individualidades e funcionários superiores da C. P., o sr. Eng.º Branco Cabral e representantes da Imprensa, acompanhados dos respectivos fotógrafos.



Interior de uma carruagem



Os membros do Conselho de Administração com o Director-Geral da C. P., após a chegada do novo comboio a Entre-Campos



Entrada do comboio em Ponte do Sôr

(Cliché do Engenheiro Manuel Campello)



O nosso Caminho de Ferro no Plano do Fomento

Pelo DR. ÉLIO CARDOSO
Comercialista-Ajudante

FOI recentemente aprovado pelo Governo e publicado no diário oficial, em 29 de Dezembro do ano passado, o Plano do Fomento Nacional,—Lei n.º 2.058—, importante programa da vida administrativa portuguesa, a executar nos 6 anos que vão de 1953 a 1958, e que abrange um conjunto vasto de empreendimentos a realizar, pode dizer-se, em todos os sectores de actividade do País.

Esta importante obra política visa não só a valorização crescente da economia nacional pelo incremento de riquezas que ramos de actividades, já estabelecidas ou a estabelecer, darão origem, como também a proporcionar emprego ao excedente demográfico do País abrindo assim novos campos de ocupação de mão de obra e solucionando, simultâneamente, um problema que a canalização para as províncias ultramarinas — «colonização dirigida» —, por si só, não tem resolvido.

O Plano, que prevê realizações tendentes a melhoramento da produção agrícola, povoamento florestal e colonização interna; empreendimentos hidro-eléctricos, instalação de indústrias-base e reorganização das existentes; desenvolvimento e aperfeiçoa-

mento dos meios de comunicações e de transporte; aproveitamento dos recursos e colonização dos territórios ultramarinos e incremento do seu sistema de transportes e comunicações—representa um encargo total de 13:600.000 contos (dos quais 7:600.000 competem ao continente e ilhas adjacentes), cuja distribuição resumida, assim se apresenta

	Contos
Agricultura	1:290.000
Indústria.	3:510.000
Comunicações e transportes.	2:440.000
Escolas Técnicas	200.000
Crédito Ultramarino	160.000
Cabo Verde	112.000
Guiné.	78.000
S. Tomé e Príncipe	200.000
Angola	2:896.000
Moçambique	2:342.000
Estado da Índia	180.000
Macao	120.000
Timor	72.000

Relativamente ao nosso caminho de ferro cabe a importante verba de 600.000 contos, subsídio que vem permitir a ampliação e a

execução mais breve do programa de renovação e reapetrechamento iniciado, como se sabe, há poucos anos, pela C. P. Com efeito, há muito se tinha reconhecido a imperiosidade de modificar estruturalmente os antigos métodos de exploração ferroviária, porfiando-se por uma orgânica mais perfeita dos serviços e da técnica com simultâneo reflexo favorável no equilíbrio financeiro da empresa e nas condições de transporte oferecidas. A última guerra, com as dificuldades que criou, não permitiu que mais cedo se conseguisse pôr em execução o intento desejado. E só a partir de 1948, após diversos estudos realizados, pôde a C. P. dar concretização — lenta, é certo, por condicionada aos meios financeiros disponíveis — ao vasto programa de renovação que se impunha não só para obedecer à natural evolução geral da indústria ferroviária mundial como também para acompanhar o ritmo veloz de progresso verificado noutros sectores de transporte — estrada e ar. Este programa assenta, fundamentalmente, na substituição da tracção a vapor por Diesel ou eléctrica — conforme as linhas onde a forma de tracção mais o aconselha — que seria acompanhado pela aquisição de material circulante moderno, pela renovação da via e por obras de sinalização e telecomunicações. Paralelamente previu-se ainda a ampliação de estações, a criação e alargamento de instalações oficinais e armazéns, a reparação de caminhos de acesso a estações, etc.

O auxílio ora consignado pelo Plano do Fomento vem, pois, dar vigoroso impulso às realizações propostas (permitindo desde já encarar-se, como principal, a electrificação do ramal de Sintra e a do troço Lisboa-Entroncamento) e demonstra a especial atenção que ao Governo merece o transporte por caminho de ferro. Tal não deve, no entanto, surpreender ninguém. As empresas de

caminhos de ferro sempre foram organismos com características e objectivos diferentes dos de qualquer outra empresa comercial. Pela natureza de serviço público que lhes é atribuída, contam, para elas, sempre mais os interesses nacionais que representam que o interesse legítimo de obtenção de lucro. Só assim se compreende que continuem existindo linhas de tráfego deficitário obrigatoriamente abertas à exploração e a sujeição de se não poder recusar a efectivação de qualquer transporte improdutivo, porventura apresentado. E a comprovar que assim é, referiu-se na Assembleia Nacional que, à semelhança das estradas e dos portos, «as redes ferroviárias têm de ser encaradas como meio de contribuição para o desenvolvimento da economia do País e que, portanto, o País tem de pagar e sustentar à custa de algum sacrifício, se tal se tornar necessário.»

Para sublinhar o papel preponderante que o transporte ferroviário tem na política do fomento, lembramos que nele assentam, na maioria dos Países, todas as características do industrialismo actual: a localização, a concentração e a standardização das indústrias. Inúmeras actividades económicas não poderiam sequer encarar-se sem o caminho de ferro. Rezam as estatísticas que no conjunto da indústria mundial o comboio assegura hoje mais de 60 % dos transportes industriais. Nos E. U. A., por exemplo, país onde a competição dos outros meios de transporte é assás intensa, assegura mesmo cerca de 70 % desse tráfego.

Verifica-se assim, e a directriz definida pelos Governos de todos os Países confirmam-no iniludivelmente, que apesar dos múltiplos progressos dos transportes concorrentes, o Mundo actual não poderia, de modo algum, dispensar o comboio.





O nosso número comemorativo dos 75 anos da Ponte Maria Pia

Muitas das personalidades a quem enviámos o nosso número comemorativo do 75.º aniversário da Ponte Maria Pia, quiseram ter a gentileza de nos significar o seu apreço por esta nossa singela evocação de acontecimento de tanto relevo na história do caminho de ferro em Portugal e de homenagem aos homens de larga visão e saber, que tornaram possível e deram corpo à arrojada obra de arte. Fizeram-no, quase sempre, com boas palavras de amizade e louvor, que muito nos sensibilizaram.

Atrevemo-nos, assim, a pensar que foi alcançado, felizmente, e para além até do que esperávamos, o nosso propósito de que não passasse despercebida a data, para nós outros, ferroviários portugueses, de significado inesquecível. Tanto mais grato nos é o reconforto deste exito, quanto é certo que bem lamentámos não ter podido dar à nossa comemoração realce mais valioso, como a bela e velha Ponte merecia.

O nosso reconhecimento reparte-se, igualmente, por todos os que quiseram ter a bondade de nos manifestar o seu aplauso; seja-nos, porém, permitida referência especial aos senhores directores dos caminhos de ferro estrangeiros que nos escreveram, e isto não tanto já pela valia das suas palavras (que, por si só, aliás, nos desvaneceram) mas pelo regozijo muito particular que elas nos trouxeram. Regozijo que bem se

justifica, cremos. Assim é, com efeito: por motivo da comemoração, olhares estrangeiros (e olhares conhecedores) tiveram ocasião de verificar que, há setenta e cinco anos, os Caminhos de Ferro de Portugal se afoitavam a empreendimento do maior arrojo, para a época, o que, decerto, diz alguma coisa da sua pujança.

Dessas palavras, não queremos deixar de registar as que nos dirigiu o ilustre Director dos Caminhos de Ferro Franceses, Engenheiro Louis Armand:

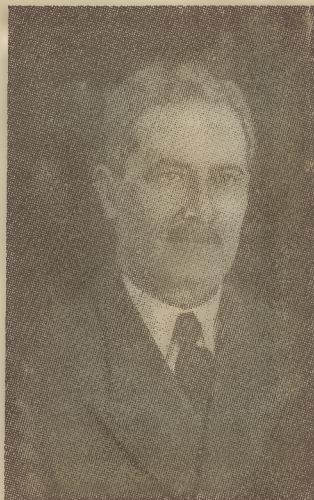
«Todos os que têm amor ao Caminho de Ferro e à profissão, encontram motivo de júbilo sempre que — como V. tão justamente disse, — lhes é dado admirar tudo o que haja contribuído em qualquer ponto da Terra, mas muito principalmente se for em País amigo, para dar ao Caminho de Ferro a sua verdadeira grandeza. Este sentimento de comum orgulho, que tal património cria em nós, é uma das forças, e não das menos poderosas, que nos levam a estreitar os laços que nos unem e a desempenhar papel cada vez mais activo nessa integração europeia a que inteiramente nos demos, como, ainda não há muito, se verificou nas reuniões da U. I. C.»

Palavras amigas são estas, e de confiança nos destinos do Caminho de Ferro, confiança nossa também.

Vida Ferroviária

Dr. José Cristino

Por ter atingido o limite de idade, passou à situação de reformado, em 1 de Janeiro do ano decorrente, o sr. dr. José Cristino, director do Posto Sanitário de Alfarelos e médico da 7.^a Zona de Assistência. Com o fim de se despedirem do distinto médico que, no exercício da sua nobre profissão, conquistou simpatias e amizades, reuniram-se no dia 31 de Dezembro numero s os ferroviários, entre os quais os srs. Manuel Agostinho Palma, Inspector da Exploração; Adelino Lopes, Inspector de Trens e Revisão; António Maria de Carvalho, Delegado e Instrutor de trens; António Pereira Resende e Joaquim Louro, chefes de estação; António Francisco, Chefe de Depósito, e Manuel Carvalho e José Augusto Marques, fiscais de trens e de revisores.



Dr. José Cristino

Em nome dos ferroviários presentes falou o Inspector Adelino Lopes, que depois de enaltecer e agradecer os serviços de assistência prestado com tanta solicitude e saber pelo sr. dr. José Cristino, fez entrega de um estojo contendo um valioso objecto de uso clínico, oferta para a qual concorreram os agentes dos diferentes serviços da estação de Alfarelos.

O «Boletim da C. P.» associa-se muito cordealmente à justa homenagem que os ferroviários de Alfarelos prestaram ao distinto médico, sr. dr. José Cristino.

Rogério Luís dos Santos Frade

Por motivo da sua aposentação, o ex-chefe da Repartição de Passageiros, sr. Rogério Luís dos Santos Frade, que acaba de passar à re-

forma, recebeu, no dia 1 de Dezembro de 1952, uma prova de quanto era estimado e considerado pelos revisores do destacamento de Lisboa, que se reuniram para lhe oferecer uma lembrança, acompanhada de uma mensagem assinada por todos os revisores de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

Ao noticiar o facto, o «Boletim da C. P.» faz seus os votos da refeida mensagem, desejando também ao sr. Rogério Luís dos Santos uma vida longa na companhia da sua família.

José Vieira Pinto

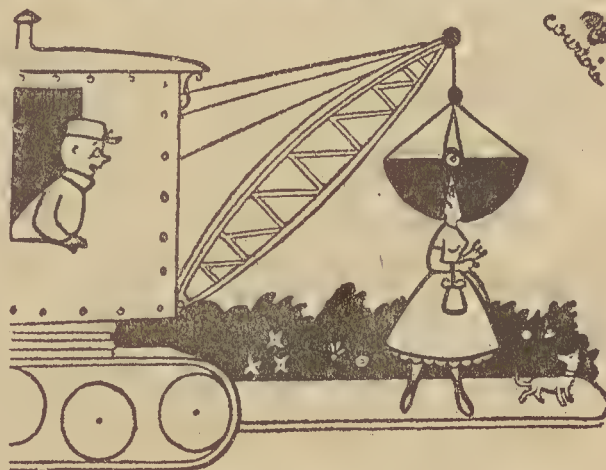
Em Outubro de 1952 o agente José Vieira Pinto, fiel de cais principal de Lisboa-P., completou 50 anos de serviço activo na nossa Companhia.

Admitido, como carregador, em 28 de Outubro de 1902, passou a conferente em 1 de Maio de 1903.

Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a fiel de cais de 1.^a classe em 24 de Outubro de 1920 e a fiel de cais principal, em 1 de Julho de 1937.



Bom humor



— Não me conheces ?

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

—
Divisão de Exploração - Divisão Comercial
—

Disposições Gerais

Lisboa, 18 de Dezembro de 1952

Para conhecimento de todos os interessados, se transcreve a parte essencial do officio n.º 805, de 13 do corrente, da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses, que é do seguinte teor:

«A perda do abono de família relativo aos menores referidos no Decreto-lei n.º 38:968 e no seu regulamento — o Decreto n.º 38:969 — ambos de 27 de Outubro findo, verifica se:

1.º — Pela falta de entrega até 25 de Outubro de cada ano, do certificado de dispensa de matrícula.

Pela entrega, fora daquele prazo, dos certificados atrás indicados.

A não entrega, ou a entrega fora do prazo destes documentos, acarreta a perda do abono até ao mês, inclusive, em que dêem entrada nessa Divisão.

2.º — Quando os menores tenham faltado mais de três dias em cada mês sem motivo justificado.

Da circunstância referida no n.º 2.º tomar-se á oportunamente conhecimento por comunicação da Direcção Escolar do Distrito.

No ano lectivo, em decurso o prazo normal de matrícula e de entrega do respectivo certificado são alargados até ao fim deste mês e até ao dia 25 de Janeiro de 1953, respectivamente.

Os menores com idade compreendida entre os 7 e os 13 anos e que já tenham obtido aprovação no exame de ensino primário elementar, têm de entregar, também,

até 25 de Janeiro de 1953, o certificado comprovativo desse exame.»

* * *

Por consequência, para execução inicial das mencionadas determinações, será retirado, desde 1 de Fevereiro de 1953, o abono de família respeitante a qualquer menor, descendente ou equiparado, com idade igual ou superior a 7 e inferior a 13 anos, pelo qual não tenha sido entregue nestes Serviços, até 25 de Janeiro p. futuro, um certificado de matrícula ou de dispensa de matrícula no ensino primário elementar, ou ainda um documento que comprove a habilitação do exame da 3.ª classe do mesmo ensino, conforme o caso.

Para o fim de que se trata ou mais pormenorizada elucidação, os interessados devem dirigir-se imediatamente às entidades escolares competentes, informando-as de que pertencem à Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses, perante a qual os sócios são identificados apenas pelos seus nomes e categorias profissionais, por falta de qualquer número de inscrição.

DESPEDIDA

Alfredo d'Almeida, Inspector Principal da Divisão de Exploração, (Serviço de Telecomunicação e Sinalização) tendo passado, a seu pedido, à situação de reforma, depois de 44 anos de serviço nos caminhos de ferro, aproveita as facilidades que, amavelmente, lhe são concedidas por este «Boletim», para apresentar os seus cumprimentos de despedida, com votos de muitas felicidades, a todos os seus superiores, colegas e subordinados, agradecendo-lhes ao mesmo tempo as atenções e provas de estima recebidas em tantos anos de convívio.

VIAJAR — É BEBER A
EMOÇÃO DA PAISAGEM



As empregadas da Mecanografia do Serviço da Estatística e Estudos com os beneficiários dos enxovais e berço — *A' esquerda, sentada, Antónia da Conceição de Castro Faria, guarda suplementar do Distrito 57, mãe dos dois gémeos ao seu colo. A' direita, sentadas, Maria Isabel e Maria Leonor, beneficiárias de anos anteriores, e deste ano, esta última filha de José Aires Gariso, carregador suplementar, e de Maria do Bom Sucesso Magalhães, que se encontram atrás. Em primeiro plano, Manuel Joaquim, assentador do Distrito 57, pai dos dois gémeos*

Berço do Natal Ferroviário

AS empregadas da Mecanografia do Serviço da Estatística e Estudos da Divisão Comercial, tomaram a louvável iniciativa de, todos os anos, desde o Natal de 1949, confeccionarem enxovais destinados a filhos de ferroviários, com o auxílio monetário do restante pessoal do mesmo Serviço.

Na continuidade deste empreendimento há que salientar ainda o facto de serem distribuídos, a contemplados de anos anteriores, calçado e várias peças de vestuário.

No último Natal, a entrega dos primorosos enxovais e de um berço beneficiou um lindo casal de gémeos, Manuel José e Maria de Fátima, filhos de Manuel Joaquim, assentador do Distrito 57, e de Antónia da Conceição de Castro Faria, guarda suplementar do mesmo distrito.

Aos beneficiários de anos anteriores, Maria Isa-

bel, filha de António Sousa, agulheiro de 2.ª, e de Maria Francisca Correia; e Maria Leonor, filha de José Aires Gariso, carregador suplementar, e de Maria do Bom Sucesso Magalhães, foram entregues vestidos, sapatos e meias.

Ao acto assistiu o pessoal superior dos Serviços Centrais da Divisão.

Em nome das suas colegas, a escriturária D. Maria Amália Martins Braga agradeceu a honrosa comparência, ao acto, dos funcionários superiores e ao Chefe do Serviço, Sr. Dr. Pereira Coutinho, a boa vontade e apoio que lhes dispensou.

O Chefe do Serviço realçou o significado da exemplar iniciativa, valorizada ainda pela discreção com que tinha até então sido rodeada.

Por fim, o Chefe da Divisão proferiu palavras de louvor e aplauso à tão simpática iniciativa de empregadas da Divisão Comercial.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 113 — Peço ser informado se a cal comum em pedra ou em pó, a granel, taxada pelo Aviso ao Público B. n.º 153, se encontra abrangida pelas disposições do art. 98.º da Tarifa Geral, para efeito de carga mínimos de vagão completo.

Resposta — A doutrina do art. 98.º da Tarifa Geral é de aplicar às mercadorias taxadas ao abrigo do Aviso ao Público B. n.º 153, e, por conseguinte, o mínimo de carga de vagão completo destas mercadorias, quando transportadas a granel, é de 6.000 quilogramas.

///

Pergunta n.º 114 — Um passageiro comprou um bilhete da Tarifa 1-C, de Lisboa-R. a Sabugal, mas deseja desembarcar em Belmonte e embarcar em Caria, para regresso. Outro passageiro comprou um bilhete da Tarifa 1-C. de Lisboa-R. a Guarda. Desembarcou em Guarda e deseja embarcar em Sabugal, para regresso.

Havendo vários critérios, quanto ao determinado no art. 3.º, chamada 4, peço ser esclarecido.

Resposta — A viagem de regresso tem que ser iniciada na estação de destino da viagem de ida, conforme o disposto no n.º 4 do Art. 3.º da Tarifa Especial n.º 1-C. e esclarecimento constante a páginas 117 das Instruções Complementares ao Livro E. 11.

///

Pergunta n.º 115 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

6 bilhas com leite e retorno das taxas, entre Pampilhosa e Coimbra:

Peso em cheio, 70 kg. cada
 » » vazio, 10 kg. » (30 dias)

Aviso ao Público B. n.º 139

Transporte em cheio, $16 \times 70 \times 7 \times 30 =$	23\$52
Registo	3\$00
Arredondamento	\$08
	<u>26\$60</u>
	$26$60 \times 6 =$
	159\$60

Transporte em vazio	
$16 \times 70 \times 1 \times 30 =$	3\$36
Registo	3\$00
Arredondamento	\$04
	<u>6\$40</u>
	$6$40 \times 6 =$
	38\$40
Total.	198\$00

Resposta — Está errado. Segue discriminação das taxas como corresponde:

Aviso ao Público B. n.º 139:

Pesos a taxar	{ Em cheio: $70 \times 30 = 2.100$ kg.	
por cada bilha	{ Em vazio: $10 \times 30 = 300$ kg.	
Em cheio (cada bilha) 30 trans-	Mínimo de cobrança.	4\$00
portes	Manutenção $18\$00 \times 2,1 =$	37\$80
	Registo	3\$00
		<u>44\$80</u>
Em vazio (cada bilha) 30 trans-	Mínimo de cobrança.	4\$00
portes	Manutenção $18\$00 \times 0,30 =$	5\$40
	Registo	3\$00
		<u>12\$40</u>
	Soma.	57\$20
	Total a cobrar: $57\$20 \times 6 =$	343\$20

///

Pergunta n.º 116 — Desejo ser esclarecido sobre o que se encontra determinado no penúltimo período do parágrafo único do Art. 21.º da Tarifa Geral.

Apresenta-se um casal e tem para bagagem um bicicleta com motor, 35 kg., com um só assento. Apresenta 2 bilhetes inteiros da Tarifa Geral.

Posso aceitar sem excedente?

Resposta — Só podem ser aceites dois bilhetes quando o bicicleta com motor tenha lugar apropriado e bem definido para o transporte de um segundo passageiro.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 90 — Como deve ser recebido o comboio n.º 532, procedente de Coimbra, em Coimbra-B., tendo o chefe desta estação necessidade de o receber na linha 1 do Norte, ou seja na via descendente.

Resposta — Deve ser recebido com os sinais fechados, paragem ao semáforo, a partir de onde o comboio é pilotado.

Pergunta n.º 91 — As estações da linha do Vale do Vouga, quando qualquer circulação venha atrasada, e origina alteração de cruzamento, a ainda mesmo que esse atraso seja confirmado por um telegrama que é transmitido pelo chefe onde esse atraso atinja 15 minutos; estes agentes ao fazerem o pedido de avanço com alteração (pois já estão inteirados do atraso), transmitem também um telegrama que inscrevem no mesmo livro de avanços, o comboio n.º já chegou a essa? Registrando também a resposta no mesmo livro. Como o telegrama do atraso já habilita a fazer-se a alteração, e o livro de avanços só serve para aquele fim, além disto esta prática não é usada na via larga, peço dizer-me se os referidos agentes procedem regulamentarmente.

Resposta — Para qualquer comboio, os atrasos iguais ou superiores a 15 minutos, devem ser anunciados, pelo telefone às estações seguintes, até àquela onde haja probabilidades de recuperar o atraso.

Contudo, o telefonema usado neste sentido, não tem aplicação para os casos de alteração de cruzamento; a estação onde este devia ter lugar deve dirigir à estação do lado do comboio atrasado, telefonema a que o consulente alude no último período da consulta.

Pergunta n.º 92 — Segundo a Instrução n.º 2.452, para formação dos corpos de delito no seu n.º 3, diz: No caso de morte por desastre ou crime o cadáver deve ser desembarcado na primeira estação em que o comboio tiver paragem e ali entregué à autoridade administrativa assim como o criminoso.

Rogo ser esclarecido no seguinte:

À saída de Alcácer do Sal deu-se um crime do qual resultou morte.

Não poderão o criminoso e cadáver serem entregues às autoridades em Setúbal, visto nas estações intermédias anteriores de paragem não existir autoridade administrativa nem alojamento e pessoal suficiente para tomar conta do criminoso?

Resposta — Neste caso, tanto o cadáver como o criminoso podem ser entregues às autoridades de Setúbal,

visto as estações intermédias não possuírem os recursos necessários.

Pergunta n.º 93 — A chegada da Automotora n.º 6512 a Mirandela é às 8, h 19 1/2.

A partida dum comboio especial, de Mirandela até Macedo é às 8, h 20.

Peço dizer-me se a estação de Macedo deve estabelecer mod. M 126 à automotora n.º 6512, assinalando o n.º 2, em conformidade com o art. 63.º do Regulamento 2. Julho não ser necessária tal formalidade, visto o comboio iniciar a marcha em Mirandela.

Resposta — Neste caso considera-se o cruzamento do comboio especial com a automotora n.º 6512, porque aquela circulação inicia a sua marcha dentro do tempo de permanência da automotora em Mirandela (vidé convenção a pág. 5 do Livro Horário). Assim, a estação de Macedo, destinatária do comboio especial, deve fornecer à automotora o mod. M 126 e a estação de Romeu o mod. M 117.

Pergunta n.º 94 — A automotora n.º 4012 cruza em Óbidos com o comboio n.º 4221 e em Bombarral com o comboio n.º 4013, mas devido ao atraso do comboio n.º 4221 é este comboio ultrapassado pelo comboio n.º 4013 em Torres Vedras, passando assim, conforme está regulamentado, os cruzamentos a serem considerados entre estes dois comboios e a automotora n.º 4012 em Bombarral, mas depois da interversão de trens estes comboios n.ºs 4013 e 4221 atrasaram-se por qualquer motivo pelo que há conveniência em Bombarral transferir os cruzamentos para Outeiro, a automotora n.º 4012 circula à sua hora e já vem avisada de Caldas pela entrega do mod. M 126 da interversão de Trens; Bombarral para proceder à alteração de cruzamentos, nos telegramas a passar, procura pelo atraso do comboio que vem excepcionalmente à frente? ou pelos dois comboios?

Manda parar um comboio, ou manda parar os dois comboios? fornece um ou dois modelos M 116?

Peço ser esclarecido como se deve proceder.

Resposta — Em conformidade com o art. 35.º do Regulamento 2, ambos os comboios (4013, 4221) têm cruzamento fixado em Bombarral.

Esta estação deve perguntar pelos dois comboios, porque se pode dar o caso de ter sido aplicada a chamada (!) do art. 32.º do mesmo Regulamento. Se assim não tiver sucedido deve mandar parar os dois e fornecer dois modelos M 116 à automotora n.º 4012.

NOTA — Os cruzamentos e marchas apresentados são hipotéticos, visto que não estão de harmonia com o horário.



CHAIMITE

A QUEDA DO IMPÉRIO VÁTUA

Para figurar neste filme histórico português, arrojada realização de Jorge Brum do Canto, foi necessária uma locomotiva da época, de que já não existe nenhuma em África.

Foi por isso preciso filmar em Lisboa as cenas onde aparece a máquina 004, construída antes de 1890, e cedida pela Companhia para o fim em vista.

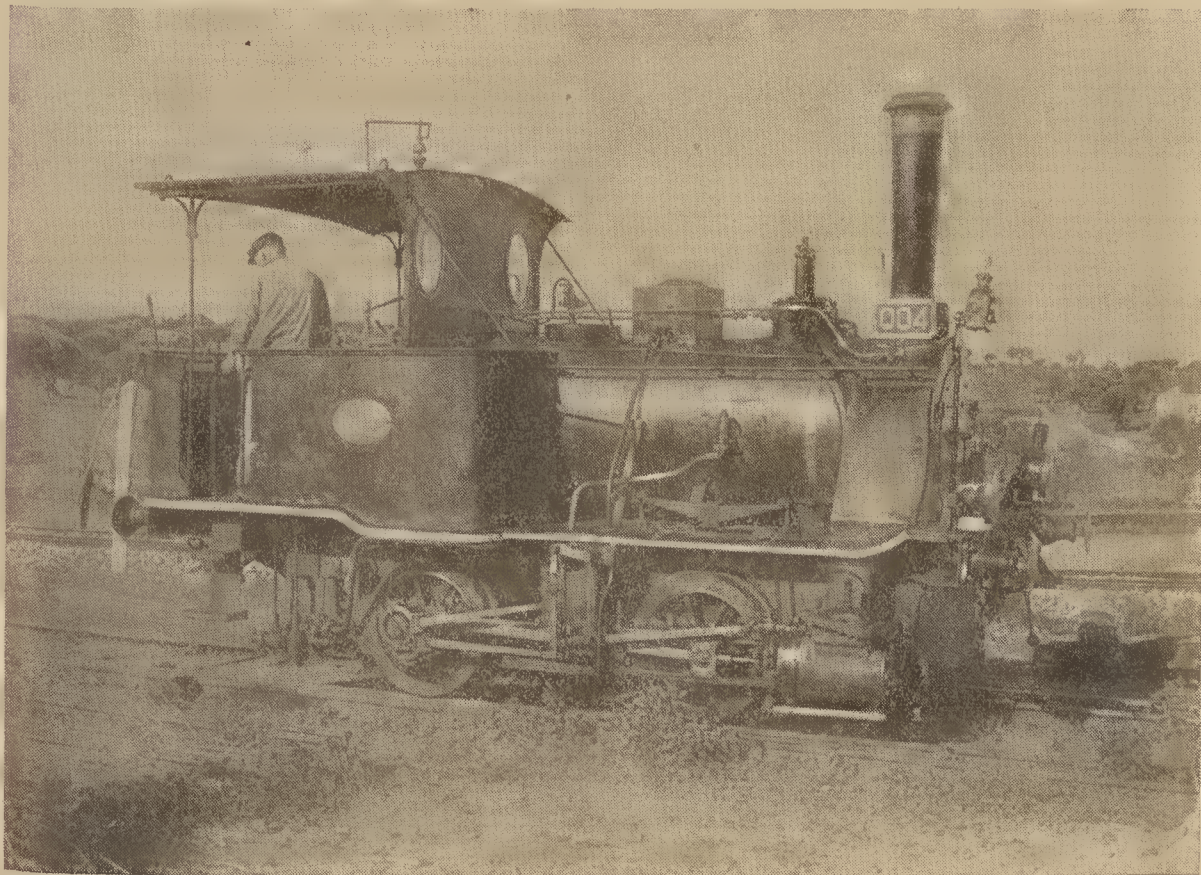
As cenas são curtas porque se trata apenas da fuga de alguns brancos quando da revolta dos negros de Gungunhana, que tudo saqueavam. Numa delas (gravura 2) trata-se do funileiro Azevedo que, com a filha inanimada nos braços e depois de larga caminhada a pé, tenta fugir na locomotiva que sabe vai passar naquele sítio; mas esta já vai cheia e não os pode levar, deixando-os em terra onde serão depois vítimas da revolta. Outra cena (gravura 3) é o

fazendeiro António, que a cavalo vai prevenindo todos os brancos da região que há uma revolta de negros e que galopa até à locomotiva para avisar o maquinista que não deve parar senão em Lourenço Marques.

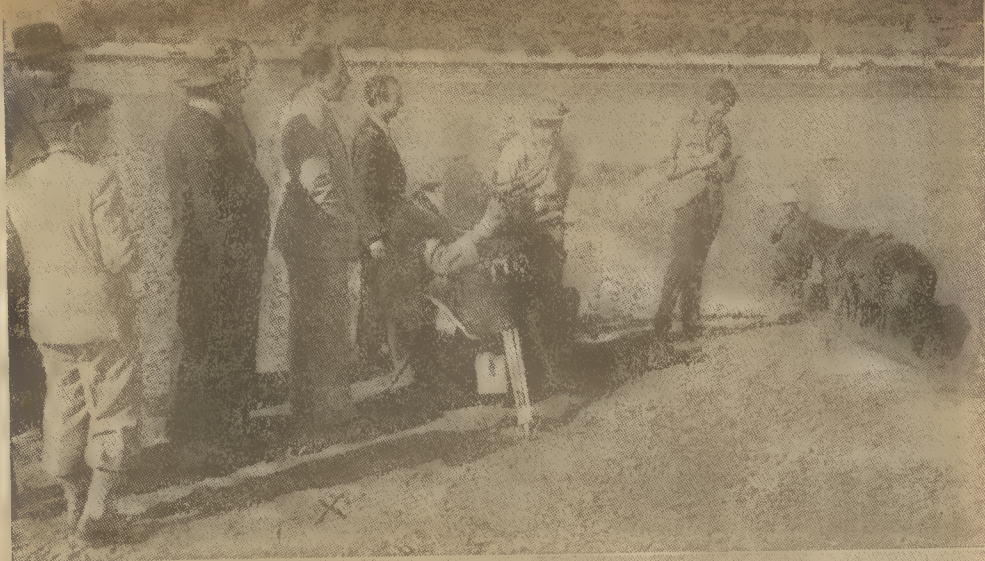
Este filme, certamente o de maior categoria que se tem feito em Portugal, é executado pela CINAL e em parte subsidiado pelo Fundo do Cinema Nacional, tendo a valiosa colaboração do Ministério do Exército.

Admirável realização de Brum do Canto e óptima fotografia de Aurélio Rodrigues e Cesar de Sá.

Tomam parte no filme, entre outros, os actores Jacinto Ramos, Emílio Correia, Artur Semedo, Carlos Teixeira, Pedro Navarro e Maria de Lourdes Norberto, Julieta Castelo e Maria Emília Vilas.



Locomotiva 004 construída em 1890 e que serviu para a filmagem de «Chaimite — A queda do Império Vátua»



De cima para baixo: 1.^a gravura: O realizador Jorge Brum do Canto (X), quando da filmagem em Sacavém, 2.^a gravura: Uma cena da filmagem. 3.^a gravura: Outra cena do filme em que também figura a locomotiva 004

Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

3.º *Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 282* — (12-11-1952) — Estabelece a criação de um «Diploma» (sem retrato) destinado exclusivamente às seguintes entidades da Companhia: Membros do Conselho de Administração; Membros do Conselho Fiscal, Comissário do Governo e Presidente da Assembleia Geral.

Aditamento à Instrução n.º 2.551 — (13-11-1952) — Alterações na relação de alguns Distritos da Via e Obras.

Aditamento à Circular n.º 1.759 — (29-11-1952) — Agentes regressados do Serviço Militar.

Divisão Comercial

Tráfego

1.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Grande Velocidade* — (em vigor desde 7-11-952) — Determina a inclusão da estação de Lisboa-Rego na Tarifa Especial n.º 1 — Grande Velocidade, como destinatária de remessas de géneros frescos do Algarve.

5.º *Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França, em trânsito por Espanha* — (em vigor desde 1-11-952) — Prevê a participação dos Caminhos de Ferro do Sarre na Tarifa.

5.º *Aditamento à Tarifa de Telegramas Particulares* — (em vigor desde 10-10-952) — Prevê a aceitação de telegramas com resposta paga e inclui na Relação anexa à Tarifa os apeadeiros de Areosa, Carvalhal, Gondarém e Mouquim e localidades servidas pelos mesmos.

19.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P.* — (em vigor desde 15-10-952) — Cria a 18.ª Zona-Porto (Trindade ou Porto (Boa Vista) a Santo Tirso, alterando em conformidade o Artigo 8.º, a (alínea b) do n.º 3 do Artigo 9.º e o n.º 1 do Artigo 15.º da Tarifa.

21.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* — (em vigor desde 11-10-952) — Altera o serviço que presta o apeadeiro de Abrunhosa.

22.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* — (em vigor desde 15-10-952) — Determina que o apeadeiro de Pala passe a prestar serviço completo de passageiros e de mercadorias.

6.º *Aditamento ao Quadro de Distâncias de aplicação na linha da Beira Alta* — (em vigor desde 1-11-952) — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Alhadas.

Aviso ao Público B. n.º 164 — (em vigor desde 8-10-952) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em pequena velocidade, de massas alimentícias.

Aviso ao Público B. n.º 165 — (em vigor desde 18-10-952) — Prevê a aplicação de preço especial ao transporte, em pequena velocidade e no regime de vagão completo, de carvão vegetal destinado às estações que servem as cidades de Lisboa e Porto.

Aviso ao Público B. n.º 166 — (em vigor desde 7-11-952) — Prevê a aplicação de preço especial ao transporte de azeitonas, em grande velocidade, durante a campanha 1951-1952.

12.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (em vigor desde 12-10-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e o Despacho Central de Torres Novas.

44.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (em vigor desde 12-10-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Gouxaria, Moitas-Venda, Minde e Mira de Aire.

106.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (em vigor desde 27-10-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Santa Comba Dão e os Despachos Centrais de Tábua, Midões, Vila Nova de Oliveirinha, Coja e Monte Frio.

162.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (em vigor desde 12-10-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Leiria e os Despachos Centrais de Reguengo do Fetal, São Mamede (da Batalha) e Mira de Aire.

163.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (em vigor desde 20-10-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias

entre a estação de Bragança e o Despacho Central de Vinhais.

164.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 26-10-952)—Transportes entre a estação de Agueda e os Despachos Centrais de Paranhos de Arca e Caramulo e o Posto de Despacho de São João do Monte.

165.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 1-11-952)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e o Despacho Central de Ponte do Lima.

166.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 17-11-952)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Setúbal e o Despacho Central de Sesimbra, servindo as povoações de Azeitão, Maçã e Santana.

3.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 4—Passageiros*—(em vigor desde 15-11-952)—Cria preços do Capítulo III da estação de Coimbra para o apeadeiro de Vilela-Fornos.

4.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 4—Passageiros*—(em vigor desde 20-11-952)—Cria preços do Capítulo III das estações de Lisboa (Terreiro do Paço), Praias-Sádo e Setúbal para o apeadeiro de Jardía.

20.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 1—Passageiros*—(em vigor desde 15-11-952)—Substitui os preços da 5.ª Zona.

21.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 1—Passageiros*—(em vigor desde 20-11-952)—Substitui os preços da 12.ª Zona.

6.º *Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias*—(Em vigor desde 24-11-952)—Altera o tratamento tarifário aplicável ao transporte de tremoço.

11.º *Aditamento aos Quadros das Distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede*—(em vigor desde 15-11-952)—Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Vilela-Fornos.

11.º *Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste*—(em vigor desde 20-11-952)—Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Jardía.

23.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros etc.*—(em vigor desde 15-11-952)—Ampliação do serviço que prestava o apeadeiro de Alhadás, na linha da Beira Alta.

24.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.*—(datado de 7-11-952)—Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Vilela-Fornos.

25.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* (datado de 10-11-952)—Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Jardía.

Aviso ao Público B. n.º 167—(datado de 6-11-952)—Anuncia o encerramento dos Despachos Centrais de Guimarães, Pevidém, Santo Tirso e Famalicão.

Aviso ao Público B. n.º 168—(em vigor desde 15-11-952)—Estabelece a venda de bilhetes de simples ida, de 3.ª classe, das estações de Porto (São Bento) e Campanhã para as de Barroelas, Darque e Viana do Castelo e para o apeadeiro de Alvarães, ou inversamente.

Comunicação-Circular n.º 122—(caducada)—Anulação de diversas comunicações-circulares.

14.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 20-11-952)—Transporte de mercadorias entre a estação de Fornos de Algodres e o Despacho Central de Fornos de Algodres.

18.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 15-11-952)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e o Despacho Central de Caldelas.

74.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 27-11-952)—Transporte de mercadorias entre a estação de Barca da Amieira-Envendos e os Despachos Centrais de Amieira e Arez.

121.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 10-11-952)—Transporte de mercadorias entre a estação de Aveiro, os Despachos Centrais de Aveiro e Gafanha e os domicílios da cidade de Aveiro.

124.º *Complemento à Tarifa de camionagem*—(em vigor desde 14-11-952)—Transporte de mercadorias entre a estação de Aveiro e os Despachos Centrais de Ilhavo, Vagos e Mira.

167.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*—(em vigor desde 20-11-952)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viana do Castelo e o Despacho Central de Santa Marta de Portuzelo.

Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 99 — Comunica que só os portadores de autorizações inominais (passes) poderão viajar nos autocarros.

13.º Aditamento à C/Circular n.º 76 — Comunica que pode ser transportada gratuitamente nos combóios a revista *Mundo Ilustrado*.

3.º Aditamento à Circular n.º 81 — Indica alterações a fazer no Livro E 11 e respectivas Instruções Complementares, em virtude de terem sido modificados e suprimidos alguns modelos.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2564 de 1-10-1952 — Sinalização do apeadeiro de Pala, na linha do Douro, e circulação de combóios entre Jucal e Mosteiro, durante o período em que aquele interferir na circulação.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2210 de 20-11-1952 — Sinalização da ponte girante ao Km. 340,600 da Linha do Sul.

Instrução n.º 2565 de 25-11-1952 — Sinalização da estação de Covilhã.

Movimento

Circular n.º 1098, de 23-11-1952 — Vagões particulares.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3404 de 9-10-1952 — Nota dos suplementares dispensados do serviço da Companhia por terem praticado irregularidades.

Circular de Via n.º 3405 de 15-10-1952 — Determina aos agentes que preenchem passes D 33 que devem designar naqueles modelos o "motivo de serviço" em vez de escrever simplesmente "Serviço".

Circular de Via n.º 3406 de 22-10-1952 — Estabelece normas a seguir pelos agentes da Divisão sobre a movimentação do modelo S 6 (participação de acidente de trabalho) de modo a ser remetido, com a celeridade que está recomendada, aos Serviços Médicos.

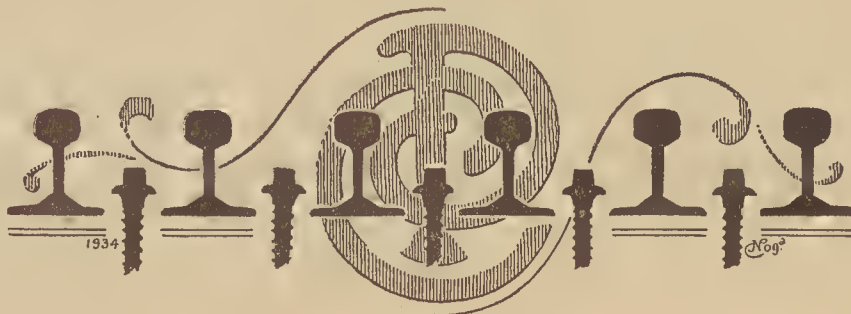
Circular de Via n.º 3407 de 23-10-1952 — Suplementar de via dispensado do serviço da Companhia, por ter sido condenado a prisão correcional.

Circular de Via n.º 3408 de 25-10-1952 — Dá conhecimento da criação do modelo V 15 P (Caderneta de ponto — modelo pequeno) destinado a ser utilizado nos trabalhos onde se empregue pouco pessoal.

Instrução de Via n.º 348 de 17-10-1952 — Transcreve esclarecimento dado pela nossa Direcção-Geral sobre a interpretação a dar ao n.º 1 da sua Circular n.º 1759 — Agentes regressados do serviço militar.

Circular de Via n.º 3409 de 26-11-1952 — Manifesta a satisfação da Divisão pelo apreciável esforço despendido por todos os agentes que intervieram na execução dos processos do Cadastro das Habitações do Pessoal da Companhia.

Circular de Via n.º 3410 de 26-11-1952 — Esclarecimento sobre as normas a seguir para a nomeação de operários para arvorados de obras.





Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão da Via e Obras

Em Portugal, o primeiro sanatório marítimo foi fundado em Carcavelos, no ano de 1902; e o primeiro de altitude, na Guarda, em 1907.

* * *

O grande poeta Gomes Leal escreveu uma fantasia mística intitulada: «Serenatas de Hilário no Céu». A obra é dedicada ao célebre Augusto Hilário (1864-1896), estudante da Universidade de Coimbra que, sem conseguir passar do terceiro ano de Medicina, muito se distinguiu pela sua boémia, sendo exímio cantor de fado.

* * *

O maciço montanhoso do Himalaia, o mais elevado do Mundo, que separa a Índia da Tartária, na Ásia Central, numa extensão de 3.200 quilómetros, pode comparar-se às superfícies reunidas da Grã-Bretanha, Alemanha, Áustria, França, Espanha e Itália. Esse maciço compreende o Gaurisânkar ou Monte Everest, com 8 800 metros, o píncaro mais alto da Terra.

* * *

Debussy, de seu nome completo Claude-Achille Debussy, célebre músico francês, que faleceu em 1918, com a idade de 56 anos, produziu notáveis composições. Não se impor-

tava com a opinião pública. Quando foi apresentada, pela primeira vez, em Londres, a sua ópera *Pelléas e Mélisande*, houve extraordinário entusiasmo da assistência, traduzido por uma prolongada tempestade de aplausos. Durante quinze minutos o público gritou, chamando o autor. Mas, Debussy encontrava-se no seu quarto do hotel, tranquilamente, a ler um livro. Ao saber da decepção sofrida pelo auditório, com a sua ausência, o grande músico exclamou: «O que êles queriam é que eu lhes fizesse cortesias desengorçadas e os cumprimentasse como um dançarino!».

* * *

Os hinos mais famosos do Egito são os dedicados ao Sol e constam do capítulo 15 do Livro dos Mortos.

* * *

Pelo Breve do Papa Leão X, de 30 de Janeiro de 1515, foram concedidos a D. Manuel I a espada de honra e o chapéu ducal. Designa-se esse Breve por *Imitati Vetus* e encontra-se arquivado, na Torre do Tombo, com o número 13, no maço 30 de Bulas.

* * *

A educação física — como muito bem diz J. Herment — só vale quando visa, embora indi-

rectamente, a aperfeiçoar a alma e a aumentar a virtude.

* * *

O Doutor Manuel Bento de Sousa, que foi eminente professor da antiga Escola Médica de Lisboa, costumava dizer aos seus alunos:

«Se querem fazer ciência nova, procurem-na nos livros velhos».

* * *

As cartas geográficas em relevo foram inventadas pelo padre português Teodoro de Almeida (1722-1804).

* * *

Os seguintes nomes de pessoas têm a sua origem e significação:

Do *Grego*: *Emílio*, serviçal; *Erasmus*, amável; *Estêvão*, coroadado; *Eugénio*, bem nascido; *Eusébio*, piedoso.

Do *Germânico*: *Eduino*, feliz conquistador; *Egberto*, sempre ilustre; *Gastão*, hóspede; *Gerardo*, forte na guerra; *Germano*, homem de guerra.

Do *Latim*: *Eloi*, o escolhido; *Flávio*, leuro, russo; *Horácio*, o da hora; *Inácio*, ardente; *Ludgero*, promotor de divertimento.

Do *Céltico*: *Fausto*, opulento; *Faustino*, o de Fausto; *Féltx*, provido de felicidade; *Feliciano*, o de Félix; *Felício*, também o de Félix.

Do *Hebreu*: *Ezequiel*, a força do Senhor; *Gabriel*, força de Deus; *Isac*, sorridente; *Jacob*, suplantador; *Jaques*, de Jacob.

* * *

O café foi introduzido na Inglaterra, em 1641.

* * *

O Papa S. Zacarias, que ascendeu ao pontificado no ano de 741, foi o fundador da famosa biblioteca do Vaticano.



Duas locomotivas, uma de 1931 e a outra de 1874, em serviço nas antigas linhas do Norte de Portugal

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Monteiro, carregador auxiliar da revisão da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes do Porto-Trindade, n.º 17.974, encontrou, numa carruagem, no dia 21 de Outubro p. p., um porta-moedas contendo valores na importância de 247\$60, que imediatamente entregou ao chefe da estação de Matozinhos.

Armando António Rico, inspector do Serviço de Obras Metálicas, louvado pela Direcção-Geral, pela dedicação e competência que demonstrou na direcção dos trabalhos de reparação da via ao km. 5.776 — Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 6525, de 12 de Janeiro p. p. na ponte das Fragas Más, pelo interesse e dedicação que demonstrou na reparação da mesma avaria.



José Rodrigues de Campos, contramestre de 1.ª classe do Serviço de Obras Metálicas, louvado pela Direcção Geral, pela dedicação e competência que demonstrou na direcção dos trabalhos de reparação da via ao km. 5.776—Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 6525, de 12 de Janeiro p. p. na ponte das Fragas Más, pelo interesse e dedicação que demonstrou na reparação da mesma avaria.

Benvida de Jesus, guarda de P. N. supl. do distrito 127 (Fundão). Gratificada com 50\$, pela sua actuação, avisando a estação e procurando prevenir o pessoal do distrito e, ainda, por ter executado serviços que não são das suas atribuições, nos trabalhos de desobstrução da linha ao km. 145,544 B. Baixa, quando em 26 de Julho p. p., devido a forte trovoadas, foi arrasada pelas chuvas uma porção de terras sobre o pavimento da p. n. situada ao referido quilómetro.



Maria da Glória Babo, guarda da P. N. do distrito 406 (Nine). No dia 30 de Setembro p. p., no pavimento da p. n. onde presta serviço, ao km. 42,171-Ramal de Braga, encontrou uma nota de 20\$00, que prontamente entregou ao seu chefe de distrito.

Ernesto Bizarro Carolo, operário ajudante (electricista) da Secção Electricista-Lisboa-R. Tendo encontrado numa carruagem do comboio n.º 4, de 10 do mês findo, uma carteira porta-moedas, contendo algumas fotografias e a quantia de 1.944\$30, prontamente a entregou ao chefe da estação de Lisboa.



Manuel Gonzalves Mosquera Alves

No dia 27 de Setembro p. p., ao km. 327,624 da linha do Norte, perto da estação de Valadares, deu-se um choque entre o comboio n.º 2 e uma máquina que andava em manobras.

Este choque, de que resultaram apenas prejuizos materiais e leves ferimentos no maquinista de manobras, poderia ter dado origem a um acidente de graves e incalculáveis consequências, o que se evitou devido ao sangue frio e coragem do pessoal que conduzia a máquina de manobras: o maquinista de 2.ª classe, Manuel Gonzalves Mosquera Alves, n.º 8809-MT., e o fogueiro de 2.ª classe Joaquim Martins de Sousa, n.º 9048-MT., pois que o maquinista, apercebendo-se do perigo, tomou a deliberação de fugir na frente do rápido porque reconheceu, acertadamente, que o parar ou recuar seria de consequências mais desastrosas, no que não foi desamparado pelo seu fogueiro que o acompanhou no seu acto.

A sua coragem e decisão merecem ser destacadas porque, enfrentando o perigo com desprezo da própria vida, evitaram um desastre de graves consequências.

O seu procedimento, digno de registo, foi apreciado pelo Conselho de Administração da Companhia que resolveu gratificar o maquinista Mosquera Alves com 5.000\$00 e o fogueiro Martins de Sousa com 1.000\$00.

Pelos mesmos motivos a Direcção-Geral louvou ambos os agentes nos termos do n.º 4.º do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.



Joaquim Martins de Sousa



Tiago Sequeira dos Santos, assentador do distrito 14-B.A. (Nelas), louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento de via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.

Carlota Lopes, guarda de P. N. do distrito 14-B.A. (Nelas), louvada também pela Direcção-Geral, pelos bons serviços que prestou em 20 de Maio p. p., fazendo parar o comboio n.º 1102 na P. N. que guarnecia, ao k.º 117,613.80-B.A., e colaborando, depois, com acentuado espírito de sacrifício, no rápido desimpedimento da via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.



Manuel António Ferreira, suplementar de via da Secção de Santa Comba Dão, louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento de via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.

Leonel Gaspar, suplementar de via da Secção de Santa Comba Dão, louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento de via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.



António Augusto Simões, operário ajudante da 2.ª Secção (Santarém), gratificado com 30\$ pela boa colaboração prestada na mesma emergência, tendo assim contribuído para que se dispensasse um comboio de socorro.

Alexandre Martins, operário de 3.ª classe da 2.ª Secção (Santarém), gratificado com 30\$00 pela boa colaboração prestada na mesma emergência, tendo assim contribuído para que se dispensasse um comboio de socorro.



António Maria, operário de 1.ª classe da 2.ª Secção (Santarém), gratificado com 30\$00 pela boa colaboração prestada na mesma emergência, tendo assim contribuído para que se dispensasse um comboio de socorro.

Manuel Tarrafa, servente de obras, suplementar da 2.ª Secção (Santarém), gratificado com 30\$ pela boa colaboração prestada na mesma emergência, tendo assim contribuído para que se dispensasse um comboio de socorro.



José da Silva, operário de 3.ª classe, suplementar da 2.ª Secção (Santarém), gratificado com 100\$00 por ter tido a iniciativa de se prontificar a trabalhar no carrilamento do tender da máquina 087, que descarrilou ao k.º 25,700—Leste, no dia 7 de Junho p. p.

Francisco Duarte, chefe do distrito 143 (Louzã), louvado pela Divisão pela sua decidida actuação na reparação da linha entre os k.ºs 16,600 e 17,300—Louzã, quando a mesma foi fortemente danificada por motivo das chuvas que na mesma região caíram no dia 16 de Junho p. p.





Celestino Rodrigues, assentador do distrito 143 (Louzã), louvado pela Divisão pela sua decidida actuação na reparação da linha entre os k.º 16,600 e 17,300 —Louzã, quando a mesma foi fortemente danificada por motivo das chuvas que na mesma região caíram no dia 16 de Junho p. p.

António Pinto da Silva, subchefe do distrito 405 (Famalicão), elogiado pela Divisão pelas rápidas e acertadas providências que tomou para a substituição de um carril partido, encontrado por ele, em 24 de Junho p. p., ao k.º 26,050—Minho; tendo a iniciativa de chamar dois assentadores e com eles substituir o carril, sem o que não teria sido possível evitar perturbações na marcha dos comboios.



Augusto Laurentino Teixeira, assentador do distrito 404 (Trofa), elogiado pela Divisão pela dedicação e zelo que demonstraram colaborando com o subchefe de distrito, muito embora estivessem de folga.

António da Silva, assentador do distrito 404 (Trofa), elogiado pela Divisão pela dedicação e zelo que demonstraram colaborando com o subchefe de distrito, muito embora estivessem de folga.



Albino Joaquim Vilas Boas, assentador do Grande Distrito (Senhora da Hora). No dia 24 de Julho p. p., na estação do Porto, encontrou um porta-moedas com 50\$00, que imediatamente entregou ao chefe da referida estação

João Rodrigues, fiel de cais de 2.ª classe, n.º 4276, de Alcântara Mar, tendo encontrado, nesta estação, em 14 de Maio, um livro contendo duzentos escudos em duas notas de banco, um cheque ao portador no valor de 500\$00 e nove vigéssimos da lotaria da Santa Casa para o dia 16 do mesmo mês, além de outros documentos importantes, prontamente foi entregar o achado ao Chefe da estação.



REFORMAS

Comercial — *Floribelo Reneu*, Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Campanhã.
Maria José Correia Alemão Bretão, Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa-R.

Exploração — *Tomás José Vieira*, Empregado principal do escritório da 7.ª Circunscrição (Beja).
Silvino Soares Ferreira, Factor de 2.ª classe de Sernada.
David da Silva Vital, Factor de 2.ª classe de Avanca.
Alberto Nunes Nobre, Factor de 2.ª classe de Santa Comba-Dão.
José Ferreira Carneira, Guarda-freio de 2.ª classe de Sernada.
José Pereira, Capataz de manobras de 2.ª classe de Figueira da Foz.
Carlos dos Santos Falcão, Agulheiro de 2.ª classe de Baraçal.
Cândido Cavaleiro, Agulheiro de 2.ª classe de Cachão.
José da Costa, Engatador de Lisboa-R.
Serafim Camelo Ferreira, Carregador de Penafiel.
José António Ribeiro da Cunha, Carregador de Caide.
Jaime Eulálio Gomes, Chefe de secção do escritório da 3.ª Circunscrição (Figueira da Foz).
Manuel Gomes de Araújo, Chefe de 2.ª classe de Fafe.
António Alberto da Silva, Chefe de 3.ª classe de Campanhã.
Vicente de Sousa Caracóis, Factor de 2.ª classe de Pias.
João Almiro Marques da Silva, Factor de 3.ª classe de Paradela.
Francisco Estanqueiro, Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-R.
Joaquim dos Santos Soares, Condutor de 1.ª classe de Barreiro.
Aníbal José Costa, Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.
João Ferraz Anobra, Condutor de 1.ª classe de Alfarelos.
Roberto Gonçalves, Capataz de manobras de 1.ª classe de Viana do Castelo
Serafim Mendes, Agulheiro de 3.ª classe de Vermoil.
António Gomes, Carregador de Porto.
José Inácio, Carregador de Monção.

Belmiro de Sousa, Carregador de Rio Tinto.
Manuel Pinto, Carregador de Alfarelos.

Material e Tracção — *Carlos Peres Monteiro, Chefe de escritório principal do Depósito de Campolide.*
Gabriel Dias de Paiva, Subchefe de Repartição—Repartição do Pessoal - Expediente.
Serafim Marques, Maquinista de 1.ª classe do Depósito de Entroncamento.
Raúl Martins, Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Entroncamento.
Manuel Bernardo Pinto, Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Boavista.
José Luis Salvado, Chefe de brigada das Oficinas Gerais de Lisboa.
Joaquim Teixeira da Silva, Operário de 2.ª classe (auxiliar) das Oficinas de Campanhã.
Manuel Nunes Júnior, Operário de 3.ª classe (caldeireiro) do Depósito de Campolide.
José Luis Adolfo, Capataz de 2.ª classe do Depósito de Faro-Vila Real.
João Carvalho, Limpador do Depósito de Figueira da Foz-Alfarelos.
Mateus Pinto, Guarda do Depósito de Régua-Corgo.

Via e Obras—*Glória da Conceição, guarda de P. N. do distrito 11/B. A. (Santa Comba Dão).*
João Bustos, chefe do distrito 17 (Mato Miranda).
Eugénia Correia, Guarda de P. N. do distrito 208 (Vendas Novas).
Manuel José Gonçalves Pereira, subchefe do distrito 279 (Mouriscas).
Jerónimo José Delgado, assentador do distrito 140 (Vendas Novas).
Júlia de Jesus, guarda de P. N. do distrito 46 (Paialvo).
Manuel Pereira Neto, assentador do distrito 280 (Águas de Moura).
Rosa da Silva, guarda de P. N. do distrito 414 (Molêdo).
José António Lemos, assentador do distrito 427 (C. Molêdo).
Delfina Joaquina Felizarda, guarda de P. N. do distrito 412 (Viana do Castelo).
Agostinho de Oliveira, assentador do distrito 24 (Bemposta).
Ramiro Ferreira, Operário de 1.ª classe da 1.ª Secção (Lisboa—P).
António da Conceição, assentador do distrito 84 (Campolide).
Manuel Cardoso, Chefe de lanço de 1.ª classe do 3.º lanço da 8.ª Secção (Ermezinde).
José Cabrira, guarda de P. N. do distrito 283 (Alcacer do Sal).
José Martins, assentador do distrito 296 (Sines).
José Cabrira, assentador do distrito 232 (S. Marcos).
Manuel Lopes, assentador do distrito 46 (Paialvo).
Alberto Teixeira, Subchefe do distrito 4/Corgo (Abambres).

FALECIMENTOS



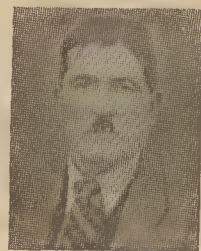
Custódio António da Silva,
Assentador do distrito 1/13.ª
(Évora). Admitido como assentador de 2.ª classe (Sul e Sueste) em 23-6-926.

Afonso Ferreira Machado,
Factor de 2.ª classe de Goveia. Admitido como praticante em 14 de Março de 1936, foi nomeado aspirante em 1 de Novembro de 1941. Em 21 de Maio de 1943 foi promovido a factor de 3.ª classe e em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a factor de 2.ª classe.



Joaquim Pereira Laureano.
Conferente de Lisboa P. Admitido como carregador suplementar em 23 de Outubro de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Setembro de 1927 e promovido a conferente em 1 de Agosto de 1948.

Joaquim Monteiro, Agulheiro de 2.ª classe de Cête. Admitido como carregador eventual em 8 de Dezembro de 1916, foi nomeado carregador em 16 de Abril de 1919. Depois de ter sido promovido a agulheiro de 3.ª classe em 25 de Novembro de 1923, foi promovido a agulheiro de 2.ª classe em 1 de Fevereiro de 1944.



José Alves de Carvalho, Operário ajudante (serralheiro) das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, com a categoria indicada, em 10-10-947.

Virgílio Augusto Santos, Operário de 3.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 15-6-927, passou a Operário de 3.ª classe em 1-12-945.





Artur Cândido Ferreira, Empregado de 1.^a da Repartição do Pessoal Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como telefonista, em 31-10-917, foi nomeado escrevente, em 1-1-919, promovido a empregado de 2.^a classe em 1-11-924 e à sua última categoria em 1-1-949.

Florival da Ponte, Operário ajudante (serralheiro) do Depósito de Casa Branca. Admitido ao serviço da Companhia, em 30-12-948, como operário ajudante.



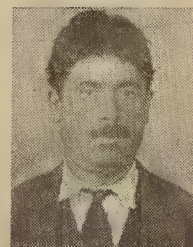
Aníbal Matias Ribeiro, empregado de 2.^a classe do escritório da 1.^a Circunscricção (Campanhã). Foi admitido como ordenança suplementar em 15 de Outubro de 1935 e em 1 de Dezembro de 1940 passou a praticante de factor, sendo nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1942. Em 1 de Janeiro de 1945 passou a escriturário, tendo sido promovido a empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1947 e, a empregado de 2.^a classe, em 1 de Janeiro de 1952.

Luís Simões da Silva, Agulheiro de 1.^a classe de Senhora da Hora. Admitido como carregador suplementar em 14 de Setembro de 1926, foi nomeado carregador em 1 de Fevereiro de 1927. Em 26 de Maio de 1927 foi promovido a agulheiro de 2.^a classe e, em 7 de Outubro de 1938, foi promovido a agulheiro de 1.^a classe.



Cesário Jorge, carregador auxiliar de trens de Barreiro. Admitido como carregador suplementar em 16 de Setembro de 1945, foi nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1952.

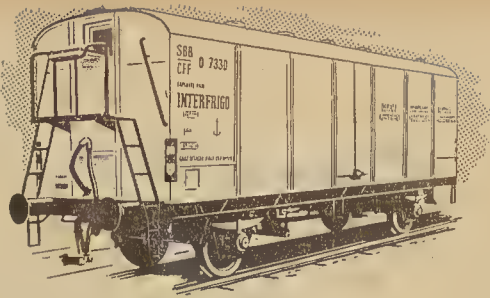
José Luís da Victória, operário de 1.^a classe (carpinteiro) das Oficinas Gerais. Admitido ao serviço da Companhia, em 12 de Maio de 1921, foi promovido a operário de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943, depois de ter transitado pelas várias categorias.



António Vieira Carnetro J.º, operário de 2.^a classe (torneiro) das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, em 18 de Maio de 1936, foi promovido à sua última categoria, em 5 de Julho de 1942, depois de ter passado pelas várias classes.

Alfredo Correia Gaspar Marques, fiel de armazém de 1.^a classe da 11.^a Secção (Barreiro). Admitido como ferramenteiro (M. D.) em 28-5-919; classificado como fiel de armazém de 2.^a classe em 1-10-929 e promovido a fiel de armazém de 1.^a classe em 1-1-952.





525 novos INTERFRIGO

Caixas SKF com rolamentos

Para assegurar um transporte dos viveres delicados, rápido e sem interrupções, «INTERFRIGO» escolheu para os seus 525 novos vagões frigoríficos as caixas SKF com rolamentos.

As caixas SKF com rolamentos oferecem:

- Segurança de marcha — nenhuma gripagem
- Maiores intervalos entre as revisões
- Economia de lubrificação



Até agora SKF já forneceu cerca de 768.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos e das quais 350.000 se destinaram a vagões de mercadorias.

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTO

Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

Encadernações do "Boletim da C. P."

Como nos anos anteriores, encarregamo-nos da encadernação dos números da nossa revista, publicados em 1952. O preço de 22\$50 mantêm-se, bastando que nos enviem, em mod. 163, e com a urgência possível, os números a encadernar, pois pode suceder que alguns dos nossos leitores pretendam encadernar, como já tem acontecido, os números publicados em outros anos anteriores.

As remessas devem ser endereçadas ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

Sumário

Engenheiro José Marques Pereira Barata

Recordando, por Manuel Pinto Osório

I Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal

Dr. Fezas Vital

Novo material para a C. P.

O nosso Caminho de Ferro no Plano do Fomento, por Elio Cardoso

O nosso número comemorativo dos 75 anos da Ponte Maria Pia

Vida ferroviária

Bom humor

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Berço do Natal Ferroviário

Perguntas e Respostas

Chalmito — A queda do Império Vátua

Regulamentação dispersa

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

Pessoal



NA CAPA — Um aspecto da rodagem do filme «Chalmito — A queda do Império Vátua»