



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 309

MARÇO — 1955

ANO 27.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

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

REUNIÕES FERROVIÁRIAS

Terá lugar em Lisboa, no edifício dos Serviços Centrais da C. P., em Santa Apolónia, de 23 de Fevereiro a 2 Março, a reunião das Subcomissões de Estudo das IV e V Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), que abrangem, respectivamente, «Questões de Exploração» e «Questões Técnicas».

São os seguintes os 18 países, que sob a presidência do sr. Eng.º Parmentier, Director de Material e Tracção da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, estarão representados na reunião: Alemanha Ocidental e Oriental, Áustria, Bélgica, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Jugoslávia, Noruega, Holanda, Polónia, Roménia, Suécia e Suíça.

Prevê-se que mais de 150 delegados se desloquem a Lisboa.

Durante as sessões de trabalhos, serão estudados e apresentados, entre outros, assuntos referentes a sinalização, ramais particulares, frenagem, tracção eléctrica e «diesel», telecomunicações, catenárias, automotoras, etc.

A electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

Por motivo da electrificação das linhas suburbanas—assunto a que o «Boletim da C. P.» no seu último número se referiu—a circulação dos comboios entre as estações de Campolide a Lisboa-Rossio, será suprimida temporariamente (cerca de 90 dias), a fim de se proceder às obras de rebaixe da plataforma da via no túnel do Rossio, que terão o seu início muito em breve.

Por tal motivo, far-se-ão as seguintes modificações:

— Todos os comboios de longo curso da linha do Norte utilizarão a estação de Lisboa-Santa Apolónia.

— Os comboios da linha do Oeste terão as suas partidas e chegadas na estação de Lisboa-Rego.

— Manter-se-ão na estação de Lisboa-Santa Apolónia os comboios que actualmente a utilizam.

— Os comboios tranvias de Sintra e Azambuja passarão a circular directamente entre estas estações, por Campolide, e servirão qualquer das estações da linha de Cintura de Lisboa.

A terra é pequena para a ambição do homem

De REBELO DE BETTENCOURT

O Mundo torna-se cada vez mais pequeno para a ambição e para o orgulho do homem! Descobertas todas as terras, sulcados todos os oceanos, o Homem hoje domina já os ares com as asas dos aviões, aproxima-se das estrelas e, em breve, não tenho disso a menor dúvida, escalará os céus e visitará, de surpresa, os planetas mais próximos!

Não se riam, não. Júlio Verne deixou de ser um utopista. A sua imaginação — os factos confirmam-no com exuberância, com uma eloquência esmagadora — não foi mais, no seu século, do que uma antecipada realidade das conquistas deste nosso século XX.

Na imaginação humana reflecte-se o espírito criador de Deus. Todas as coisas, antes de o serem palpavelmente, começam por ser um sonho vago. O Sol, Deus fê-lo, com certeza, de um desejo de claridade. A argila do globo deve ter sido obtida de um pedaço de treva.

Se um artista me disser: no ano de dois mil um camarada nosso fará, em 90 dias, num avião prodigioso, o cruzeiro dos planetas, tomá-lo-ei a sério. Quem é que hoje ri desdenhosamente das «utopias» de Júlio Verne? Não se converteram a maior parte delas em realidades? As outras utopias não estarão a caminho da sua gloriosa materialização?

Talvez não saibam que Júlio Verne teve, no século XVI e princípios do seguinte, um precursor em Francisco Bacon, filósofo inglês, precursor também do positivismo, segundo o confessa Augusto Comte. Pois este filósofo austero, que escreveu o «Novum Organum» e a «Instauratio Magna», que revolucionaram o pensamento humano, apesar de ter defendido a máxima fundamental de que não há conhecimentos reais senão os que assentam sobre factos observados, era um espírito imaginoso

e escreveu a «Nova Atlântida», em que nos descreve uma ilha maravilhosa.

Nessa ilha extraordinária, Francisco Bacon colocou homens que são verdadeiros semi-deuses. A Nova Atlântida é um novo paraíso. As forças da Natureza não contêm já segredos para a inteligência humana. Ela domina-as por completo. Os três elementos: a terra, o ar e a água encontram-se submetidos. O homem conhece e pratica a navegação aérea; desce, em submarinos, aos mistérios das águas glaucas do mar, fabrica novos metais e consegue até a fabricação artificial de novos frutos. E, finalmente, com o «perpetuum mobile» o homem feliz e divino da imaginária ilha realizou o moto-contínuo.

A imaginação de Bacon, como vêem, era prodigiosa. Só Júlio Verne, no século XIX, a completa e excede. E este escritor, que ainda hoje encanta a mocidade, não devia ignorar a existência da «Nova Atlântida», como facilmente se conclui pela innumeração das coisas que o filósofo inglês criou com tanto talento.

A imaginação de Francisco Bacon e a de Júlio Verne conduzem-nos, de assombro, em assombro, a um mundo irreal e perfeito. Mas a irrealidade, nos espíritos superiores, não nos afasta, todavia, inteiramente da terra e das coisas palpáveis da existência. A pouco e pouco o homem vai conhecendo e dominando as forças misteriosas da Natureza, apodera-se até das energias invisíveis e consegue o milagre de tornar em realidade gloriosa aquilo que ainda ontem não passava dum desejo ou vaga aspiração.

No sonho de hoje, germina e desenvolve-se a realidade de amanhã. A imaginação, portanto, não é mais do que o reflexo das forças criadoras da Natureza. O homem que cria uma ficção anuncia uma realidade futura.

A navegação aérea não é hoje uma das

maiores conquistas da humanidade? As asas que a Natureza não concedeu ao homem, criou-as ele com a sua inteligência. O homem não construiu também navios submarinos? E se ainda não descobriu o moto-contínuo, descobriu, contudo, o processo de aproveitar as energias portentosas que lhe são fornecidas pelo vapor da água e pela electricidade.

A pouco e pouco, no decorrer lento dos séculos, as coisas imaginadas por Bacon e Júlio Verne foram-se tornando em realidades e conquistas da ciência. O homem moderno desce às camadas inferiores do mar como os peixes e alcandora-se nos ares como as águias reais.

Aquilo de que os homens, no século XVII, se riam ou duvidavam, não passa hoje em dia duma banalidade.

Quase que já não existe a distância. O Homem é rei do espaço e do tempo. Em dois ou três segundos a voz humana dá a volta ao mundo. E como a Terra se vai tornando pequena para a desmedida e insatisfeita ambição do Homem, não tardará que este, como no século XIX o previa Júlio Verne, visite e percorra, de escalada em escalada, os planetas mais próximos de nós. O homem fará, não tenhamos disso a menor dúvida, não só a viagem à roda da Lua, como desvendará os segredos de Marte.

Mas, resta-nos agora perguntar: — o homem do século XX é inteiramente feliz? Será mais feliz o homem do ano de dois mil?

A ambição do homem é feita de glória e sofrimento. Expulso um dia Adão e Eva do Paraíso, em vão procuramos na terra a felicidade completa. O pobre ambiciona a riqueza, o rico aspira à felicidade. E a felicidade, para os que se limitam a esperar, para os que se contentam com um naco de pão e uma migalha de alegria, é a coisa mais simples, mais tangível deste mundo.

Ai de nós! A Inteligência que nos proporciona o domínio dos ares, esmaga-nos também sob o seu peso. Os inventos que o Homem criou para a nossa felicidade e bem estar, servem de igual modo para os povos se destruírem mutuamente. Pobres de nós! Desejamos igualar-nos a Deus, desejamos mesmo ser mais ainda que Deus e, afinal, não passamos, no fundo, de ridículas feras civilizadas.

Em vão, o Homem dominará as esferas e descerá ao fundo dos mares porque, nas suas conquistas, nunca alcançará a felicidade que sonhou para a sua louca e ilimitada ambição; em vão, o Homem se proclama o rei dos animais, porque estes, na sua simplicidade, na sua selvajaria, não deixarão de se sentir mais felizes do que nós. É que o Homem há-de ser sempre vítima da sua inteligência, que oscila entre o Bem e o Mal, entre o seu sonho de beleza e a sua ambição de prazer. Se, por um lado, a Beleza faz dele um poeta, a ambição do prazer por sua vez acorda no fundo da sua alma o instinto das feras. E tão mau é o homem que ele hoje, mais do que nunca, prefere o convívio dos animais ao convívio dos seus semelhantes.

Francisco Bacon idealizou o «paraíso» da Nova Atlântida. Quase tudo quanto ele sonhou naquele recuado final do século XVI é já uma realidade dos nossos dias. Com efeito, os aviões cruzam triunfalmente os ares, os submarinos rompem as massas profundas das águas e as máquinas giram constantemente, utilizando as energias extraordinárias dos elementos. Mas, apesar disso, o homem não conseguiu ainda ser inteiramente feliz. Sê-lo-á ainda, um dia? Talvez, quando puder visitar a Lua e Marte, quando fizer dum e doutro novos mundos.

A que povo caberá a glória de ser o primeiro a descobrir a máquina que nos dará a posse do caminho etéreo da Lua? Talvez ao português. Porque não? Não fomos nós quem descobriu o caminho marítimo para a Índia? Não foram os portugueses que descobriram o Brasil? Não foram ainda os portugueses que fizeram, cientificamente, a primeira travessia aérea do Atlântico?

Torna-se bem necessário descobrir e conquistar novos mundos.

A Terra está demasiado pequena para conter a ambição do Homem. O pior... sim, o pior é se nos planetas que o Homem vai em breve alcançar e conquistar, o espaço vital constitui também um problema insolúvel!

Os discos voadores provirão, realmente, de outros planetas? Daremos uma triste prova de atraso científico se, o mais breve possível, não retribuirmos, para nossa dignidade, as suas misteriosas visitas,

Eng.º Vaz Cintra

Em 1 de Janeiro de 1955 passou à situação de reforma o Engenheiro José de Sousa Marreiros Vaz Cintra, Chefe do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos da Divisão de Exploração.



Admitido na Companhia em 16 de Agosto de 1920, como praticante técnico, ascendeu rapidamente às categorias superiores:

Engenheiro-Adjunto, em 1925; Engenheiro Subchefe de Serviço, em 1917; Chefe de Serviço, em 1934.

Durante 35 anos votou-se inteiramente à sua vida profissional, começada na Repartição Técnica da Divisão de Exploração. Este departamento — a «Técnica», como alguns veteranos ferroviários ainda se recordam de lhe chamar — transformou-se nos Serviços Técnicos e de Aprovisionamentos, em 1923, mercê do desenvolvimento que adquirira e para o qual concorreu o Eng.º Vaz Cintra, que assumiu praticamente a sua chefia, desde aquela data.

Conforme consta do louvor que merecidamente foi dado ao Eng.º Vaz Cintra pela nossa Direcção-Geral, (e a que se associou o Conselho de Administração), ficou-se-lhe devendo a organização dos Serviços que chefiou. Verifica-se, realmente, na sua vida profissional o facto pouco vulgar na carreira de um agente superior: o de ter criado e desenvolvido um Serviço que manteve sob a orientação do seu inteligente critério durante trinta anos, sempre com a maior dedicação.

Os dotes do seu carácter leal e as suas qualidades de trabalho granjearam-lhe a estima dos seus colegas e subordinados.

O «Boletim da C. P.» que, para mais, contou por vezes com a valiosa colaboração do Eng. Vaz Cintra, presta-lhe as homenagens sinceras do seu respeito e admiração.

Eng.º Carlos Santos

Atingido pelo limite de idade, deixou o serviço da Companhia, em 1 de Janeiro passado, o Engenheiro Carlos Santos, Chefe de Serviço, Adjunto à Divisão Comercial.

Foi na Alemanha que o Eng.º Carlos Santos cursou engenharia e depois de obtido o seu título profissional veio para Portugal exercer o cargo de



assistente do Instituto Superior Técnico.

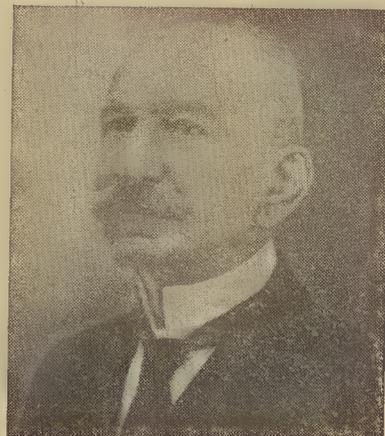
Conhecido nomeadamente como técnico de questões ligadas ao automobilismo e tendo dado sobejas provas da sua competência neste ramo de transportes, o Eng.º Carlos Santos ingressou em 1933 na Companhia, chefiando o departamento que então se ocupava dos assuntos relacionados com a Camionagem.

No decurso da sua vida ferroviária, pôs sempre o Eng.º Carlos Santos ao serviço da Companhia todos os conhecimentos adquiridos por uma longa experiência.

Fazemos votos sinceros pelas suas felicidades.

◊ reformado mais antigo da C. P.

Faleceu em Dezembro findo o reformado Alfredo Augusto de Oliveira de Sampaio, um dos ferroviários que maior longevidade alcançou — 100 anos de idade. Nascido em 23 de Novembro de 1854, foi admitido ao serviço da C.P. — então Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — em 16 de Maio de 1873 e reformado como Chefe da Repartição Central dos Armazéns, em 8 de Abril de 1904. Em 6 de Janeiro último foi-lhe prestada homenagem póstuma por um numeroso grupo de ferroviários,



Talvez não saiba que...

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

A palavra *orientação* significa, rigorosamente, *estar voltado para o Oriente*.

* * *

A *força de um navio à vela avaliava-se, antigamente, admitindo que cada tonelada métrica de carga exigia perto de 1 metro quadrado de velame*.

* * *

Um homem com o peso de 78 quilos tem, normalmente, 58 quilos de água, 12 de carne e 7 de ossos.

* * *

Os quatro reis de Inglaterra, de nome Jorge, que reinaram antes de Jorge V, morreram no mesmo dia da semana.

* * *

Um mosquito, ajudado pelo vento, pode voar a distância de uma milha, enquanto que uma mosca pode percorrer cerca de 10 milhas.

* * *

Segundo o filósofo Platão, o homem possui três centros de actividade: a inteligência, na cabeça; a coragem, no coração; o apetite, nas entranhas.

Na sua cidade ideal existiam três classes: no alto, os filósofos e os sábios; mais abaixo, os guerreiros; em plano inferior, os artistas e os escravos.

Explicava que a inteligência provinha de Deus e acrescentava que os povos só seriam felizes quando governados por filósofos.

* * *

A produção agrícola, na Rússia soviética, em 1954, não obstante os poderosos meios de que hoje dispõe, foi inferior à da Rússia czarista, no ano de 1913.

* * *

No nosso arquivo de Nova Goa, na Índia Portuguesa, existem quarenta mil manuscritos únicos no Mundo, que constituem a

história mais completa, não só dos Portugueses no Oriente, mas também de todo o Oriente.

* * *

Na Alemanha, no ano de 1934, instalou-se no quartel do antigo 9.º Regimento de Infantaria, de Spandan, um asilo para animais inválidos da Pátria, destinado a recolher os cavalos envelhecidos no serviço militar.

* * *

A balança romana (*assente no princípio de que um corpo móvel, à medida que se afasta do ponto de apoio, faz equilíbrio a pesos cada vez mais consideráveis*) não foi inventada pelos romanos, mas, sim, pelos Árabes. Estes chamaram-lhe *rommán* (*romã*), por este fruto lhes lembrar o único peso que há na balança.

* * *

A velocidade com que um povo fala a sua língua é um índice seguro do seu temperamento.

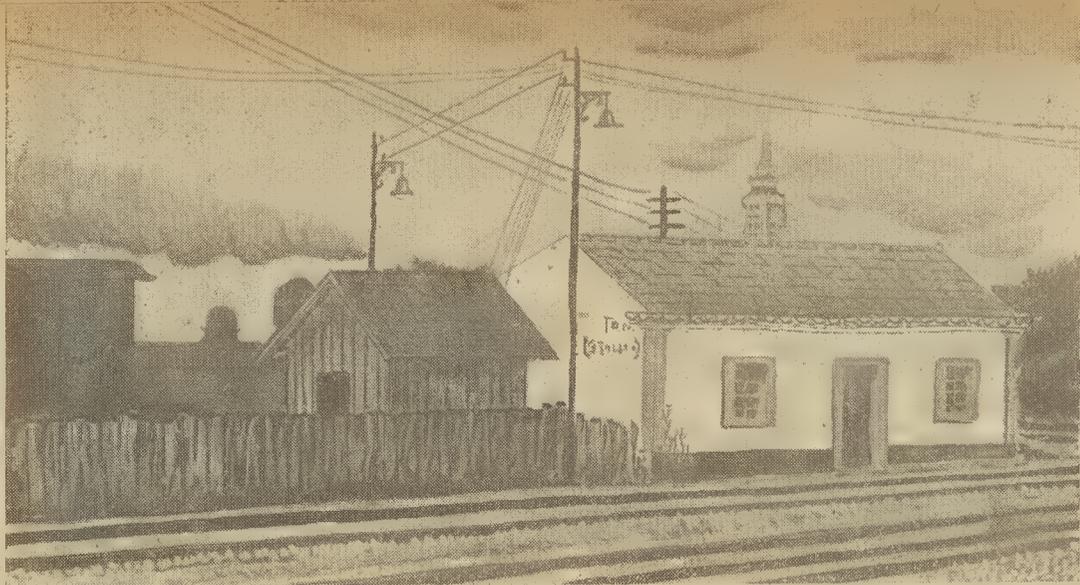
Assim, os povos que conversam lentamente são fleugmáticos, de reacção difícil; os outros, os que falam com rapidez, são em geral alegres e vivazes.

Ora, um autor alemão construiu sobre esta regra uma teoria de base experimental e, após estudos demorados e ensaios contínuos, chegou às seguintes conclusões: um francês pronuncia, num minuto, 350 palavras; um japonês, 310; um alemão, 250; e um inglês, 210.

Donde a diferença de temperamento entre os latinos e os anglo-saxões.

No entanto, os mais lentos conversadores do Mundo são os polonésios, pois não conseguem pronunciar mais de 50 palavras por minuto.

Em Portugal, a província do Algarve dá-nos os mais rápidos conversadores. Imagine-se o que seria uma conversa entre um algarvio e um polinésio...



TUNES — Aspecto ferroviário — Aguarela de Francisco Rodrigues Neto, factor de 2.^a classe

Das jornais

A construção de comboios ultra-rápidos segundo planos alemães

Referem os jornais que técnicos ferroviários alemães anunciaram recentemente numa conferência terem sido elaborados planos para a construção de comboios ultra-rápidos, com velocidades da ordem dos 450 Km/h e cuja construção obedeceria, essencialmente, a princípios aerodinâmicos.

Segundo esses planos a bitola das linhas seria de 2 metros e as curvas aumentariam até 50 graus. O perigo de movimentos laterais, esclarecem, não seria maior dos que nos comboios de hoje e para reduzir o perigo de descarrilamento os carris teriam de ser colocados em posição ligeiramente oblíqua e os verdugos das rodas seriam maiores do que os actuais. Conseguir-se-iam, assim, marchas de comboios regulares, com velocidades hoje consideradas elevadíssimas.

Diz-se que tècnicamente o projecto é realizável. Restaria apenas vencer dificuldades de ordem financeira.

Pelo sistema idealizado—asseguram os referidos técnicos—será possível efectuar uma viagem de Lisboa a Hamburgo, por exemplo, em 10 horas. O preço do bilhete teria de custar, porém, cerca de 10 000\$00—preço este bastante superior ao das passagens por avião.

Outras particularidades que se atribuem ao novo sistema: nas montanhas, as subidas

poderiam ser mais acentuadas do que até agora nas linhas normais. As entradas dos túneis teriam a forma de boca de sino para eliminar o factor da mudança brusca de pressão de ar. Os sinais ópticos seriam inefficientes e teriam de ser substituídos por sinais eléctricos que se acenderiam no quadro do comando.

Um problema curioso que dizem resolvido—o da travagem a tais velocidades.

A solução de freios mecânicos seria inefficaz, pois dentro de alguns segundos, as rodas ficariam incandescentes. Só travões eléctricos poderiam, talvez, ser utilizados mas para o seu accionamento seriam precisas potências de ordem astronómica—a 250 Km/h. exigir-se-iam 20 000 cv. e a 450 Km/h. 40 000 cv. E mesmo assim, o comboio só se deteria alguns quilómetros depois de accionados os travões. O autor do projecto concebeu porém uma espécie de asas que saíam das carruagens, quando necessário, como meio de frenagem.

Vislumbra-se — conforme se noticia — a possibilidade de se construírem comboios tão velozes como os aviões pois já se diz que a velocidade nos caminhos de ferro não tem limite técnico.

Mas enquanto os engenheiros acolhem favoravelmente esses planos, os peritos financeiros manifestam profundo cepticismo. É que difficilmente se antevê, por ora, a possibilidade de qualquer empresa ferroviária poder empregar meios financeiros da grandeza dos previstos para a concretização de tais projectos.

O carro americano de Fintona e o Turismo na Irlanda

Por CARLOS DE B. LEAL

Há mais de meio século que das ruas de Lisboa desapareceram para todo o sempre os chamados carros americanos, aqueles célebres hipomóveis que ao silvar estridente do apito do cocheiro e rodando a chiar sobre carris de ferro, eram considerados pelos nossos avós o mais cómodo e rápido (!!!) meio de transporte colectivo urbano, que jamais fora ao homem dado imaginar.

Com a vinda dos carros eléctricos, os «americanos» foram varridos da via pública como lixo inútil, o mesmo sucedendo aos seus contemporâneos Ripperts e carros do «Chora» que, sãbiamente, com seu rodado da mesma bitola da *Companhia Carris de Ferro de Lisboa* utilizaram com astúcia as calhas que aquela havia estendido pelas ruas da Capital.

E assim, com os «americanos», desapareceu toda a variedade de tipóias de praça e trens particulares, como o coupé, a victoria, o caleche, o landau, o phaeton, o break, o tonneau, o char-à-bancs, o dog-cart, o mail-coach e tantos outros. Deles só restam, como reliquias de tempos idos, os victórias que de Vila Real de Santo António vão, entre nuvens de poeira, até Castro Marin e outras localidades próximas; ou as suas «hermanas» que em Sevilha e outras cidades da vizinha, Andaluzia nos levam, ronceiras e pensativas por *calles e plazuelas*.

Mas, nem por toda a parte os carros americanos fugiram para sempre. Há na Irlanda uma pequena cidade chamada Fintona, onde os passageiros de certo «americano» se juntaram até mesmo para obstar ao seu desaparecimento.

É o publicista L. H. Daiken, quem, na revista inglesa de turismo *Coming Events*, no seu número de Fevereiro último, nos descreve o curioso caso.

Há duas localidades na Grã Bretanha — escreve L. H. Daiken — onde os visitantes podem ainda experimentar o prazer de ser transportados num carro americano do século XVIII: na ilha de Man, e em Fintona, no distrito de Tyrone na Irlanda do Norte.

O «americano» de Fintona bate todos os transportes colectivos da actualidade, porque é certamente de todos eles o único que guarda intangível o seu tipo tradicional, desde o seu cavalo que se chama Dick, até ao seu cocheiro que se chama William McClean e que é cocheiro desse «americano» há mais de trinta anos.

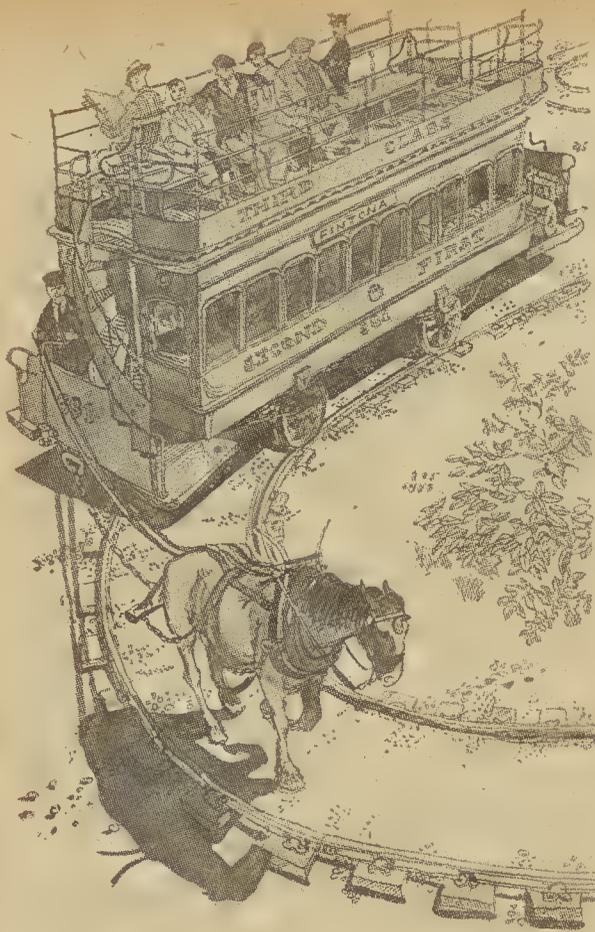
E resumindo a descrição de Daiken, a cena passa-se assim:

Os comboios que se dirigem a Enniskillen, atravessando as grandes campinas das pastagens de Tyrone, fazem alto no pequeno entroncamento de Fintona, alguns quilómetros ao Sul de Omagh, capital do distrito. Os passageiros que ali descem, atravessando o cais da estação, encontram do outro lado um curioso veículo hipomóvel que os aguarda para os transportar ao apeadeiro da cidade, utilizando a antiga linha férrea.

É um carro americano, construído em 1883, fechado, com um segundo piso sobre o tejadilho, onde há duas longas bancadas costas-com-costas e para onde se sobe por uma escada em espiral.

No piso inferior há dois compartimentos, que antigamente se destinavam aos passageiros de primeira e segunda classes, acomodando-se os de terceira no piso superior ao ar livre.

Presentemente, obedecemos à corrente que imperiosamente arrasta todos os transportes colectivos para um nivelamento de classes, com consequente extinção da diferença de castas entre as pessoas transportadas, o



O célebre carro de Fintona — Desenho de David Knight

«americano» de Fintona deliberou acompanhar também essa inevitável evolução social e passou a oferecer aos seus passageiros uma classe única.

Mas a maioria prefere fazer o trajecto na plataforma da frente, em conversa amena com o cocheiro McClean, que por todos é conhecido como uma verdadeira emissora regional com noticiário da última hora e narrativa pormenorizada dos mais importantes acontecimentos ocorridos em Fintona, quer eles sejam de carácter político, comercial ou agrícola, não esquecendo os preços que atingiram no mercado da cidade os cereais da última colheita ou os produtos pecuários do distrito.

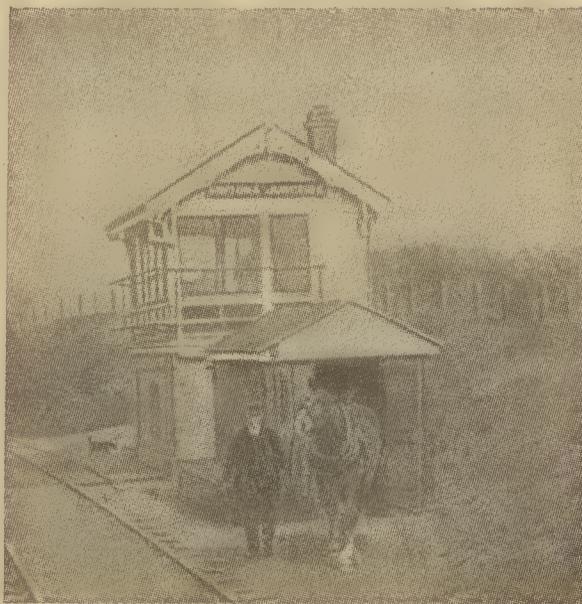
E enquanto o cavalo Dick puxa a passo pachorrento o histórico veículo, o cocheiro McClean lá vai desenrolando a bobina das notícias durante a travessia dos três quilómetros, pela antiga linha férrea, que tal é a distância do pequeno entroncamento, chamado Fintona Junction, à estação de Fintona.

Ora há de haver cerca de seis meses, toda

a população da pequena cidade andou seriamente preocupada com um incidente, à primeira vista sem grande importância, mas cujas consequências poderiam vir a provocar o fim de um costume que, com o decorrer de dezenas de anos, se transformara numa necessidade imprescindível para todos os habitantes do distrito.

Fora o caso que o popular cavalo Dick, o digno e por todos amado tractor do velho carro americano, acordara certa manhã muito mal disposto e de péssimo humor. Ao ser atrelado ao carro para entrar de serviço, em resposta a uma advertência mais severa do do cocheiro McClean, protestou; e protestou com tal veemência que cometeu uma grosseria de que ninguém o julgava capaz: o cavalo Dick levou o seu protesto ao ponto de escourear enérgicamente a plataforma do carro deixando-a completamente inutilizada.

A comoção entre os passageiros que já haviam tomado os seus lugares foi enorme, porque a avaria da plataforma poderia vir a dar origem a um facto considerado bastante grave por todos os habitantes de Fintona. É que o custo de uma reparação ou da compra de uma plataforma nova, não poderia, antes de decorrido muito tempo, ser coberto com as quantias obtidas com as passagens é assim o carro americano de Fintona corria o riscó



O cavalo «Dick» saindo do seu cómodo estábulo, junto à estação do entroncamento de Fintona

de sofrer o mesmo destino que haviam sofrido todos os seus semelhantes, nas várias partes do globo terrestre.

E para impedir que o precioso veículo fosse substituído por algum desses modernos autocarros, foi então que o povo de Fintona se juntou num movimento unânime, a pedir que o curioso carro não fosse retirado do serviço e continuasse, como até então, a servir os habitantes da cidade e também os seus visitantes, que já começavam a aparecer atraídos pela fama daquele estranho meio de transporte.

Os desejos da população foram satisfeitos. As oficinas de Dundalk forneceram uma plataforma nova, o «americano» foi pintado e restaurado com a cautela bastante para que o seu tipo e cor não fossem alterados e uma semana mais tarde, o cavalo Dick, que bem folgara aqueles dias de licença certamente arrependido da maldade que fizera, voltava a puxar outra vez o carro americano de Fintona, com toda a galantaria do seu passo calmo e sem pressa.

O regozijo entre os habitantes da cidade excedeu toda a expectativa. Mais de cem pessoas reuniram-se na estação e todos os que bem ou mal puderam acomodar-se no «americano», saudaram com ruidosos «hurrahs!!!» o seu regresso ao serviço, entre as manifestações dos que, por não caberem no veículo correspondiam aos vivas e acompanhando a pé o cortejo triunfal.

O cocheiro McClean, nesse dia nem pôde desenrolar a sua bobina com o noticiário diário regional, porque a maior notícia estava ali patente nos olhos de todos: o carro



Conduzido pelo popular cocheiro William McLean, o «americano», cheio de passageiros, segue sobre carris a caminho de Fintona

americano de Fintona com o seu nobre cavalo Dick voltava a servir os seus fiéis clientes, que já nem o nome de vulgares passageiros se lhes podia dar.

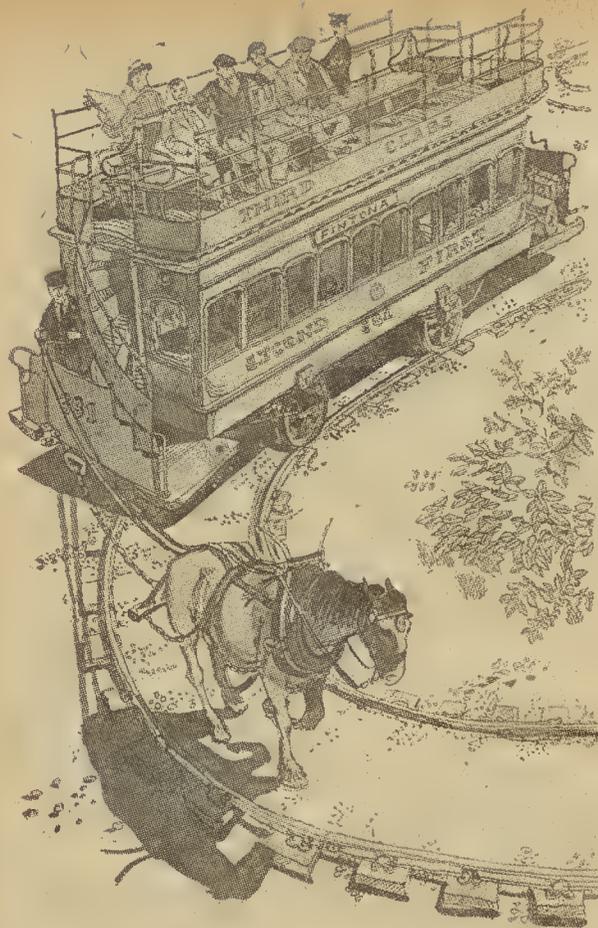
Hoje, a cidadezinha irlandesa que de uma tão original maneira soube tornar-se conhecida pelo turismo de todo o mundo, é visitada por turistas de todas as nacionalidades e até por personalidades altamente colocadas nos serviços de viação da Grã-Bretanha e da Irlanda, como o engenheiro J. H. Price da *Light Railway and Transport League of Great Britain*, que acompanhado por um grupo de directores de vários serviços de transportes, ali esteve há pouco tempo numa excursão propositadamente organizada para esse fim. Os filmes cinematográficos e fotografias então obtidas servem presentemente para ilustrar muitas conferências relativas aos vários meios de condução mais ou menos pitorescos de varios países e ilustram também importantes vistas de turismo univervalmente conhecidas como a revista *Coming Events*.

Porque nem só os escoceses, com o seu monstro do Loch Ness sabem atrair turistas; também os irlandeses o sabem fazer com o seu carro americano de Fintona, mais o cavalo Dick e o seu cocheiro McClean, que tão inteligentemente se transformam assim num subtil chamariz aos dollars e demais moedas dos que viajam por prazer.

E nós, portugueses? Para tanto e tão pouco, teremos talvez primeiro que curar esse complexo de inferioridade a que entre nós é vulgar chama-se o *parece mal...*



O «americano» regressa à cidade



O célebre carro de Fintona - Desenho de David Knight

«americano» de Fintona deliberou acompanhar também essa inevitável evolução social e passou a oferecer aos seus passageiros uma classe única.

Mas a maioria prefere fazer o trajecto na plataforma da frente, em conversa amena com o cocheiro McClean, que por todos é conhecido como uma verdadeira emissora regional com noticiário da última hora e narrativa pormenorizada dos mais importantes acontecimentos ocorridos em Fintona, quer eles sejam de carácter político, comercial ou agrícola, não esquecendo os preços que atingiram no mercado da cidade os cereais da última colheita ou os produtos pecuários do distrito.

E enquanto o cavalo Dick puxa a passo pachorrento o histórico veículo, o cocheiro McClean lá vai desenrolando a bobina das notícias durante a travessia dos três quilómetros, pela antiga linha férrea, que tal é a distância do pequeno entroncamento, chamado Fintona Junction, à estação de Fintona.

Ora há de haver cerca de seis meses, toda

a população da pequena cidade andou seriamente preocupada com um incidente, à primeira vista sem grande importância, mas cujas consequências poderiam vir a provocar o fim de um costume que, com o decorrer de dezenas de anos, se transformara numa necessidade imprescindível para todos os habitantes do distrito.

Fora o caso que o popular cavalo Dick, o digno e por todos amado tractor do velho carro americano, acordara certa manhã muito mal disposto e de péssimo humor. Ao ser atrelado ao carro para entrar de serviço, em resposta a uma advertência mais severa do do cocheiro McClean, protestou; e protestou com tal veemência que cometeu uma grosseria de que ninguém o julgava capaz: o cavalo Dick levou o seu protesto ao ponto de escoucear enérgicamente a plataforma do carro deixando-a completamente inutilizada.

A comoção entre os passageiros que já haviam tomado os seus lugares foi enorme, porque a avaria da plataforma poderia vir a dar origem a um facto considerado bastante grave por todos os habitantes de Fintona. É que o custo de uma reparação ou da compra de uma plataforma nova, não poderia, antes de decorrido muito tempo, ser coberto com as quantias obtidas com as passagens e assim o carro americano de Fintona corria o riscó



O cavalo «Dick» saindo do seu cómodo estábulo, junto à estação do entroncamento de Fintona

de sofrer o mesmo destino que haviam sofrido todos os seus semelhantes, nas várias partes do globo terrestre.

E para impedir que o precioso veículo fosse substituído por algum desses modernos autocarros, foi então que o povo de Fintona se juntou num movimento unânime, a pedir que o curioso carro não fosse retirado do serviço e continuasse, como até então, a servir os habitantes da cidade e também os seus visitantes, que já começavam a aparecer atraídos pela fama daquele estranho meio de transporte.

Os desejos da população foram satisfeitos. As oficinas de Dundalk forneceram uma plataforma nova, o «americano» foi pintado e restaurado com a cautela bastante para que o seu tipo e cor não fossem alterados e uma semana mais tarde, o cavalo Dick, que bem folgara aqueles dias de licença certamente arrependido da maldade que fizera, voltava a puxar outra vez o carro americano de Fintona, com toda a galantaria do seu passo calmo e sem pressa.

O regozijo entre os habitantes da cidade excedeu toda a expectativa. Mais de cem pessoas reuniram-se na estação e todos os que bem ou mal puderam acomodar-se no «americano», saudaram com ruidosos «hurrahs !!!» o seu regresso ao serviço, entre as manifestações dos que, por não caberem no veículo correspondiam aos vivas e acompanhando a pé o cortejo triunfal.

O cocheiro McClean, nesse dia nem pôde desenrolar a sua bobina com o noticiário diário regional, porque a maior notícia estava ali patente nos olhos de todos: o carro



Conduzido pelo popular cocheiro William McLean, o «americano», cheio de passageiros, segue sobre carris a caminho de Fintona

americano de Fintona com o seu nobre cavalo Dick voltava a servir os seus fiéis clientes, que já nem o nome de vulgares passageiros se lhes podia dar.

Hoje, a cidadezinha irlandesa que de uma tão original maneira soube tornar-se conhecida pelo turismo de todo o mundo, é visitada por turistas de todas as nacionalidades e até por personalidades altamente colocadas nos serviços de viação da Grã-Bretanha e da Irlanda, como o engenheiro J. H. Price da *Light Railway and Transport League of Great Britain*, que acompanhado por um grupo de directores de vários serviços de transportes, ali esteve há pouco tempo numa excursão propositadamente organizada para esse fim. Os filmes cinematográficos e fotografias então obtidas servem presentemente para ilustrar muitas conferências relativas aos vários meios de condução mais ou menos pitorescos de varios países e ilustram também importantes vistas de turismo univervalmente conhecidas como a revista *Coming Events*.

Porque nem só os escoceses, com o seu monstro do Loch Ness sabem atrair turistas; também os irlandeses o sabem fazer com o seu carro americano de Fintona, mais o cavalo Dick e o seu cocheiro McClean, que tão inteligentemente se transformam assim num subtil chamariz aos dollars e demais moedas dos que viajam por prazer.

E nós, portugueses? Para tanto e tão pouco, teremos talvez primeiro que curar esse complexo de inferioridade a que entre nós é vulgar chama-se o *parece mal...*



O «americano» regressa à cidade

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



Oficinas, no Porto do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim

O Ocidente publicava, no seu número 3, de 1 de Fevereiro de 1878, a gravura que reproduzimos acima, feita segundo uma fotografia de F. Rocchini. Aquela revista, ao inseri-la, acompanhava-a, na página a seguir, destas linhas: «O caminho de ferro de via reduzida do Porto à Póvoa de Varzim, inaugurado há pouco mais de 3 anos, por uma empresa particular, é dos cometimentos mais prometedores e mais úteis de Portugal.»

Os Vagões "Europ"

no tráfego internacional de mercadorias

ESTÁ em vigor um regulamento denominado «R. I. V.», ao qual aderiram todas as administrações de caminho de ferro europeias, que regula actualmente as condições de emprego, fora de cada rede ferroviária, de vagões utilizados nos transportes internacionais.

Este regulamento estabelece a cada Caminho de Ferro a obrigação de devolver os vagões à Rede sua proprietária, no mais curto

vazio dada a dificuldade de encontrar sem demora carregamentos com destino à Rede proprietária.

Para debelar ao mínimo este inconveniente, a S. N. C. F. — Caminho de Ferro Franceses — e o Caminho de Ferro Federal Alemão firmaram, em 1 de Maio de 1951, um acordo particular visando a utilização, em comum, de 100 000 vagões, pertencentes metade a cada um deles. Este novo regime de utilização de vagões deu excelentes resultados designadamente no que se refere à redução dos percursos em vazio. Por tal motivo, imediatamente outras Administrações ferroviárias europeias se interessaram por essa modalidade. E assim, em Março de 1953, foi assinada pela França, Alemanha Ocidental, Dinamarca, Países Baixos, Bélgica, Luxemburgo, Sarre, Suíça, Itália e Áustria a convenção «Europ», destinada a regular as condições de utilização, em comum, de um parque de 160 000 vagões, fechados e abertos.

Ficou estabelecido que para todos os vagões deste parque, — que ostentam o distintivo «Europ» —, o reenvio para a Rede proprietária não é obrigatório desde que eles se encontrem no território de qualquer das dez Redes participantes. É assim possível, por exemplo, aos Caminhos de Ferro Franceses utilizar nas suas linhas e para as suas necessidades internas, um vagão propriedade dos Caminhos de Ferro Italianos que tenha chegado carregado à França e esteja aguardando carga destinada a qualquer dos Caminhos de Ferro aderentes. Entretanto, para evitar que, dada a variação dos transportes internacionais, muitas vezes não iguados, quantitativamente, o sistema resulte desfavorável a um ou a outro dos dez



prazo possível, de preferência carregados a vazios; isso impõe na maioria dos casos a efectivação de consideráveis percursos em

países, promove-se entre eles, para cada uma das categorias de material, um equilíbrio numérico dos vagões trocados; as desigualdades do tráfego de carga são corrigidas por compensações com material vazio. O material necessário a estes movimentos é tomado, de preferência, junto das fronteiras dos países que têm excedentes, a fim de reduzir ao mínimo os percursos em vazio.

Cada administração dispõe pois, permanentemente, de um número de vagões «Europ» igual àquele de que é proprietária.

Para que estes movimentos em vazio sejam executados com uma certa disciplina, foi instalado em Berne, na Suíça, um Serviço regulador, onde cada Administração ferroviária está representada. Este Serviço, dotado de boas ligações telefónicas, está em contacto, várias vezes por dia, com as direcções das Administrações interessadas para que os movimentos dos vagões vazios necessários se-

jam, em quantidade ou em direcção, bem orientados.

No caso de o equilíbrio não ser rigorosamente realizado, o Caminho de Ferro que ficou privado duma parte dos seus vagões receberá uma indemnização das Administrações que os têm em quantidade excedente.

O Serviço contabiliza esses excedentes e determina todos os meses as importâncias que os países credores têm de transferir para os países que forem deficitários.

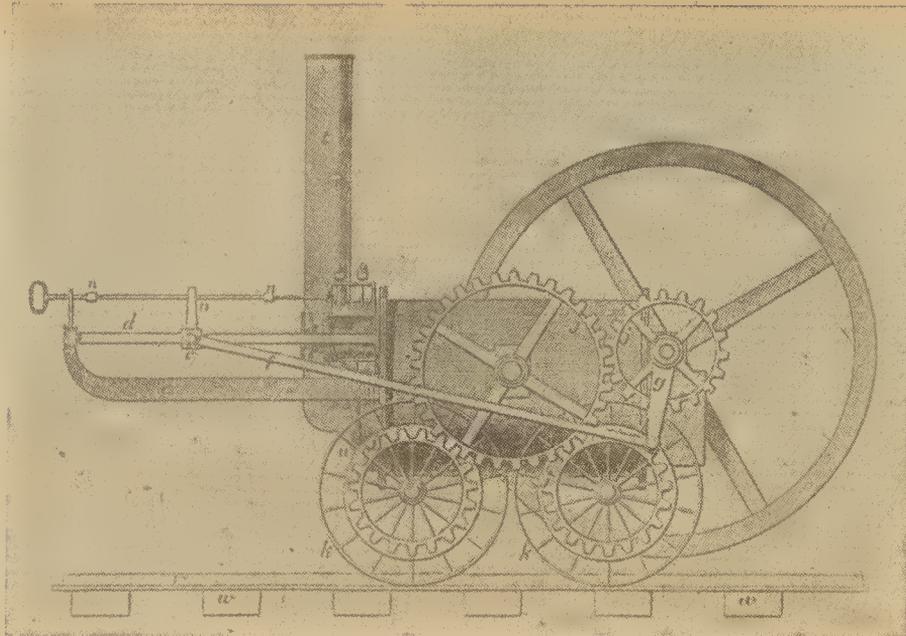
O número dos vagões utilizados pelo sistema em referência permite, actualmente, assegurar 60 a 70% do tráfego internacional e uma observação recente demonstrou que os percursos em vazio tinham sido reduzidos, para igual tráfego, de forma muito substancial.

Este novo regime de trocas funciona há mais de um ano e de forma muito satisfatória.

(Da revista francesa «La vie du rail», número de Dezembro de 1954)



Um vagão «Europ» do parque italiano



A primeira locomotiva de James Trevithick — 1804

LÁ POR FORA...

Inglaterra

O novo sistema de verificação automático dos Caminhos de Ferro britânicos, em experiência entre New Barnet e Huntingdon vai ampliar-se às linhas principais de King's Cross a Grantham, nas duas direcções. Isto aumentará a actual extensão de experiência de via única de 47 a 211 milhas. Ao mesmo tempo, a equipa existente será substituída por um tipo mais aperfeiçoado, que empregará o mesmo princípio de atracção e repulsão magnética para transmitir informações por sinais a 54 locomotoras providas de receptores.

A notícia desta ampliação encontra-se no Relatório anual de 1953, do tenente coronel G. R. S. Wilson, inspector-chefe dos Caminhos de Ferro no Ministério dos Transportes. É ele quem nos diz que, embora a eficiência do sistema não tenha atingido ainda plena efectividade, é todavia suficiente para justificar uma ampliação de finalidade das experiências. De 59 acidentes ocorridos em 1953 e devido ao facto da sinalização não ter obe-

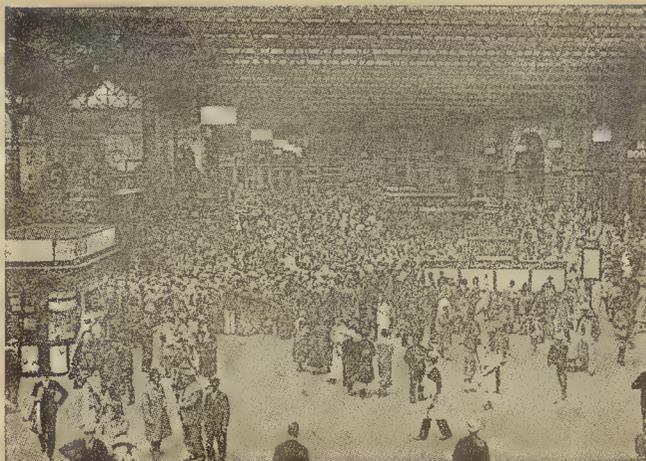
decido, 13 podiam ter sido enaltecidos pelo sistema de fiscalização automática de comboios do tipo de aviso.

Dependente da aprovação do aparelho definitivo pelo inspector chefe, a Comissão propôs gastar mais de sete milhões de libras num plano quinquenal que cobrisse mais de 1 332 milhas de via, a que se seguiria o equipamento de outras 3 988 milhas, a um custo de dez milhões de libras. Perto de 35 por cento do total de via dos Caminhos de Ferro Britânicos ficariam cobertos então com dispositivos de aviso.

Itália

O ministro dos Transportes, sr. Mattarella, inaugurou, recentemente, o primeiro troço electrificado, Bolónia—Ferrara, da linha Bolónia—Pádua—Venécia. Esta linha constitui a mais importante via de comunicação entre a Itália central e a do Noroeste, pela qual se desenvolve todo o tráfego internacional com a Austria, a via Tarvisio, e com o Oriente balcânico.

A linha Bolónia—Pádua—Venécia tem um 13



Numerosos grupos, em dia feriado, aguardando os comboios, na estação do Waterloo, de Londres

tráfego de 5 milhões de passageiros por ano e 550 milhões de toneladas—quilómetro. Com a electrificação, a sua potencialidade ficará notavelmente aumentada.

A electrificação do primeiro troço Bolonia—Ferrara efectuou-se pelo sistema de corrente contínua a 3400 vóltios, anteriormente adoptado nas linhas italianas; modificaram-se todas as instalações das diversas estações e renovaram-se completamente os circuitos telefónicos e telegráficos; melhoraram-se extensos trajectos de via com a colocação de novos carris e com material, o que permitirá elevar a velocidade dos comboios (120-130 quilómetros à hora).

Para estes 47 primeiros quilómetros electrificados inverteram-se 960 milhões, repartidos pela seguinte forma: 715 milhões para a electrificação; 62 milhões para a sistematização das instalações de sinalização, iluminação e linhas telefónicas, e 183 milhões para modificação e ampliação dos depósitos e estações.

México

Fazendo parte do plano quadrienal de fomento, a linha do Pacífico vai receber um empréstimo de 61 milhões de dólares, que lhe é concedido pelo «International Bank» para a compra de novas locomotivas diesel, vagões e carris.

A linha do Pacífico pertencida à

Companhia Mexicana dos Caminhos de Ferro do Pacífico do Sul, subsidiária da Companhia Americana do Pacífico e foi, em 1951, vendida ao governo mexicano, tendo-se formado em 1952 uma nova companhia, da qual o governo é o maior accionista.

A linha parte de Nogales, no Arizona, junto à fronteira do México com os Estados Unidos, e segue ao longo da costa do Oceano Pacífico até Guadalajara, a segunda cidade do México, percorrendo cerca de 1 900 quilómetros. Ficou concluída em 1927 e o material que vai agora ser adquirido inclui 33 locomotivas pesadas Diesel, 31 leves; 684 vagões e 170 000 toneladas de carris.

Suiça

Durante 1953, os Caminhos de Ferro Federais Suíços passaram a usar carris soldados com o comprimento de 900 metros, entre as estações de Etoy e Allâmn, na linha Lausana-Genebra. Nesta secção passam os comboios mais rápidos da Suiça que percorrem os 61 kms. que medeiam entre Lausana e Genebra em 34 minutos tabelados, necessitando, pois, manter uma velocidade de 129 kms. à hora. Esta linha foi inaugurada com carris de 6 metros e 35 kgs. por metro; em 1904 foram substituídos por carris de 12 m. e 46 kgs. em 1937 por carris de 24 m. que, agora soldados, atingem o comprimento de 900 metros.



ITÁLIA — Uma ponte sobre o Isongo



Regulamentação dispersa

I — Divisão Comercial

A — Tráfego

38.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-1-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Silves e o Despacho Central de Silves, servindo a Barragem do Arade.

41.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 5-1-955) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Cete e os Despachos Centrais de Entre-os-Rios (Termas), Entre-os-Rios e Sobrado de Paiva.

42.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 10-1-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Chança e o Despacho Central de Chança.

66.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 15-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tamel, o Despacho Central de Ponte do Lima e o Posto de Despacho de São Julião do Freixo.

261.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Ca-*

mionagem — (em vigor desde 15-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tamel e os Despachos Centrais de Balugães, Ponte do Lima e São Martinho da Gândara.

B — Fiscalização das Receitas

10.º *Adt.º à C/Circular n.º 100* — de 9-12-954 — Comunica que podem ser transportadas gratuitamente nos comboios as publicações «Titã», «Flexa» e «Olá». Comunica, também, que foi excluída do contrato com a «Editorial Organizações, Ld.ª» o transporte gratuito da revista «Cara Alegre», a qual não pôde ser vendida nos recintos da Companhia.

II — Divisão de Exploração

A — Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2600 de 17-12-954 — Sinalização provisória da estação de Campanhã — Lados de Contumil e de Porto (Alfândega).

B — Movimento

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 96 (Série M n.º 90), de 2-12-954 — sobre o restabelecimento da circulação normal entre Estarreja e Avanca.

Ordem de Serviço n.º 99 (Série M n.º 93), 15

de 2-12-954 — sobre a interrupção temporária da via descendente entre Aveiro e Estarreja, no período das 8 h 05 às 18 horas.

Carta-Impressa n.º 21, de 3-12-954 — sobre o inventário de vagões e furgões.

Ordem de Serviço n.º 100 (Série M n.º 94), de 4-12-954 — sobre a interrupção da linha IV de Lisboa-P, entre os quilómetros 1,400-Norte e 10,200 da linha de Cintura, por motivo da substituição da ponte de Xabregas.

Carta-Impressa n.º 15, de 10-12-954 — sobre o anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1954.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 100 (Série M n.º 94), de 15-12-954 — sobre o restabelecimento da circulação pela linha IV de Lisboa-P.

1.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 98 (Série M n.º 92), de 16-12-954 — sobre a suspensão da Ordem de Serviço n.º 98 no período das 23-55 de 21/12 até às 6-10 do dia 27-12-954.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 99 (Série M n.º 93), de 18-12-954 — sobre o restabelecimento da circulação normal entre Aveiro e Estarreja.

Ordem de Serviço n.º 101 (Série M n.º 95), de 20-12-954 — sobre os trabalhos de rebaixo da via, entre os K.ºs 1,660 e 2,200 da linha do Norte.

III — Divisão da Via e Obras

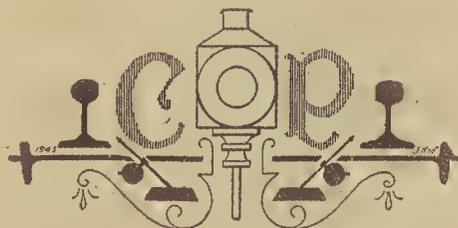
Circular de Via n.º 3460 de 4-12-954 — Dá conhecimento ao pessoal da conservação e vigilância que as licenças de trânsito a pé na linha, a fornecer em 1955, são de cor rosa com as listas em azul indicativas do trimestre.

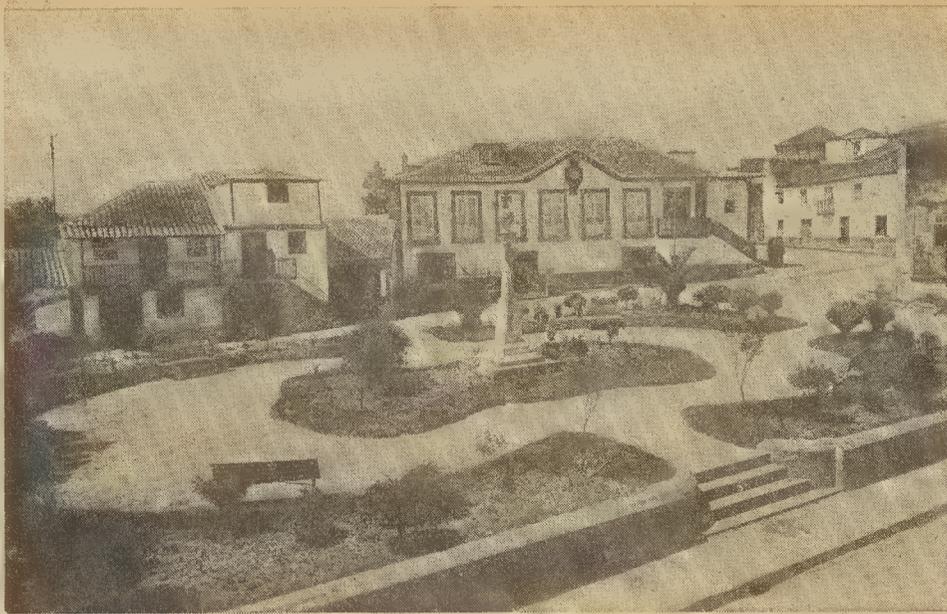
Circular de Via n.º 3461 de 4-12-954 — Transcreve a carta n.º 5487-B de 11-11-954 da nossa Direcção-Geral, comunicando que de futuro não deverão ser transmitidas à Direcção-Geral nem aceites, as requisições de passes a favor de filhos de agentes para frequência de escolas como ouvintes, assistentes, etc..

Circular de Via n.º 3462 de 16-12-954 — Dá conhecimento de terem sido dispensados do serviço da Companhia, vários suplementares, por irregularidades cometidas.

Circular de Via n.º 3463 de 21-12-954 — Transcreve a carta n.º 2711 de 17-12-954 da nossa Direcção-Geral, comunicando o encerramento periódico dos Armazéns de Viveres, por motivo de balanço.

Instrução de Via n.º 368 de 15-12-954 — Transcreve a informação dos Serviços Médicos acerca de óculos protectores e determina que os referidos óculos devem ser requisitados à Divisão de Exploração (Serviço de Telecomunicações e Sinalização), indicando sempre os trabalhos a que eles se destinam.





Jardim Municipal de Marco de Canavezes

A "Vila-presépio" de Marco de Canavezes

De REBELO DE BETTENCOURT

A GORA, nesta quadra incomparável do ano, quando o Sol tomba da concha azul do céu em catadupas de ouro fulvo, e o ar que se respira traz o perfume estonteante e sensual dos campos, é que apetece fazer a mala, com o indispensável, e partir... Partir para longe, para uma praia, se preferimos o bulício das multidões e as noites nos casinos; para as termas, se o corpo exige a terapêutica das águas; para uma aldeia risonha, tranquila e lavada de ares frescos e puros, se o espírito carece de repouso e solidão, ou então, seguindo o exemplo de Ramalho Ortigão, visitar, não só como turista mas também como estudioso, as nossas mais belas cidades e as nossas vilas mais típicas, nas quais, a-par das paisagens que as emolduram, se encontram notáveis monumentos, como templos, castelos, ruínas

glórias, casas solarengas, museus, etc. O passado de Portugal não está morto e esquecido nessas pedras seculares. A sua presença bem como a sua voz espiritual, adivinham-se, sentem-se estremecer, palpitar, fazem-se ouvir, cantam a glória eterna dum povo que nasceu fadado para altos destinos.

Leitor, prepare a mala, se quer conhecer uma vila originalíssima, incomparável, das mais curiosas da nossa linda terra. Fica ali para o norté, na região do Douro. É Marco de Canavezes. As pessoas que a visitam dão-lhe com frequência o nome poético de *Vila-presépio*. E porquê? Porque assenta num alto, donde, para encanto dos olhos, se abrangem panoramas verdadeiramente belos.

A *Vila-presépio* encerra atracções que prendem o turista, não por horas, mas por alguns dias, pois é um admirável centro de

excursões. Com efeito, no seu concelho, que é populoso, encontram-se monumentos valiosos, que interessam sempre as pessoas cultas e desejosas de conhecer e admirar tudo quanto no País constitui uma nota de arte, um documento histórico, num clarão de beleza.

Visto o pelourinho, admirada também a ponte sobre o Tâmega, que fica a quatro quilómetros e onde se vê uma igreja românica, o turista tem ainda para registar no caderno dos seus apontamentos o pelourinho de S. Nicolau, povoação onde há outra ponte sobre o Tâmega e uma igreja românica. Em Vila Boa de Guires, freguesia pitoresca, há um velho solar e um templo cujo estilo acusa influências góticas; na freguesia de Tabuado, existe uma igreja, em cujo altar-mor há um fresco valioso; em Soalhães, freguesia populosa e rica, regista-se também o belo pórtico da igreja e um interessante pelourinho. E quem for a Alpendurada de Matos não perde o seu tempo, pois lá encontrará um velho mosteiro beneditino.

Portugal, ninguém deve ignorá-lo, é de norte a sul um opulento museu de arte. Um

museu ao ar livre, cercado de panoramas excepcionais, empolgantes, dominadores, que nunca mais se esquecem. Bastaria visitar a *Vila-presépio* para se chegar a esta conclusão.

De simples povoado que era, Marco de Canavezes foi elevada em 1852 à categoria vila. O comboio passa-lhe em baixo e a estação fica-lhe a dois quilómetros de distância. E da janela do comboio, mal avistamos, recordando-se no alto, a sua casaria, temos a impressão de que a terra se fez onda, e a onda se tornou em colina, para se aproximar mais do azul do céu. Há que subir até ao alto da vila. Respira-se um ar sadio e para onde quer que nos voltemos, os nossos olhos descobrem e encontram-se com belos, aliciantes, panoramas. A visão é, na verdade, empolgante, dominadora.

A beleza das coisas naturais ganha um novo, mais espiritual sentido. E bem diz-se a terra formosíssima e generosa de Portugal, que nos dá o pão das suas searas, o vinho das suas cepas, o azeite das suas oliveiras, a água límpida e cantante das suas nascentes, e com isso tudo a alegria de viver.



Pelourinho de S. Nicolau e restos da antiga Casa da Câmara do concelho de Canavezes



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 213 — Por ter dúvidas, agradeço ser informado qual a distância a considerar, para efeito de mudança de via e de classe, a passageiros portadores de bilhetes das Tarifas Internacionais, se são processadas desde a primeira estação portuguesa ou desde a respectiva fronteira.

Resposta — Devem ser tomadas as distâncias relativas aos pontos fronteiriços.

///

Pergunta n.º 214 — Agradeço dizer-me se existe algum diploma que determine cobrança pela Tarifa Especial 1-P. até Aveiro e Espinho.

Faço esta pergunta por ter conhecimento que os revisores da linha do Vouga estão fazendo estas cobranças aos passageiros que chegam a Aveiro e a Espinho quando destinados além da zona tranvia.

A carta n.º 5 348, expediente n.º 1 119 C. F. P., de 26/8/952, só se refere aos passageiros procedentes da linha de Vale do Vouga.

Resposta — Nas condições de que trata o expediente n.º 1 119-C. F. P., a cobrança aos passageiros destinados além de Oliveira de Azeméis deve ser feita aos preços da Tarifa Geral, sem qualquer aumento e desde Espinho.

///

Pergunta n.º 215 — Agradeço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado está certo. Pequena velocidade de Pombal para Alcântara-Terra, 11 baricas de pez louro com o peso de 4 797 quilos.

Carga e descarga pela Companhia,

Distância 179 kms.

Aviso ao Público B. 160 por 8 T.

Preço $179 \times \$43 \times 80$	=	615\$76
Carga e descarga $10\$00 \times 8$	=	80\$00
Registo e Aviso		8\$00
Arredondamento		\$04
Total		705\$80

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 216 — Está determinado que se estabeleça modelo M 202 (folha de carregamento) para as remessas de serviço particular, fazendo-se acompanhar este modelo da respectiva escrituração de p. v., para lhe ser dado seguimento em grande velocidade.

Quando se tiver de estabelecer escrituração de g. v., por motivo de uma estação de expedição ou de chegada só fazer serviço de grande velocidade, também se torna necessário estabelecer o modelo M 202?

A meu ver não deve ser estabelecido, mas sim substituída a indicação de pequena por grande velocidade no modelo X 44.

Resposta — As indicações constantes no mod. X 44 não devem ser alteradas.

Embora as remessas de serviço particular de ou para estações ou apeadeiros que não prestam serviço de pequena velocidade sejam escrituradas em modelos de grande velocidade (art. 238.º do livro E 11, não deixam tais remessas de serem consideradas de pequena velocidade, devendo por consequência ser estabelecida, para cada uma, a respectiva folha de carregamento (mod. M 202).

II — Divisão da Exploração

Rectificação à resposta dada à pergunta n.º 187, publicada no «Boletim da C. P. n.º 308, de Fevereiro do corrente ano.

«O freio da cauda dos comboios de passageiros, deve ser colocado num dos três últimos veículos como determina a Instrução n.º 2172, na sua primeira parte,

O freio da cauda dos comboios de mercadorias providos ou não de freio de vácuo, deve ser colocado em penúltimo ou último lugar, como determina a Instrução n.º 2562.

Pode, contudo, autorizar-se nestes comboios o seguimento de um vagão guindaste e seu resguardo, que para o efeito se consideram como um só vagão.»

///

Pergunta n.º 190 — A estação de Vendas Novas anunciou o comboio n.º 32762, sem paragem desde Quinta Grande até Setil.

A estação de Setil anunciou a M 52705 à qual estabelece cruzamento com o comboio n.º 32762 em Muge. Quando a transmissão do telegrama — anúncio foi passado a Marinhais, foi aproximadamente à hora a que passou o comboio n.º 32762 em Agolada, não tendo por isso o pessoal deste comboio conhecimento do cruzamento com a M 52705 em Muge.

Peço dizer-me se o comboio n.º 32762 deve efectuar paragem extraordinária em Marinhais, afim de receber o mod. M. 117, em obediência ao art.º 65.º da Instrução n.º 2504, chamada (1).

Resposta — O comboio n.º 32762, deve efectuar paragem em Marinhais para receber o modelo M 117.

///

Pergunta n.º 191 — A um comboio que tem cruzamento na estação seguinte é dada a partida pelo chefe e pelo condutor transmitida ao maquinista que dá o sinal de entendido, mas, por motivo de avaria não se põe imediatamente em marcha, o que dá lugar a que o chefe da estação onde o cruzamento se devia efectuar mandar parar este comboio e pedir avanço para outro.

Desejo ser esclarecido como se anula o sinal de partida dado, para poder receber o outro comboio.

Resposta — Quando o chefe da estação reconhecer que o comboio já não pode partir, apresenta o sinal de paragem ao maquinista, e avisa-o de que espera o outro comboio.

Além disso o chefe da estação ainda tem o recurso do art.º 9.º do Regulamento 3 e o condutor ao art.º 8.º do mesmo Regulamento.

Pergunta n.º 192 — Havendo divergência de critérios, agradeço ser esclarecido se, no caso de qualquer circulação com paragem prescrita numa estação, ter necessidade de parar à 1.ª agulha, para deixar material, e estando todas as vias completamente desimpedidas e a agulha feita para entrada e saída na linha directa, se será suficiente recebê-la com o disco fechado e o agulheiro junto da 1.ª agulha com bandeira vermelha desenrolada, ou se há necessidade de prevenir a estação anterior a fim de entregar o modelo M 126 para dar conhecimento da referida paragem ao pessoal.

Resposta — Não pode haver divergência de critérios, na forma de agir sobre o caso apresentado, porque está previsto no art.º 39.º do Regulamento de Sinais (NP) e no art.º 51.º do Regulamento 3 da Antiga Rede. Por vezes poderá haver conveniência de que o maquinista tenha prévio conhecimento da paragem antes da 1.ª agulha. Neste caso, poderá avisar-se a estação anterior para o prevenir verbalmente não deixando nunca de cumprir-se com as disposições regulamentares.

///

Pergunta n.º 193 — O comboio n.º 7530 chega a Póvoa de Varzim às 20 h. e 40. A automotora n.º 7611 parte daquela estação às 20 h. e 45. Acontecendo o comboio n.º 7530 circular com atraso que dê lugar a automotora n.º 7611 ter de ser expedida de Póvoa de Varzim com alteração de cruzamento, agradeço dizer-me quais os modelos que a estação onde se der o cruzamento deve entregar ao comboio n.º 7530.

Só o mod. M 117 estabelecendo o cruzamento na própria estação? Só o mod. M 126 utilizando o n.º 4? Ou fazendo a entrega dos dois modelos?

As estações de Amorim a Outiz não estão protegidas de disco avançado e por haver critérios diferentes quanto ao procedimento a tomar, agradeço ser esclarecido.

Resposta — A estação de Póvoa de Varzim, deve fornecer ao comboio n.º 7530 o modelo M 117, estabelecendo o cruzamento na sua própria estação e altera este para a estação seguinte, fornecendo o mod. M 116.

As estações de Amorim até Famalicão apenas fornecem o mod. M 116, quando tenham de manter a alteração de cruzamento.

A estação em que de facto o cruzamento tiver lugar, apenas fornece o mod. M 126, utilizando o n.º 4.

Nas estações desprovidas de disco avançado, este sinal é substituído por petardos colocados à distância de 500 metros da 1.ª agulha, em harmonia com a chã-mãda (1) do art.º 27.º da Instrução n.º 2504.



PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



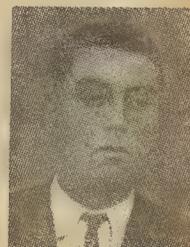
Manuel da Silva—Suplementar de via do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Manuel Anjos Rodrigues—Suplementar de via do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



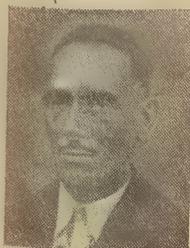
Manuel Monteiro—Suplementar de via do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Manuel Luís—Suplementar de via do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



António Moreira—Suplementar de via do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Ilídio Teixeira—Suplementar de via do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



João Pinto da Silva—Suplementar de via do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Armindo César—Suplementar de via do dist.º 433 (Vesúvio). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



José Jesus Nascimento Trindade—Suplementar de via do dist.º 433 (Vesúvio). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

António Maria Baptista—Suplementar de via do dist.º 1/Tua (Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.





António Vieira Sousa Pinto—Guarda-freio da 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã Tua, n.º 17 197, encontrou, numa carruagem do c.º 6021 do dia 11 de Setembro passado, um porta-moedas de senhora contendo vários objectos e a importância de 276\$80, que imediatamente entregou ao chefe da estação do Tua.

Manuel José Moreira de Oliveira—Factor de 2.ª classe da estação de Almourol, n.º 1876, encontrou no dia 13 de Setembro passado, na estação do Fratel, uma carteira com vários documentos e a importância de 550\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Vitorino Dias da Silva—Revisor de 3.º classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 17 132, encontrou, numa carruagem do c.º 5324 do dia 4 de Setembro passado, um porta-moedas de senhora com a importância de 212\$80, que prontamente entregou ao chefe da estação do Porto.

João Magalhães Couto—Chefe de Secção de 2.ª classe da 10.ª A Secção (Pinhão).

Louvido pela Direcção-Geral, nos termos do n.º 4 do art.º 43.º do R. G. P., pelas acertadas medidas que tomou para o rápido restabelecimento das circulações, quando do descarrilamento do comboio n.º 6 011, no dia 29 de Janeiro pp.º, ao km. 145,950—Douro.



Sebastião Gonçalves Rebordão—Chefe de lanço de 2.ª classe do 1.º lanço da 10.ª A Secção (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Joaquim Augusto Martins—Chefe do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Guilherme Ferreira de Paiva—Subchefe do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Adelino Augusto—Subchefe de distrito 1/Tua (Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Arnaldo Peixoto—Assentador do dist.º 430 (Pinhão). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último ao km. 145,950—Douro.

João Vieira—Assentador do dist.º 430 (Pinhão). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Luís Pereira da Costa—Assentador do dist.º 43 (Pinhão). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Avelino Augusto—Assentador do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.





Serafim dos Anjos Póvoas—Assentador do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

José Pereira Osório—Assentador do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Júlio Pereira Forte—Assentador do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Manuel Pereira Pinto—Assentador do dist.º 431 (S. Mamede do Tua). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Antonio Ribeiro da Silva—Assentador do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Antonio Queiroz—Assentador do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Adelino de Oliveira—Assentador do dist.º 432 (Alegria). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Fernando Augusto Passeira—Assentador do dist.º 433 (Vesúvio). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



Antonio da Silva Souto—Assentador do dist.º 433 (Vesúvio). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Adérito de Jesus Pinto—Assentador do dist.º 433 (Vesúvio). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.



José Pereira Branco—Suplementar de via do dist.º 430 (Pinhão). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha, em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 145,950—Douro.

Amadeu Monteiro—Suplementar de via do dist.º 430 (Pinhão). Gratificado pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação da linha em seguida ao descarrilamento do comboio n.º 6011, de 29 de Janeiro último, ao km. 154,950—Douro.





António Pereira da Silva—Operário de 3.ª cl. das Obras Metálicas (Soure).

Louvido pela Divisão pela sua decidida acção, quando, em 22 de Maio pp.º, trabalhando ao km. 172,000 Norte, providenciou no sentido de fazer parar um vagão em fuga, evitando um possível acidente.



Abraão Rodrigues—Subchefe do dist.º 11 (Sant'Ana).

Louvido pela Divisão pelas medidas que tomou quando, em 27 de Julho pp.º, ao passar ao km. 2,625-Norte, notou que se encontravam totalmente partidas as barretas de uma junta, provocando a paragem do c.º n.º 2914, que se aproximava do local, evitando, assim, possivelmente, um desastre.



Carlos Duarte de Oliveira—Assentador do dist.º 1 (Lisboa-P.).

Elogiado pela Divisão pelas medidas que tomou, em 27 de Julho pp.º, quando se encontrava de folga, tendentes à rápida reparação de uma avaria na via ao km. 2,625-Norte, de cuja existência fora avisado pelo Subchefe do dist.º 11, Abraão Rodrigues.



António Gaspar—Subchefe do dist.º 62 (Coimbra-B).

Elogiado pela Divisão pela sua actuação, quando em 30 de Julho pp.º, ao dirigir-se para o serviço, encontrou um carril partido ao km. 216,130-Norte e providenciou no sentido de, pelas guardas de P. N., ser feito sinal de paragem ao c.º n.º 63, evitando assim, possivelmente, um desastre.



António Simões Parada—Lim-pador. Tendo encontrado, na carruagem B. 1105 do comboio n.º 4599, de 15/7, uma carteira com diferentes artigos para senhora e 356\$50 em dinheiro, dela fez entrega na estação de Sintra.

Augusto Rodrigues Cardoso—Servente. Tendo encontrado, à saída das Oficinas de Entroncamento, um relógio de pulso no valor de 300\$00, prontamente o entregou ao seu contramestre.



Maria de Oliveira—Servente. Quando procedia à limpeza interior da carruagem 761 do comboio 4920 de 31/7, encontrou uma carteira de senhora, que continha 1.897\$50 em dinheiro, uma caneta de tinta permanente e outros objectos de menos importância, de tudo fazendo entrega.

António de Oliveira Sepúlveda—Servente suplementar, quando procedia à revisão da instalação eléctrica, depois de já ter sido feita a revisão do material, da composição do comboio n.º 20 de 24 de Agosto, encontrou, numa das carruagens, uma mala de senhora que, além de vários objectos, continha a importância de 2.450\$00, entregando-a prontamente ao chefe da estação de Lisboa-R.



Francisco António Leal—Guarda-freio de 1.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 18474 (CN) encontrou, numa carruagem do comboio 6120 do dia 11 de Maio, um alfinete de ouro para gravata, que prontamente entregou ao chefe da estação da Régua.

Querubim Mendes—Chefe interino do 1.º lanço da 15.ª Secção (Grândola).

Louvido pela Divisão pela boa vontade e incontestável competência com que se ocupou da obtenção de informações para o estudo da substituição de carris em mau estado, entre Canal e Bairros, e, bem assim, da execução dos correspondentes trabalhos.



João Francisco Dias, operário de 3.ª cl. suplementar das Obras Metálicas (Soure).

Louvido pela Divisão pela sua decidida acção, quando, em 22 de Maio pp.º, trabalhando ao km. 172 000 Norte, providenciou no sentido de fazer parar um vagão em fuga, evitando um possível acidente.

Joaquim Serra de Deus—Operário de 2.ª cl. suplementar das Obras Metálicas (Soure).

Louvido pela Divisão pela sua decidida acção, quando, em 22 de Maio pp.º, trabalhando ao km. 172,000-Norte, providenciou no sentido de fazer parar um vagão em fuga, evitando um possível acidente.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Laurinda Amélia—Guarda de P. N. do Dist.º 46 (Paialvo). Admitida como guarda de P. N. em 21-11-1914.

Emília Clara—Guarda de P. N. do Dist.º 1/5.ª Secção (Dois Portos). Admitida como guarda de P. N. em 21-11-1914.



Bernardino Soares—Condu- tor de 1.ª classe de Barreiro. Admitido como carregador au- xiliar em 31 de Agosto de 1914, foi nomeado carregador em 13 de Julho de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1942 e, a condutor de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1945.

Joaquim Moyer da Silva— Admitido ao serviço da Compa- nhia, como limpador, em 7-7-1914. Depois de ter transitado pelas diferentes categorias, foi promo- vido a Revisor de Material de 1.ª classe, em 1-1-1947.



Joaquim Augusto Rodrigues Rolo—Chefe de repartição do Serviço de Fiscalização das Re- ceitas (Repartição na Figueira da Foz). Admitido como prati- cante suplementar em 15 de No- vembro de 1914, foi nomeado amanuense praticante em 7 de Dezembro de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de repar- tição em 1 de Janeiro de 1946.

António Moitas—Capataz de manobras de 1.ª classe de Cam- panhã. Admitido como carrega- dor eventual em 15 de Setembro de 1914, foi nomeado capataz de carregadores em 21 de Junho de 1923 e promovido a capataz de manobras de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.



Manuel da Fonseca Matos— Chefe de repartição principal, adjunto à 3.ª Circunscrição (Fi- gueira da Foz). Admitido como praticante su- plementar em 22 de Outubro de 1914, foi nomeado factor de 3.ª classe em 23 de Abril, de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a che- fe de repartição em 21 de Abril de 1943 e a chefe de repartição principal, em 1-12-1945.

José da Silva—Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como carpinteiro, em 5-8-1914, transitou para a C. P., como carpinteiro de 1.ª classe, em 11-5-1927.



Frederico de Sousa Godinho—Admitido ao serviço da Com- panhia, como praticante de es- critório em 8-8-1914; depois de transitar pelas diferentes cate- gorias, foi nomeado subchefe de escritório regional em 1-1-1952.

Mário António—Admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 4-8-1914, nomeado montador em 28-5-1922 e visitador de máquinas de 3.ª classe, em 1-4-1923.



REFORMAS

Comercial—*Mário José de Sousa Dinis*—Chefe de repartição do Serviço de Reclamações.
Maria Eugénia Gouveia—Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa-R.
Palmira Regina Alegre Laureano—Escriturária de 2.ª classe de Lisboa-R.
Aurora de Barros—Escriturária de 1.ª classe em Campanhã.
Armindo Pereira de Aipoim Menezes—Revisor de 1.ª classe de Campanhã.

Adosinda Loretí Vieira da Silva—Escrutária de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Francisco Ferreira Ameal—Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Alfarelos.
Luís Alves Fernandes—Empregado principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Exploração—*Júlio Pereira Júnior*—Chefe de 3.^a classe de Reguengos de Monsaraz.
José Cardoso Tenreiro Júnior—Fiel de cais de 2.^a classe de Beja.
José da Cunha Pinto—Chefe principal de Entroncamento.
Joaquim Rodrigues Carvalho—Factor de 1.^a classe de Lisboa-P.
António Pinheiro—Fiscal do pessoal de trens de Lisboa.
Joaquim Martins—Aguilheiro de 1.^a classe de Campolide.
Lourenço Pedro Capela—Aguilheiro de 3.^a classe de Mexilhoeira.
Domingos da Silva—Engatador de Barreiro.
Manuel António Gaspar—Guarda de estação de Pinhão.
Augusto Alberto—Carregador de Ramalhal.
Eduardo Joaquim—Carregador de Juncal.
Maria Júlia dos Santos Matias—Escrutária de 1.^a classe dos Serviços Gerais.
Sérgio Amábilio de Azevedo—Chefe principal de Famalicão.
João Baptista Comprido—Chefe principal de Alcântara Terra.
Henrique Lopes—Chefe de 2.^a classe de Santa Comba Dão.
António Guilherme de Sousa—Chefe de 3.^a classe de Oliveirinha.
Luís Augusto Soares—Chefe de 3.^a classe de Carregal do Sal.
José Fonseca Ferreira de Sousa—Factor de 2.^a classe de Barca de Alva.
José Alcobia da Silva—Fiel de Cais de 1.^a classe de Lisboa-P.
Augusto Henriques Oleiro—Aguilheiro de 3.^a classe de Caldas da Rainha.
Joaquim Gonçalves Lobo—Carregador de Pombal.
Luís António Pisa—Chefe de 3.^a classe de Barreiro.
Eduardo Augusto de Freitas Lage—Fiel de estação de Braga.
Aníbal Augusto Rebelo Bonito—Telegrafista principal de Porto.
Manuel Francisco Serras—Guarda-fios de 1.^a classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.
José Fernandes da Costa—Porteiro de Espinho.
Joaquim de Moura Fernandes—Guarda de estação de Campanhã.
José Roberto Matos—Aguilheiro de 3.^a classe de Castelo Novo.
João Ramos—Carregador de Alferrarede.
Gaudêncio Ribeiro—Carregador de Valadares.
Carlos Dias—Guarda de estação de Vidago.
Hermenegildo José Gavinho da Costa—Chefe de 3.^a classe de Lousada.
Joaquim Manuel Dias—Factor de 1.^a classe de Braga.
Manuel Lopes Pinto—Aguilheiro de 3.^a classe de Tua.
Manuel Mendes—Aguilheiro de 3.^a classe de Vermoil.
António Martins—Carregador de Tunes.
António Freitas Borges—Chefe do dist.^o 5 / Corgo (Samardã).
António Garcia—Assentador do dist.^o 26 (Torre das Vargens).
Ana Pereira de Sousa—Guarda de p. n. do dist.^o 60 (Formosela).
Filipe Duarte—Chefe do dist.^o 20 (Barquinha).
Artur Pereira—Ajudante do 3.^o lanço da 3.^a Secção (Albergaria).
António Pereira—Assentador do dist.^o 292 (Ermidã).
José da Silva Ribeiro—Empregado principal do S.^o Conservação (C. do Duque. 20-Lisboa).
António Silva—Chefe de lanço de 1.^a classe do 2.^o lanço da 4.^a Secção (Coimbra).
Diamantino Costa—Chefe do distrito 17/B. A. (Gouveia).
Ana Correia—Guarda de p. n. do distrito 13 (Santarém).
António Pedro Godinho—Assentador do distrito 43 (Marvão).
Júlio de Jesus—Assentador do distrito 132 (Benespera).
Gil Rodrigues—Assentador do distrito 44 (Lamarosa).
António Figueiredo Ministro—Operário de 3.^a classe da Secção de Santa Comba Dão.
António Afonso—Assentador do distrito 286 (Canal Caveira).
João Marcelino Teixeira—Chefe de escritório de 2.^a classe da 1.^a Secção (Lisboa-P).
José Martins—Ajudante de Secção do 1.^o lanço da 12.^a Secção (Cabrela).

Material e Tracção—*António Pedro Martins*—Maquinista fluvial.
Joaquim Inácio Pinto Bragança—Fogueiro de 1.^a cls. do Depósito de Campanhã;
Porfírio João—Ensebador, da Revisão de Pampilhosa—Guarda.
Amálio Amâncio do Livramento—Empregado de 1.^a classe, dos Serviços Gerais, Rep. de Contabilidade
Manuel Lopes Bento—Maquinista principal, do Depósito de Campolide.
Joaquim de Sousa Torres—Contramestre principal, do Depósito de Sernada.
António Marques Ramos—Chefe de Escritório regional principal, das Oficinas da Figueira da Foz.
António de Oliveira Pinto—Guarda de Depósito, do Depósito de Gaia.
António Francisco Júnior—Capataz de manutenção principal, do Depósito de Gaia.
António Filipe Carreira—Empregado principal, das Oficinas do Barreiro.
António Marques—Fogueiro de máquinas fixas, do Depósito de Figueira da Foz.
João Subreira—Fogueiro de máquinas fixas, do Dep.^o de Entroncamento.
João Pires—Maquinista de 2.^a cls., do Dep.^o de Entroncamento.
Arlindo Machado Leite—Operário de 3.^a cls. (forjador), da Revisão do Minho, Campanhã.
Alvaro Marques Tavares da Silva—Op.^o de 1.^a cls., (fundidor), das Of. Gerais de Lisboa-P.
Emídio Santos—Op.^o de 3.^a cls. (torneiro) das Of. da Figueira da Foz.
Joaquim Duarte Júnior—Operário de 1.^a cls. (serralheiro), das Of. de Campanhã.
Manuel de Almeida—Op. de 3.^a cls. (torneiro), do Dep.^o Sernada, Viseu.
Manuel André de Castro—Op. de 3.^a cls. (serralheiro), do Dep.^o de Campanhã (*)

FALECIMENTOS



Manuel dos Santos Bessa—Operário 3.^a cls. do Serviço de Obras Metálicas (Oficina de Ovar). Admitido como operário de 5.^a classe em 8-11-1944. Operário ajudante em 1-12-1945. Promovido a operário de 3.^a classe em 1-1-1948.

Carlos do Nascimento Matias de Aguiar—Operário ajudante da 10.^a Secção (Pinhão). Admitido como operário ajudante em 1-4-1949.



Júlia dos Santos Caetano—Guarda de P. N. do dist.^o 245 (Poço Barreto). Admitida como guarda de P. N. em 16-9-1929.

Avesso Bernardo de Almeida—Factor de 1.^a classe de Póvoa. Admitido como praticante em 21 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1921. Em 1 de Outubro de 1927 foi promovido a factor de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1945 foi promovido a factor de 1.^a classe.



Virgílio Homero Corazi Costa—Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 5-7-1918; depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a op.^o de 1.^a cls., (forjador) em 1-7-1928.

Joaquim Ferreira—Admitido ao serviço da Companhia, como caldeireiro de 6.^a clas., em 3-6-1944, foi promovido a op.^o de 3.^a cls. (caldeireiro) em 21-1-1952.



Manuel Morais da Silva—Assentador do distrito 53 (Vermoil). Admitido como assentador em 1-10-1946.

Domingos dos Santos—Factor de 1.^a classe de Pinhal Novo. Admitido como praticante em 2 de Dezembro de 1926, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929. Em 1 de Julho de 1937 foi promovido a factor de 2.^a classe e em 1 de Dezembro de 1952 foi promovido a factor de 1.^a classe.



António Palmela—Conferente de Setúbal. Admitido como eventual em 4 de Novembro de 1920, foi nomeado carregador em 8 de Maio de 1926. Em 1 de Janeiro de 1940 foi promovido a conferente.

Francisco Marques—Agulheiro de 1.^a classe de Entroncamento. Admitido como carregador suplementar em 5 de Novembro de 1921, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1922. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a Agulheiro de 1.^a classe em 1 de Fevereiro de 1946.



José Alves de Sousa—Operário de 3.^a classe (serralheiro). Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 5-8-1944, passou a operário-ajudante (serralheiro) em 6-5-1946, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1 de Abril de 1948, tendo regressado ao serviço de oficinas, na sua actual categoria, em 1-7-1954.

Manuel Godinho da Silva Victorino—Operário de 3.^a classe (serralheiro). Admitido ao serviço da Companhia, como serralheiro de 4.^a classe, em 2-11-1927, passou à sua actual categoria em 1-12-1945.





Joaquim de Jesus—Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 16 de Maio de 1927, passou a servente em 21-5-1945.

António José Pereira da Silva Júnior—Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 21-11-1912; depois de transitar por diferentes categorias, foi nomeado Chefe de Brigada em 1 de Julho de 1944.



Abílio Lopes Aguireira—Assentador, do distrito 12/B. A. (Carregal do Sal). Admitido como assentador (Beira Alta) em 1 de Abril de 1946.

José Augusto Moreira—Empregado de 1.ª classe do escritório da 3.ª Circunscção (Figueira da Foz). Admitido como praticante suplementar em 17 de Junho de 1920, foi nomeado amanuense praticante em 16 de Agosto de 1922. Em 21 de Janeiro de 1926 foi promovido a amanuense de 3.ª classe, passando a empregado de 2.ª classe em 21 de Maio de 1943. Foi promovido a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1949



João Santos—Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa P. Admitido como carregador em 21 de Novembro de 1921, foi nomeado conferente em 21 de Janeiro de 1924. Em 1 de Janeiro de 1939 foi promovido a fiel de cais de 2.ª classe e, em 1 de Novembro de 1952, foi promovido a fiel de cais de 1.ª classe.

Augusto Domingos Margarido—Engatador do Pinhal Novo. Admitido como carregador auxiliar em 19 de Janeiro de 1914, foi nomeado carregador em 28 de Outubro de 1919. Em 21 de Junho de 1923 foi nomeado engatador.



Artur Dias da Costa—Carregador de Trofa. Admitido como carregador suplementar em 21 de Agosto de 1933, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1942.

Alberto Ligeiro Casaleiro—Carregador de Coimbra. Admitido como carregador suplementar em 11 de Janeiro de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1937.



Domingos da Silva—Assentador do dist.º 233 (Messines). Admitido como assentador em 1-11-1928.

Maria do Rosário—Guarda de p. n. do dist.º 120 (Sarnadas). Admitida como guarda de p. n. em 21-3-1925.



MOTOS
E
ACESSÓRIOS
FATOS IMPERMEÁVEIS

BSA
ARDIE
B. M. W.
A. J. S.

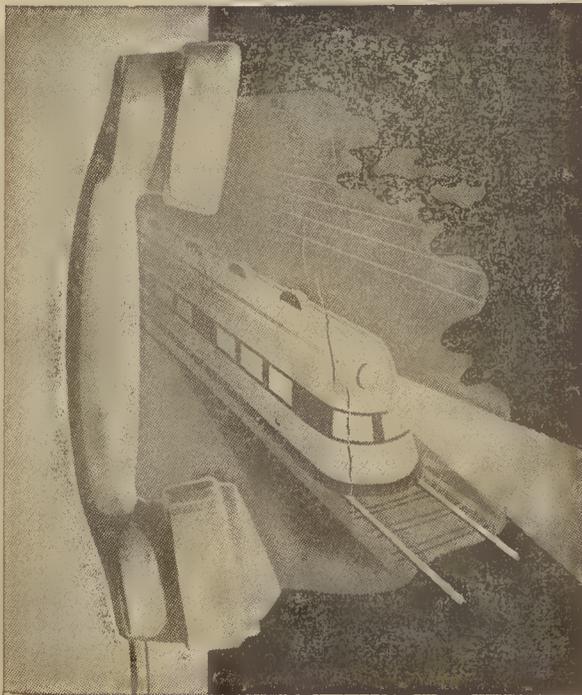
TUDO PARA MOTOCICLISMO
— REPARAÇÕES —
CARVALHO & SOBRINHO, L.ª DA
AV. FERNÃO DE MAGALHÃES TELEF. 3 027
COIMBRA



SKF

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

LISBOA PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995 - 34223
PORTO AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776 - 29777



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.º - LISBOA
Telef.: (P. D. C. - 2 Linhas) - 62193 - Teleg.: ERICSSON

Sumário

Reuniões Ferroviárias

A Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro
A terra é pequena para a ambição do homem,
por Rebelo de Bettencourt

Eng.º Vaz Cintra

Eng.º Carlos Santos

O reformado mais antigo da C. P.

Talvez não saiba que... por José Júlio Mo-
reira

Dos jornais

O carro americano de Fintona e o Turismo na
Irlanda, por Carlos de B. Leal

Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses
Os Vagões «Europ» no tráfego Internacional de
mercadorias

Lá por fora...

Regulamentação dispersa

A «Vila-presépio» de Marco de Canavezes

Perguntas e Respostas

Pessoal



**NA CAPA: Suíça — O caminho de ferro rético,
perto do Klosters (Grisões)**

SNRS. FERROVIÁRIOS!...

Nas suas compras de Fazendas de Lã consultem sempre:

BRAZ & MONTEIRO — Covilhã

Completo sortido para homem e senhora

Brevemente: **Os mais modernos padrões de Verão**
Descontos especiais

GRANDE STOCK DE RETALHOS (fins de peça)



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em
adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de **Armações em massa e metal.**
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- **Fazemos os descontos máximos** que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com **assistência técnica permanente e gratuita.**

OCULISTA DE LISBOA, L.ª
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)