



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 315 SETEMBRO — 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

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: **ANTÓNIO MONTÊS**

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

Acordo Colectivo de Trabalho entre a C. P. e o seu pessoal



O Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P. escutado atentamente pelos Srs. Ministros das Comunicações e das Corporações, pronuncia o seu brilhante discurso.



O Sr. Presidente da União dos Sindicatos Ferroviários pronunciando o seu discurso

NO gabinete do sr. Ministro das Corporações, realizou-se, no dia 29 de Julho, a assinatura do Acordo Colectivo de Trabalho para o pessoal ferroviário, celebrado entre a nossa Companhia, de uma parte, e a União dos Sindicatos Ferroviários, os Sindicatos Nacionais dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e construtores, dos Electricistas e dos Profissionais de Enfermagem de outra parte.

Estiveram presentes ao acto, além dos Ministros das Corporações e das Comunicações, os srs. Doutor Mário de Figueiredo, conde de Penha Garcia, engenheiros Mário Costa e Nogueira Soares e dr. Mário Reimão Nogueira, do Conselho de Administração da C. P.; engenheiros Espregueira Mendes e Branco Cabral, respectivamente Director-Geral e Secretário-Geral da Companhia; Guilherme Augusto Tomás, Sebastião Barreiros, Joaquim Lourenço de Moura, Eloi Trindade da Silva, Zacarias Fuertes, Custódio Rodrigues Duarte, Manuel Pinto de Mesquita e João Inácio Martins, da

União dos Sindicatos dos Ferroviários; Lopes Peixoto, Mário Gonçalves e Manuel Leitão Branco, dos Sindicatos dos Engenheiros Auxiliares, dos Electricistas e dos Profissionais de Enfermagem.

O sr. Guilherme Tomás, Presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, foi quem primeiro usou da palavra, que disse:

«Na história da vida ferroviária é a primeira vez que isto sucede, e, por isso mesmo, é possível que a minha modesta forma de agradecer não corresponda verdadeiramente àquilo que o acordo significa para a classe ferroviária! É possível ainda que eu como humilde trabalhador que sou não saiba exprimir com aquela beleza de frases, nem saiba mesmo pôr em relevo o alto apreço que um acontecimento desta ordem merece.

Mas, todos sentimos já que vão felizmente longe os tempos em que as regalias — quase sempre pequeninas — e a fixação dos direitos e deveres só se alcançavam com tumultos e greves sem nenhuma utilidade para ninguém!

Hoje, na nossa época de paz e sossego, nesta época do grande obreiro que é Salazar, foi possível a V. Ex.^a, sr. Ministro, ultimar com superior decisão e autoridade o acordo de trabalho em que já o seu ilus-

tre antecessor tanto se tinha esforçado para levar a bom termo.

Os ferroviários portugueses, representados pela sua União, e esta por mim, ao presenciarem agora todo o auxílio que mereceram do Governo e ao verificarem o alto espírito de justiça com que os ilustres governantes da nossa terra olham as questões dos trabalhadores, não podem deixar de saudar na pessoa de V. Ex.^a todo o Governo da Nação! Nem podem calar o contentamento que deles se apodera ao subscreverem um acordo que — justo é dizê-lo — representa também por parte da entidade patronal uma vontade de colaboração com os seus servidores.

Por outro lado, a grande e inestimável valia deste acordo para os ferroviários está em tornar possível (com este acto) libertar os trabalhadores de certas anomalias e até de certos excessos da empresa arbitrariamente cometidos e, por isso mesmo reprováveis.

Esta hora, sr. Ministro, é portanto, uma hora alta para a classe ferroviária, que com orgulho vê a disciplina imprimida pelo Governo às actividades portuguesas, limitando exageros, curando de excessos e desequilíbrios, olhando até pela própria vida das empresas de caminho de ferro e prestigiando assim a numerosa classe ferroviária.

Não vou entrar no agradecimento deste ou daquele ponto, vincados tão eloquentemente no Acordo, mas

não pode deixar de impressionar profundamente todo e qualquer ferroviário o valor global deste instrumento de trabalho que levou o Governo da Nação a dispender muitas dezenas de milhares de contos para acudir às necessidades sentidas dos trabalhadores ferroviários.

Há, todavia, um facto que se impõe destacar (à margem deste Acordo) não só pela sua excepcional importância, como ainda pela consoladora tranquilidade que a todos os ferroviários oferece; esse facto, repito, merece um agradecimento especial, a V. Ex.^a Sr. Ministro, e a todo o Governo da Nação; refiro-me ao decreto que em breve sairá (assim nos garantiu V. Ex.^a) concretizando que os esquemas das várias Caixas de Pensões e Reformas serão inalteravelmente mantidos para aqueles que delas hoje já fazem parte.

Tudo isto são, sem dúvida, medidas justas tomadas pelo Governo; são sem dúvida, medidas que se impunham e já há muito aguardadas pela classe ferroviária; mas, porque representam mais do que uma simples boa-vontade da parte do Governo, porque representam até sacrifício, bem merecem que o agradeçamos sentidamente a V. Ex.^a, sr. Ministro, convindo ao mesmo tempo salientar — em contrapartida — que nas melhores como nas piores horas (mas principalmente nestas últimas) o Governo contou e pode contar sempre com a disciplina e o patriotismo dos ferroviários portugueses».



O Sr. Ministro das Comunicações, ladeado pelos Srs. Ministro das Corporações e Director-Geral da C. P., lê as suas importantes declarações

O sr. Prof. Dr. Mário de Figueiredo proferiu a seguir o seguinte discurso:

«Depois de trabalho muito laborioso tanto por parte da C. P. como por parte do Governo e do seu conhecimento por parte dos representantes qualificados dos trabalhadores, foi possível chegar-se à fixação das cláusulas do Acordo Colectivo de Trabalho que acaba de ser assinado na presença e com a sanção de Suas Excelências, os Ministros das Comunicações e das Corporações.

Se se trata da regulação por acordo dos conflitos de interesses entre a entidade patronal e os trabalha-

-lo, seria precipitar-se na falência e provocar a desordem com injustiças mais graves do que as existentes antes.

Podia a Companhia reconhecer a justeza das reclamações do seu pessoal e a necessidade de acudir à sua precária situação; nem por isso podia dar-lhes satisfação por não encontrar os meios para o fazer.

O seu dever era antes procurar o caminho que a conduzisse ao equilíbrio económico.

Isso se tem feito por intermédio da transformação dos meios de exploração, para que lhe não têm faltado as ajudas do Governo, e pela não admissão de pessoal novo ou promoção do pessoal em serviço.



O Sr. Ministro das Corporações, tendo ao lado o Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., profere a sua notável exposição

dores da empresa e se o regime acordado tem a sanção do Governo, não há lugar para discutir os princípios gerais que o informam nem a justiça das soluções encontradas para aqueles conflitos.

Por mim não as discutirei e limitar-me-ei a agradecer ao Governo o ter tornado possível à empresa levar a efeito este Acordo.

Uma empresa deficitária, como a nossa, e sem perspectivas próximas de encontrar o seu equilíbrio económico, não podia colaborar em reformas que lhe agravassem o «deficit» mesmo que essas reformas lhe aparecessem como um imperativo da justiça.

Agravar o «deficit», em vez de procurar eliminá-

Porque a sua exploração constitui um serviço público, da maior importância sob muitos aspectos, esse serviço não pode parar nem, sem graves perturbações, poderiam fechar-se linhas, embora de tráfego reduzido, nem mesmo, sem fortes reacções, poderia deixar-se de cuidar pelas condições de segurança ou de oferecer ao público o mínimo de conforto correspondente ao nível de vida que os progressos do País trouxeram.

É fácil convencer o Governo de que não pode deixar de ajudar a empresa a dar satisfação às exigências a que acabo de aludir. Nem é preciso convencê-lo, porque ele é o primeiro a dar conta daquelas necessidades e a não desejar que os transportes ferroviários apa-



Os dois ministros que sancionaram o Acordo abraçam-se cordialmente. Aos lados, os Srs. Presidente do Conselho de Administração e Director-Geral da C. P. aplaudem

reçam como uma nota destoante no conjunto dos progressos do País.

Já não é igualmente fácil convencê-lo, dado certo ambiente que se criou no País, de que o efectivo dos seus quadros de pessoal não é exagerado e de que, por isso, já não são possíveis reduções de despesa com o pessoal. Agora, com a reorganização dos serviços e dos quadros que o Governo pôde considerar e com a fixação dos limites do pessoal além dos quais não pode passar-se, já não poderá deixar de reconhecer-se que não há, por parte da Companhia, prodigalidades no guarnecimento daqueles quadros. E como o pessoal é tão essencial à vida da empresa como a máquina e o carril, o Governo não regateou os meios nem regateará os subsídios indispensáveis à execução do Acordo Colectivo pelo qual entendeu se realizava a justiça possível.

Representa isto uma grande tranquilidade para a Empresa e um motivo de forte agradecimento seu ao Governo.

O Governo tornou possível que se fizesse o que a Companhia por si não podia fazer.

Não tem, pois, razão quem afirma que a Companhia explorava o seu pessoal. Não lhe aumentou os vencimentos porque não podia; mas nunca deixou de, dentro das suas possibilidades e do condicionalismo dos vencimentos fixados, dar satisfação às reclamações justas que lhe eram formuladas nem de fazer uma interpretação impregnada de sentido social da rega-

lias que os seus regulamentos e ordens do serviço atribuíam ao seu pessoal. Executará o Acordo com o mesmo espírito, o que quer dizer que não olha para o Acordo como um instrumento de libertação de trabalhadores mas como uma forma de realização da justiça que lhes é devida e em que colaborou sem sofrer imposições que nunca lhe foram feitas e também sem deixar de aceitar as sugestões que foram feitas e lhe pareçam razoáveis.

Recebi muitas vezes os representantes dos trabalhadores. Recebi-os sempre que me procuraram. Falei-lhes com verdade e com simplicidade. Ouvi, com o acolhimento de quem é trabalhador, filho de trabalhadores, as suas reclamações por mais vivos que fossem no modo como as exprimiam. Recebi-os sempre, como homens que tratam as suas questões com outro homem, que também tem as dele e não como pedintes que, por não poderem trabalhar, pedem uma espórtula em vez de um salário justo. Suponho ter dado garantias de que não vai aplicar-se o Acordo como uma disciplina imposta à Empresa, mas como uma regra querida por ela.

Vossas Excelências, senhores Ministros, sabem pelos contactos que têm tido com a Empresa qual é a sua orientação e o desejo permanente de se integrar na do Governo tanto no que respeita à sua transformação técnica como no que toca à defesa dos interesses do pessoal.

Todos conhecemos o desejo e o esforço do Se-

nhor Presidente do Conselho no sentido de serem postos os meios, em todas as formas de actividade, capazes de fazer respirar no País o clima europeu de elevação do nível de vida e o particular e desvelado interesse com que considera os problemas do trabalho e dos trabalhadores. Por isso, todos nós, com o País, lhe estamos muito reconhecidos, e temos empenho em lhe dar a consolação de que estamos trabalhando para converter em realidade as suas ansiedades.

O social é o carácter da vida moderna. Mas não se pode afogar com ele o económico sem o afogar também.

Ao económico tem procurado dar satisfação o sr. Ministro das Comunicações, proporcionando à Empresa facilidades que têm podido pô-la no caminho da recuperação; ao social tem procurado dar satisfação o Ministério das Corporações, tomando contacto com a vida do pessoal e acolhendo com mais do que simpatia as suas reivindicações justas. Fê-lo o Ministro Soares da Fonseca, e está a fazê-lo Vossa Excelência, sr. Ministro.

Homem de acção, formado no ambiente do Instituto Nacional do Trabalho, levou o seu activismo para o Ministério da Educação Nacional. Todo o País conhece a obra que ali realizou. Regressado ao ambiente em que se formou para orientar e resolver os problemas do trabalho e da organização corporativa, ninguém duvida do seu ardor e todos esperam que ele venha a desabrochar nos melhores frutos. Que Deus o ajude e a nós todos para que cheguemos depressa ao termo para que nos dirigimos.

A tarefa é árdua, porque o termo para que nos dirigimos se vai afastando à medida que nos aproximamos dele. A nossa batalha tem uma finalidade, mas é uma batalha sem fim! Temos no Governo e em Vossas Excelências, senhores Ministros, grandes condutores. Não pararemos no caminho que conduz àquela finalidade. Os altos que as circunstâncias impuseram não serão paragens mas tempos de preparação para continuar».

O sr. Coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, falou a seguir:

«Muito me honrou, Vossa Excelência, senhor Ministro, ao convidar-me para assistir à assinatura deste acordo colectivo de trabalho.

Agradeço-lhe, como amigo e como Ministro; e tanto mais vivamente quanto é certo que tal convite me dá ensejo de expor ao País as medidas tomadas no departamento do Estado a meu cargo com vista a obter os meios financeiros sem os quais a empresa ferroviária não poderia fazer face aos novos encargos resultantes deste Acordo.

Um Acordo Colectivo de Trabalho, devendo traduzir sempre o pleno entendimento entre o capital e o trabalho e o mútuo respeito dos interesses de um e de outro, não pode deixar de contribuir decisivamente para a maior produtividade das empresas.

Mas, se na generalidade dos casos aquele entendimento é imprescindível à economia nacional e ao bem público, na concessionária única da rede ferro-

viária nacional assume especial importância, pois não estão em jogo apenas interesses económicos, mas a própria defesa do País, a que o caminho de ferro é essencial.

As comunicações de transporte — por terra, por mar e pelo ar — representam para a vida da Nação o mesmo que o sistema circulatório para a vida humana. Do seu bom funcionamento depende a possibilidade do progresso do País e portanto do bem-estar geral; e tanto assim é, que os países devastados pela guerra começaram a sua reconstrução pela recuperação das comunicações.

Entre nós, as enormes somas dispendidas nos últimos vinte e cinco anos com os transportes provam eloquentemente o interesse que estes têm merecido à Administração.

Dentre as comunicações por terra, o caminho de ferro, dadas as suas possibilidades de assegurar, como nenhum outro meio, o transporte de grandes massas de passageiros e mercadorias, deve ser considerado a sua espinha dorsal.

Tudo quanto se faça em seu benefício — é a Bem da Nação!

Nos caminhos de ferro portugueses, embora estejamos ainda longe de atingir o nível indispensável, foi possível, com a concessão de empréstimos e subsídios reembolsáveis e não reembolsáveis, renovar boa parte do material circulante e melhorar a via, do que resultaram condições de exploração mais económicas para a empresa — só em combustível poupam-se já por ano 80.000 contos — e maior comodidade e segurança para os utentes.

Mas, não obstante, a exploração da companhia apresenta-se deficitária: Nos dois últimos anos, o «deficit» rondou os 90.000 contos.

* * *

Paralelamente à efectivação do programa de realizações materiais que está em pleno curso — os primeiros serviços electrificados das linhas de Sintra e do Norte devem ser inaugurados em 1956 — estudou a C. P. a reorganização dos seus serviços e a reforma dos quadros do pessoal, por forma a estruturar uns e outros de acordo com os objectivos duma exploração económica.

Resolvidos estes problemas, já se estava em condições — mas só então — de rever as remunerações do pessoal, onde se impunham certos ajustamentos. Da forma por que foi feita esta revisão falará o sr. Ministro das Corporações.

Por mim, quero apenas dizer aquilo que todo o ferroviário sabe, mas que importa o País conheça: a C. P., vivendo desde há anos em regime deficitário, que só não é muito mais acentuado graças às medidas atrás referidas, não estava manifestamente em condições, por maior que fosse o seu desejo de atender os justos pedidos do seu pessoal, de fazer face aos encargos resultantes do aumento dos respectivos vencimentos e salários e do acréscimo da contribuição da empresa para a Caixa de Previdência e para o abono de família, computados em mais de 60.000 contos, sem agravar em medida correspondente o «deficit» anual.

Assim, não devendo a revisão das remunerações

protelar-se por mais tempo, dois caminhos se ofereciam para a sua efectivação:

— Ou encerrar linhas deficitárias (o que aliás se fez nalguns países) de modo a conseguir economia suficiente para arcar com as novas despesas;

— ou criar receitas bastantes para o mesmo efeito.

Dado que com a primeira solução não só podia ser afectada a economia de algumas regiões, como ainda seguramente sofreria o próprio pessoal ferroviário, pois parte seria despedida e o que ficasse ao serviço veria os quadros reduzidos e as possibilidades de acesso limitadas, optou-se pela segunda: ou seja, procurou-se encontrar, em certa medida, na criação de novas receitas, compensação para os encargos referidos acima.

Essa compensação vai buscar-se, em primeiro lugar, aos utentes do caminho de ferro, elevando, por um lado, as tarifas de passageiros, entre 5 e 12 por cento, e agravando, por outro, o custo dos serviços prestados pela C. P. aos C. T. T.

Da primeira medida deve resultar um aumento de receitas da ordem dos 25.000 contos; da segunda, 12.000.

Não é possível, sem grave risco de comprometer o equilíbrio entre a oferta e a procura destes transportes, ir mais longe.

Como e onde encontrar, porém, a diferença para os 60.000 contos indicados ou, pelo menos, parte deles?

E' fora de dúvida que as carreiras de transportes

automóveis classificadas de concorrentes transportam tráfego que normalmente pertenceria ao caminho de ferro.

Dada a manifesta utilidade que têm, para as populações das localidades vizinhas do caminho de ferro, mas com dificuldades de ligação a este, a lei admite a sua existência, não sem que, através de medidas de natureza diversa, procure impedir que a respectiva exploração agrave as grandes dificuldades financeiras da empresa ferroviária, concessionária dum serviço essencial à economia e à defesa do País.

Para tal fim, lançou-se mão, fundamentalmente, do imposto de camionagem—instituído com o objectivo de estabelecer o equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres — e da fixação dum limite mínimo tarifário.

Assim as carreiras concorrentes pagam o dobro do imposto de camionagem devido pelas carreiras afluentes, complementares e independentes e a respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro é superior em 10 por cento à base do cálculo dos preços de transporte de passageiros na terceira classe de caminho de ferro.

Pelo que toca aos utentes, o facto de a tarifa das carreiras concorrentes ser mais elevada que a ferroviária tem inteira justificação na medida em que, devido à maior maleabilidade do transporte automóvel, a utilização daquelas carreiras representa maior comodidade para eles.

Relativamente às empresas, o intenso tráfego das



O Ministro das Corporações cumprimentando os membros directores dos Sindicatos Ferroviários

carreiras concorrentes mostra que a aludida diferença tarifária não afecta a sua economia.

Ora, a manutenção do desnível existente entre a tarifa mínima das carreiras concorrentes e a base para o cálculo do preço de transporte de passageiros na terceira classe do caminho de ferro conduz a elevar aquela em medida correspondente ao agravamento sofrido por este.

Visto, porém, que as empresas exploradoras destas carreiras desfrutam duma situação financeira desafogada, aquela elevação, no caso de para elas reverter a correspondente receita, viria acrescentar os seus lucros, já suficientemente remuneradores, quando é certo que o aumento de receita previsto com a alteração das tarifas ferroviárias mal chega, como referi, para fazer face a 50 por cento dos novos encargos.

Nestas condições, entendeu o Governo que a receita de exploração das carreiras concorrentes de passageiros, na medida em que advier da elevação da respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro, deve reverter para o Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Para esse fim, se cria nesta data um adicional ao imposto de camionagem pago por aquelas carreiras.

Não se pode prever, neste momento, qual a receita proveniente desse adicional. Sabe-se, no entanto, que fica muito aquém do necessário para compensar a diferença entre as receitas agora criadas e o montante dos novos encargos.

Espera-se, porém, que a Administração da C. P. sempre vigilante e atenta, apoiada na dedicação conhecida e tradicional dos ferroviários, no novo material de exploração já adquirido ou em curso de aquisição, e na transformação da rede (electrificação), possa, pela realização de economias, não só fazer-lhes face como até reduzir sensivelmente o «deficit» que se está registando de ano para ano.

De toda a maneira, a solução encontrada traduz-se num sacrifício que se pede ao País, pois será este quem, duma forma ou doutra, terá de suportar os encargos resultantes do Acordo que hoje se assina.

A causa é, porém, justa; só isso justifica tal sacrifício. Que o País a compreenda e que os ferroviários compreendam por sua vez aquele sacrifício.

O Governo confia nos ferroviários e manifesta esta confiança no momento, que julgo apropriado, em que a empresa celebra um Acordo Colectivo de Trabalho com o seu pessoal.

Que este dia seja de alegria para ele e de fé na sua acção, pois dela depende, de certo modo, que o Governo se não veja obrigado, mais cedo ou mais tarde, a encerrar linhas ou troços de linhas citados.

O último discurso foi do sr. dr. Veiga de Macedo, Ministro das Corporações. Disse:

1 — O Acordo Colectivo de Trabalho, agora assinado pela Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro e pelos dirigentes dos organismos corporativos que representam o pessoal ferroviário, vinha, de há muito, a ser negociado sob a superior orientação do meu illustre predecessor. É assim de jus-

tiça afirmar que a maior parte das cláusulas deste novo instrumento regulador de trabalho, incluindo todas as respeitantes às categorias profissionais e aos ordenados, se encontrava já estabelecida quando, há cerca de três semanas, assumi as funções de Ministro das Corporações e Previdência Social.

Nem por isso decorreram fáceis as tarefas que tive de realizar, pois à última hora surgiram divergências sérias entre as partes contratantes sobre alguns pontos essenciais do Acordo. Foi possível, felizmente, encontrar fórmulas de conciliação dos interesses em presença, e isso permitiu concluir as negociações, que de resto, não deviam, sob pena de graves prejuízos para o pessoal ferroviário, prolongar-se por mais tempo.

Devo uma palavra de agradecimento e de apreço ao Ex.^{mo} Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Doutor Mário de Figueiredo, cujo alto espírito, claro sentido das realidades e necessidades sociais e perfeito conhecimento dos assuntos em causa, em muito facilitaram a minha missão.

Aos dirigentes sindicais outorgantes e aos seus colegas de direcção, significo ainda o meu contentamento pela forma como souberam defender a sua classe e cooperar com o Ministério na busca das melhores soluções, de entre as possíveis, para os problemas agora resolvidos. Faço votos por que a classe saiba agradecer aos homens que tão dignamente a representaram no decurso de longos meses de trabalho porfiado — que agora culmina neste acto, porventura o de maior transcendência social de entre todos aqueles em que os ferroviários-portugueses têm sido interessados.

Não devo também esquecer o esforço, a abnegação e a competência que, desde início, o assistente dos Serviços de Acção Social, dr. Pereira Bernardes, pôs no estudo dos problemas sociais dos ferroviários e na preparação e negociação do Acordo. Aqui lhe deixo, por isso, a bem merecida palavra de justiça e de louvor.

2 — O Acordo celebrado virá, porém, a agradar a todos? A resposta tem de ser negativa, neste caso, e sê-lo-ia também em qualquer outro análogo. Convém não esquecer que em todos os tempos e em todas as classes sempre houve e haverá quem não fique satisfeito com as reformas, mesmo as mais vantajosas.

Não se tem, por outro lado, a pretensão de pensar que o trabalho realizado seja completo e perfeito nos seus múltiplos aspectos. Pode, no entanto, dizer-se que o presente Acordo vem trazer aos ferroviários um conjunto de regalias da maior projecção.

Não vou aludir, em pormenor, a esses benefícios. Referirei, apenas, em curtas palavras, algumas melhorias alcançadas.

Os Sindicatos Nacionais passarão, de futuro, a tomar parte mais activa na fixação das condições de trabalho e na definição das categorias profissionais e até na apreciação dos regulamentos internos da Companhia.

Cria-se uma Comissão Corporativa, onde as divergências suscitadas na aplicação do Acordo serão estudadas e discutidas pelos representantes da entidade

patronal e dos Sindicatos. Simplifica-se o sistema de categorias e classes profissionais, e de tal forma que as actuais 1215 situações do pessoal da Companhia se reduzirão a 172. Limita-se o número de estagiários e o tempo de estágio de modo a evitar abusos ou descuidos. Estabelece-se o princípio da proibição do despedimento sem justa causa, devendo esta ser provada através de processo disciplinar. Melhora-se o regime do horário de trabalho nas estações, concede-se descanso semanal a todos os guardas das passagens de linha, e proíbe-se a acumulação de mais de duas horas de folga. Confere-se direito a licença de três dias, sem perda de remuneração, no caso de morte

rão ainda a 3110 ferroviários. Apenas em relação a 700 se mantêm as actuais remunerações.

É principalmente de salientar que a Empresa se vincula à obrigação de proceder, no prazo de três meses, à promoção de cerca de 1500 ferroviários e de admitir o pessoal exigido pelas necessidades e conveniências dos serviços. Este é, talvez, dos benefícios, o de maior importância consagrado no Acordo e resulta da proposta que fiz para eliminar a mais funda divergência entre os sindicatos e a Companhia.

A nova convenção colectiva de trabalho caracteriza-se, pois, pela sensível melhoria de vida que traz à grande família ferroviária, pela realização de mais



Um aspecto da assistência

de parentes próximos. Reduz-se o período para a contagem do tempo de trabalho efectivo nos serviços de funcionamento permanente. Amplia-se o limite de idade para a admissão nos quadros efectivos e para a promoção dos agentes em serviço anteriormente a 1949. Instituem-se abonos por exercício nas categorias superiores, por serviço de engatagem e por chefia de linha. Melhoram-se vários abonos e prémios, como o de percurso. Cerca de 740 ferroviários beneficiarão nos seus ordenados de um aumento de 30 por cento, chegando alguns a atingir 50 por cento. Mais de 4.700 assalariados ou empregados verão crescer a sua remuneração de 20 a 30 por cento, e cerca de 4550 melhorarão os seus ordenados em 15 a 20 por cento. Os aumentos entre 10 e 15 por cento aproveita-

uma perfeita justiça relativa entre as diversas categorias e classes profissionais, e pela reforma acentuada dos serviços da Empresa no sentido da sua simplificação e normalização.

Vários aspectos das relações entre o pessoal e a Companhia serão ainda objecto de estudos complementares, através da definição das categorias e de remodelação e actualização dos regulamentos internos de serviço, da disciplina, de assistência médica... Até ao fim do ano, deverão esses estudos estar concluídos, sendo de esperar que os trabalhos, que de perto acompanharei, bem como a ulterior execução do Acordo, decorram no plano da compreensão mútua e da cooperação franca e efectiva.

Assim se demonstrará, uma vez mais, que não há

problemas insolúveis ou interesses irreductíveis, quando os homens se orientam pelos princípios da concórdia, da coerência e da justiça.

A vitória destes altos valores constitui mesmo a nota mais característica do novo Acordo e há-de ser sempre, no fim de contas, o supremo objectivo a alcançar por uma política social digna deste nome.

3— Foi já enviado para o «Diário do Governo» um Decreto-Lei, emanado deste Ministério, que bem merece uma referência particular, por ser através dele que se resolve a complexa questão da previdência dos ferroviários, há longos anos pendente. Esse diploma, sem cercear quaisquer interesses, confere melhorias substanciais a alguns milhares de trabalhadores. Fundem-se numa única instituição as treze caixas existentes, assegurando-se, contudo, a todos os inscritos a manutenção dos actuais benefícios, e dão-se poderes ao Ministro das Corporações para, no momento julgado oportuno, integrar a Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril na nova Instituição de Previdência dos ferroviários. Estende-se a protecção da previdência na invalidez, velhice e morte segundo o esquema geral em vigor para os trabalhadores do comércio e indústria, ao pessoal ferroviário — cerca de 4.000 pessoas — presentemente excluído do seguro social. Estabelece-se a retroacção de direitos a favor dos ferroviários que presentemente tenham benefícios inferiores aos do esquema geral agora adoptado, e prevê-se a possibilidade da contagem do tempo já decorrido aos que, pela primeira vez, são abrangidos pela previdência. Conferem-se ao pessoal a admitir garantias normais do seguro social e garante-se a todos, no caso de cancelamento, a conservação dos direitos da previdência adquiridos ao serviço da respectiva empresa. A nova Caixa concederá abono de família a todo o pessoal, incluindo o eventual ou adventício, continuando a cargo da Companhia a prestação dos benefícios do seguro na doença—assistência médica e subsídio. Torna-se uniforme a contribuição dos inscritos na Caixa de Aposentações dos Ferroviários, em consequência da dispensa de contribuição do pessoal para o abono de família, dispensa que no referido diploma também se determina. Simplifica-se o regime de financiamento da previdência e liberta-se a Empresa do encargo imediato da constituição de reservas, impondo-se, po-

rém, à exploração a responsabilidade pela integração das pensões e subsídios. Em conclusão: dá-se satisfação, através do mencionado diploma, a uma das mais vivas e velhas aspirações do pessoal ferroviário, que vê assim consolidada a sua efectiva segurança social.

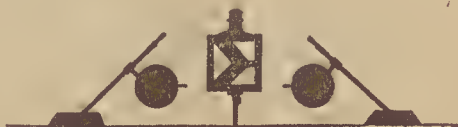
4— Quis o sr. Ministro das Comunicações, accedendo tão amavelmente ao convite que com muito gosto lhe dirigi, honrar este acto e esta Casa com a sua presença, que reconhecidamente agradeço. A esse agradecimento junto do protesto da mais alta consideração pelo carácter, isenção e superiores qualidades de governante, do coronel Gomes de Araújo,

A sua clara palavra mostrará ao País é ao pessoal ferroviário que as regalias a este agora concedidas impõem à Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro e à Nação o encargo anual da ordem dos 60 mil contos. Tão pesado sacrificio ha-de levar, por certo, aos milhares de operários e empregados dos caminhos de ferro, a certeza de que se fez tudo o que era possível para melhorar a sua situação e corresponder aos seus anseios.

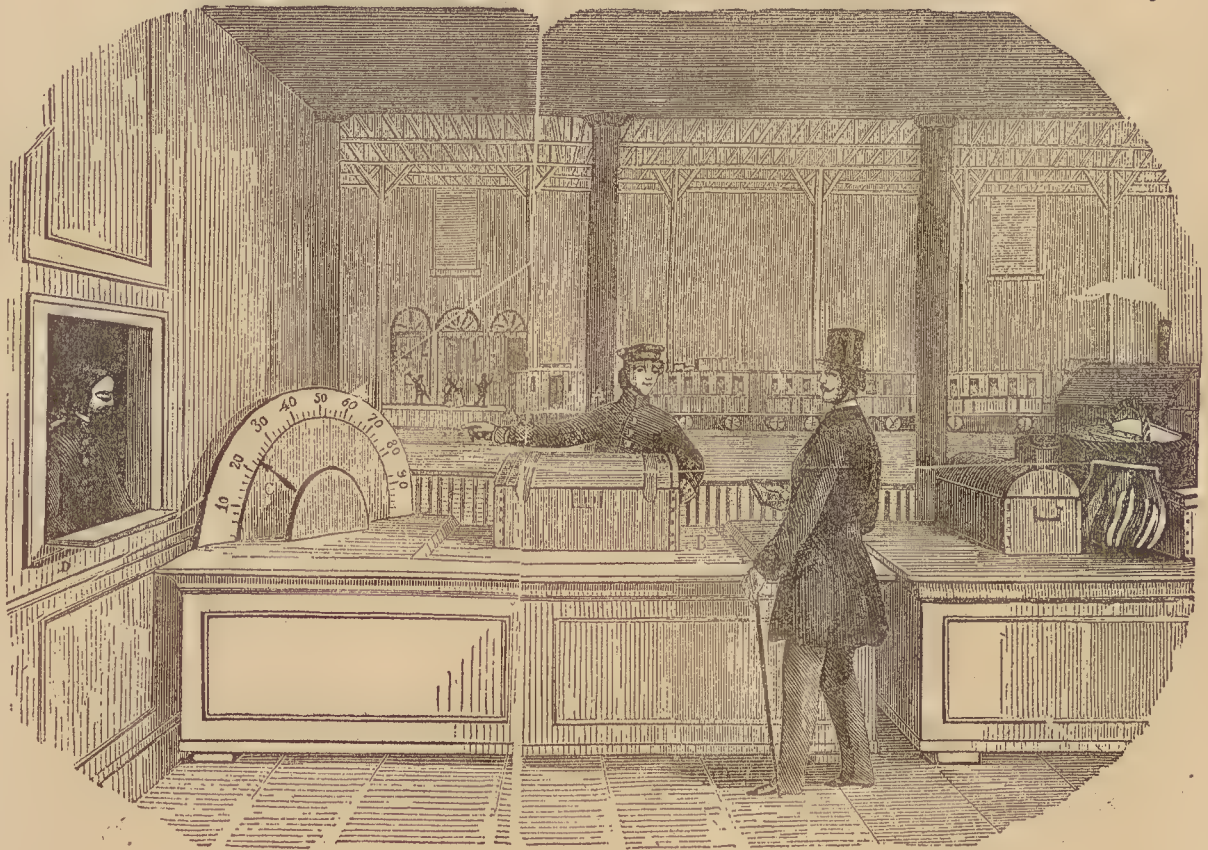
Não se desejam agradecimentos — até porque a justiça não se agradece. Mas é lícito esperar que todos reconhecerão ter-se ido até onde era possível ir, numa Companhia que se encontra em situação económica difícil e que tem de achar sempre o aperfeiçoamento dos seus serviços e a melhoria do rendimento do seu trabalho como forte exigência de interesse nacional.

Para finalizar, só uma palavra mais. O Senhor Presidente do Conselho acompanhou, com o maior interesse e carinho, os trabalhos de que resultaram a celebração do Acordo e a publicação do diploma legal sobre a previdência dos ferroviários. Mais uma vez, graças ao alto espírito do Chefe do Governo, se dá assim um passo em frente na satisfação das legítimas aspirações dos trabalhadores.

Assinalo o facto, na certeza de que o seu conhecimento será consolador para todos os trabalhadores portugueses, e ainda porque ele constitui mais uma garantia de que se prosseguirá fielmente, e tanto quanto possível com ritmo mais vivo, na execução de uma política social baseada nos mais elevados princípios de justiça e enobrecida pelos mais puros sentimentos de fraternidade humana.



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



O pesa-bagagem de Brussant, numa estação do caminho de ferro

O *Archivo Pittoresco* de 1860, ao publicar a gravura acima reproduzida, escrevia que «há invenções que se distinguem por sua admirável simplicidade e pela utilidade de que todo o mundo se aproveita.» E em seguida explicava: «O pesa-bagagem inventado por Mr. Brussant, para uso das estações (*gares*) dos caminhos de ferro, armazéns, fábricas, etc., é denominado por ele «autoposador

dinâmico—circonvertente». *Autoposador*, porque indica por si mesmo, sem o auxílio de pessoa alguma, o peso dos fardos e outros objectos; *dinâmico*, porque é construído sobre o sistema dos contrapesos e da alavanca; *circonvertente*, emfim, porque o ponto de apoio da alavanca, em vez de ser uma haste de lâmina aguda, é um sistema de rolos ou cilindros girando sobre si.»

Dos

J

JOJOS



As viagens do homem do futuro, segundo a afirmação de um americano...

William Lear, director de uma companhia produtora de instrumentos electrónicos de precisão, numa entrevista concedida a um jornal americano, declarou que o «homem de futuro viajará através dos fios».

Pretendendo justificar esta sua tão fantástica afirmação, Lear explica que os cientistas sabem hoje que a matéria nada mais é do que uma outra forma de energia e, como tal, exprimível e desdobrável em vibrações. Essas vibrações, por sua vez, podem ser transmitidas por ondas electromagnéticas, por meio de fios ou através do éter, tal como o som e a imagem.

Consequentemente, o corpo humano, que é matéria, pode ser desdobrado em vibrações, emitido, e, por fim, reconstituído electrónicamente em qualquer parte do Mundo. Esta maneira de viajar do homem do futuro seria praticamente instantânea, visto que se procederia à velocidade de luz: 300 000 km por segundo.

Carruagens «Bar-Toilette»

Entre a Holanda e a França (*Côte-d'Azur*) desde meados de Junho que circula integrada na Composição do «Zon Express», uma carruagem mixta *bar-toilette*, que proporciona a grande número de passageiros conforto não

oferecido até aqui pelos mais luxuosos comboios internacionais.

A carruagem possui numerosos e amplos compartimentos com todas as instalações modernas para *toilette*, inclusive banheiras; dispõe ainda de vários compartimentos-*bar*, idênticos ao do comboio francês «Mistral».

O acolhimento dos utentes do caminho de ferro dado a esta inovação, que constitui reacção contra a concorrência dos grandes autocarros de cruzeiro internacional, tem sido entusiástico.

Caminho de Ferro de Moçâmedes

Foi recentemente aberto à exploração o primeiro troço de prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes (Sul de Angola), na extensão de 130 km, desde Sá da Bandeira a Vila Paiva Couceiro (Quipango). Este novo troço tem já a bitola internacional da África e no seu percurso, foram realizadas numerosas obras de arte e construídas 3 estações.

Esta linha, a prolongar até à fronteira, canalizará para o porto de Moçâmedes parte do movimento de mercadorias do interior africano — movimento esse que até agora era feito unicamente através do porto de Lobito. Em ligação com os trabalhos da linha estão a realizar-se as obras de ampliação e reapetrechamento do porto de Moçâmedes, a concluir dentro dos próximos dois anos.



Regulamentação

DISPERSA

I -- Divisão Comercial

A -- Tráfego

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2-C. — Passageiros (em vigor desde 27-5-955) — Altera o n.º 1 do Artigo 5.º da Tarifa.

42.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (em vigor desde 22-5-955) — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Fungalvaz e estabelece o serviço que presta.

14.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias (em vigor desde 11-5-955) — Criou as rubricas «capachos de cairo para lagares», «seiras para lagares» e «seiras não designadas», e eliminou as rubricas «capachos de borracha», «capachos de cortiça», «capachos de corticite», «capachos de madeira», «capachos metálicos» e «seiras».

2.º Aditamento ao Anexo à Tarifa de Operações Acessórias (em vigor desde 1-6-1955) — Criou o Artigo 5.º do Anexo a esta Tarifa, pelo qual é incluída no referido Anexo a matéria do Aviso ao Público B. n.º 84, de 17 de Julho de 1950, relativa à ampliação para 30 dias, no que respeita à cortiça armazenada nas estações das linhas do Sabor e do Tua, do prazo de armazenagem gratuita previsto no Artigo 10.º da citada Tarifa.

Aviso ao Público B. n.º 214 (Datado de 3-5-955) — Supressão do serviço combinado de passageiros e bagagens entre Silves (estação), Silves e Barragem do Arade.

Aviso ao Público B. n.º 215 (em vigor desde 15-5-955) — Determina as disposições aplicáveis ao tráfego internacional de passageiros, bagagens, cães e mercadorias.

Aviso ao Público B. n.º 216 (em vigor desde 1-6-1955) — Determina a inclusão no Anexo à Tarifa de Operações Acessórias, da matéria do Aviso ao Público B. n.º 84, de 17 de Julho de 1950, e anula este último diploma.

80.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 12-5-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Santiago do Cacém e os Despachos Centrais de Cercal do Alentejo e São Luís.

106.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 2-6-955) — Transportes entre a estação de Santa Comba Dão e os Despachos Centrais de Tábua, Midões, Pinheiro de Coja, Vila Nova de Oliveirinha, Coja e Monte Frio, servindo Oliveira do Hospital.

128.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 20-5-955) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vila Pouca de Aguiar e o Despacho Central de Valpaços.

156.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 10-6-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre as estações de Porto (S. Bento) e de Cete e o Despacho Central de Castelo de Paiva.

219.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 7-6-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Vila Franca de Xira e os Despachos Centrais de Samora Correia, Benavente, Salvaterra de Magos e Coruche.

269.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 10-5-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Mogofores e o Despacho Central de Paredes do Bairro.

270.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 16-5-955) — Transporte

de mercadorias entre a estação de Chança e o Despacho Central de Seda.

B— Estatística e Estudos

Carta Impressa n.º 6, de 9-5-955 — Classificação Estatística da rubrica «C. G. M.»

C— Reclamações

Carta Impressa n.º 5, de 25-5-1955 — Esclarecimento ao modo de dar execução à Carta-*Impressa n.º 4*.

II -- Divisão de Exploração

A— Instrução Profissional

Ordem do Dia n.º 4595, de 23-5-955 — Concessão de Diplomas de Prémios, aos concorrentes que se submeteram a exame e que obtiveram a respectiva classificação, de harmonia com a Instrução n.º 2561.

B— Estudos e Aprovisionamentos

2.º Aditamento à Instrução n.º 2525 de 30-4-955 — Sinalização de Lisboa P.

Instrução n.º 2604 de 20-5-955 — Sinalização da estação de Baraçal.

Instrução n.º 2605 de 23-5-955 — Sinalização da estação de Sobral.

Instrução n.º 2606 de 23-5-955 — Sinalização da estação de Guarda.

C— Movimento

*Carta-*Impressa n.º 2** de 2-5-955 — Serviço especial por motivo da Peregrinação a Fátima.

*Carta-*Impressa n.º 3** de 6-5-955 — Anúncio dos Comboios Especiais n.ºs 24001, 24002, e M 24002, de 15-5-955, realizados por motivo da Conferência de Horários Franco-Hispano-Portuguesa.

1.º Aditamento à Circular n.º 1101 de 10-5-955 — Revalidação de alvarás de licença de circulação de vagões particulares portugueses.

2.º Aditamento à Circular n.º 1101 de 25-5-955 — Comunica que foram adquiridos, pela Companhia, os vagões Of 20622-Of 20632-O 21301 e O 21302 de propriedade da firma Mourão, Teixeira Lopes & C.ª, Lt.ª

Ordem de Serviço n.º 103 (Série M n.º 97) de 18-5-955 — sobre a suspensão de cir-

culações entre as estações de Fátima a Caxarias, no período compreendido entre os comboios n.º 1 e 20 de 26-5-955.

1.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 103 (Série M n.º 97) de 31-5-955 — Comunica que a partir do dia 1 de Junho de 1955, cessa a paragem das circulações nos pontos quilométricos términos da precaução.

III — Divisão de Via e Obras

Divisão

Circular de Via n.º 3470 de 2-5-955 — Transcreve a carta sem número de 30-3-955 dos Serviços Médicos, determinando a vacinação obrigatória de todo o pessoal da Companhia, contra a varíola.

Circular de Via n.º 3471 de 27-5-955 — Transcreve a carta n.º 63733 de 23-5-955 da nossa Direcção-Geral, comunicando que a Inspecção das Tropas de Sapadores tem actualmente a sua sede no Edifício dos Tribunais Militares em Santa Clara.

Circular de Via n.º 3472 de 27-5-955 — Transcreve as cartas n.º 63757 de 18 de Janeiro e 20 de Maio do corrente ano da nossa Direcção-Geral comunicando não ser de considerar as indicações de habilitações literárias constantes das cadernetas militares bastantes elementos de prova das habilitações literárias exigidas para admissão na Companhia ou registo na matrícula dos agentes.

Instrução de Via n.º 372 de 23-5-955 — Esclarece dúvidas sobre o alcance da isenção de contribuições e impostos consignada nalguns artigos do Contrato de Concessão Única.

Serviço de Conservação

Circular de Via n.º 258 de 3-5-955 — Esclarece que no preço unitário fixado na Circular n.º 254 já se encontram incluídas as percentagens legais.

Circular de Via n.º 259 de 31-5-955 — Determina que as Secções de Via elucidem os guardas da P. N. de 1.ª e 2.ª categoria de que não podem abandonar o serviço do seu posto sem se certificarem de que o agente que os deve substituir está presente, e que está perfeitamente assegurada a continuidade do serviço.

Uma notável obra de valorização económica

O Caminho de Ferro do Limpopo

EM exploração provisória, abriu ao tráfego, no passado dia 1 de Agosto, a nova linha férrea do Limpopo, grande realização económica que vem satisfazer duas importantes necessidades da província ultramarina de Moçambique: o desenvolvimento da vasta região meridional que atravessa e a criação de uma melhor ligação entre a Rodésia do Sul e o Oceano Indico—nova e importante artéria de escoamento dos produtos deste país.

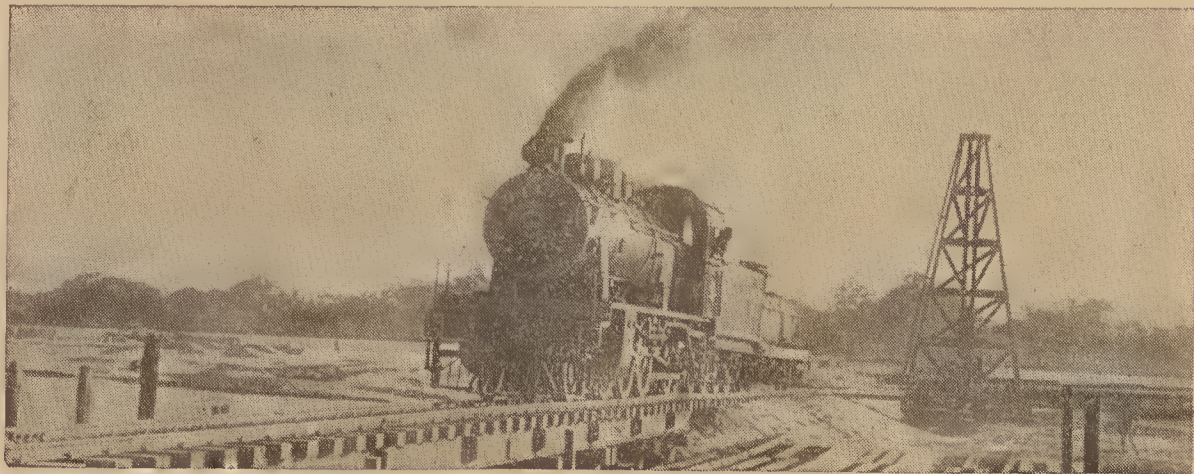
A necessidade de estabelecimento da via férrea do Limpopo foi assinalada na Conferência de Transportes, realizada em Joansburgo (União Sul-Africana), em Outubro de 1950, que propôs o estabelecimento imediato de ligações suplementares entre Moçambique e a Rodésia do Sul. Na execução deste propósito, firmou-se em 20 de Junho de 1951, entre os governos português e rodesiano, o necessário acordo.

A nova linha parte da estação de Guijá, situada a 112 km. de Lourenço Marques, na

margem direita do rio Limpopo. O traçado de ligação tem, no total, a extensão de 1099 km. dos quais 322 km. pertencem ao território português. Foi construída em duas fases: a primeira, que começou em 21 de Maio de 1953 e se concluiu em Agosto desse mesmo ano, levou-a até á aldeia da Barragem, numa extensão de cerca de 23 km; a segunda, utilizando já a maquinaria de equipamento adquirido nos E. U. A., levou a construção da linha até à fronteira, que foi atingida pelo grupo avançado de terraplanagens em 20 de Março de 1954.

O fornecimento de material de tracção e de transporte necessário à nova via foi feito por intermédio dos mercados americano e europeu. Consta de 36 locomotivas, 20 furgões, 24 carruagens e 410 vagões.

A despesa com a construção e equipamento do novo caminho de ferro está computada em cerca de 860 mil contos e é suportada pelos fundos próprios do caminho de ferro, pelas receitas da província e por empréstimos



Os trabalhos na construção da linha



da Metrópole e de um Banco americano.

A linha atravessa, na sua maior extensão, terrenos propícios ao cultivo de produtos preferidos pelos indígenas. Mas a base da economia da região deverá ser a criação de gados, logo que se resolva o problema do abastecimento de água.

A zona servida por este caminho de ferro está ainda pouco desenvolvida; mas com os trabalhos, em curso, de aproveitamento hidroagrícola da zona do Limpopo, onde se fixarão alguns milhares de colonos e indígenas, e ainda com a benéfica influência que o caminho de ferro vai exercer, novos horizontes surgirão, permitindo assim a rápida recuperação dos capitais investidos, através das receitas de tráfego interno, que os serviços da província estimaram em 78 000 toneladas por ano, no sentido descendente e de 13 000, no ascendente.

O estabelecimento da nova linha constitui um notável êxito para os técnicos portugueses. Nela intervieram 500 europeus e 5 000

indígenas, os quais, com uma dedicação exemplar, executaram uma obra que constituirá condigno padrão na história das realizações ultimamente levadas a efeito no continente negro. E pode avaliar-se bem o esforço despendido, sabendo-se que se bateu um recorde mundial com o assentamento, num dia de trabalho, de 3,5 km. de linha.

Mas além da grandeza do empreendimento técnico que esta obra constitui e do incremento económico que se obtém, a construção da linha férrea do Limpopo é eloquente demonstração da tradicional política de boa vizinhança da Nação portuguesa.

O «Boletim da C. P.» atento a todos os acontecimentos que representam inovação e progresso no caminho de ferro, assinalando nas suas colunas realização de tamanho vulto, saúda e felicita os ferroviários moçambicanos, e associa-se ao sentimento de agrado que a todos os portugueses causa a maior valorização de uma parcela de território nacional.

NAS PEDRAS SALGADAS

Por GUERRA MAIO

A época termal das Pedras Salgadas corria agradável e festiva. A frequência nesse ano — eu sei lá há quantos anos isso foi! — era enorme e animada por lindas mulheres, vestidas por modistas elegantes, e como entre elas estava largamente representada a mocidade, não havia tempo para aborrecimentos.

Entre os rapazes que mais se destacavam na elegância masculina, havia dois que primavam pela inteligência e pela cultura, aos quais me associei, nos torneios náuticos no lago do Parque, em burricadas ao alto da serra de Bornes, às quais não faltava o elemento feminino. Neste, havia uma linda mulher da Figueira da Foz, que ali estava com o avô, um velho cheio de achaques, mas sempre de bom humor. O velhote dava ares do «visconde de Rio Manso», ela é que era a «Rosinha», mas umá rosa em pleno viço da sua juventude. Alguém a comparou a Salammbô, e todos

nós quisemos ser o Matho e gosarmos da ternura da heroína do célebre romance de Gustavo Flaubert.

Ela só dava porém atenção a um rapaz «brasileiro», negociante de borracha no Pará, e poeta nas horas vagas. Era um suplício

para nós sentirmos aquela mulher divina e respirando saúde, dar atenção demasiada ao negociante do Pará, dançar com ele e levá-lo para a companhia do avô.

Uma tarde organizámos uma regata, com prémios aos vencedores. Cada um tomaria

um barco, e remaria sozinho levando uma mulher ao leme. É claro que a Salammbô escolheu o «brasileiro», o qual logo às primeiras ficou para trás, com o que ela se não importou, e animando-o com gestos e sorrisos para que fosse até ao final do campeonato, ele lá foi mas, já se vê, em último lugar.

À noite, no salão do casino, ouvimos-lhe que sendo ela da Figueira da Foz e tendo ido muitas vezes a Coimbra, nunca tinha assistido a uma serenata, no que tinha muita pena. Logo ali resolvemos fazer-lhe uma surpresa, com fados e guitaradas. Mas na famosa estância não havia quem cantasse, nem quem tivesse uma viola na falta de uma



VIDAGO — Pavilhão da Fonte

guitarra. Um dos nossos lembrou que havia ali um cantor admirável, o rapaz que trazia as malas ao hotel. Depressa o procurámos e à noite tivemos o prazer de ouvir numa locanda à beira da estrada, onde íamos às vezes cear, comendo fatias de presunto seco sobre rodé-

las de pão e regadas com um vinhinho verde de Amarante, que era uma delícia.

O rapaz não se fez rogado e à meia noite do dia seguinte iria cantar próximo do hotel onde a criatura se alojava. Eram, porém, precisos uns versos de circunstância e ali mesmo me pediram que os fizesse. Não era preciso, respondi, pois o rapaz tinha um bom repertório e eu lhe copiaria algumas quadras à máquina, de sabor popular, que ele decoraria rapidamente, se as não soubesse.

À tarde, porém, notámos uma certa frieza na conversa que a menina da Figueira tinha com o seu derricho, passeando na avenida das águas, por isso a serenata vinha mesmo a calhar.

Como fora combinado, à meia noite, apreciava o rapaz, de mãos a segurar um varapau atravessado nos ombros, que parecia fazer parte da sua indumentária. A noite estava deliciosa e cobria o parque um luar brando digno de Coimbra e do Choupal.

O moço da mala foi tomar posição ao fundo da avenida, para dar à serenata um ar de espontaneidade e caminhou para nós, que nos havíamos abrigado num banco sob as ramadas. E a serenata começou gloriosa e adorável, com as quadras que eu havia copiado:

Se tu fores algum dia
Ao tribunal das formosas,
Agarra-te às trigueirinhas,
Que as brancas são duvidosas.

Bateu certo, pois a diva era trigueira e logo apareceu à janela. E a seguir:

Adeus, ó Pedras Salgadas,
Adeus, salgados hotéis.
Por causa das vossas águas
Vão-se os dedos e os anéis.

O rapaz cantou outras quadras e depois, quando se aproximava da janela, entoou esta:

Se já estás arrependida
De algum bem que me fizeste,
Dá-me os beijos que eu te dei,
Dar-te-ei os que tu me deste.

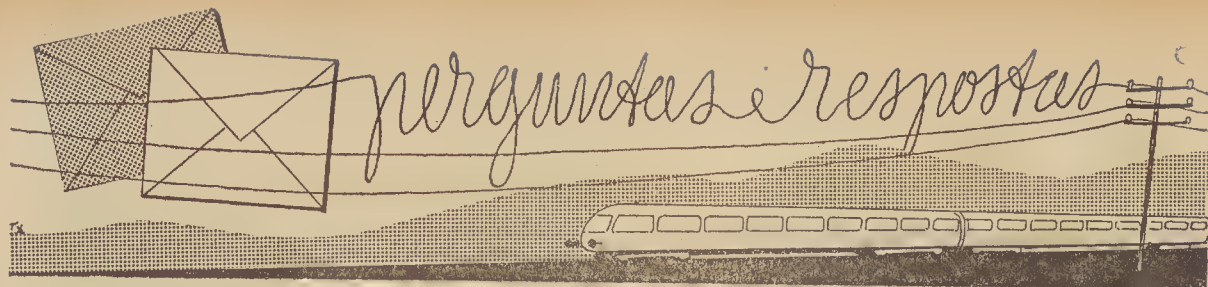
A mulher bateu com a janela e retirou-se. Que teria acontecido? Não foi difícil sabê-lo. Na manhã seguinte, junto à fonte, a rapariga acoimou o «brasileiro» de sem vergonha e de atrevido. Quando é que ela o havia beijado? Diga, diga... E abalou sem o querer ouvir.

Na manhã seguinte ela partia, no primeiro comboio, sem termos tido ensejo de lhe dar uma explicação. O «brasileiro» ficou por lá remoendo a sua infelicidade e eu com um grande remorso de ter sido a causa involuntária daquele desastre amoroso.

Havemos de concordar que as mulheres bonitas têm às vezes propósitos bem extravagantes.



VIDAGO ... Aspecto da vila



I—Divisão Comercial

Pergunta n.º 237/Cons. n.º 1676—Rogo o favor informar-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade, de Tunes para Benfica, 30 barris com azeitona de conserva, 700 Kg., 20 barricas com peixe defumado, 500 Kg. e, 10 encapados com polvo seco, 250 Kg.

Azeitona e peixe defumado, B 10/ por 2 T.

Polvo, Tarifa Geral, 2.ª classe

| | | | |
|----------------------------|--------------------------|---|---------|
| B. 107: | 200\$00 × 2 | = | 400\$00 |
| T. Geral: | 294\$80 × 0,25 | = | 73\$70 |
| Manutenção - | 18\$00 × 0,25 | = | 4\$50 |
| Registo | | | 3\$00 |
| Aviso de chegada | | | 1\$00 |
| Total | | | 482\$20 |

Resposta—Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Aviso ao público B. n.º 107

(mínimo de peso a taxar 2 000 Kg.)

| | | | |
|-----------------------------|---|---------|---------|
| Preço 200\$00 × 2 | = | 400\$00 | |
| Registo | | 3\$00 | |
| Aviso de chegada | | 1\$00 | |
| Total | | | 404\$00 |



Pergunta n.º 238/Cons. n.º 1677—Rogo a fineza informar-me qual o verdadeiro sentido da frase:

«Acto de Deus», inserta a páginas 6, art.º 15.º, n.º 1, alínea f, do «Regulamento para o transporte de mercadorias entre Portugal e a Grã-Bretanha».

Segundo o que se depreende, a frase é a tradução do texto inglês, indicado entre parêntesis, e portanto com um significado especial naquele idioma.

«Causa ou acontecimento alheio à interferência do Homem»—será este o seu sentido aproximado?

Resposta—A expressão inglesa «Act of God» (Lei ou acto de Deus) exprime um caso restrito de força maior, que se caracteriza pela *invencibilidade e total independência da acção humana*. Nela se compreendem os terramotos, os maremotos, as erupções vulcânicas, o raio, etc..



Pergunta n.º 239/Cons. n.º 1678—Peço o favor informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade de Paris (via fronteira de Marvão-Beirã) para Lisboa-P., um contentor «recomendado» francês com 140 caixas com especiarias, 5 000 quilos.

Tara inscrita 750 Kg., tara a deduzir, 600 Kg. a taxar 4 400 Kg.

Capacidade 3 m³.

Carga e descarga pelas Empresas

Distância, 247 km. — Tarifa geral — 1.ª classe

| | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|---------|-----------|
| Preço 213\$00 × 4,40 | = | 937\$20 | |
| Manutenção | { Evol.man. e desc. 13\$00 × 4,4 = | 57\$20 | |
| | { Transmissão | 25000 | |
| Aviso de chegada | | 1\$00 | |
| Total | | | 1 020\$40 |

Resposta—Está errado o processo de taxa apresentado — Segue discriminação correspondente ao percurso português.

Distância 247 Km. — Tarifa Geral 1.ª classe

| | | | |
|--|--------------------------------|---------|-----------|
| Transporte — preço 213\$00 × 4,4 | = | 937\$20 | |
| Manutenção | { Transmissão | 25\$00 | |
| | { Evol. e manob. 8\$00 × 5 = | 40\$00 | |
| | { Descarga 5\$00 × 5 | 25\$00 | |
| Aviso de chegada | | 1\$00 | |
| Total | | | 1 028\$20 |



Pergunta n.º 240/Cons. n.º 1679—Rogo a fineza informar-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade, Lisboa-P. para Paris (via fronteira de Marvão-Beirã)

Um contentor «recomendado» vazio, 750 Kg.

Tarifa Geral, 1.ª classe com redução de 50 %.

| | | | |
|--|---|--------|--------|
| Preço (213\$00 — $\frac{213$00 \times 50}{100}$) × 0,75 | = | 79\$88 | |
| Manutenção 18\$00 × 0,75 | = | 13\$50 | |
| Registo | | 3\$00 | |
| Arredondamento | | \$02 | |
| Total | | | 96\$40 |

Resposta—A taxa relativa ao percurso português, está certa.

II—Divisão da Exploração

Pergunta n.º 212/Cons. n.º 1499—Para os devidos efeitos peço os seguintes esclarecimentos: Circula o

comboio n.º 8862/8161 de Aljustrel para Funcheira, que na sua marcha no Livro - Horário diz: carga normal 400 T. em todo o trajecto. O Serviço de Tracção forneceu para estes comboios uma máquina da série 701 a 719 que só tem areia no sentido da sua marcha que à partida de Aljustrel vem na sua posição normal, e que pela tabela de cargas à partida daquela estação pode rebocar 440 T. Pergunto:

A tonelagem que se lhe deve atribuir, é a indicada na sua marcha ou a da tabela de cargas?

2.º — O dito comboio chega a Castro Verde e como a estação não tem placa giratória para fazer a inversão da máquina, esta passa para a nova frente do comboio ficando na posição de marcha de recuo. Como disse, na marcha do comboio indica 400 T. de carga e na actual tabela de cargas à partida desta estação também indica 400 T., mas como a máquina se encontra na posição de invertida e por isso sem areia no sentido da marcha do comboio, pergunto: Deve ou não cumprir-se as instruções da tabela de cargas, isto é, fazer-se a redução para $\frac{2}{3}$ da indicada na respectiva marcha, ou o comboio por-se em marcha sem se ter em atenção tal determinação, que a meu ver deve-se dar cumprimento ao que se encontra determinado, pois não conheço qualquer diploma que altere aquela determinação.

Resposta—De Aljustrel a Castro Verde, com a máquina circulando na sua posição normal, a carga é de 400 toneladas. De Castro Verde à Funcheira, com a máquina circulando de recuo, a carga deve ser $\frac{2}{3}$ de 400 T.. As cargas indicadas na «Tabela de cargas das locomotivas» só se aplicam quando as cargas não estejam indicadas no Livro-Horário.

///

Pergunta n.º 213/Cons. n.º 1684—Estando regulamentado e estabelecido em princípio, que o chefe de estação, tem que tomar conhecimento de todos os telegramas que lhe são dirigidos, inclusivé aqueles que dizem respeito a avanços, e que são trocados com as estações colaterais, peço me seja dito, se há alguma determinação que proíba que aquele agente rubrique todos esses telegramas.

Resposta A acção dos chefes de estação no que respeita à expedição, recepção e conferência dos telegramas, está regulada pelos artigos 13.º e 16.º do Regulamento 2 e n.º 18.º do Livro E. 3..

Os telegramas transmitidos referentes a pedido ou concessão de avanço, têm a assinatura do chefe e por isso se torna desnecessária a sua rubrica.

Os telegramas recebidos, referentes a pedido de avanço não devem ser rubricados, para não dificultar a conferência dos referentes a concessão de avanço, nos quais é obrigatória a rubrica, em conformidade com o art.º 16.º do Regulamento 2.

Em todos os outros casos, nada há a acrescentar ao estabelecido no art.º 13.º do Regulamento 2 e n.º 18.º do Livro E. 3. Contudo, se algum chefe quiser usar a norma de rubricar, em seguida a sua recepção, todos os telegramas ordinários que passem na sua estação, para assim se considerar mais avisado e seguro dos serviços a seu cargo, não há diploma algum que a isso se oponha.

///

Pergunta n.º 214/Cons. n.º 1695—Solicito o favor da informação seguinte:

Numa estação em que há apenas um agente graduado (chefe) e um braçal, estando este na agulha e havendo telefonemas, que interessem na circulação, e venda de bilhetes á ultima hora, como acontece não só em dias de romaria, mas muitas vezes, peço me seja dito se o chefe deve suspender e recusar estes serviços para estar atento a que a locomotiva ultrapasse o disco e fechá-lo, ou se deve fazer o contrário.

Resposta—O chefe deve cumprir com o que se acha regulamentado (fecho do disco logo que o maquinista o ultrapasse).

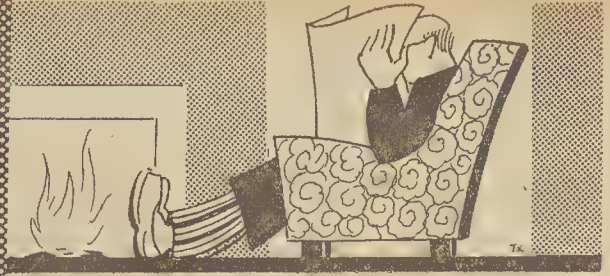
///

Pergunta n.º 215/Cons. n.º 1702—Exercendo as funções de encarregado contratado no apeadeiro de MATA, na situação de tactor de 2.ª classe reformado, e ajuramentado em 1958, agradeçia ser esclarecido, se, em casos de crime, delito ou contravenção, dentro dos limites da estação de que sou encarregado, posso ou não lavar autos aos infractores.

Resposta—Dado a definição de «agente» que se contém no art.º 1.º do Regulamento Geral do Pessoal, e tendo em vista o disposto no art.º 54.º do Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro; o consulente não tem competência par lavar autos de noticia.



*talvez
não saiba
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

Os habitantes das Bermudas costumam servir-se de toscos barómetros, constituídos por frascos cheios de óleo extraído dos tubarões. À aproximação do temporal, o óleo toma cor leitosa e pastosa; quando faz bom tempo, apresenta-se transparente.

* * *

No ano de 1623 é que, pela primeira vez, as bananas foram introduzidas nos mercados da Europa.

* * *

A população da cidade de Nicosia, na ilha de Chipre, hoje tão em foco, acusava no século XVI um extravagante costume.

Fr. Pantaleão de Aveiro, que foi a Jerusalém em 1563, conta no seu «Itinerário da Terra Santa», que um dia, indo por uma rua de Nicosia, viu levar a enterrar à igreja um fidalgo muito importante.

O cortejo fúnebre era formado por todos os parentes e amigos, seguindo à frente os seus escravos e escravas, que seguravam pelas rédeas quatro ou cinco cavalos todos revestidos até ao chão com panos de luto.

Ao chegar o préstito junto do alpendre da igreja, eis que saíram desta, súbitamente, os clérigos, empunhando paus. E começaram a dar com singular desatino pauladas nos escravos e escravas, procurando ao mesmo tempo prendê-los, o que só puderam fazer a um ou dois. Os restantes fugiram com os cavalos.

Veio, por fim, a saber que era um costume

da terra, quando falecia alguma pessoa nobre e rica: os clérigos podiam tornar-se senhores dos escravos ou escravas, bem como das cavalgadas que conseguissem tomar. Os que fugissem ficavam livres e forros.

* * *

Nas «Mil Milhas da Itália», prova automobilista de projecção mundial, movimentaram-se 621 concorrentes, 60 mil polícias e soldados (escaloados pelas estradas, para conter a multidão), 40 mil fardos de palha e 35 milhões de liras de despesa (1 645 contos).

* * *

A salsa é de valor extraordinário para a saúde.

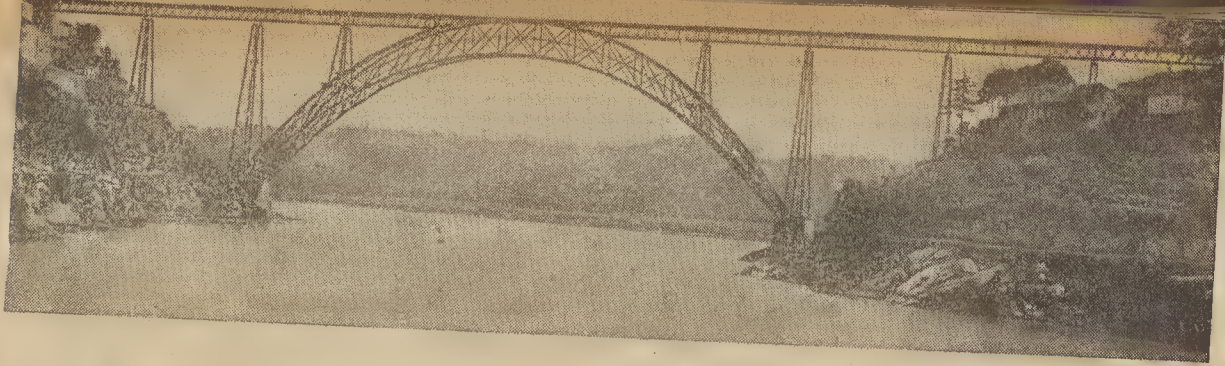
Um grama de salsa contém tantas vitaminas como um centímetro cúbico de óleo de fígado de bacalhau.

A salsa é mais rica em ferro do que a lentilha e o espinafre.

100 gramas de salsa contém 19 miligramas de ferro e 0,95 miligramas de magnésio.

Na salsa abunda a carotina (provitamina A), que influi no crescimento do indivíduo e aumenta a resistência do organismo às infecções.

Por isso, se aconselha o emprego da salsa crua, muito picada, tanto para polvilhar as sopas, os legumes, as carnes e o peixe assado ou grelhado, como para deitá-la sobre a manteiga das fatias de pão a dar às crianças.



A Normalização do Material Ferroviário

EM 9 de Julho último, a conferência dos Ministros dos Transportes, reunida em Paris, aprovou o texto da convenção que consagra a criação de uma sociedade, a «Société Européenne de Financement du Matériel (Eurofima)», constituída pelas Administrações ferroviárias da França, da Alemanha, da Itália, da Bélgica, da Holanda, do Luxemburgo e da Suíça. Está prevista a participação ulterior da Espanha, da Áustria e de Portugal. De futuro, outras Administrações poderão também aderir.

A assinatura oficial da convenção só terá lugar, provavelmente, em Outubro próximo.

O fim da sociedade é acelerar a modernização da exploração ferroviária, estando já previsto o financiamento da construção de vagões; de futuro, a acção da sociedade estender-se-á provavelmente a outro material, nomeadamente a locomotivas de manobras Diesel.

O material construído por conta da «Eurofima» será posto à disposição das Administrações, segundo fórmula de aluguer-venda, análoga à do «equipment-trust» americano.

Só se tornará propriedade da Administração depois do pagamento integral do preço (em princípio, quinze anos). Até então, a propriedade mantém-se na sociedade.

A sede social da «Eurofima» será em Basileia (Suíça). O capital será de 50 milhões de francos suíços, do qual caberá: à França, 28%; à Alemanha, 28%; à Itália, 14%; à Bélgica, 12%; à Suíça, 9%; à Holanda 6%; ao Luxemburgo, 3%.

As participações da Espanha, da Áustria e de Portugal serão obtidas por dedução nas daqueles países.

A assembleia geral da nova sociedade só poderá tomar decisões, em relação a certas questões de importância, por maioria de 70% das acções, o que significa que nenhuma das Administrações que dela fazem parte pode, isolada, impor decisões.

A sociedade será regida por uma convenção internacional (que após ratificação do Parlamento federal suíço, constituirá «lei nacional suíça»), pelos estatutos e, subsidiariamente, pelo direito comum suíço, em tudo que não for contrário à convenção.

Os Estados interessados comprometem-se a aplicar, para as compras e aluguer-venda do material, o regime fiscal e aduaneiro aplicável às operações realizadas nos seus territórios, pelas suas Administrações ferroviárias.

Os compromissos da sociedade serão garantidos solidariamente pelas Administrações ferroviárias e, por consequência, pelos Estados.

Os empréstimos emitidos pela sociedade, tomados pelos bancos e por particulares, serão do tipo dos empréstimos públicos, com juros e amortizações anuais.

A função da sociedade é não só de facilitar às Administrações ferroviárias a modernização do seu material circulante, mas também facultar, pela normalização dos modelos e regularização das encomendas, a redução sensível dos custos de produção. A «Eurofima» poderá também encarregar-se, quando necessário, das compras de material efectuada pelas Administrações ferroviárias, por conta dos seus «fundos de reapetrechamento», o que concederá a essas Administrações economias sensíveis.



O Sr. Dr. Felner da Costa fazendo a entrega do primeiro prémio ao Sr. Abílio Alves da Costa Braga, chefe da estação de Leixões

XIII Concurso de Estações Floridas

PARA entrega dos prémios do XIII Concurso das Estações Floridas, realizou-se no dia 15 do passado mês de Julho, no Secretariado Nacional da Informação, uma sessão solene, presidida pelo Sr. Dr. Felner da Costa, como representante do S. N. I., ladeado pelo Sr. Prof. André Navarro, em representação da C. P. e do seu Director-Geral Sr. Eng.º Espregueira Mendes, pelo Sr. Eng.º António Bual, Director da Sociedade «Estoril», e ainda pelos Srs. Pereira Leite e Paixão Bastos, membros do júri de classificação.

O Sr. Dr. Felner da Costa, ao iniciar a sessão, anunciou a reforma do regulamento do concurso, dizendo que a experiência aconselhava novos rumos no sentido de dar maior embelezamento não só aos jardins e edifícios das estações, mas também às zonas da sua protecção, de forma que o conjunto ofereça aspecto ainda mais agradável.

A seguir foi feita a distribuição dos prémios aos chefes das estações que mais se distinguiram, cabendo o 1.º prémio a Leixões, Sr. Abílio Alves da Costa Braga; 2.º prémio

a S. Mamede de Infesta, Sr. Albino Fernandes Madeira; 3.º a Valado, Sr. Álvaro da Silva Martins; 4.º, Rio Tinto, Sr. Marcolino Resurreição Reis; 5.º, Runa, Sr. José Pereira Certo e 6.º, Olhão, Sr. Manuel Catarino Júnior.

Além dos prémios indicados foram distribuídas muitas menções honrosas e os prémios pecuniários correspondentes.

São dignos de maior louvor não só os agentes premiados, como todos os que não sendo recompensados com qualquer prémio procuram manter, persistentemente, os jardins das estações que lhe estão confiados, com um aspecto agradável, sendo de salientar o cuidado, o asseio e a arte com que muitos jardins são tratados, honrando todos os que com o seu trabalho concorrem para aquele fim, melhorando-os de ano para ano, o que justifica o número sempre crescente de estações concorrentes.

O acentuado êxito verificado ano após ano deve-se também à continuidade dada pelo Secretariado Nacional de Informação e pela Companhia a esta iniciativa,



O *Boletim da C. P.* indicou, nos seus dois últimos números, as características principais do material circulante, locomotivas e unidades triplas automotoras, encomendado para as nossas linhas a electrificar.

No presente número, começará a tratar das instalações fixas. Estas poderão considerar-se de dois tipos: as que são só necessárias à electrificação, caso das subestações e do equipamento aéreo, e as que serão modernizadas para se obter uma melhor eficiência do serviço, caso das sinalizações e das telecomunicações.

Subestações

Para a 1.^a fase da Electrificação serão construídas duas subestações de tracção, que receberão respectivamente os nomes de Santa Iria e de Entroncamento.

I) Subestação de Santa Iria

Esta subestação será construída junto da subestação da Companhia Nacional de Electricidade em Sacavém e destina-se especialmente a alimentar, com corrente monofásica de 25 000 volts, todas as linhas electrificadas entre esta subestação e Lisboa-R., Sintra e Lisboa-P.. As linhas situadas entre as subestações de Santa Iria e de Entroncamento serão alimentadas simultaneamente pelas duas subestações.

A subestação de Santa Iria será do tipo interior, isto é, toda a aparelhagem será montada dentro dum edifício construído para este efeito.

a) Características principais:

| | |
|-----------------------------|---|
| Natureza da corrente | } à entrada — trifásica à saída — bifásica |
| Tensões nominais de serviço | |

| | |
|----------------------------|--|
| Tensões máximas de serviço | } à entrada — 33 kV à saída — 27,5 kV |
|----------------------------|--|

Frequência — 50 Hz

Tipo de ligação dos transformadores — Scott

Ligação à terra — neutro, directa e rigidamente ligado à terra

Potência dos transformadores principais — 10 000 kVA

II) Subestação de Entroncamento

Esta Subestação será construída entre Torres Novas e Entroncamento e destina-se a alimentar, na 1.^a fase da electrificação, as linhas existentes entre as duas subestações de tracção.

Quando do prolongamento da electrificação, esta subestação deverá alimentar também parte das linhas situadas a norte de Entroncamento.

Será uma subestação do tipo exterior, isto é, toda a aparelhagem será montada ao ar livre.

a) Características principais

| | |
|----------------------|---|
| Natureza da corrente | } à entrada — trifásica à saída — monofásica |
|----------------------|---|

| | |
|-----------------------------|--|
| Tensões nominais de serviço | } à entrada — 60 kV à saída — 25 kV |
|-----------------------------|--|

| | |
|----------------------------|--|
| Tensões máximas de serviço | } à entrada — 63 kV à saída — 27,5 kV |
|----------------------------|--|

Frequência — 50 Hz

Tipo de ligação dos transformadores — Scott

Ligação à terra — neutro isolado do lado dos 60 kV ligado à terra por meio de uma bobine de extinção.

Potências dos transformadores principais — 10 000 kVA,

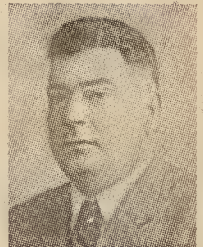
PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Maria da Silva Gomes — Guarda do P. N. do distrito 21 (Praia). Elogiada pela Divisão, pela sua actuação, quando no dia 4 de Janeiro p.º p.º, se apresentou a comunicar que o recinto da P. N. ao km 117,429-Leste se encontrava inundado e coberto de terras, permitindo, desse modo, que fossem prestados os socorros necessários para a desobstrução daquele recinto e normalização da circulação dos comboios.

José de Matos Minhoz — Operário de 2.ª classe do Serviço de Obras Metálicas (Ovar). Louvado pela Divisão, pelo acto de coragem praticado em 22 de Dezembro p.º p.º, quando trabalhava na substituição do alpendre da estação de Estarreja, impedindo que uma passageira do comboio n.º 323, que deste saía pelo lado oposto à plataforma, fosse colhida pelo comboio n.º 370, para o que saltou imediatamente do alpendre para a linha, agarrou a senhora e subindo com ela a braços para uma carruagem do comboio n.º 323, já em andamento.



Elder Lopes da Cruz — Suplementar de via do distrito 4-Dão (Torredeita), elogiado por, no dia 9 de Janeiro p.º p.º, encontrando-se de folga, se ter apresentado ao chefe do 1.º lanço da Secção de Santa Comba-Dão para colaborar nos trabalhos resultantes do descarrilamento do comboio n.º 1520, ocorrido ao km. 38,950-Dão, evidenciando, assim, dedicação pelo serviço.

Manuel Rosa Oliveira — Assentador do distrito 21 (Praia). Elogiado pela Divisão, pela sua esforçada actuação, quando, no dia 4 de Janeiro p.º p.º, encontrando-se de folga, acorreu prontamente a desobstruir a P. N. ao km 117,429-Leste, cujo recinto, por motivo de fortes chuvadas, se encontrava inundado e coberto de terras arrastadas pela enxurrada.



José Nunes Marques — Operário de 2.ª classe da 6.ª Secção (Castelo Branco). No dia 7 de Janeiro p.º p.º, quando seguia para o serviço, encontrou no passeio da linha, ao km. 46,200-Beira Baixa, um anel de ouro, que imediatamente entregou ao seu encarregado.

Afonso Miguel Afonso — Revisor de material de 2.ª classe. Quando passava a vistoria ao interior da composição do comboio n.º 9726, de 12 de Fevereiro, na estação de Lagos, encontrou, numa das carruagens, duas notas do Banco de Portugal, de 100\$00, as quais entregou ao chefe da referida estação.



Manuel da Silva — Suplementar de via do distrito 431 (S. Mamede do Tua). No dia 12 p.º p.º encontrou defronte do dormitório do pessoal de trens, em Tua, um alfinete de gravata, de ouro, que imediatamente foi entregue ao seu chefe de distrito.

Francisco Casado — Servente, encontrou na Repartição de Contabilidade da Tracção, um relógio de pulso, que imediatamente entregou a um dos seus superiores.



António Lopes da Silva — Assentador do distrito 4 Dão (Torredeita), elogiado por, no dia 9 de Janeiro p.º p.º, encontrando-se de folga, se ter apresentado ao chefe do 1.º lanço da Secção de Santa Comba-Dão para colaborar nos trabalhos resultantes do descarrilamento do comboio n.º 1520, ocorrido ao km. 38,950-Dão, evidenciando, assim, dedicação pelo serviço.

Artur Simões — Assentador do distrito 4-Dão (Torredeita), elogiado por, no dia 9 de Janeiro p.º p.º, encontrando-se de folga, se ter apresentado ao chefe do 1.º lanço da Secção de Santa Comba-Dão para colaborar nos trabalhos resultantes do descarrilamento do comboio n.º 1220, ocorrido ao km. 38,950-Dão, evidenciando, assim, dedicação pelo serviço.



REFORMAS

Eugénio Pedro, maquinista principal do Depósito de Campolide;
Eduardo da Costa, operário de 1.^a classe, (serralheiro), das Oficinas de Campanhã;
Manuel Moisés, subchefe de Depósito de máquinas, de Casa Branca;
Jerónimo Joaquim Assunção, maquinista de 2.^a classe do Depósito de Campanhã;
Ernesto da Fonseca, maquinista fluvial, — Via Fluvial —;
António Pereira da Costa, contramestre principal das Oficinas do Entroncamento;
Manuel Rodrigues Brunheta, chefe de brigada, das Oficinas do Entroncamento;
Augusto Simões Duarte, operário de 1.^a classe, (serralheiro), do Depósito do Barreiro;
Serafim Silva Pereira, operário de 1.^a classe, (carpinteiro), das Oficinas de Campanhã;
Manuel Ferreira da Silva, operário de 1.^a classe, (carpinteiro), do Depósito da Boavista;
José da Costa Telheira Jr., operário de 1.^a classe, (carpinteiro), da Revisão de Material Circulante do Minho.
Francisco Jaime Coelho, operário de 1.^a classe, (pintor) das Oficinas de Campanhã;
Idálio Alves dos Reis, maquinista de 3.^a classe, do Depósito de Campanhã.



António Moais, operário de 1.^a classe, (carpinteiro), das oficinas de Campanhã.



Manuel dos Santos Rato, operário de 1.^a classe (estofador), das oficinas de Lisboa.



Maximino Ferreira Santos, operário de 2.^a classe, (serralheiro), do Depósito de Gaia,



Eurico dos Santos, operário de 1.^a classe, (serralheiro), das oficinas de Lisboa.



Mário Silva Ribeiro, operário de 2.^a classe, (caldeireiro), do Depósito de Campolide.



Carlos Gonçalves Sequeira, operário de 2.^a classe, (forjador), das oficinas de Campanhã.



José Duarte Serrador, operário de 3.^a classe, (auxiliari), das oficinas de Lisboa.



João Carlos Teixeira, operário de 2.^a classe (carpinteiro), do Depósito de Gaia.



Adelino Tavares, operário de 3.^a classe, (caldeireiro) do Depósito de Lisboa.



António de Almeida, operário de 1.^a classe, (serralheiro), do Depósito de Gaia.



José Manuel Pereira, operário de 3.^a classe, (funileiro), do Depósito de Mirandela.



Alfredo da Costa Cotafo, operário de 3.^a classe, (caldeireiro), das oficinas de Entroncamento.



Lurindo Moreira Dias, operário de 2.^a classe, (forjador), da Revisão do Minho.

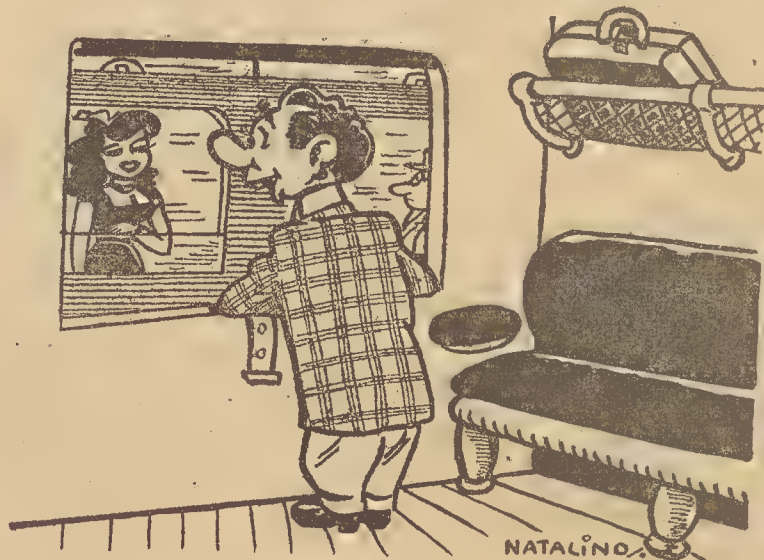


Manuel Ferreira da Fonseca, operário de 2.^a classe, (carpinteiro), das oficinas de Campanhã.



José Rogério Leal, operário de 2.^a classe, (caldeireiro), do Depósito de Mirandela.

NO COMBOIO



— Não percebo como é que você vai na 3.ª classe! Você é uma mulher de primeira!...

Dos «Ridículos»

UMA BOA PARTE
DOS FUNCIONÁRIOS DA C.P.
PREFERE O

CALÇADO IMPÉRIO

POR SER HA' MAIS DE 20 ANOS:

O MELHOR
O MAIS FINO
O MAIS RESISTENTE

S. João da Madeira



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.^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

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:

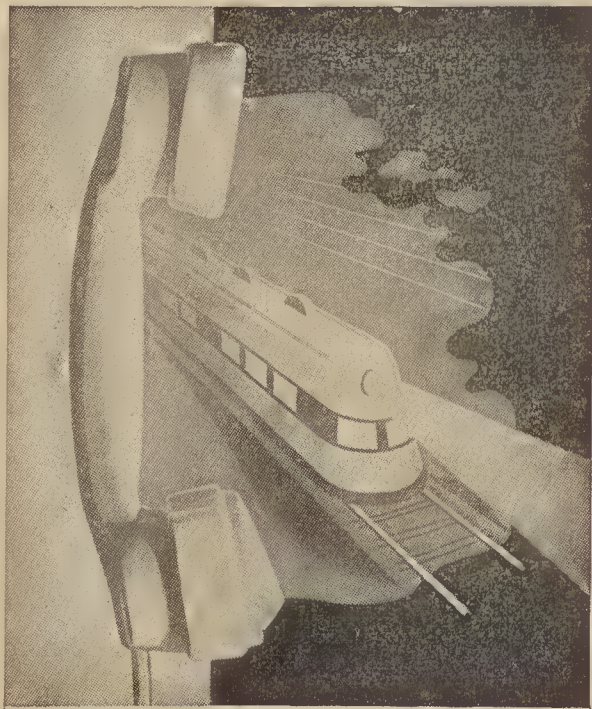
- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

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



O Telefone **ERICSSON** ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.ª - LISBOA
Tefel.: (P. P. C. - 2 Linhas) - 5 7193 - Tefel.: Ericsson

Sumário

Acordo Colectivo de Trabalho entre a C. P. e o seu pessoal

Para a história: Caminhos de Ferro Portugueses Dos jornais

Regulamentação dispersa

Uma notável obra de valorização económica: O Caminho de Ferro do Limpopo

Em viagem: Nas Pedras Salgadas, por Guerra Maio

Perguntas e respostas

Talvez não saiba que, por José Júlio Moreira

A Normalização do Material Ferroviário

XIII Concurso das Estações Floridas

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

Pessoal



NA CAPA: Diversos aspectos do acto da assinatura do Acordo Colectivo de Trabalho

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1938 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1938 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

FÁBRICA DE CALÇADO **TIP-TOP**

Armando da Costa Almeida & C.ª

SRS. FERROVIARIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cómodo, elegante e que não tortura as crianças — Peçam sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia calçado **Tip-Top**

MOINHOS — CUCUJÃES

TeL. 210 (Rêdo S. João da Madelra)