

BOLETIM DA C.F.

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 Séca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

Excursão de ferroviários à Itália



Os assinantes do nosso «Boletim» que foram, em excursão, à Itália, momentos antes de se instalarem numa das carruagens do «Sud-Express». Entre as pessoas que foram despedir-se dos excursionistas, via-se o sr. Prof. Doutor João Faria Lapa (+), Chefe da Divisão Comercial, que também representava o sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., ausente de Lisboa, nesse dia.

Os "Exercícios da Defesa Civil" no Entroncamento

Duas portarias muito honrosas para a nossa Companhia

No «Diário do Governo», II Série, n.º 184, de 7 de Agosto, foram publicadas, subscritas pelo sr. Ministro da Defesa Nacional, duas portarias altamente honrosas para a nossa Companhia, a propósito da colaboração que a C. P. prestou, em Dezembro de 1952, aos exercícios de defesa civil realizados no Entroncamento.

O Conselho de Administração e a Direcção Geral ao saberem destes louvores, mandaram distribuir a Carta-Circular n.º 63354 para conhecimento de todo o pessoal.

É com grande desvanecimento que passamos a transcrever as referidas portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, louvar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela valiosa colaboração prestada na realização dos exercícios de defesa civil que tiveram lugar no Entroncamento, no dia 9 de Dezembro passado, mostrando-se não só uma organização altamente eficiente em tempo de paz, como possuída do mais elevado espírito de dedicação pela Pátria. Com o exemplo de disciplina e de

alta compreensão do dever dado neste exercício pelo pessoal das diferentes categorias e pela forma como todos os dirigentes da Companhia se prestaram a colaborar sem reservas numa realização que importou sacrifícios financeiros e incómodos pessoais, fica o País sabendo que pode contar em todas as circunstâncias com este serviço público da mais alta importância para a segurança e para a vida da Nação.

Gabinete do Ministro da Defesa Nacional, 28 de Julho de 1953—O Ministro da Defesa Nacional, *Fernando dos Santos Costa*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, louvar o engenheiro-chefe da 3.ª circunscrição de material e tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Augusto Frederico de Moraes Cerveira, pela forma particularmente distinta com que colaborou nos exercícios de defesa civil do Entroncamento, a que se dedicou com absoluto desinteresse pelas conveniências da

sua vida e saúde pessoal e onde revelou um nível profissional e técnico que muito honram os elementos dirigentes da Companhia em que serve e pôs em foco o grande empenho de todo o pessoal ferroviário em estar sempre pronto para tudo o que importe ao serviço da Nação.

Gabinete do Ministro da Defesa Nacional, 28 de Julho de 1953—O Ministro da Defesa Nacional, *Fernando dos Santos Costa*.



O sr. Ministro do Exército visitando, no Entroncamento, os locais dos exercícios

Excursão de ferroviários portugueses à Itália

COMO noticiámos no nosso último número, saiu de Lisboa, no domingo, 30 de Agosto, uma grande excursão de ferroviários à Itália — a maior, até hoje, organizada e dirigida por este «Boletim».

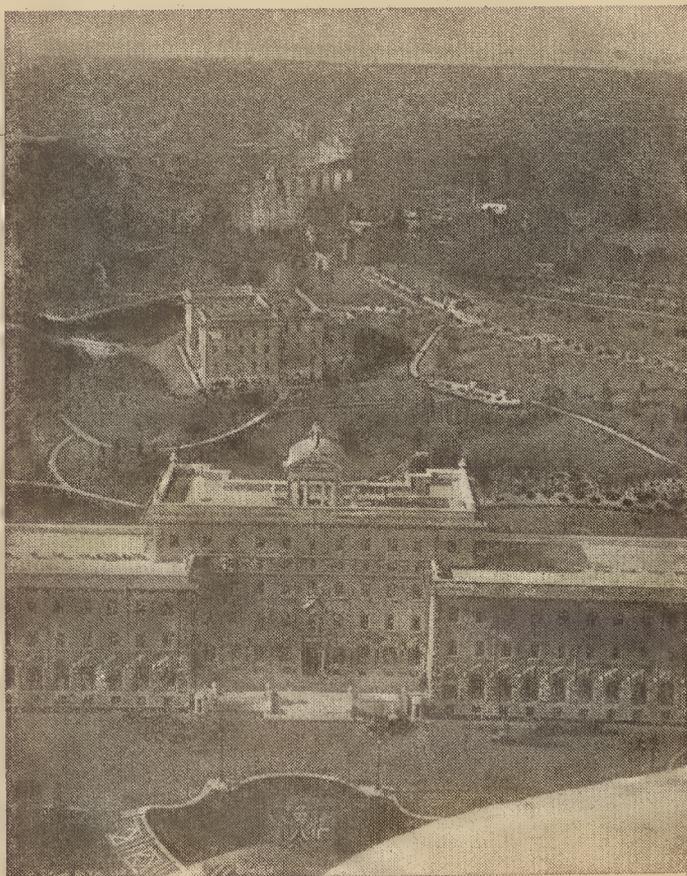
Entre as numerosas pessoas, — na maioria funcionários da C. P. — que foram despedir-se dos nossos camaradas, encontrava-se o sr. Prof. Dr. João Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial, que, por si e pelo sr. Eng. Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., ausente, naquela ocasião, de Lisboa a todos formulou votos de boa viagem e de feliz regresso aos seus lares. Também foi apresentar-lhes cumprimentos de despedida um delegado do Turismo Italiano em Lisboa.

A excursão realizou-se, como era de esperar, na melhor ordem, tendo sido cumprido, integralmente, o programa estabelecido.

Os excursionistas, que regressaram a Lisboa no dia 18 de Setembro, no «Sud Express», trouxeram da sua viagem à Itália, bem como de Nice e Monte Carlo, as mais gratas impressões. E em toda a parte, graças à nossa organização e ao espírito hospitaleiro dos italianos, sentiram-se quase como em suas próprias casas, pois nada lhes faltou em conforto, como, nos seus passeios, só encontraram comodidades, facilidades e atenções. Os italianos, como os nossos excursionistas tiveram a oportunidade de verificar pessoalmente, durante as duas semanas de permanência no «País da Arte», nutrem por Portugal uma grande e sincera admiração e pelos portugueses uma viva e ine-

gável simpatia. A voz imortal da latinidade faz-se ouvir sempre que portugueses e italianos se encontram.

Da amizade dos italianos não podemos duvidar, nem da sua camaradagem, ao tratar-se — e é este o nosso caso especial — do intercâmbio cultural e turístico entre ferroviários portugueses e ferroviários italianos. A prova, que não admite dúvidas nem, sequer, hesitação na sua apreciação, reside no facto de há três anos para cá se terem realizado para o nosso País três excursões de ferroviários italianos, cada vez



Panorama da cidade do Vaticano com o viaduto ferroviário

Ferrovíarios italianos de visita a Portugal

O «Boletim da C. P.» e o «Ufficio Centrale Dopolavoro» de Roma, estão realizando, de comum acordo, uma interessante obra de intercâmbio cultural, técnico e turístico, que muito tem contribuído, de há três anos a esta parte, para estreitar os laços de amizade e camaradagem existentes entre Portugal e a Itália. Por nossa parte, sentimo-nos orgulhosos do êxito da nossa obra.

Há três anos, sucessivamente, que o nosso País vem sendo visitado por ferrovíarios italianos, e este ano deu-se a coincidência curiosa de ter chegado a Lisboa um grupo de 34 excursionistas italianos nas vésperas do regresso de uma excursão de ferrovíarios portugueses a Itália.

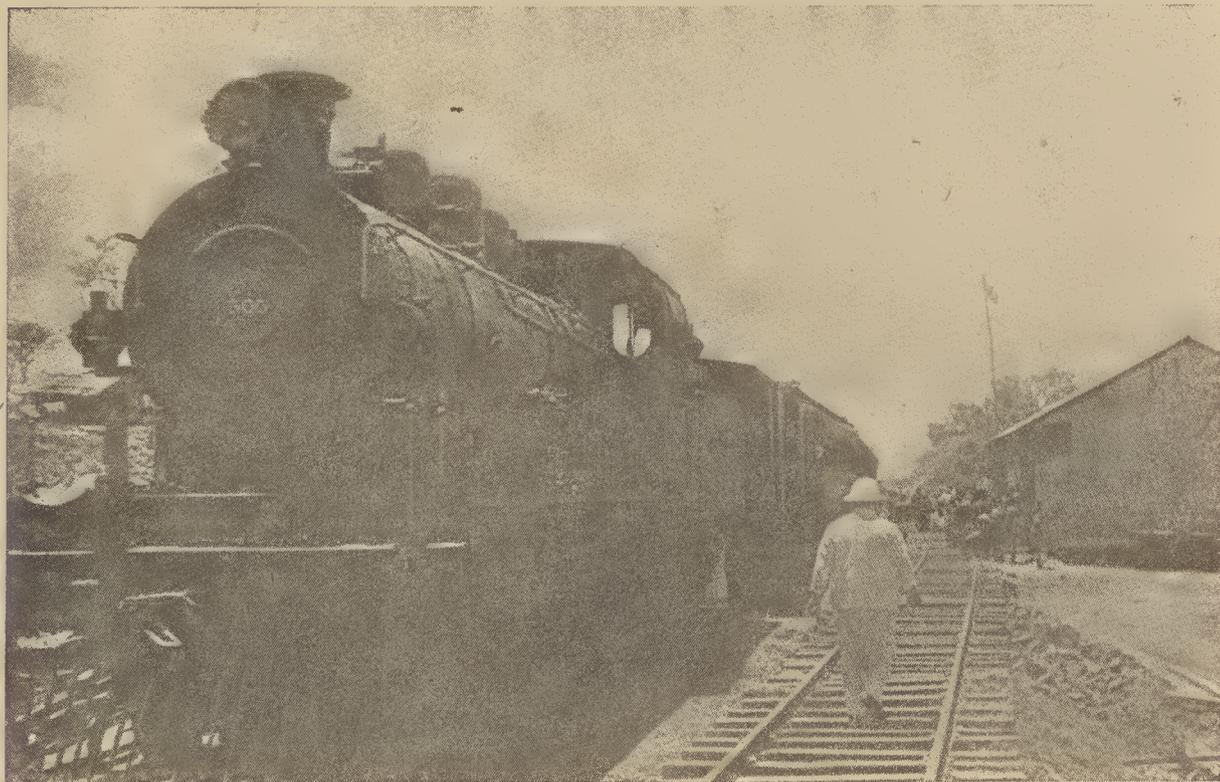
Os ferrovíarios italianos que este ano nos visitaram, dividiram-se em dois grupos, tendo chegado o primeiro a Lisboa no dia 15 de Setembro, e o segundo, constituído por altos funcionários dos Caminhos de Ferro Italianos, no dia 23. Em ambos os

grupos a presença de numerosas senhoras emprestou à excursão uma nota de distinção e alegria.

Foi com encanto que os ferrovíarios italianos percorreram parte do nosso País, admirando paisagens, costumes, monumentos, os novos bairros de Lisboa, que são na verdade maravilhosos, tendo também ficado altamente impressionados com a beleza incomparável da nossa arquitectura religiosa.

Se Lisboa, debruçada sobre o Tejo, e os seus famosos arredores os deixaram positivamente encantados,—como os nossos visitantes gostaram do Estoril, de Cascais e da incomparável estância de Sintra!—as digressões que fizeram à Nazaré, uma das mais típicas praias de Portugal, a Alcobaça, Batalha e Fátima—provocaram-lhes também o mais vivo entusiasmo.

No próximo número, publicaremos mais desenvolvida reportagem da visita dos ferrovíarios italianos ao nosso País, acompanhando-a de interessantes fotografias.



Inauguração do Caminho de Ferro de Tete — O comboio inaugural no término da linha construída ao quilómetro 31



Ponte Romana, próximo das Pedras Salgadas

Pára além do Marão

P O R A B Í L I O D O S S A N T O S

Chefe de Secção da Repartição do Pesscal — Divisão de Abastecimentos

A OS que gostem de viajar, romeiros das belezas da nossa terra, peço me acompanhem neste lindo passeio. E se, no fim, gostarem, a despeito da desluzida descrição, aconselho-os a irem lá porque gostam com certeza.

Seguindo de comboio até à Régua, toma-se ali a linha do Vale do Corgo, que é muito interessante, por ir serpeando pela margem deste rio até Vila Real, sempre entre penhascos e rochedos, descrevendo curvas ousadas e vencendo os abismos que se lhe deparam, à medida que a via vai tomando altura. À aproximação desta cidade o rio divide-se e no interior da bifurcação eleva-se um curioso planalto no cimo do qual se situa a linda cidade que daí a momentos contemplamos na sua intensa alvura e no seu cunho bem português dos solares, palácios e velhas casas da parte antiga.

Prossigamos ainda no comboio através da veiga extensa e mimosa confinada pelas

vertentes das serras da Padrela e do Alvão, que ali se alongam a par como que a medir-se ou a espreitar-se. Chegados a Vila Pouca de Aguiar, deixemos o comboio e tomemos um carro para nos conduzir ao alto da serra da Padrela. Iniciemos a subida pela estrada de Valpassos que, logo à saída da Vila, começa a oferecer-nos um belo panorama. A subida é fácil e, poucos metros percorridos, surgem-nos velhos castanheiros, ainda bem conservados... alguns, outros de tronco esburacado, alimentando se por caprichosos tendões ferrados na terra preta.

É nobre esta árvore que mesmo na decrepitude ostenta grandeza. Notamos, então, em toda a extensão, a perder de vista, a bem definida divisória entre a propriedade particular que avança até cerca dos 900 m. de altitude e a do Estado daí para cima sob a administração dos Serviços Florestais que, perante uma daninha erosão, se



VILA REAL — A casa onde, segundo a tradição, nasceu o navegador Diogo Cão

lançaram na útil e bela missão de arborizar aquelas paragens.

O panorama é cada vez mais deslumbrante, pois se vão atingindo novos planos que nos revelam outras regiões que, embora talvez semelhantes, tomam tonalidades e aspectos fantásticos. É que a beleza creio que está nos próprios olhos de quem vê e na sensibilidade de quem aprecia. Quantas paisagens longínquas nos revelariam, à aproximação, aspectos bem diferentes dos que delas conservávamos na retina.

E a estrada que vai subindo suavemente a alta encosta, de boas terras escuras, penetra então no mundo florestal do Estado por intermináveis fileiras de tenras árvores de plantação recente. Logo a seguir surge-nos a mata cuidada e já densa, de árvores em pleno crescimento, prenhes de seiva a medrar resolutamente em compita naquele belo conjunto sempre igual. Encontramos clareiras que são excelentes miradoiros e logo nos embrenhamos sob as ramagens de novas espécies que se vão revezando por

toda a serra. Surge-nos, então, próximo do alto, a primeira casa do guarda florestal.

Eu não sei se já viram as casas dos guardas florestais; mas mesmo que tenham visto alguma, poucos terão contemplado as que as Matas Nacionais fizeram construir na serra do Bornes. Quero dizer Padrela. São verdadeiros châlés que surgem em locais escolhidos com gosto e visão turística, rodeadas por cuidados e mimosos jardins, enquadrados em trechos formosos da encantadora floresta ou situados em pontos estratégicos constituindo excelente miradouro naquela considerável altura de 1.200 m.

E assim atingimos as culminâncias da serra que não são em crista nem nos mostram a outra vertente — o mundo dalém — como esperávamos. Surge-nos um imenso planalto, divisando-se lá para o oriente a região de Mirandela e um pouco mais para cima a de Valpassos, e muitas outras para nós desconhecidas.

Entramos no planalto e seguimos sempre encantados com a imensidão do pano-



VILA POUCA DE AGUIAR — O artístico cruzeiro do Senhor do Bom Caminho

rama. Logo a seguir inflectimos à esquerda tomando uma das estradas das matas e descemos um pouco a vertente para nos abeirarmos melhor da paisagem do vale. Ali se repete o encanto da mata e em rápidas visões edénicas que as clareiras nos proporcionam, topamos, ao sair de uma curva, com mais um lindo jardim, em esplanada, debruçado sobre as Pedras Salgadas, envolvendo outra casa de guarda florestal. Apeamo-nos e gozamos a policromia das flores cuidadas e raras, a graciosidade da vivenda, o sistema de rega e acima de tudo a variedade e preciosidade das roseiras em flor, quando uma pequenita, cinco anos quando muito, risonha mas pouco afoita, se nos dirige e oferece a cada um de nós uma linda rosa. Era a filha do guarda florestal que, ensaiada pela mãe, ao aperceber-se da nossa presença quis ser gentil e talvez experimentar a nossa generosidade. Aquele



O antigo castelo de Montalegre, célebre por ter resistido heróicamente às investidas de Leão e Castela



Do primitivo castelo de Chaves resta, apenas, a bem lançada torre de menagem, em cuja porta de entrada figuram, em relevo, as armas do Reino

gesto, quase pastoril na sua simplicidade deixou-nos encantados. Abeirámo-nos do gradeamento daquele esplêndido miradouro e, com franqueza, é empolgante o espectáculo visual que dali se desfruta. Em baixo vemos o primitivo convento de S. Domingos de Bornes, ensombrado por gigantescos castanheiros. Logo ao pé uma capelinha, que tudo indica ser antiquíssima, rodeada de ruínas; mais adiante, numa dobra fértil da serra, surgem, a espreitar por entre o basto arvoredado, alguns telhados da típica povoação de Bornes e lá em baixo, pequeninas e insignificantes, Rebordochão e outras povoações cujos nomes esquecemos. A majestade das montanhas impressiona-nos, bem como a vastidão do panorama e o matiz das terras baixas cultivadas e divididas, dando-nos a ideia de uma imensa manta de retalhos de tons verde-amarelos, cobrindo as férteis várzeas.

Na nossa frente, ainda imponente na sua altura, mas de cariz triste e inóspita pela erosão, quedou-se a Serra do Alvão que dali



Povoação de Rebordochão

já não passa, cansada de tanto se alongar. Com satisfação divisamos, nos seus contrafortes rochosos e pretos, pequeninos pontos alvos que nos informaram serem outras casas de guardas florestais da futura mata que nos córregos já se começa a divisar.

Ali ficaríamos por muito tempo presos de tanta beleza, avaliando a envergadura dos fartos robles dos castanheiros centenários, enamorados da frescura dos pomares, das viçosas vinhas e dos batatais. É a Terra Fria do trasmontano laborioso a ofertar-lhe a sua fertilidade, em contraste com a escarpa estéril de outros pontos não distantes.

Deixamos logo adiante a estrada nacional que começa a inflectir para o Nordeste e seguimos sempre em frente, tomando nova estrada florestal que nos conduz ao marco geodésico, tendo, de passagem, admirado mais uma casa do guarda das matas, quase a afogar-se em rosas de toucar. Chegados ao picôto, deparamos com o mais surpreendente dos

panoramas aéreos. A serra terminou ali inesperadamente. Afundou-se, num colapso colossal, para não mais se ver. Ficámos, por isso, como que suspensos no espaço, a enorme altura, dominando uma vastíssima área que nos oferece os mais dilatados panoramas. Adivinha-se Chaves ao fundo de uma quebrada não mui distante, por causa da sua fértil várzea. Mais adiante Vila Verde, já na

fronteira, e mais para além a enorme cordilheira que nos tapa Orense.

À esquerda, o Barroso, Montalegre, o Gerez e a Cabreira. Quase que podemos destringar, naquela sucessão de picos, o ponto onde, entre fraguados inconcebíveis, se situam as barragens do Cávado e Rabagão. E daí para baixo quanta beleza próxima e distante. Voltamo-nos para nascente e vemos o planalto sumir-se, a distância, em descida ora suave ora brusca. Para além a paisagem trasmontana de altas montanhas batidas pelo sol em declínio, algumas das quais nos parecem encimadas por lava ao



A cidade de Vila Real, dominando o panorama do Marão

rubro. Manchas arborizadas e encostas nuas de solo pobre. E mais para além ainda outras cordilheiras de contorno esbatido esfumando-se no céu. Para o sul o planalto de Jales, sequência natural deste que aqui termina e lá ao fundo o arcaboço arredondado e imponente do Marão, guarda avançada destas paragens tão diferentes das do sul do Douro.

Era realmente de êxtase aquele conjunto admirável de lindas vistas que nos proporcionou um inolvidável regalo visual.

Um bom amigo que temos naqueles sítios e nos serviu de cicerone, vendo a nossa admiração, disse-nos: isto é realmente bonito e é pena que nem os de cá conheçam este belo passeio. Como cá no alto não há povoa-



Velho templo, nos contrafortes da serra, próximo de Bornes

ções, nem assuntos a tratar, poucos se aventuram à subida da montanha cujas belezas, por consequência, continuam ignoradas.

Damos ainda uma última vista de olhos pelas tonalidades coloridas daquela imensidão, e considerando a pequenez do homem, lutando sempre, lá em baixo, à mercê de uma Natureza que tão depressa lhe é benéfica como hostil, de ali arrancamos pela mesma estradita que logo inicia a descida. Afloram os primeiros rochedos graníticos e adensa-se a vegetação espontânea, onde a caça abunda. Sempre obliquando à esquerda em descida suave pela encosta de Bornes, vemos agora, em pormenor, paisag ns distantes ainda há pouco, que nos revelam novas belezas. A vegetação é agora de maior

porte; as árvores espadaúdas começam a adensar-se denotando a frescura e riqueza do terreno. Surge-nos, então, S. Martinho de Bornes. É uma povoação antiga, de velhos solares e casas rústicas de granito sem reboco exterior apenas caiadas numa pequena faixa em volta das portas e janelas, pretendendo simular, talvez, as ombréiras de cantaria. Tudo em volta é verdura e frescura. A serra escoo generosamente, em consecutivas nascentes, um volume de águas que, em pleno verão, accionam as azenhas e regam as hortas onde o mimoso é gigante feijoal derreia as empas. Num largo, o velho pelourinho e logo adiante um oratório votivo, alpendrado, lamparina acesa, deixando divisar os santinhos por entre a grade de ferro, ingenuamente artística. Mais abaixo, num terreiro, cortamos em dois, à passagem, um baile que a gente nova improvisara (era domingo). Sem pagar vintém, toda a mocidade da terra, ao som do harmónio, dansava, sossegada, pacata e quase que tristemente, como que seguindo um velho rito. Que diferença entre a alegria do Minho e a «lúria» das Beiras, com a apatia desta gente!...

Mais uns 300 metros andados, por entre quintas e pomares viçosos, entramos nas Pedras Salgadas, afamada estância termal. Entroncamos com a estrada n.º 2 que de Chaves atravessará, até Faro, o País de lés a lés. Paralela lhe segue a linha do comboio que ali mesmo podemos tomar.

Terminado o passeio, quis ainda o nosso amável cicerone revelar nos outra preciosidade da região: um suave e leve semi-verde, uma espécie de transição entre o verde e o vinho do Douro que lá se produz em pequena área e que é uma verdadeira especialidade. Prestámos-lhe as devidas honras e à despedida formulámos ao bom amigo daquela região os nossos votos de lá voltar. Este, sorrindo, satisfeito do nosso contentamento, disse-nos: Há um velho rifão que diz: PARA CÁ DO MARÃO MANDAM OS QUE CÁ ESTÃO, mas, como vê, não é bem assim. Os da Terra Quente também aqui podem mandar e, creiam, sempre serão bem vindos.

Caminhos de Ferro Portugueses



Descarrilamento do comboio no quilómetro 11 próximo de Ermezinde, no Caminho de Ferro do Minho e Douro, ocorrido em 11 de Outubro de 1878. (Segundo uma fotografia de *M. Talbot*)



Talvez não saiba que...

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

A palavra *almirante* vem do árabe, como transformação ou corrupção de *al imir* ou *al amira*, que significa o general ou o chefe.

Os árabes davam em geral o nome de almirante ao chefe de tropas. Mas, os Estados europeus em contacto com os sarracenos, nas guerras das Cruzadas e com os povos de Espanha (dos reinos diversos que depois formaram a Espanha), é que tomaram ou conservaram o termo, aplicando-o somente ao chefe de forças marítimas.

Durante séculos o posto de almirante foi temporário e de ocasião, durava apenas o tempo da comissão do comando de certo número de navios, do qual os reis tinham investido qualquer dos seus cavaleiros. Só no século XIV é que o cargo tem carácter permanente.

Em Portugal, o primeiro título de almirante foi dado por El-rei D. Dinis a Manuel Paçanha, fidalgo genovês «muito entendido no serviço naval, o qual o devia servir no comando das suas galés, que teria sempre aprestadas para combate, tendo o almirante jurisdição e mando nas coisas e pessoas delas como se El-Rei presente fôsse!»

* * *

Foi o papa Gregório III que canonizou em 1232 um grande português, a quem

chamou Arca do Testamento; o papa Xisto V denominou Chave de Ouro; certos autores chamaram Martelo de Hereges; outros Defensor da Fé; outros ainda Lume da Igreja e Oficina de Milagres; e por alguns também cognominado Honra das Espanhas, Glória de Portugal e Querubim Eminentíssimo da Religião Seráfica.

Sim, a glória recai sobre aquele insigne varão que no dia de sexta-feira, 13 de Junho de 1231, se achava no campo de S. Pedro, arrabalde de Pádua, e que, sentindo-se de súbito incomodado, veio a falecer horas depois — é Fr. António, nascido em Lisboa, em 1195. Morreu, pois, com 36 anos de idade. É Santo António, já hoje proclamado Doutor da Igreja!

* * *

Segundo uma lenda, o primeiro bispo de Paris, S. Dinis, juntamente com Rústico e o diácono Eleutério, foram decapitados, no ano de 272, num monte das proximidades da Paris, dando origem a que este ficasse sendo conhecido pelo Monte dos Mártires (Montmartre).

* * *

E' na idade entre os 15 e os 25 anos que a pessoa atinge o máximo grau de capa-

cidade para aprender. A seguir, decresce lenta e progressivamente a memória de fixação e a fidelidade das recordações. Mas, também é facto comprovado, e bastante curioso, que, na velhice, no decurso do enfraquecimento da memória, as últimas aquisições desaparecem relativamente depressa, enquanto que as primeiras impressões e as primeiras ideias ficam e revivem-se mais fortemente. As pessoas idosas recordam-se mais do que se passou na sua juventude que do acontecido recentemente. E há uma lei, chamada de regressão, que explica o retorno às crenças antigas e dá valor considerável, no ponto de vista da vida ulterior, a tudo o que se aprende e se faz na infância.

* * *

Por carta régia de D. João III, de 28 de Novembro de 1528, se determinava que todo o cortador que não fizesse o peso exacto da carne devia ser, pela primeira vez, impicotado (colocado na picota ou pelourinho) com a carne ao pescoço e, pela segunda vez, açoitado publicamente com barão ou prego e proibido de talhar carne. Por sua vez, um regulamento do Senado, publicado em 1544, ordenava que fosse infligida a pena infamante de açoites aos cortadores que tirassem os lombos sem serem carregados, para que uns não levassem só a carne boa e a outros a má.

* * *

O baronato de Alvito foi o primeiro que houve em Portugal.

* * *

Victor Hugó começou por aceitar a modesta quantia de 300 francos pelo *Han d'Islandia*, mas quando produziu os *Miscaráveis* recebeu por esta obra 400.000 francos.

* * *

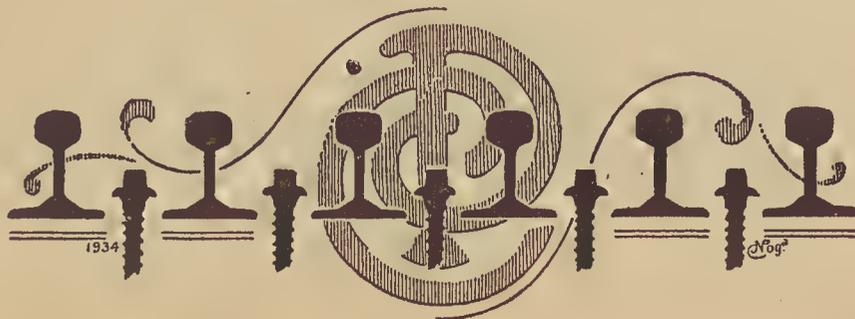
As iniciais A. U. C., que se vêem nalguns monumentos e medalhas, são a abreviatura das palavras latinas ab urbi condita e significam depois da fundação da cidade (de Roma).

* * *

A primeira moeda de ouro que se cunhou em Roma chamava-se *Aureo*, havendo também aureos de menor valor, designados por *aureolos*. Em Portugal, há moedas do mesmo nome do tempo de D. Sancho I e 60 destes aureos perfazem um *marco de ouro*.

* * *

O Imperador Alexandre Magno (356-323 antes de Cristo), alimentava a esperança de encontrar um poeta eminente — um Homero — para celebrar em verso as suas façanhas. Com esse propósito fez-se acompanhar de Choerilo (aliás, poeta medíocre), a quem prometeu dar um Filipe de ouro por cada verso bom e uma bofetada por cada verso mau,





Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

10.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (em vigor desde 10-7-953) — Altera o tratamento tarifário aplicável a colchões de arame.

Aviso ao Público B. n.º 190 — (em vigor desde 27-7-953) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em grande velocidade, de melão e melancia, até 31-10-953.

Aviso ao Público B. n.º 191 — (em vigor desde 1-8-953) — Prevê a aplicação de preço especial, ao transporte em pequena velocidade e no regime de detalhe, de «potes de ferro ou de folha de Flandres», em retorno, que tenham sido utilizados no transporte de leite.

101.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 22-7-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coruche e o Despacho Central de Couço, servindo Coruche, Mora e Cabeção.

128.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-8-953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vila Pouca de Aguiar e o Despacho Central de Valpaços.

164.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 10-7-953) — Trans-

portes entre a estação de Águeda e os Despachos Centrais de Paranhos de Arca e Caramulo e o Posto de Despacho de São João do Monte.

168.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 15-7-953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Bragança e o Despacho Central de Vimioso.

191.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 20-7-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Caniços e os Despachos Centrais de Riba de Ave e Pevidém.

192.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 20-7-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Guimarães e os Despachos Centrais de Guimarães e Pevidém, servindo a povoação de Gondar.

193.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 10-8-953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Celorico da Beira e os Despachos Centrais de Trancoso e Meda.

194.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 10-8-953) — Transporte de passageiros, bagagens e mer-

cadorias entre a estação de Freixo de Numa e o Despacho Central de Meda.

Fiscalização das Receitas

3.º Aditamento à C/Circular n.º 100 — (4-7-953).— Comunica que podem ser transportadas gratuitamente nos comboios as publicações: «Colecção Cinema», «Crónica», «Sporting Club de Portugal», «Estúdio» e «Vida Rural».

Comunicação/Circular n.º 102 — (16-7-953).— Instruções sobre a utilização e requisições das cadernetas militares.

Estatística e Estudos

Carta-impressa n.º 3 — (8-7-053).— «Utilização indevida de Mod. de P. V. para o despacho de remessas destinadas a estações ou apeadeiros que, de mercadorias, apenas fazem serviço de G. V.».

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

1.º Aditamento à Instrução n.º 2566 — (de 31-7-953).— Sinalização do ramal particular «Póvoa-Cavan» ao Km.º 14,018.50 da Linha do Norte.

Movimento

4.º Aditamento à Circular n.º 1098 — (6-7-953).— Matrícula de vagões particulares.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3424 — (de 1-7-953).— Transcreve carta n.º 5487-B da nossa Direcção-Geral, de 27 de Junho findo, recomendando, ao pessoal interessado, todo o rigor na observância das normas que foram estabelecidas para a requisição dos passes escolares para o ano lectivo de 1940-41, as quais devem ser seguidas para o novo ano lectivo.

Circular de Via n.º 3425 — (de 17-7-953).— Transcreve carta n.º 22066-B da nossa Direcção-Geral, de 14 de Julho, na qual estabelece as normas a seguir pelos agentes que prestam serviço nas dependências da Companhia situadas a norte de Aveiro, inclusive, para a obtenção, por intermédio do Delegado da Companhia, no Porto, de autorização para viajar nos comboios «Foguete» prevista no n.º 3 da O. D. G. n.º 319.

Divisão de Abastecimentos

C/Circular n.º 1 — (27-7-953).— Sobre «apresentação da declaração de aproveitamento escolar dos descendentes maiores de 14 anos de idade para efeitos de abono de família».

C/Circular n.º 2 — (28-7-953).— Sobre «obtenção da autorização para os agentes que se encontram afastados de Lisboa, poderem viajar nos Comboios «Foguete». (N.º 3 da Ord. da D. G. n.º 319).



Caixa exposta interior e exteriormente ao jacto de areia, de uma carruagem-restaurante mexicana, destinada aos Ferrocarriles Nacionales do México

Linhas Férreas Portuguesas

No boletim semanal do Secretariado Nacional da Informação — «Notícias de Portugal» — n.º 327, de 8 de Agosto do ano corrente, publicou-se um artigo sobre «Linhas férreas portuguesas», com dados estatísticos de muito interesse, que passamos, em seguida, a arquivar nas nossas colunas:

«Ao Governo têm merecido especial atenção, nos últimos anos, os problemas ferroviários que, do ponto de vista nacional, em estreita relação com os problemas rodoviários, têm contribuído seguramente para a expansão de actividades que caracterizam a vida económica e social portuguesa.

A extensão das linhas exploradas pela Companhia Portuguesa não registou em 1952 qualquer alteração que valha a pena mencionar; mas os seus serviços na rede existente desenvolveram-se, de facto, demonstrando a capacidade de ajustamento às circunstâncias que a estrutura ferroviária nacional continua a manter e a aperfeiçoar. Os percursos efectuados pelo material rolante da C. P. em que se incluem os comboios em circulação nas linhas de via larga e de via estreita, os serviços de transporte fluvial e os de estrada em exploração directa pela mesma empresa, atingiram em 1952 o total de 21.713.718 quilómetros.

Segundo as estatísticas da C. P., no ano findo, verificou-se, em relação ao ano anterior, um aumento de percurso de 857.331 km.. Deste aumento cabem à via férrea 776.997 km., dos quais 168.615 km. no serviço de passageiros, 442.449 km. no de mercadorias e 227.384 km. em dupla tracção, manobras, máquinas e automotoras isoladas, havendo uma diminuição de 61.451 km. no percurso de serviço. Na via fluvial e na estrada, os percursos aumentaram, respectivamente, em 2.994 km. e 77.340 km. o que dá para o percurso total o citado aumento de 857.331 km.

O mapa estatístico de passageiros transportados regista a cifra de 48.610.000, com aumento, em relação ao ano anterior, de 1.723.000 passageiros no serviço nacional, resultante, na maior parte, das assinaturas. Nos trânvias houve, porém, uma diminuição de 327.000 passageiros. No serviço internacional houve um aumento de 11.000 passageiros, verificado nas 2.ª e 3.ª classes.

Quanto ao tráfego de mercadorias, o montante verificado nos caminhos de ferro portugueses explorados pela C. P. foi de 3.741.913 toneladas, das quais 3.584.270 respeitantes ao serviço de pequena velocidade e 15.643 ao de grande velocidade. Registou-se, em face destas cifras, no serviço nacional, um aumento, em relação ao ano anterior, de 304.496 toneladas transportadas em pequena velocidade, regis-

tando-se, porém, na grande velocidade, uma diminuição de 6.033 toneladas, o que dá, para o conjunto do serviço, um aumento líquido de 298.493 toneladas.

No serviço internacional, houve uma baixa de 9.818 toneladas, que afectou, especialmente, a pequena velocidade. É em função destes importantes serviços de interesse público que terá de encarar-se a modernização das estruturas e materiais do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, sobretudo no que respeita à projectada electrificação. Quando se preparam as bases do Plano do Fomento, e baseando-se num meticuloso estudo dos Serviços organizou o Conselho da C. P. o Plano de Transformação e reapetrechamento que enviou ao Governo, com todos os elementos subsidiários de que se dispunha. Ao contrário do que fizeram os Serviços, em cujo trabalho se não tiveram em conta as possibilidades financeiras de que viria a dispor-se, o que é compreensível, no plano apresentado ao Governo partiu-se precisamente da consideração dessas possibilidades, apontando-se, desde logo, para os meios com que se contava fazer face aos encargos dos capitais a investir.

A hierarquia dos empreendimentos estabeleceu-se, olhando para o conjunto da Empresa antes do que para cada um dos Serviços em que desconcentra. Olhou-se sobretudo para os empreendimentos através dos quais poderia encontrar-se o equilíbrio económico da Empresa ou que respeitavam ao reforço das condições de segurança para garantia do público ou melhor eficiência do serviço. A verba global prevista, para ser aplicada no período máximo de seis anos, foi de 1.500.000.

Entre os empreendimentos previstos estava a electrificação da linha de Lisboa a Sint'a e ao Entroncamento, que, além de eliminar os horrores do túnel do Rossio e de ter reflexos sociais da maior importância por permitir o descongestionamento da cidade para a zona sub-urbana produziria, segundo cálculos prudentes, uma economia na exploração da ordem dos 50.000 contos anuais. Pelo Plano de Fomento não puderam ser atribuídos a este fim mais de 600.000 contos. Conclui o relatório da C. P. sobre o exercício de 1952:

«Há, pois, que aguardar melhor oportunidade para executar o plano, se ele merecer, no conjunto, a aprovação do Governo. No entretanto, não deixaremos de por todos os meios ao nosso alcance, procurar obviar às exigências mais prementes da exploração e às necessidades da segurança».

Em face da urgência de outros empreendimentos, no Plano Nacional, verifica-se que os caminhos de ferro portugueses tiveram uma larga atenção da parte do Governo, mercê da sua importância como factor de progresso social e económico.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 145 — No caso do pessoal do distrito da Via e Obras, descarregar alguns vagões com travessas que lhe são consignadas (remessa de X 39) e as deixar armazenadas numa pilha dentro das agulhas duma estação, cujo terreno pertence à Divisão da Exploração, deve-se preencher a nota de armazenagem a que se refere o art. 226.º do Livro E. 11?

Igualmente para uma porção de travessas velhas que no mesmo local colocaram?

A estabelecer-se a referida nota, esta não pode ser elaborada com precisão, visto aquele pessoal colocar e retirar parte delas sem dar conhecimento à estação.

Resposta — A Divisão da Via e Obras pode depositar travessas no local que mais lhe convenha, desde que não prejudiquem o serviço da estação,

Em nenhum caso é devida armazenagem.

///

Pergunta n.º 146 — Por ter dúvidas no processo da taxa que apresto, em virtude de ser processada por colegas meus, de forma diferente, agradeço ser esclarecido.

Cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe, da Tarifa Especial n.º 1-P, de Lisboa-Terreiro do Paço a Moita, e que antes desta apresenta ao revisor uma requisição de transporte em 3.ª classe, do Ministério do Exército, de Moita a Évora.

Complemento —

Via Fluvial	4\$00	
Bilhete da Tarifa 1-P.	3\$20	\$80
Barreiro a Moita 9 × \$25	2\$30	
Bilhete da Tarifa 1-P.	1\$80	\$50
Moita a Évora 109 × \$25 = 27\$30 : 2 =		13\$70
Importância a cobrar		15\$00

Resposta — Está errado.

Não há que fazer qualquer Complemento ao bilhete apresentado pelo portador da requisição.

///

Pergunta n.º 147 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Pequena velocidade, de Lisboa-P. a Coimbra, 25 sacos com batata comum 1.878 kg., 50 sacos com açúcar [comum refinado 3.751 kg., 80

caixas com sabão ordinário 2.403 kg., 25 sacos com fava seca 1.250 kg. e 150 tábuas de eucalipto eparelhadas 600 kg. Carga pela Companhia e descarga pelos donos (Agrupamento B n.º 94) Distância 220 km.

Batata, T. 22 por 1.980 kg.: Preço 66\$30 × 1\$98 =	132\$43
Açúcar, Aviso B. 183 por 3.760 kg : Preço \$40 ×	
× 220 × 3,76.	= 330\$88
Sabão, Aviso B. 111 por 2.410 kg.: Preço \$55 ×	
× 220 × 2,41	= 291\$61
Fava, T. 19 por 1.250 kg.: Preço 85\$95 × 1,25 =	107\$44
Tábuas, Aviso B. 140 por 1.000 kg.: Preço \$35 ×	
× 220 × 1,00	= 77\$00
Manutenção da batata 13\$00 × 1,98	= 25\$74
» » fava 13\$00 × 1,25	= 16\$25
» » de tábuas 13\$00 × 1,00	= 13\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$05
Total	1.002\$40

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde.

Distância 220 km.

Aviso ao Público B n.º 94.

Batata — Tarifa E. I. n.º 1 — P. V. tabela n.º 22	
preço de detalhe por	1.880 k.
Açúcar — Aviso ao Público B. n.º 183 por	3 760 »
Sabão — Aviso ao Público B n.º 111 por	2.410 »
Fava — Tarifa E. I. n.º 1 — P. V. — Tabela n.º	
19 preço de detalhe por	1.250 »
Tábuas — Aviso ao Público, B n.º 140 por	1.000 »
Peso total a taxar.	10.300 »
Preço — 66\$88 × 1,88.	= 125\$74
» \$40 × 220 × 3,76.	= 330\$88
» \$55 × 220 × 2,41.	= 291\$61
» 85\$95 × 1,25.	= 107\$44
» \$35 × 220	= 77\$00
(a) Manutenção 13\$00 × 4,13	= 53\$69
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$04
Total	994\$40

(a) Manutenção respeitante às batatas, favas e tábuas.

///

Pergunta n.º 148 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Pequena velocidade, de Montemór-o-Novo para Tojal,

Um vagão com um locomóvel.	3.350 kg.
Uma debulhadora	4.100 »
Uma enfardadeira	2.000 »
Uma caixa com ferramenta.	30 »

Carga e descarga pelos donos.

Distância 41 km.

Locomóvel, debulhadora e enfardadeira, Tarifa Especial n.º 1, P. V., Tabela 6, preço de detalhe. Caixa de ferramenta, 1.ª classe da Tarifa Geral.

Aviso ao Público B, n.º 94.

Locomóvel 34\$80 + 34\$80 x 15 / 100 = 40\$02 x 3,35 = 134\$07

Debulhadora 34\$80 + 34\$80 x 15 / 100 = 40\$05 x 4,10 = 164\$09

Enfardadeira 34\$80 x 2 = 69\$60

Ferramenta 38\$70 x 0,03 = 1\$17

Peso virtual 34\$80 x 0,52 = 18\$10

Evoluções e manobras 8\$00 x 10 = 80\$00

467\$03

Redução de 10%, debulhadora 16\$41
» » » enfardadeira 6\$96
23\$37

443\$66

Registo 3\$00

Aviso de chegada 5\$00

Arredondamento \$04

Total. 451\$70

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde, admitindo que os volumes seriam carregados num único vagão (vagão de grande comprimento):

Distância 41 km.

Aviso ao Público, B, n.º 94.

Locom. e debulhad. { Tarifa Especial Interna n.º 1 P. V.
Tabela n.º 6, preço de detalhe com
15º, por. 7.450 kg.

Enfard. e peso virtual { Tarifa Especial Interna n.º 1 de
P. V., Tabela n.º 6, preço de vagão
completo por 2.520 kg.

Ferramenta, Tarifa Geral 1.ª classe por. 30 »

Peso total a taxar. 10.000 »

Preço (34\$80 + 34\$80 x 15 / 100) x 7,45 = 298\$15

» 31\$32 x 2,52 = 78\$93

» 38\$70 x 0,03 = 1\$17

Manutenção 8\$00 x 10 = 80\$00

Registo 3\$00

Aviso de chegada 5\$00

Arredondamento \$05

Total. 466\$30



II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 123 — Os autos de Notícia X. 6, são função de determinado agente por escala de serviço, ou do mais graduado dos agentes ajuramentados, que primeiro tiveram conhecimento do motivo (admitindo que a ele assistam simultaneamente mais de um agente ajuramentado)?

Os Autos de Exame de Corpo de Delito Directo X. 11, devem ser estabelecidos por quem de facto viu e assista ao exame, ou podem ser estabelecidos por escala de serviço, por agente que nada viu (é claro, uns e outros ajuramentados)?

Resposta — 1 — Os autos de notícia X. 6 devem ser levantados pelo agente ajuramentado que presenciou a infracção; quando mais de um agente ajuramentado tenha presenciado a infracção, levantará o auto o que for mais graduado; e, não havendo agente ajuramentado que tenha presenciado a infracção, deverá o auto ser levantado pelo chefe da estação, ou, nas suas faltas e impedimentos, por um agente subalterno ajuramentado.

2 — Os autos de corpo de delito directo X. 11 devem ser estabelecidos pelos agentes da Divisão de Material e Tracção, depois de atento exame das avarias produzidas no material.



Pergunta n.º 124 — Segundo compreendo, da leitura do art. 7.º do Livro E. 4 alíneas D e E, nas estações intermédias, qualquer comboio que não tenha mudança de máquina e faça manobras effectivas superiores a 20 minutos, todo o tempo superior a 20 minutos é feito abono.

Aos mesmos comboios quando a manobra seja inferior a 20 minutos é grátis.

Como alguns maquinistas exigem abono aos comboios que apenas têm 1 ou 2 minutos de paragem, de todo o tempo de manobras, mesmo inferior a 20 minutos, peço ser esclarecido.

Resposta — O consulente confunde o tempo de demora efectiva com manobras effectivas.

Numa estação intermédia sempre que o comboio não tenha uma demora efectiva ou real, superior a 20 minutos, não se faz abono de manobras. Para esse efeito o tempo de paragem prescrita não tem valor algum.

Faz se, sim, abono quando a demora efectiva é superior a 20 minutos. Neste caso o abono é contado desde que a máquina se põe em movimento até que não seja necessária para manobra, muito embora depois ainda o comboio se demore na estação.



Pergunta n.º 125 — Agradeço ser esclarecido se o art. 3.º § 2.º alínea n) do Livro E. 6, também se refere aos afrouxamentos de carácter permanente e que constam nas páginas n.ºs 323 e 324 do Livro Horário ou se é só aos afrouxamentos temporários.

Resposta — A alínea n) no § 2.º do art. 3.º do Livro E. 6, refere-se a afrouxamentos duma forma geral. Logo, tem applicação para todos, quer sejam de carácter permanente ou temporário.

P E S S O A L

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Júlio Pereira Forte —
Assentador do dist. 341
(S. Mamede do Tua)



António Luís Maria —
Assentador do dist. 432
(Alegria)



Adérito Jesus Pinto —
Assentador do dist. 433
(Vesúvio)



Vitor de Góis Nobre —
Assentador do dist. 434
(Freixo)



Virgílio da Silva Verdial — Subchefe do dist.
432 (Alegria)



Joaquim dos Santos Silvestre — Assentador do
dist. 432 (Alegria)



Francisco Salvato Reis —
Assentador do distrito
433 (Vesúvio)



Manuel Monteiro — As-
sentador do distrito 434
(Freixo)



António Pedro — Assen-
tador do distrito 432
(Alegria)



Joaquim Inácio Polido —
Chefe do distrito 433
(Vesúvio)



*Armando Antunes Ga-
linha* — Chefe do dist.
434 (Freixo)



*Manuel da Silva da
Costa* — Assentador do
dist. 434 (Freixo)



*António Duarte Cravei-
ro* — Assentador do dist.
432 (Alegria)



*Fernando Augusto Pas-
seira* — Assentador do
dist. 433 (Vesúvio)



*Luís N. Abalada Le-
breiro* — Assentador do
dist. 434 (Freixo)



José Pinto Morinha —
Assentador do dist. 435
(Pocinho)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169,650 — Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



Antônio Joaquim Augusto — Assentador do dist. 435 (Pocinho)



Guilherme A. Cardoso dos Reis — Assentador do dist. 435 (Pocinho)



Afonso Rodrigues — Assentador do dist. 435 (Pocinho)



Joaquim Queiroz Correia — Assentador do dist. 436 (Côa)



Antônio Maria Cabral — Assentador do dist. 436 (Côa)



José Pereira — Assentador do distrito 436 (Côa)



Manuel dos Santos — Assentador do dist. 436 (Côa)



Antônio Maurício — Assentador do dist. 436 (Côa)



José A. Abalada Lebreiro — Subchefe do dist. 437 (Almendra)



José de Almeida Caetano — Assentador do dist. 437 (Almendra)



Antônio Seixas — Assentador do distrito 437 (Almendra)



Adriano Queiroz Correia — Assentador do dist. 437 (Almendra)



Manuel Gomes da Costa — Assentador do dist. 437 (Almendra)



Avelino Augusto — Subchefe do distrito 1/Tua (Tua)



Joaquim M. Moutinho — Assentador do dist. 7/Tua (Romeu)



Alvaro José da Costa — Assentador do dist. 1/Sabor (Pocinho)



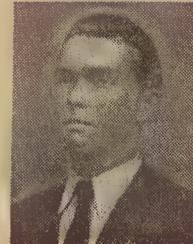
Armando Henrique Pires — Assentador do dist. 1/Sabor (Pocinho)



Joaquim Lopes Malho — Assentador do dist. 1/Sabor (Pocinho)



José Gomes Ventura — Subchefe do distrito 2/Sabor (Larinho)



Rogério Natividade Lopes — Assentador do dist. 2/Sabor (Larinho)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169,650 — Duro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



Guilherme Cardoso —
Assentador do distrito
2/Sabor (Larinho)



Filipe José da Rocha
— Assentador do dist.
4, Sabor (Carviçais)



António P. Calcinha
— Assentador do dist.
5/Sabor (Freixo)



José Cardoso — Suple-
mentar de via da 10.^a-A
Secção (Pinhão)



*Manuel Fernando Car-
doso* — Assentador do
dist. 2/Sabor (Larinho)



*António Joaquim Poli-
do* — Assentador do dist.
4/Sabor (Carviçais)



José Pereira Branco —
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



José Maria Reis — Su-
plementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



*Manuel Joaquim Pissar-
ra* — Assentador do dist.
3/Sabor (Felgar)



Afonso Manuel Inácio
— Assentador do dist.
4/Sabor (Carviçais)



António A. Passreira —
Suplementar de via da
10.^a A Secção (Pinhão)



Manuel Pegos — Suple-
mentar de via da 10.^a-A
Secção (Pinhão)



Eduardo Pereira Pires
— Assentador do dist.
3 Sabor (Felgar)



António Alberto Ramos
— Assentador do dist.
5/Sabor (Freixo)



António da S. Souto —
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Manuel da Silva — Su-
plementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Manuel de J. dos Santos
— Subchefe do distrito
4/Sabor (Carviçais)



António A. de Oliveira
— Assentador do dist.
5/Sabor (Freixo)



António Pinto Soares—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Armindo da Fonseca —
Suplementar de via da
10.^a A Secção (Pinhão)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169,650-Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



José Maria—Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António da Silva — 3.^o suplente de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Ernesto da S. Peixoto — 3.^o supl. de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António S. D. Soares — 3.^o supl. de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António P. Leitão — 3.^o supl. de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Adelino A. Carvalho — 3.^o supl. de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Carlos Martins Costa — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Emílio João Rebelo — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Joaquim de S. Oliveira — Suplementar de via da 1.^a-A Secção (Pinhão)



Domingos B. Araújo — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António A. Almeida — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Armando Queirós—Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Alfredo F. da C. Freitas — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



José M. Meneses — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António B. do Rego — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António C. Magalhães — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Graciano de C. Rodrigues — Supl. de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



António A. Moutinho— Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Celso Q. Fachada — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



José A. de Seixas — Suplementar de via da 10.^a A Secção (Pinhão)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169,650-Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



António C. Gonçalves—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



António Guedes de Sá—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Amadeu Monteiro—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Luciano A. Diogo—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Albino A. Meireles—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Joaquim da Silva—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



João Martins—
Suplementar de via da 10.^a-A
Secção (Pinhão)



Carlos Maria Belo—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



César da E. Velho—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Manuel G. Fraga—
Suplementar de via da
10.^a-A (Pinhão)



Daniel A. da Silva—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Januário M. de Azevedo
—Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Jaime Sequeira—
Suplementar de via da 10.^a-A
Secção (Pinhão)



Manuel Pinto—3.^o su-
plementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Adalberto da S. Martins
—Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Augusto P. Rodrigues
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Albano Alves—
Suplementar de via da 10.^a-A
Secção (Pinhão)



Alvaro Ventura—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



António M. Barreira—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)



Raúl Augusto Jorge—
Suplementar de via da
10.^a-A Secção (Pinhão)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169,650-Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



António Teixeira — 1.º
suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



António A. Topete—Su-
plementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



José Justino Andrade —
Suplementar de via da
10.ª A Secção (Pinhão)



Artur Fernandes — Su-
plementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



*António da S. Teixeira
Coelho* — Supl. de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Alexandre M. Janeiro —
suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



José Pereira—1.º su-
plementar de via da 10.ª-A
Secção (Pinhão)



Laurindo Monteiro —
suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Armando A. Coutinho
—Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



José Ramos da Silva —
Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Joaquim Pinto — 3.º su-
plementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



António J. Queirós—Su-
plementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



António Rebelo—Su-
plementar de via da 10.ª-A
Secção (Pinhão)



António Ribeiro—Su-
plementar de via da 10.ª-A
Secção (Pinhão)



António Pinto — Su-
plementar de via da 10.ª-A
Secção (Pinhão)



José A. de Sousa — Su-
plementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Manuel João — Su-
plementar de via da 10.ª-A
Secção (Pinhão)



Feliciano Pereira — Su-
plementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Alfredo J. Loureiro
—Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Vitorino Fernandes —
Suplementar de via da
10.ª(A Secção (Pinhão)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169,650-Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



Antônio da Silva — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Vitor Pereira — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Domingos Pereira — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Joaquim P. Nogueira — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Beniamim F. Lima — Suplementar de via da 10.^a A Secção (Pinhão)



Eduardo T. Magalhães — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Pompeu da S. e Costa — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Afonso Guedes — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Daniel da C. Lacerda — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



João Manuel Videira — Suplementar de via da 10.^a A Secção (Pinhão)



Angelo Pinto — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Fernando dos S. Meireles — Supl. de via da 10. -A Secção (Pinhão)



Francisco M. Mendanha — Suplementar de via da 10.^a A Secção (Pinhão)



Firmino Pinto — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Ricardo Amilcar Correia — Assentador do dist. 435 Pocinho



Eduardo Teixeira — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



José Maria Borges — Suplementar de via da 10.^a A Secção (Pinhão)



Antero José de Abreu — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



Antônio V. P. David — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)



João Teixeira Pinto — Suplementar de via da 10.^a-A Secção (Pinhão)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de ren.ção de terras e pedras ao km.º 169,650-Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.



José P. Osório Júnior —
Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



António M. Cardoso —
Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Amaro Leite da Silva —
Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)



Manuel J. Ferreira —
Suplementar de via da
10.ª-A Secção (Pinhão)

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que colaboraram nos trabalhos de remoção de terras e pedras ao km.º 169.650-Douro, por ocasião do desabamento da trincheira que teve lugar naquela linha no dia 1 de Dezembro de 1951.

REFORMAS

Comercial — *José Ramos*, Empregado de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Maria dos Santos, Escriturária de 1.ª classe, de Gaia.

Maria da Conceição Costa Ccelho, Escriturária de 1.ª classe, de Lisboa R.

Manuel Pereira Ganaipo, Revisor de bilhetes de 1.ª classe, de Alfarelos.

José Gaspar, Servente, de Porto.

Joaquim Cotovio, Agulheiro de 3.ª classe, de Pampilhosa.

Abílio Pinto da Fonseca, Faroleiro, de Gaia.

José Pinhão Moutinho de Melo, Chefe de secção do escritório da 1.ª Circunscrição, (Campanhã).

Manuel Parente Novo da Cruz, Chefe de 1.ª classe, de Trofa.

Domingos Alves, Chefe de 3.ª classe de Canal—Caveira.

Augusto Rodrigues, Factor de 1.ª classe, de Alfarelds..

Américo Ferreira Ramos, Condutor de 1.ª classe, de Alfarelos

Manuel Simões, Condutor de 1.ª classe, de Campanhã.

António Pereira Ribeiro, Condutor de 1.ª classe, de Campanhã.

Manuel Esteves, Capataz de manobras de 1.ª classe, de Setil.

Manuel Francisco Henriques, Agulheiro de 3.ª classe, de Grândola.

Sebastião Caetano, Porteiro, de Lisboa-R.

António Pinto Cardeano, Guarda de estação, de Campanhã.

José Neto Júnior, Guarda de estação, de Abrantes.

Francisco Dias Forra, Carregador, de Alcântara-Terra.

António Rodrigues, Carregador, de Valença.

Manuel Coutinho, Carregador, de Régua.

Cândido da Costa Vieira, Carregador, de Viana do Castelo.

Exploração — *Manuel Marques*, Carregador, de Chança.

Joaquim Soares Ferreira, Agulheiro de 3.ª classe, de Alfarelos.

Manuel Pereira Garrido Júnior, Carregador, de Campanhã.

José Marques, Carregador, de Alfarelos.

Francisco Rodrigues, Operário de 2.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Manuel da Silva, Agulheiro de 2.ª classe, de Paredes.

Luís António Ferreira, Guarda de estação, de Régua.

António de Jesus Azevedo, Carregador, de Tadim.

Urbano Brito Correia, Carregador, de Viana do Castelo.

Francisco Pereira, Carregador, de Campanhã.

Pedro Lopes dos Santos, Chefe principal, de Barreiro.

Januário Pinto de Carvalho, Chefe de 1.ª classe, de Pampilhosa.

Alberto da Encarnação Moleiro, Chefe de 3.ª classe, de Valdera.

Angelo Augusto Peres da Silva, Fiel de cais de 2.ª classe, de Porto.

José Cardoso, Condutor de 2.ª classe, de Campanhã.

José Pereira Rodrigues, Guarda-freios de 2.ª classe, de Alfarelos.

Joaquim da Silva Rodrigues, Guarda de estação, de Campanhã.

Amadeu Carlos de Magalhães, Guarda de estação, de Campanhã,

Albino de Sousa, Guarda de estação, de Contumil.

Luís Diogo, Guarda de estação, de Abrantes.

Material e Tracção — *João Duarte*, Chefe de Maquinistas do Depósito de Campolide.

Silvano dos Santos, Chefe de Maquinistas do Serviço de Tracção.

José da Silva, Fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Casa Branca.

António Luís Sentieiro, Fogueiro de Máquinas Fixas, do Depósito, Campanhã-Livração.

Manuel Augusto Carvalho Júnior, Operário 1.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Campanhã.

José Augusto dos Santos, Operário de 1.ª classe (pedreiro), das Oficinas de Barreiro.

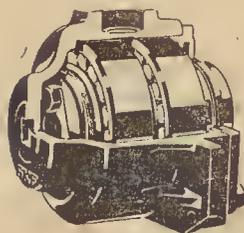
Mais de **680.000**

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

PORTO

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

PRESTA UM BOM SERVIÇO A O. P.
RECOMENDANDO AS PESSOAS
DAS SUAS RELAÇÕES OS

— **BILHETES DE FAMILIA**

— **BILHETES FIM DE SEMANA**

— **BILHETES DE VERANEIO**

— **BILHETES QUILOMÉTRICOS**

Grave na sua memória
onde gravar
os seus trabalhos



Fotogravura

ARMEIS & MORENO, LDA.

T.S. JOÃO DA PRAÇA, 38
TELEF. 28055
LISBOA

Sumário

Excursão de ferroviários à Itália

Os «Exercícios da Defesa Civil» no Entroncamento

Excursão de ferroviários portugueses à Itália

In Memoriam: Eng. Tristão F. de Almeida

Ferrovíarios italianos de visita a Portugal

Para além do Marão, por Abílio dos Santos

Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses

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

Regulamentação dispersa

Despedidas e Agradecimentos

Bom humor

O nosso arquivo: Linhas Férreas Portuguesas

Perguntas e Respostas

Pessoal

■

NA CAPA — Campolide — Ligação com Alcântara (foto do Inspector Principal Leite Pinto)