

BOLETIM DA C.P.

N.º 320 FEVEREIRO — 1956 ANO 28.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

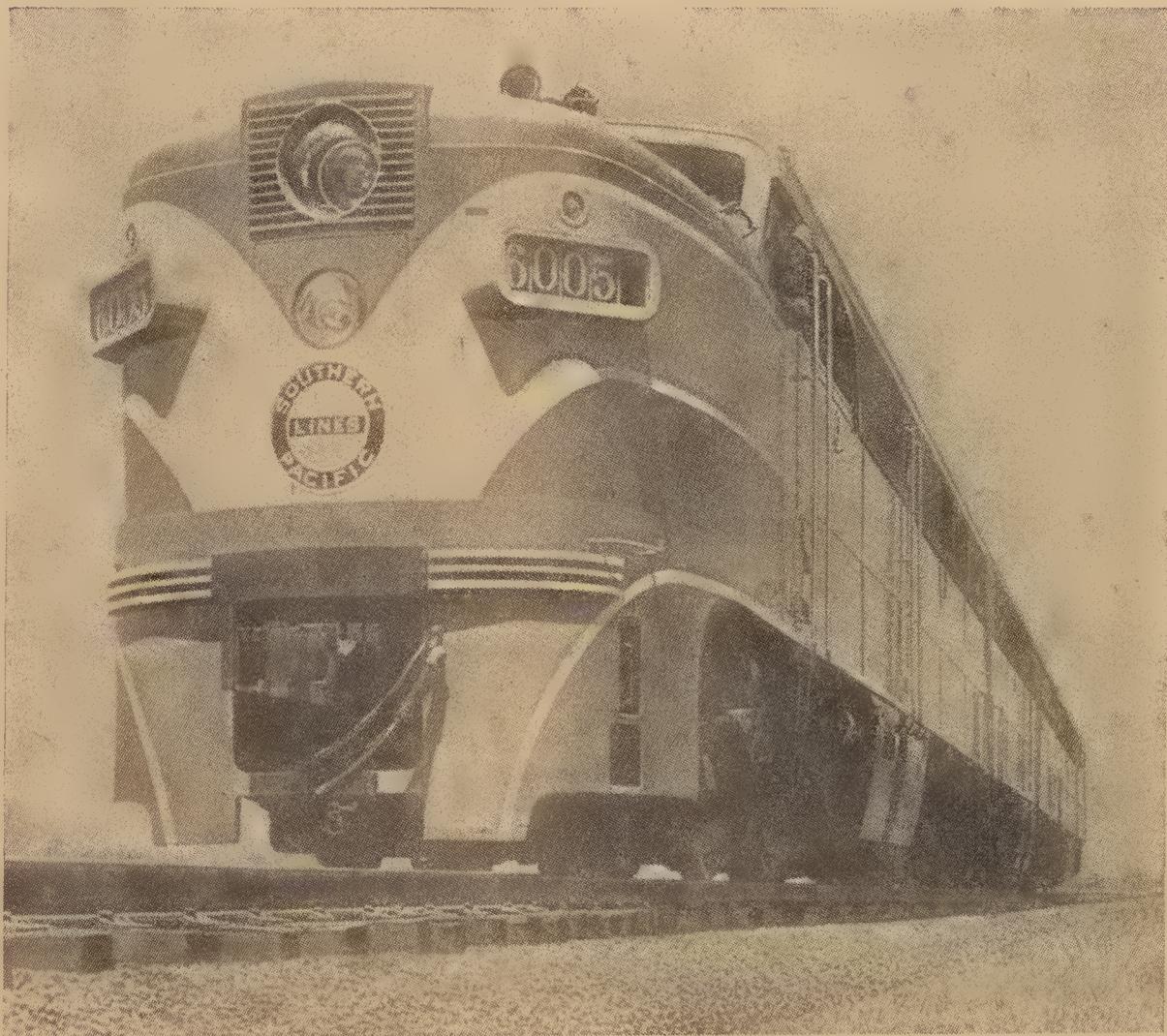
ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro — Estação de Santa Apolónia

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

LOCOMOTIVA DIESEL-ELÉCTRICA AMERICANA, da Linha do Pacífico Sul, que assegura ligações entre Nova Orleães e São Francisco



Os E. U. A. são definidos como «o caminho-de-ferro em acção» por possuírem o «clima» ideal para o transporte ferroviário: grandes distâncias, grandes massas a transportar.

A maior parte do parque de locomotivas americano é do tipo diesel-eléctrico por ser esta a forma de tracção mais aconselhada em percursos extensos com paragens pouco frequentes.

Nova Orgânica da Companhia

Movimentação do Pessoal Superior

Em face da nova reorganização do quadro de serviços da Companhia a que o «Boletim da C. P.» no seu anterior número se referiu, foram aprovadas pelo nosso Conselho de Administração as seguintes propostas de colocação e promoção do pessoal superior:

Secretaria da Direcção-Geral

Chefe de Serviço — Jorge Salgueiro de Vasconcelos.

Contencioso

Chefe de Serviço — Dr. Alfredo Ary dos Santos.

Serviços Médicos

Chefe de Serviço — Dr. Augusto Lopes de Andrade.

Compras e Recepção

Chefia do Serviço — Eng.º Mário de Ascensão Fonseca, *Chefe de Divisão*.

Divisão de Material e Tracção

Chefe de Divisão — Eng.º Fernando Cabral Arruda.

Subchefe de Divisão — Eng.º Sebastião Horta e Costa Henriques.

Serviço de Tracção e Material Circulante — *Chefia de Serviço*, Eng.º Francisco de Mendia, *Subchefe de Divisão*.

Serviços Técnicos e Eléctricos — *Chefe de Serviço*, Eng.º Vasco Gomes Viana.

Serviços de Oficinas e Aprovisionamentos — *Chefe de Serviço*, Eng.º João da Cunha Monteiro.

SERVIÇOS REGIONAIS

Chefe de 1.ª Zona — Eng.º António Carneiro de Sousa Pires.

Chefe da 2.ª Zona — Eng.º João Noronha.

Chefe da 3.ª Zona — Eng.º Manuel Bruschy.

GRUPOS OFICINAIS

1.º Grupo — Campanhã — Eng.º Chefe, António Canavezes Júnior.

2.º Grupo — Entroncamento — Eng.º Chefe, Augusto de Moraes Cerveira.

3.º Grupo — Barreiro — Eng.º Chefe, José Alfredo Garcia.

Divisão de Via e Obras

Chefe de Divisão — Eng.º Constantino de Carvalho; *Subchefe de Divisão*, Eng.º Joaquim Augusto Barros.

Serviço de Estudos — *Chefe de Serviço*, Eng.º Jaime Martins.

Serviço de via — *Chefe de Serviço*, Eng.º Francisco Gavicho.

Serviço de Obras Metálicas — *Chefe de Serviço*, Eng.º Frederico Abragão.

SERVIÇOS REGIONAIS

Chefe da 1.ª Zona — Eng.º Ricardo Gaioso de Penha Garcia.

Chefes da 2.ª e 3.ª Zonas — a nomear.

Divisão de Exploração

Chefe de Divisão — Eng.º Júlio José dos Santos; *Subchefe de Divisão*, Eng.º Custódio Nazareth de Sousa.

Serviço do Movimento — *Chefe de Serviço*, Eng.º Adriano Baptista.

Serviço Comercial e do Tráfego — *Chefe de Serviço*, Dr. Carlos de Albuquerque.

Serviço da Fiscalização das Receitas — *Chefe de Serviço*, João dos Santos Camarinhas.

Serviço de Telecomunicações e Sinalização — *Chefe de Serviço*, Eng.º José da Costa.

SERVIÇOS REGIONAIS

Chefe da 1.ª Zona — Eng.º António Rafael Marques Costa Carvalho.

Chefe da 2.ª Zona — Eng.º Jorge Almeida Henriques.

Chefe da 3.ª Zona — Eng.º José de Leite Perry Sousa Gomes.

O restante movimento que se vier a verificar, será oportunamente noticiado.

Eng. Subdirector Henrique Bravo

Por motivo da passagem à reforma do Sr. Eng.º Henrique Pereira Pinto Bravo, que atingiu o limite de idade, realizou-se na tarde de 30 de Dezembro findo, na sala de reuniões da Direcção-Geral, uma significativa homenagem de despedida — que mais foi uma carinhosa manifestação de simpatia e respeito — àquele alto funcionário que, durante 43 longos anos, serviu, com extrema dedicação e inteira lealdade, o caminho de ferro português.

A' merecidíssima homenagem de apreço, de gratidão e de saudade, promovida pelo nosso Director-Geral, e que decorreu num ambiente de natural emoção, associou-se, pode dizer-se, todo o funcionalismo superior dos Serviços dependentes da Direcção da C.P. Estava igualmente presente o Secretário-Geral da Companhia.

O Director-Geral, Sr. Eng.º Espregueira Mendes, pronunciou o seguinte discurso:

Embora saibamos que a rigidez dos regulamentos impõe neste momento o afastamento do Eng.º Henrique Pinto Bravo das suas ocupações profissionais, não estamos aqui reunidos para nos despedirmos de um amigo e bom companheiro de trabalho mas sim para termos uma oportunidade de lhe afirmarmos a nossa estima e muito apreço pelas suas altas qualidades.

São 43 anos de dedicado serviço, em que muito haveria a recordar e todos nós pessoalmente o poderíamos fazer.

O seu aprumo, as suas qualidades pessoais e o conhecimento dos Serviços permitiram que ocupasse sempre lugares de destaque na sua longa carreira e que, no desempenho dessas funções se prestigiasse e dignificasse os seus colaboradores.

Iniciou a sua carreira no período da primeira guerra mundial ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado e experimentado assim pelas dificuldades que nesse período os caminhos de ferro tiveram de vencer, não só pelas vicissitudes da guerra como pelas perturbações sociais que lhe sucederam, em breve foi escolhido para a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, onde a sua acção foi objecto de merecido louvor, que em portaria lhe foi demonstrado nos seguintes termos:

«Louvado por demonstrar fervoroso zelo, grande patriotismo e a mais excessiva abnegação em circunstâncias anormais para os serviços ferroviários, con-

tribuindo por todas as formas para a regularização dos mesmos serviços».

Não posso terminar sem dizer que foi ao Eng.º Pinto Bravo que me apresentei como Eng.º Praticante do Minho e Douro em Agosto de 1925, o que aumenta ainda a minha dívida de gratidão pela excelente colaboração por ele prestada na Direcção da C. P.

Em nome de todos, os nossos mais sinceros agradecimentos com os melhores votos de longa vida, boa saúde e merecido descanso.

Em resposta, vivamente emocionado e sensibilizado, o homenageado, que não pôde terminar as palavras que tinha escolhido para essa ocasião, de todos se despediu, comovidamente, com um «muito obrigado».

E o acto singelo mas na realidade muito tocante para todos os que a ele assistiram



O Director-Geral da C. P. cumprimentando o homenageado



O agradecimento eomovido do Engenheiro Sub-Director Pinto Bravo

terminou com uma grande ovação ao Sr. Eng.º Pinto Bravo, com apertos de mão e efusivos abraços.

* * *

Não é fácil classificar os valiosos serviços que o Subdirector Pinto Bravo prestou à Companhia. Deu-se-lhe inteiramente, com a sua inteligência e muito do seu coração.

Paralelamente soube pela rectidão de carácter e grandeza de generosidade conquistar amigos e admiradores nos seus colegas de trabalho e subordinados.

A sua folha de serviço relata-nos uma actividade relevante.

Formado em engenharia civil pela Universidade do Porto, com elevada classificação, o Eng.º Pinto Bravo, que nasceu em 21 de Março de 1885, em Santa Maria Maior, concelho de Viana do Castelo, foi admitido nos Serviços da Via e Obras da extinta Direcção do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado como engenheiro praticante, em 29 de Abril de 1913, contando 28 anos portanto. Passou a engenheiro ajudante em 9 de Outubro do mesmo ano. Promovido a Chefe de Serviço dos Armazéns Gerais e mais tarde do Serviço de Tracção e Oficinas, ascendeu a subdirector interino daqueles Caminhos de Ferro, em 1922 e a subdirector efectivo no

ano seguinte — elevada função que desempenhou até à integração das linhas férreas do Estado na C. P., em Maio de 1927. Transitou então para esta Companhia com a categoria de Chefe de Serviço Adjunto à Direcção-Geral. Promovido a Chefe de Divisão Adjunto à Direcção-Geral em Janeiro de 1929 passou a Subdirector em Março de 1947:

Como Subdirector tinha a seu cargo os assuntos da Companhia respeitantes ao pessoal.

A sua matrícula contém vários elogios à sua brilhante acção. Destacamos dois altos louvores: um, ainda quando Chefe de Serviço de Tracção e Oficinas do «Minho e Douro», em 7 de Maio de 1921, nos precisos termos a que se referem as palavras do nosso Director-Geral, que atrás reproduzimos; outro, pelo Conselho de Administração da C. P., em sessão de 24 de Novembro de 1948 «pelo modo como intransigentemente defendeu os pontos de vista da Companhia na Comissão Oficial encarregada de estudar o reajustamento de vencimentos do pessoal».

Fez parte de várias Comissões e Organismos representando o Caminho de Ferro:

— Comissão Administrativa dos Sanatórios e do Fundo de Assistência dos Caminhos de Ferro do Estado;

— Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado;

— Delegado da Direcção na Junta Médica dos Caminhos de Ferro do Estado;

— Delegado da C. P. na Junta Autónoma dos Portos do Norte;

— Comissão Arbitral do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro;

— Comissão Arbitral do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência;

— Representante da C. P. na Comissão Oficial encarregada de estudar a unificação das Caixas de Reformas;

— Comissão Administrativa das Caixas das Companhias ferroviárias incorporadas na C. P.;

— Presidência da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses.

Numerosas vezes tomou parte, como delegado da Companhia, em reuniões interna-

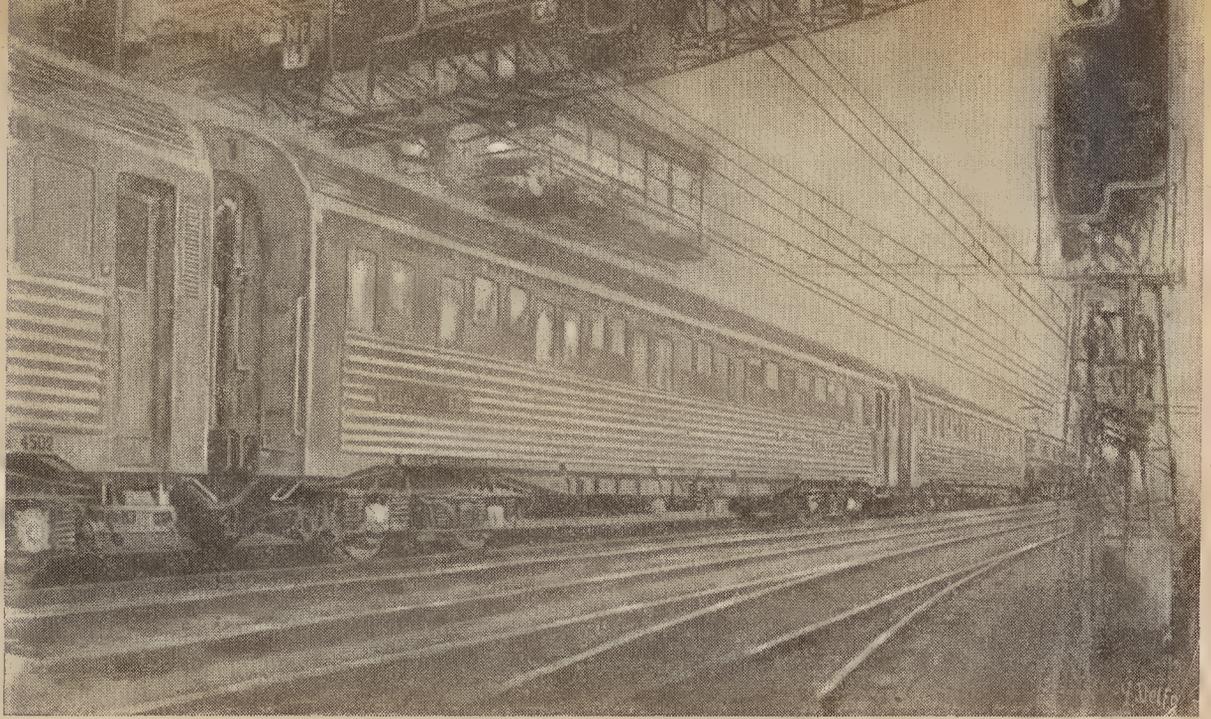
cionais, no estrangeiro, sobretudo da União Internacional de Caminhos de Ferro. Citamos, entre outras, as reuniões do «Bureau International du Travail», em Londres (1945), em Genebra (1947); Assembleia Geral da U. I. C., em Paris (1948); Comissão da U. I. C. em Oslo (1949); Bruxelas (1950) e reuniões da Comissão dos Transportes Internos do «Bureau International du Travail», em Génova (1951).

* * *

O «Boletim da C. P.» que à justa homenagem igualmente se associou com a admiração sentida e o respeito que sempre lhe mereceu o ilustre ferroviário — seu assinante desde o primeiro número — exprime o seu pesar pelo afastamento do serviço activo do Eng.º Subdirector Pinto Bravo e renova-lhe aqui os cumprimentos de despedida e desejos de ridentes venturas.



Um aspecto da assistência à cerimónia



A propósito das novas carruagens P da Wagons-Lits

A Companhia Internacional de Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus, em todo o mundo conhecida abreviadamente por *Wagons-Lits*, apresentou recentemente, em Paris e em Roma, às entidades oficiais afectas aos serviços de transportes ferroviários e bem assim ao público daquelas duas cidades, as suas últimas carruagens-cama, de fabrico italiano.

Trata-se de novos modelos designados por carruagens P — em homenagem ao técnico que as concebeu, o eng.º Pillepich — que obedecem ao princípio tanto do agrado dos utentes da *Wagons-Lits*: *um compartimento para cada passageiro*.

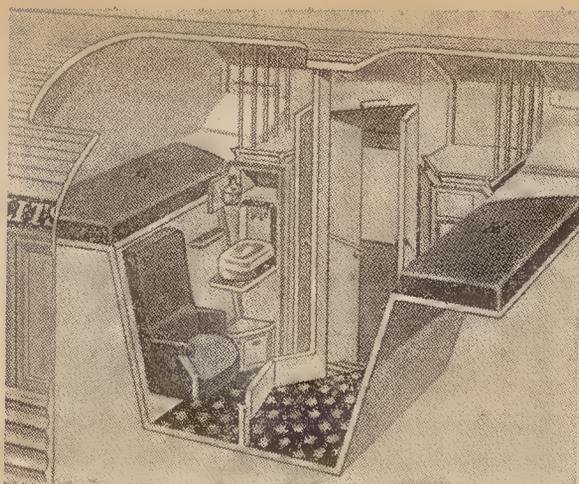
Uma original disposição interna permite instalar, em cada veículo, 20 cabines individuais, mais pequenas que os conhecidos compartimentos *singles* mas nem por isso menos cómodos. Os compartimentos parcialmente sobrepostos dois a dois, conforme evidenciam as nossas gravuras, estão repar-

tidos em 5 grupos idênticos de 4 cabines. Os situados no plano superior podem ser comunicáveis através de uma porta móvel, dobradiça.

Suprimidos todos os elementos ornamentais e supérfluos, os acessórios das novas cabines correspondem a finalidades exclusivamente práticas. O lavabo que se transforma em escrevaninha, a cama que se converte, rapidamente, em maple, o colchão de borraça esponjosa, a colocação das luzes, a tonalidade das paredes, etc., etc., constituem outras tantas novidades que ultrapassam em muito, do ponto de vista utilitário ao estético, as antigas e até agora insuperadas clássicas carruagens-cama.

A concepção do novo modelo de unidades é de tal ordem engenhosa que foi declarado durante a sua apresentação, *personificarem a mais moderna estética industrial ferroviária!*

Inicialmente foram construídas 30 carrua-



Vista em corte dum grupo de 4 compartimentos.

gens deste tipo que já hoje rodam, com geral agrado, nos *rails* transalpinos.

A *Wagons-Lits* espera, em meados deste ano, alargar a outros países da Europa o benefício que os viajantes do caminho de ferro italiano estão usufruindo. E simultaneamente anuncia a aplicação do sistema de *couchete* — espécie de cadeira individual inclinável, desde há anos em uso nas linhas francesas — a muitas das suas composições hoje em circulação, pode dizer-se, em quase, todo o mundo.

Todas estas inovações — que bem atestam ser o caminho de ferro meio de transporte em franco progresso — representam, pelos aplausos com que foram acolhidas, a coroação do esforço de uma Companhia que, caminhando na senda do progresso, tem sempre deligenciado por cada vez melhor servir o seu numeroso público.

* * *

Para o leitor menos esclarecido vem a propósito referir que a Companhia Internacional de Carruagens-Cama e dos Grandes Expressos Europeus é, conforme a sua denominação deixa transparecer, uma empresa internacional independente das diversas Administrações ferroviárias. Com sede em Bruxelas, tem pessoal, material e oficinas próprias, sem qualquer sujeição directa das empresas de caminhos de ferro dos países que serve — a não ser as que obviamente resultam das condições contratuais com cada uma firmadas.

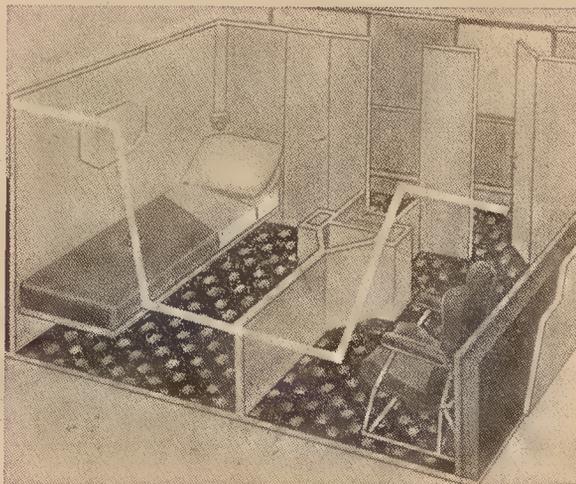
Criada em 4 de Dezembro de 1876 pelo engenheiro belga Georges Nagelmackers, em Bruxelas, à semelhança do sistema então existente nos E. U. A., passou naturalmente desde essa data até aos nossos dias, por várias fases de exploração sempre caracterizadas, em cada época, por um progresso técnico apurado.

O seu Conselho de Administração é composto por individualidades do mundo de negócios dos diferentes Estados da Europa.

O seu pessoal dirigente compreende agentes recrutados em cada País onde a Empresa exerce a sua actividade. Assim, na Bélgica, os funcionários da *Wagons-Lits* são belgas, na Alemanha, alemães, em Portugal, portugueses, etc., etc.

Uma direcção centralizada determina a repartição de todo o material circulante da empresa. Em poucas horas, pode suprir as insuficiências momentâneas de um parque qualquer, fazendo apelo, consoante as necessidades do serviço, às disponibilidades do parque de material de um país vizinho.

Por outro lado, as numerosas oficinas de construção e reparação da *Wagons-Lits* existentes em muitos países e localizadas principalmente em Irun, Alger, Cairo, Saint-Denis e Villeneuve (Paris) Calais, Ostende, Berlim, Viana, Praga, Munique, Milão, Budapeste, Bucareste e Atenas, permitem-lhe manter as suas carruagens em bom estado de conservação dada a frequência periódica de revisões completas a que são submetidas.



Os compartimentos inferiores



O compartimento superior (em posição de noite)

Para construir o seu material a *Wagon-Lits* recorre actualmente às indústrias francesas, belga, inglesa, alemã, russa, italiana, espanhola, tchecoslovaca, húngara, suíça e dinamarquesa.

O seu campo de actividade estende-se hoje não só a todos os países da Europa, mas também à África do Norte—desde o Marrocos ao Egipto—à Palestina, à Rússia Asiática e aos países do Extremo-Oriente.

É-lhe possível assim, por exemplo, assegurar com material circulante seu uma comunicação cómoda e rápida nos 14 000 km que

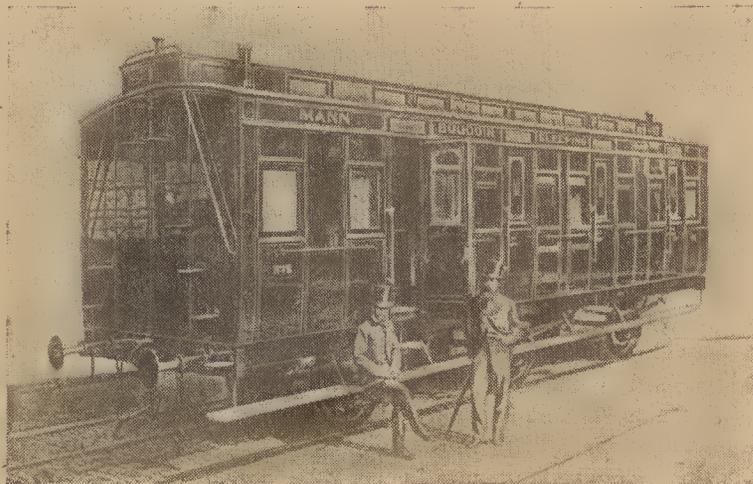
separam Lisboa de Vladivostok, velho porto russo do extremo oriental asiático.

* * *

Em Portugal, a representação da *Wagon-Lits* é assegurada, com brilho e eficiência, pelo Sr. Conde de Penalva, espírito dinâmico e de fino trato, que muito tem contribuído para a manutenção das tradicionais relações amistosas, desde o início existentes, entre a sua Empresa e o Caminho de Ferro português—relações que dia a dia cada vez mais estreita e fortalece.



O compartimento inferior



Uma carruagem em 1875

Sentado, o Eng.º Nagelmackers, fundador da WAGON-LITS



O Director-Geral pronunciando o seu discurso

Carinhosa Iniciativa

Mais uma vez, e revestida embora de simplicidade, não deixou de exprimir emoção a cerimónia da distribuição do enxoval e de lembranças a algumas crianças filhas de ferroviários, pelo pessoal do Serviço de Estatística e Mecanografia, actual designação do antigo Serviço de Estatística e Estudos.

Como já temos informado nestas colunas, trata-se de uma carinhosa iniciativa das empregadas mecanógrafas coadjuvadas pelos restantes funcionários daquele Serviço, que desde há anos, com muito carinho, vem repetindo-se por ocasião das solenidades festivas da Quadra do Natal. O enxoval para o recém-nascido, e diga-se desde já um completo e lindo enxoval, foi totalmente confeccionado pelas empregadas que deste modo aproveitam magnificamente os curtos períodos do descanso.

A singela cerimónia da distribuição das lembranças teve lugar no dia 22 de Dezembro, numa das dependências do Serviço, onde se erguia uma árvore de Natal ornamentada com brinquedos. Dignaram-se honrar o acto o Sr. Director-Geral, Eng.º Espregueira Mendes, o Sr. Secretário-Geral, Eng.º Branco Cabral, os Srs. Subdirectores, Eng.ºs Pedro de Brion, Artur Campos Henriques e Henrique Bravo, e o Sr. Chefe de Divisão, adjunto à Direcção-Geral, Doutor Faria Lapa.

Assistiram igualmente funcionários superiores e empregados dos vários Serviços, além das famílias contempladas nos anos anteriores com enxovais, que se faziam acompanhar de crianças que emprestavam ao acto uma nota alegre.

Antes da distribuição dos prémios, o

Sr. Dr. Pereira Coutinho, que chefia o Serviço de Estatística e Mecanografia, dirigiu os seus cumprimentos aos Srs. Director-Geral e Secretário-Geral, a quem agradeceu a presença, agradecimento extensivo aos restantes funcionários superiores e demais empregados. Congratulou-se pelo resultado obtido mais uma vez com o empreendimento do pessoal do Serviço a seu cargo e recordou que esta iniciativa durava já há anos. Esclareceu depois que, neste ano, o enxoval confeccionado pelas empregadas mecanógrafas e, bem assim, uma pequena cama de criança, iam ser entregues ao Servente da estação de Contumil, Boaventura do Couto, pai de 8 filhos; além dos brinquedos e agasalhos destinados às crianças beneficiadas nos anos anteriores, seriam entregues aos filhos dos funcionários do Serviço os brinquedos que pendiam da Árvore de Natal.

O Sr. Chefe de Divisão, Doutor Faria Lapa, destacou a dedicação do pessoal do Serviço de Estatística e Mecanografia, pessoal este

que, não obstante as aturadas tarefas a seu cargo, e cumpridas a tempo, continuava acarinhando uma obra de elevado espírito cristão, que seria, certamente, e nesse sentido fazia votos, o germe de empreendimentos similares em outros Serviços da Companhia. Em nome do pessoal do Serviço, e a seu pedido, e no seu próprio nome, apresentou aos Srs. Director-Geral, Secretário-Geral e Subdirectores os cumprimentos de Boas Festas e desejos de felicidade no Ano Novo.

O Sr. Director-Geral, finalmente, pronunciou as seguintes palavras:

«É o quarto ano em que, nesta mesma época do Natal, tenho o prazer de vir até junto de vós para aplaudir a vossa louvável e carinhosa iniciativa.

Mais uma vez lhes afirmo: gestos, como este, com origem em sentimentos de solidariedade, de comunhão moral entre os que à nossa Casa dão o seu esforço quotidiano, só podem merecer louvor. Congratulo-me também por verificar a persistência e a continuidade



João Baptista de Carvalho

João Baptista de Carvalho, que se reformou em Dezembro findo, iniciou a sua carreira ferroviária como praticante, em 30-11-922, dos



escritórios da Administração da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

A série de promoções que se notam na

desta iniciativa o que me leva a crer que ela já começa a assumir foros de tradição — e a tradição numa casa centenária como a nossa é timbre de braço. Incito-os a que não esmoreçam.

Agradeço em especial a presença do Secretário-Geral da Companhia, Eng.º Branco Cabral, e retribuo do coração e muito sinceramente os vossos cumprimentos de Boas Festas».

Procedeu-se, depois, à entrega do enxoval e do leito ao Servente Boaventura Couto, e à distribuição de brinquedos e outras lembranças às crianças.

Assim terminou este louvável empreendimento que dignifica todos os que contribuíram, directa ou indirectamente para o seu bom êxito.

sua folha de matrícula demonstram o valor e a consideração que, por ele, tiveram sempre as várias Administrações que passaram por aquela Companhia.

A sua carreira, a todos os títulos brilhante, levou-o a ascender ao cargo de Chefe de Serviço da Contabilidade e Expediente em 1-1-940. Quando da fusão das Companhias de caminhos de ferro, em 1947, foi colocado como Chefe de Serviço das Caixas de Reforma.

A antiga Comissão Administrativa da Caixa de Reformas dos Caminhos de Ferro do Estado, constituída por funcionários da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, representantes da C. P. e do Pessoal, teve ocasião de registar em acta, e por várias vezes, o seu louvor pela maneira como elaborava as contas e os relatórios de exercício.

O louvor, bem expressivo, concedido pelo Sr. Secretário-Geral da Companhia, quando da aposentação de Baptista de Carvalho, atesta bem que este soube sempre captar as simpatias dos seus superiores hierárquicos pelo zelo, competência e excepcionais qualidades de trabalho que constantemente revelou e o nortearam no desejo de bem servir.

De personalidade forte e com vontade firme de se instruir, frequentou, durante alguns anos, os cursos nocturnos dos Institutos Britânico e Francês, alargando assim os conhecimentos adquiridos depois da conclusão do Curso Médio de Contabilistas, do Instituto Comercial de Lisboa.

O «Boletim da C. P.» cumprimentando João Baptista de Carvalho augura-lhe as maiores venturas e um merecido descanso.

PRESTA UM BOM SERVIÇO À C. P.

RECOMENDANDO AS PESSOAS

DAS SUAS RELAÇÕES OS:

—BILHETES DE FAMILIA

—BILHETES FIM DE SEMANA

—BILHETES DE VERANEIO

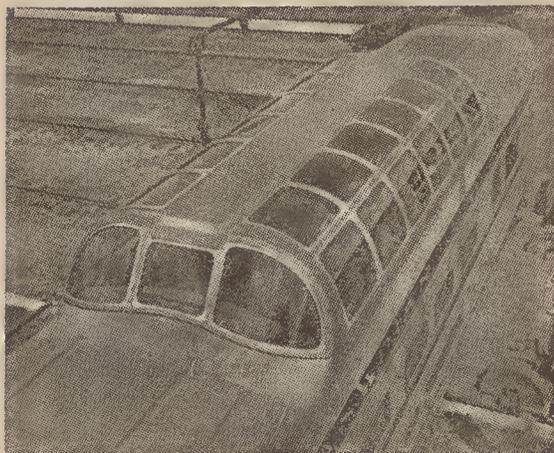
—BILHETES QUILOMÉTRICOS

Carruagens - Panorama

Em algumas redes ferroviárias de países com elevado nível turístico, têm sido postas

ao serviço carruagens-panorama, ou sejam composições com tejadilho transparente, providas de grande número de rasgadas janelas, com assentos situados em superior plano de observação. Pretende-se deste modo facultar ao viajante do caminho de ferro completa visibilidade panorâmica das regiões que o comboio atravessa, proporcionando-lhe assim, além de comodidade, beleza nas suas viagens.

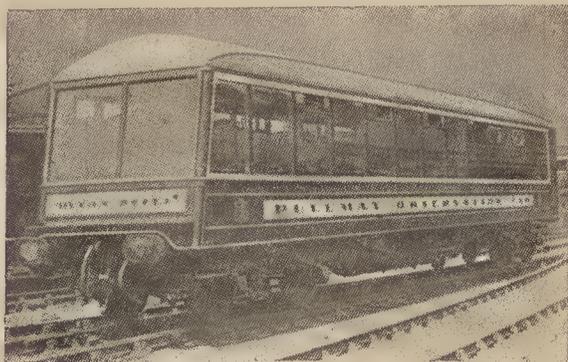
As fotografias que publicamos mostram algumas dessas carruagens cuja utilização tende a generalizar-se, em larga escala, devido ao entusiástico acolhimento do público.



Carruagem-panorama dos Caminhos de Ferro do Canadá



Carruagem-panorama em serviço nos caminhos de ferro de Milwaukee — E. U. A.



Carruagem-panorama dos Caminhos de Ferro Britânicos

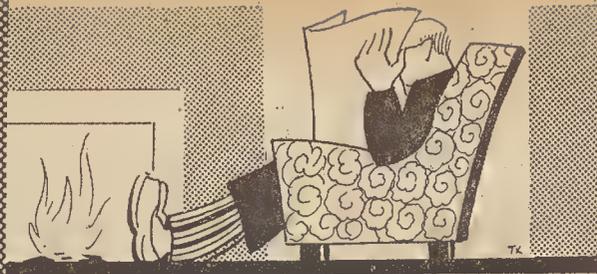


Interior de carruagem-panorama dos Caminhos de Ferro de Missouri—E. U. A.



Aspecto interior de carruagem-panorama em serviço nos caminhos de ferro americanos de Milwaukee

*talvez
não saiba
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

A firma alemã Volkswagen produz, actualmente, 1200 veículos automóveis por dia.

* * *

Calcula-se que, dentro de 10 anos, haverá na América do Norte 81 milhões de veículos automóveis.

* * *

O nome de Hugo provém do holandês e significa alto.

* * *

Na América do Norte (Califórnia) foi construída uma igreja com tectos e paredes de vidro, sustentados por colunas de madeira avermelhada. A cruz está colocada no alto de uma torre rústica feita de pedra, de vinte metros de altura.

Parece ser a mais original de todas as igrejas conhecidas no Mundo.

* * *

Viena, capital da Áustria, está situada a 170 metros de altitude.

* * *

Mesmo no caso de infracção, os suíços tratam com primores de gentileza os turistas que visitam o seu país.

Assim, um agente do Departamento de Justiça e Polícia deixou um cartão num automóvel estacionado em local proibido de Genebra. O seu condutor que, salvo erro, era português, tinha-se ausentado para dar um passeio a pé pela linda cidade.

Eis os termos em que o cartão está escrito: «Genebra foi sempre um lugar de

predilecção do turismo e estamos felizes por vos contar no número dos nossos visitantes».

«O automobilista mais consciencioso pode involuntariamente infringir as prescrições do código da estrada. Ora, na ocorrência, estais em infracção, por estacionamento fora das marcas».

«Estamos persuadidos de que compreenderéis a nossa intervenção, que é no interesse de todos os frequentadores e desejamos-vos uma agradável estadia em Genebra».

Com expressões tão amáveis e sensatas até apetece pagar a multa!

* * *

A Marinha Americana experimentou um trenó que, impulsionado por foguetões, atingiu a velocidade recorde de 2 060 quilómetros à hora, na pista de ensaios de China Lake, no deserto de Mojave.

Dois segundos depois da partida, o trenó atingiu aquela velocidade espantosa.

A pista, de pesquisas supersónicas, mede 6 500 quilómetros.

O impulso foi dado por 10 foguetões e a paragem deteve-se com freios hidráulicos.

* * *

Em Viena, na praça Alberto (Albrecht) foi erigido, em 1896, um monumento a Mozart, que consiste numa estátua colocada sobre um pedestal ornado com grupos de crianças e baixos-relevos, obra do artista Tilgner.

Em frente do Ginásio Académico (no Christinengasse) eleva-se um monumento

em honra de Beethoven, da autoria de Zambusch.

Perto do Stadtpark ou Parque da Cidade encontra-se o monumento dedicado a Schubert, por Kundtmann.

E diante da igreja de Mariahilf está a estátua de Haydn, por H. Natter.

A Austria rende, assim, o culto a grandes vultos da história da música, autores de obras geniais que são património da Humanidade.

* * *

Três voos de uma hora num aparelho de reacção provocam fadiga igual a dez horas de voo num avião a motor, segundo se provou em experiências efectuadas.

* * *

Em Melnik, próximo de Praga (Checoslováquia) realizou-se um festival com demonstrações de paraquedismo.

O recorde do Mundo de precisão de aterragem foi batido pelo checoslovaco Karel Ryda que, efectuando sucessivamente dois saltos, com abertura retardada no seu pára-quedas, dum altitude de 600 metros, caiu a uma distância média de 3 metros e 42 centímetros do centro de um círculo de 60 metros de diâmetro.

O francês, Chaussade, era o detentor do recorde anterior, com 3 metros e 68 centímetros.

* * *

Na União Indiana, o número de tuberculosos está avaliado, segundo as últimas estatísticas,

em 2 milhões e meio de pessoas e morrem, anualmente, desta terrível doença cerca de 500 mil.

* * *

O último número (Setembro-Outubro) das Memórias da Sociedade dos Engenheiros Civis da França é inteiramente consagrado a Portugal e contém notável colaboração de muitos engenheiros portugueses.

Entre os artigos, alguns têm especial interesse para a utilização da energia eléctrica, como seja o que versa «O transporte da energia e a interconexão das centrais na rede portuguesa» e as descrições das visitas às instalações hidro-eléctricas de Caniçada e de Castelo do Bode.

O relatório sobre a viagem de estudos que numerosos engenheiros franceses fizeram ao nosso país, em Abril do ano passado, traz referências extremamente honrosas para a nossa hospitalidade, o que contribui para o estreitamento de laços de amizade entre os dois povos.

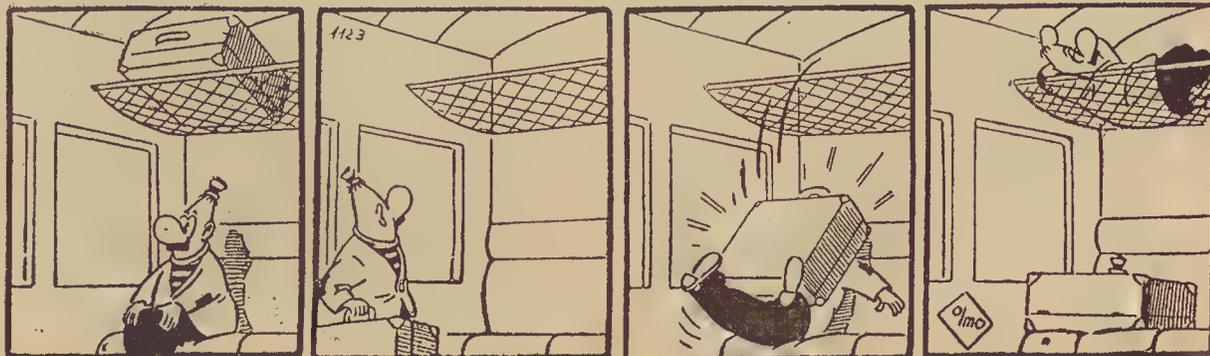
* * *

A primeira competição Lisboa-Porto em futebol realizou-se no Porto, a 2 de Março de 1894, com a assistência do Rei D. Carlos, da rainha D. Amélia e dos príncipes D. Luís Filipe e D. Manuel.

Lisboa venceu por 1-0.

Nota curiosa: no final do encontro houve mais 10 minutos suplementares de jogo, a pedido da rainha, que chegara tarde e tinha interesse em ver como se jogava.

BOM HUMOR...





A mesa da presidência na sessão solene, vendo-se no uso da palavra o Dr. Élio Cardoso, em representação da Direcção-Geral da Companhia

O XXI ANIVERSÁRIO DA FUNDAÇÃO DO ATENEU FERROVIÁRIO

Para encerramento das festas comemorativas do XXI Aniversário do Ateneu Ferroviário — Associação Cultural do Pessoal da C. P. — realizou-se no passado dia 8 de Janeiro uma sessão solene que decorreu com o maior luzimento e elevada concorrência.

Presidiu ao acto o Sr. Dr. Élio Cardoso, Economista da C. P., em representação da Direcção-Geral da Companhia, ladeado pelos Srs. Alfredo Cândido e Martins Baptista, respectivamente; Presidentes da Federação das Sociedades de Recreio e da Direcção do Ateneu Ferroviário.

Viam-se igualmente representantes da Banda de Música da Carris, dos Sindicatos dos Ferroviários e da Sociedade Incrível Almadense, além de muitas outras colectividades e da Imprensa.

Uma força dos Bombeiros Voluntários do Barreiro, com estandarte e uniforme de gala, prestavam guarda de honra à mesa da presidência.

A abrir a sessão o Sr. Martins Baptista

descreveu as actividades culturais, musicais e desportivas do Ateneu e agradeceu à Direcção da C. P. o *interesse, carinho e apoio que lhe têm dispensado.*

O Presidente da Federação das Sociedades de Recreio, numa interessante alocução, fez a apologia do papel social e educativo das Sociedades de Recreio que, como o Ateneu, cumprem uma generosa missão.

Usaram ainda da palavra diversos representantes de outras colectividades que saudaram, efusivamente, a Direcção do Ateneu Ferroviário e os seus associados, por mais este aniversário que bem testemunha a continuidade de uma Obra a todos os títulos digna dos mais rasgados aplausos.

O Sr. Dr. Élio Cardoso, ao encerrar a sessão, fez o elogio da acção cultural do Ateneu Ferroviário prometendo o apoio da Direcção-Geral da C. P. para assegurar a continuidade da altruísta missão da prestimosa colectividade e encorajando os seus dirigentes para que *em beneficio de todos os ferroviários, encontrem sempre ânimo para*



novas tarefas e cada vez mais prometedoras realizações.

A sessão terminou com a condecoração do estandarte do Ateneu Ferroviário pela Junta de Freguesia de Belver em sinal de agradecimento pela colaboração prestada pela banda de música do Ateneu nas festas de beneficência realizadas em Belver, no ano findo.

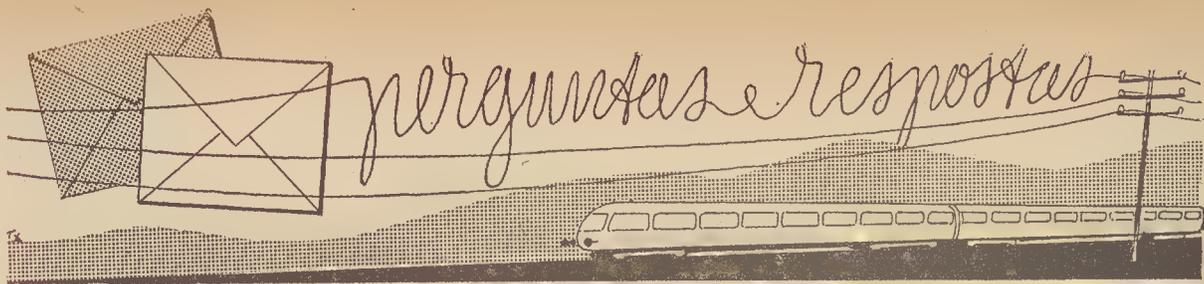
Seguiu-se um «Porto de honra» que deu largo ensejo à troca de amistosos brindes. O apreciado grupo cénico do Ateneu deu a colaboração a esta simpática festa, interpretando canções regionais.

O *Boletim da C. P.* esteve especialmente representado pelo Sr. Alberto da Silva Viana, do Serviço Comercial e do Tráfego.

Condecoração do estandarte da Banda do Ateneu por um representante do povo de Belver em agradecimento à colaboração pela mesma prestada



Um aspecto da assistência



I — Divisão da Exploração

MOVIMENTO

Pergunta n.º 222/Cons. 1706 — Um comboio que circula à sua hora tem cruzamento indicado em determinada estação com outro comboio. Sucede que esse comboio circula atrasado e o comboio que segue à sua hora vai circulando com boletins de alteração de cruzamento sucessivos até que atinge a estação términus da sua marcha sem que encontre o comboio atrasado.

Em minha opinião é esta estação quem deve prevenir o pessoal do comboio atrasado de que o comboio que finalizou a sua marcha já chegou e completo, e não a estação onde está previsto o cruzamento, conforme procedimento de algumas estações.

Peço ser informado qual das estações tem por dever cumprir com esta formalidade.

Resposta — Neste caso, é a estação términus do comboio que circula com mod. M. 116, que compete fazer o aviso ao pessoal do comboio atrasado.



Pergunta n.º 223/Cons. n.º 1728 — Sendo condutor da automotora 7548 e à partida de Famalicão verifiquei que estava completa até Póvoa de Varzim.

Por este motivo avisei o motorista que não parava, nos apeadeiros de Barradas, Cavalões e Balazar por esta automotora estar completa até destino.

O motorista ao passar nestes apeadeiros, teve passageiros a fazer sinal de paragem e parou. Como deve ser marcado o tempo perdido pois que os passageiros não embarcaram por falta de lugar? A meu entender julgo não parar, mas sim acenar com a mão avisando não ter lugar, pois que estas paragens só dão prejuízo, à Companhia.

Resposta — Se o condutor, como chefe da circulação, determinou ao motorista, para não parar nos apeadeiros de Barradas, Cavalões e Balazar, em virtude da lotação ir completa, desde origem até destino, se houver tempo perdido nas paragens, por alvedrio do motorista, deve ser marcado à Tracção.

Nestes casos, para se dar uma satisfação a quem espera e, por princípio de educação, o motorista deve fazer sinal de que não há lugares.



Pergunta n.º 224/Cons. n.º 1729 — Peço o favor de me esclarecer em que condições deve ser recebida

uma automotora ou comboio, numa estação sem discos, os quais têm na sua marcha a indicação de paragem para embarque ou desembarque de passageiros, e devido a atraso de qualquer deles tenha cruzamento extraordinário nessa referida estação, sendo o primeiro a ser recebido, e no caso de ser o segundo.

Resposta — Não tendo os comboios ou automotoras a que se refere, paragem prevista na estação, mas sim paragem condicional, para embarque ou desembarque de passageiros, no caso de se verificar cruzamento extraordinário, qualquer deles deve ser recebido com petardos a 500 metros da primeira agulha.



Pergunta n.º 225/Consulta n.º 1751 — Peço o favor de me informar se deve pedir-se avanço a um comboio de serviço da Via, que vai circular até certo ponto da via, para descarga de brita ou carga de terras, recolhendo à estação que o expediu, ou se se deve cumprir com a Instrução n.º 2557 para as diversas descargas fora do recinto das estações.

Refiro-me a casos em via única.

Resposta — Ainda que o comboio de serviço não atinja o disco avançado da estação que o expede, deve sempre pedir-se avanço.

FISCALIZAÇÃO

Pergunta n.º 257/Cons. n.º 1675 — Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade, de Vila da Feira para Aveiro, constante de um vagão com vigas de madeira de pinho nacional, 10 600 kgs e 10 fardos com carrasca de pinho, 500 kgs.

Carga e descarga pelos Donos.
Aviso ao Público B n.º 140
Distância de 78 kms — Via Serçada do Vouga

Preço \$55 × 78 × 11,1	=	303\$03
Manutenção : 8\$00 × 11,1	=	88\$80
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Arredondamento		\$07
Total		399\$90

Resposta — Está certo o processo da taxa apresentado.

Pergunta n.º 258/Cons. n.º 1687 — O portador dum livrete quilométrico tem apenas 160 quilómetros, deseja adquirir um bilhete para Lisboa-Terreiro do Paço, embarcando em Beja.

A distância de Beja a Barreiro são 154 kms e, segundo as condições da Tarifa especial n.º 2-P., a Via Fluvial é computada em 10 kms, e assim desejava ser elucidado se deve ser feita a cobrança de 6\$00, ou 4\$00, mínimo da Tarifa Fluvial, ou se deverá ser feita a cobrança como se tratasse de Via Férrea e portanto pela Tarifa Geral, Título I.

Resposta — A cobrança a fazer neste caso é a prevista no n.º 6 do artigo 10.º Tarifa especial n.º 2-P., ou seja a importância correspondente a 4 quilómetros pelo Título I da Tarifa Geral (1\$60 em 1.ª classe e 1\$00 em 3.ª).

///

Pergunta n.º 259/Cons. n.º 1694 — Em conformidade com a Carta Impressa n.º 4 do Serviço das Reclamações de 15.4.955, peço ser informado como devo proceder no seguinte caso:

Uma remessa destinada a um consignatário em que este esteja ausente, e não possua senha, pode o aviso de chegada ou duplicado, ser assinado por um próprio, pessoa de família, daquele ou não, e aceitar-se o mesmo, servindo de senha, apesar de este vir com o carimbo de uma casa comercial e ambas serem conhecidas do chefe da estação?

Segundo o que depreendo, salvo melhor opinião, não se pode aceitar como tal, visto não ser a assinatura do consignatário.

Resposta — Os avisos de chegada das remessas só podem ser utilizados como senhas depois de cumpridas as formalidades previstas nos n.ºs 11 e 12 do Art.º 3.º da Tarifa de Operações Acessórias e art. 8.º do Livro E. 12.

Segundo tais formalidades os avisos de chegada têm de ser assinados pelos respectivos consignatários.

///

Pergunta n.º 260/Cons. n.º 1726 — Os portadores dos D. 33, 152 e 152-bis e especialmente os bilhetes de trânsito gratuito de Viseu para as estações situadas ao norte de Espinho, podem, segundo minha opinião, ter seguimento por Espinho ou Santa Comba — Pampilhosa.

A partir de Sernada existe ainda outra via criando dúvidas a interpretação dos diplomas que regulam este assunto, dando lugar a que os agentes desta estação não mantenham opinião uniforme.

Agradeço ser esclarecido.

Resposta — No caso de que se trata, a via Santa Comba Dão — Pampilhosa, não é normalmente seguida. Dadas, pois, as disposições da Comunicação Circular n.º 80, de 5.4.51, do Serviço da Fiscalização das Receitas, só podem ser utilizadas as vias Sernada-Espinho ou Sernada-Aveiro.



* * *

O capítulo seguinte — «Pela Beira» — começa logo com a descrição da viagem de Lisboa à Figueira :

«Na estação de Avenida; meio dia e meia hora. Calor de raohar.

A carruagem, em que nos instalamos, parece uma estufa para a cultura de ananases. Deve ser muito cómoda no inverno, em dias de pouco frio, quando o aquecimento artificial é dispensável.

Atravessamos o túnel sem que o fumo nos incomode, fechadas as portas e as janelas. Parece que a Companhia anda a estudar a electrificação da linha de Sintra, o que nos faz ter esperanças de que esses miúdos que por aí andam, orianças na idade escolar, já aproveitem, quando forem velhos, desta conquista do progresso ferroviário.

Muito regular, mais do que regular, a marcha do comboio — é o *Sud* — e então para quem está habituado, como eu, às traineiras do Sul e Sueste, esta velocidade é já vertigem a estonteante velocidade dum automóvel em pista, para bater um record.

* * *

A seguir Brito Camacho diz que, apesar de muitas vezes ter feito esta viagem, nunca se aborrece «de ver estes campos, a um e outro lado da linha, fazendo a *navette* de janela para janela»:

«Muita arborização à esquerda, montados e olivais, terras planas e de sementeira à direita, e eis-nos chegados ao Entroncamento, que já hoje é vila e nem sequer era aldeia, há quarenta e tantos anos, quando eu por ali passava, estudante em férias, viajando na terceira, com as comedorias num taleigo.»

.....
«Conheço muito bem os campos que vamos atravessando, saindo do Entroncamento ao cabo de curtíssima demora.

.....
 «Tiro respeitosamente o chapéu quando passamos por Chão de Maças e pergunto, sem esperar que me respondam, quando soará a hora da justiça para o Mestre João Ferrador, fazendo-o *doctor honoris causa*, de qualquer Faculdade.

«De Soure em diante alonga-se um pouco o horizonte sobretudo para os lados do mar e, como saímos na estação próxima, distante uns treze quilómetros... tomo a posição de sentido... para saltarmos na gare assim que pára o comboio. Alfarelos!»

* * *

O Dr. Brito Camacho segue para a Figueira de automóvel de onde, tempo depois, segue pela linha da Beira Alta

«As onze horas, com um calor de rachar, saímos da Figueira pelo comboio da Beira Alta.

.....
 «Pequenos vales; ligeiras acumulações de terreno que não merecem o qualificativo de montes, porque nada mais são que modestíssimos outeiros, de suaves e arborizadas encostas.

«Muito curiosos, os nomes das estações, nesta linha pitoresca. Tirando Alhadas, a poucos quilómetros da Figueira, e mais alguma outra de que não me lembro agora, *ede* é comum a todas—Arazede, Semede, Murtede, Cantanhede.

«Aparece, no horizonte afastado, o Caramulo pela esquerda e o Buçaco pela direita, envoltas em nevoeiro pouco denso, uma neblina que turva os ares sem apagar as formas.

Pampilhosa.

«A linha, daqui até Mortágua, é aborrecida, ora apertada entre trincheiras altas, em que bateríamos com o nariz, se deitássemos a cabeça fora da janela, ora metida em camadas escuras, que são os numerosos túneis que foi necessário abrir na rocha, para ela passar.

.....
 «Muito alta e muito comprida a ponte sobre o Dão e

muito curiosas as formações de chisto que a linha cortou como quem abre um livro

«Pára o comboio na gare de Santa Comba e, como é pouca a bagagem que nos acompanha, saltamos da carruagem para o automóvel, e ala que se faz tarde, a caminho dos Vales».

* * *

Descreve o Dr. Brito Camacho a sua excursão por terras da Beira, até que fecha o capítulo com a descrição, em poucas linhas, de regresso:

«O rápido de Madrid entra na gare de Santa Comba à à tabela e à tabela parte com destino à Pampilhosa. Na carruagem mista, que vem de Espanha, vem um único passageiro.

«O Dao, como o Alva, ambos tributários do Mondego, é rio de poucas águas, e esta parte que o atravessa, a grande altura, dando passagem aos comboios, bem merecia que lá em baixo, largo e fundo, um rio passasse, em todas as épocas do ano navegável, não afluente de outro rio, mas indo directamente perder-se no Oceano.

Aproveito o tempo, na Pampilhosa, para jantar, esperando o rápido do Porto e, depois de jantar, entretanho-me a ver osromeiros que regressam das festas de S. João, na Figueira.

«À meia noite é meia hora desembarco na estação da Avenida e, pelo caminho mais curto, dirijo-me para a rua Anchieta n.º 13 — 2.º, lado esquerdo, onde o leitor tem um criado às suas ordens — se não precisar de mim para nada».

* * *

No capítulo seguinte — «Alto Alentejo» — é a viagem na linha de Leste até Crato, mas o Dr. Brito Camacho limita-se a descrever a paisagem, embora vista de comboio, que deixa na estação do Crato. Mas o livro fecha, alguns capítulos passados, com uma pequena referência a uma viagem de regresso de Aljustrel a Lisboa, pela Linha do Sul:

«Em Viana enchem a carruagem feirantes da Senhora».

Oliveira Martins

Embora sem respeitar a sequência cronológica dos autores citados, que, de resto, pouco tem sido respeitada — parece-me que se não devem deixar de recolher nesta selecção os seguintes trechos das «Cartas Peninsulares» de Oliveira Martins:

«Saí de Lisboa com o propósito de visitar algumas povoações castelhanas da fronteira de leste, nessa zona chamada *terra de Campos*, e que tão intimamente está ligada à história nacional portuguesa desde os seus primórdios até às guerras do princípio do século. Saí também com a ideia de que essa excursão, agora, em Junho, quando o sol começa a queimar nas planícies de *Castilla-la-vieja*, me tonificaria as forças deprimidas por uma enfermidade passada».

Mais uma vez queria também respirar os ares e embriagar-me com a paisagem incomparável do Vale do Tejo, pedaço sem par no mundo, pelo menos, nos retalhos do mundo que tenho visto passarem-me diante dos olhos.

Era manhã quando larguei de Lisboa. A minha primeira estação era Abrantes. Apesar do tempo teimar em conservar-se traiçoeiro, o dia amanhecera glorioso, e o sol, reinando nos céus livres, fazia cantar e rir a paisagem, como o sorriso das crianças, quando lhes brinca nas faces orvalhadas de lágrimas.

Alguns batalhões rotos de nuvens que, por aqui e por além, vagueavam dispersos no firmamento, faziam realçar ainda mais o esplendor da luz, matizando o vasto lençol

azul do rio de cambiantes, de cor, nas vastas modulações da grama entre o verde, o azul e o cinzento; e pondo, nos recantos longínquos da paisagem, alguns pontos de sombra transparente».

«O ar sem espessura, cristalino, descobria até as dobras mais ténues, até os pormenores mais delicados de um panorama vastíssimo».

«Ladeando o Tejo, na sua margem direita que é breve, o comboio ia subindo, desenrolando-me perante os olhos as imensas campinas do lado esquerdo, aluviões pingues que todos os anos o rio fecunda, como sucede no Egipto com o Nilo. O dia magnífico acordava-se com a opulência dos campos carregados de searas. Tudo me parecia cantar hinos, de beleza, de fortuna. As espigas fartas, as searas espessas, por entre os verdes já amarelecidos do trigo, a nota vibrante das papoilas rubras, as cortinas de árvores, ao longe, arrendando-se levemente no ar, e sobretudo, abençoando a natureza opípara, o sol soberano derramando em ondas a sua luz de ouro».

«Os meus pulmões combalidos parecia-me pularem de contentes respirando amplamente esse ar tépido em que a frescura fecundante da noite pusera também parcelas invisíveis de água, parecidas às gotas de orvalho que eu ia vendo fugirem como diamantes nas folhas das árvores sacudidas pela marcha violenta do comboio».

«Tudo cantava, tudo ria deslumbrantemente. A natureza celebrava uma das suas festas solenes, e diante do poema sem palavras da criação, a palavra, o homem, as suas ideias, as suas fantasias mais ou menos desvairadas, apareciam-me como as lutas e debates obscuros das formigas negras, quando em horas de abandono, nos deixamos perder observando a vida dos insectos, tão cheia de lição para a nossa vida de homens cheios de vaidade».

«Eu ia só, e a solidão não faz mal. Esse estudo patético e quase religioso que a natureza triunfante, muda e meiga infunde em nós, não pode comunicar-se».

«É alguma coisa semelhante ao que nos sucede com a música de Haydn ou de Beethoven».

«A natureza é uma sinfonia: a sinfonia é a natureza traduzida em sons harmónicos. Num e noutro caso, a rede inteira dos nervos vibra em nós, e, excitada pela impressão exterior, isola-nos e acorda-nos na alma sucessões de estados patéticos que se traduzem em dramas íntimos indecifráveis».

«No meio das ondas da luz, no seio dos oceanos de searas, entre os maciços e cortinas de árvores, quando nos caminhos passa um carro e os seus boieiros; quando ao longe nas manchas pardas dos campos já ceifados, ou das charneças negras por lavrar, entre o restolho das searas, ou entre as moitas de esteva e rosmaninho florido de roxo, se vêm as manadas de touros ou de éguas, pastando indiferentes, as nossas ideias acerca da vida, distinguindo o animado do inanimado, a planta do animal, o animal do homem, varrem-se confusamente, e tudo se nos afigura idêntico. Se os animais, os homens, o touro ou a ovelha que pastam, o campino que passa, até o próprio comboio que vai vomitando nuvens de vapor branco, parecem acessórios minúsculos, notas perdidas na gloriosa sinfonia da natureza triunfante!»

«Estiradamente, o vale magnífico se vai apertando. Já nos ficam para baixo Santarém, que é o coração deste paraíso do mundo, já as pequenas povoações ribeirinhas do Tejo, Vila Franca e o Carregado, Alhandra e Tancos e a Barquinha, debruçadas sobre a margem, alimentadas pelo rio onde se miram e que as criou e fecundou».

«Já em frente, na confluência do Zêzere, aí onde a linha férrea passa para a margem esquerda do Tejo, vemos levantada em anfiteatro a nobre Constancia. Nobre, dizemos, porque foi lá que Camões ouviu as Tágides segredarem-lhe os mistérios dos *Lusiadas*, e ensinarem-lhe a linguagem sublime em que cantou a glória de um povo já então agonizante e que depois não fez mais do que prolongar a crise do acabamento...»

«O vale aperta-se; às largas planícies aluviais sucedem os terrenos terciários contorcidos em ondulações ainda suaves; as margens do rio empinam, o seu leito delimita-se, coleando à mercê dos caprichos dos montes. Até aqui ele era o soberano: dele vinha a riqueza e a fortuna da terra, nos abraços



EM VIAGEM...

UMA AUTO-HOMENAGEM

Por GUERRA MAIO

Foi no começo da primeira guerra mundial, em 1914. Eu tinha tomado à tarde, na Guarda, o comboio da Beira Baixa em direcção a Lisboa. Na Covilhã entrou o Dr. Alfredo da Cunha, então director do «Diário de Notícias». Falávamos da excelente quadra outonal, conversa a que se associou o inspector ferroviário da linha, quando na estação a seguir subiu um homem gordalhufo, que cumprimentou mesuradamente os meus dois companheiros de viagem com acentuado sotaque brasileiro.

Quando o comboio parou em Alcaide, o Sr. Comendador Gil Pinheiro—eu já nessa altura lhe tinha sido apresentado—foi à janela receber os cumprimentos da Junta de Freguesia local, com quem discutii brandamente. Posto o comboio em marcha, o Sr. Pinheiro sentou-se visivelmente contrariado, e desabafou com o meu amigo Alfredo da Cunha. Que aquilo era um *ábuso*, um *dêsáfôro*. Tinha oferecido o encanamento e o chafariz, agora pretendiam bebedouro para o gado e tanque para as mulheres lavarem a roupa. A despesa era já grande e ainda queriam mais... Imagine—dizia—só o busto me custou 700 mil réis, (setecentos mil réis, seja dito de passagem, era, naquela época, muito dinheiro). E o Comendador Pinheiro continuava: mestre Costa Mota não mo quis fazer por menos. Bonito, é

certo, tinha ficado, mas muito longe do que eu queria!

Com a minha irreverência de rapaz, perguntei-lhe se era o busto da República, com que ele pretendia coroar o chafariz. O homem picou-se, mas foi-me dizendo que era o busto dele e, enquanto foi ao lavatório, Alfredo da Cunha contou-nos que a ideia do Comendador era que, em vez do busto, fosse erigida uma estátua modelada no bronze, donde a água escorreria das suas mãos...

Voltou o homem com as mãos lavadas e deu largas à sua verbosidade. Que havia sido benfeitor de várias associações de socorros mútuos no Brasil, das quais recebera duas medalhas de reconhecimento. Que havia escrito um romance «Zaragata dos Caipiras». Ali mesmo nos prometeu mandar o livro, pois havia trazido uns poucos. Dei-lhe logo o meu bilhete de visita, mas não tendo talvez gostado da minha irreverência, não mo mandou.

Pouco depois os jornais noticiavam a inauguração do chafariz-monumento, e em alguns lia-se, numa correspondência de Alcaide—feita certamente pelo próprio Comendador—o programa da festa. Às 6 horas, toque de alvorada, às 8 primeira manifestação de regozijo, etc. etc..

Formei logo no meu espírito a ideia de ir um dia a Alcaide, ver a auto-consagração do

Comendador Gil Pinheiro. Só há pouco, porém, tive essa oportunidade, isto é, quarenta anos depois. Lá está o chafariz na principal praça da terra, próximo da casa que foi do Conselheiro João Franco, último primeiro ministro de D. Carlos I.

O monumento é um vulgar chafariz de granito, com dois tubos recurvos donde escorre água abundante; no alto tem o busto, em bronze do Comendador Gil Pinheiro, obra de mestre Costa Mota, que o modelou admiravelmente, mostrando a sua cara balofa ou de páscoas, tendo sobre a casaca o colar da comenda de que era titular e do lado direito as medalhas dos montepios brasileiros que ajudara a engrandecer. Na frente do pedestal gravado na pedra, tem a biografia do auto-homenageado que eu não consegui ler, pois alguém lhe deitou por cima uma mão cheia de alcatrão das estradas. Na placa trazeira há

um grande letreiro, escrito certamente pelo Comendador, no qual, entre outras coisas, se lê: «conservai bem esta Obra, que generosamente vos ofereço», etc..

A julgar pela borradeira de alcatrão que deram no letreiro com os feitos do «glorioso» homem, é de supor que o busto seja um dia apeado e o bronze seja fundido para dele se fazer obra mais útil.

Em contrapartida, só agora, no centenário de João Franco, na casa em que nasceu, em Alcaide, — hoje pertença do neto, — colocaram uma placa comemorativa e deram o seu nome a uma rua!

Penso, não poucas vezes, como teria esse notável estadista — tão grande como infelizmente — considerado o auto-monumento, mesmo fronteiro à sua janela, dum brasileiro balofo que, com pouca despesa, quis passar à posteridade...



Locomotiva de turismo construída em 1859 por R. Stephenson, para o Vice-Rei do Egípto



Paisagem na Barca do Lago

CONHEÇA A SUA TERRA

A VILA DE ESPOSENDE

ESPOSENDE, vila encantadora e cabeça de um concelho rico de recursos e de valores humanos, esteve há pouco em festa, tendo sido muito visitada, por ocasião das homenagens ao grande poeta António Corrêa d'Oliveira, que há muitos anos vive, compondo versos maravilhosos, numa quinta de Belinho.

Esposende é uma das nossas vilas mais antigas. Debruçada sobre a foz do rio Cávado, bem merece a visita de quantos, em Portugal, gostam de viajar na sua própria terra.

Com seu carácter minhoto e seu aspecto risonho, banhada pelas águas de um rio formoso e bafejada pelos ares salinos do Atlântico, rodeada de paisagens encantadoras, e tendo, a valorizá-la mais ainda uma das melhores praias nortenhas, oferece condições turísticas de primeira ordem, que mereciam ser aproveitadas e desenvolvidas. Falemos, pois, um pouco de Esposende.

Esta pitoresca vila minhota teve o seu

foral em 15 de Agosto de 1572, que lhe foi dado por El-rei D. Sebastião, em consequência do valor do seu comércio marítimo. E teve importância como porto, pois chegou a abrigar 80 navios de alto-mar.

Hoje, com a sua barra assoreada, desapareceu o seu movimento, e, como porto de pesca, para o fazer renascer impõem-se obras que o valorizem como tal.

Muitos dos seus habitantes vivem do mar, ora pescando, ora apanhando sargaço no tempo próprio, afim de com ele fertilizarem os campos.

E estes são sempre produtivos, desde que lhes lancem culturas adequadas.

São famosas as suas colheitas de milho, que frutifica em condições admiráveis.

Nas freguesias de Rio-Tinto, Fonteboa, Curvos e Forjães, produz-se vinho regular. A sua qualidade melhoraria se as suas plantas fossem renovadas, por castas vnicas mais apropriadas à natureza do terreno. Na vini-

() ≈ ()

A praia de Apúlia em dia de
«pescado»

() ≈ ()



cultura encontraria Esposende uma grande fonte de riqueza colectiva.

Todos os cereais, além do milho, têm clima e terreno propícios à sua cultura, especificando a do trigo, que se produz muito bem.

É ainda importante a indústria dos lacticínios, em virtude das suas pastagens permitem a criação e engorda de gado.

De clima temperado, os seus arredores são acolhedores, tanto na orla marítima do concelho, como no interior.

A sua praia de «Suave-mar», a 1 km. de distância, tem muito encanto, e é muito frequentada não só por famílias dos arredores como por banhistas vindos de todo o distrito de Braga.

Esposende orgulha-se de ser a terra da naturalidade de Rodrigues Sampaio, um dos homens de Estado mais notáveis do século passado.

Como todas as boas terras do Minho, o concelho de Esposende parece um jardim,

onde florescem, graciosamente, povoações onde a existência decorre prazenteira e tranqüila.

Terra de encantos, apenas? Também terra de trabalho, de iniciativas, de gente activa. Com efeito, do outro lado do rio, encontram-se os estaleiros da construção naval, título de justo orgulho de um país navegador e construtor de navios, desses navios, aparentemente pequenos e frágeis, que levaram para toda a parte o nome de Portugal.

Duas estações de caminhos de ferro servem Esposende: a de Barcelos, a 14 quilómetros, e a da Póvoa do Varzim, a 18 quilómetros. Mas ligada como está, por excelentes estradas, a Braga, Viana, Porto, e a povoações importantes, esta vila tão pitoresca, tão deliciosamente minhota, visita-se facilmente e facilmente se visitam, pelas carreiras regulares de camionetes, as suas pitorescas freguesias, entre as quais tem especial relevo Apúlia, por causa da sua linda praia, muito concorrida no Verão por gente do Norte.



() ≈ ()

Na' apanha do sargaço

() ≈ ()

Regulamentação **DISPERSA**

I — Divisão Comercial:

A — Tráfego

1.º Aditamento aos Quadros das Distâncias (em vigor desde 1-11-1955). — Atribui distâncias próprias ao apeadeiró de Mata.

2.º — Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha (em vigor desde 15-11-1955). — Substitui as tabelas de preços correspondentes aos percursos portugueses e as páginas 19 e 20 das tabelas de preços correspondentes aos percursos espanhóis.

11.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha (em vigor desde 15-11-1955). — Introduz alterações na Tarifa.

7.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 15-11-1955). — Introduz alterações na Tarifa.

5.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 15-11-1955). — Introduz alterações na Tarifa.

1.º Aditamento ao Anexo n.º 1 à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha (em vigor desde 15-11-1955). — Introduz alterações no Anexo.

1.º Aditamento ao Anexo n.º 2 à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e Espanha (em vigor desde 15-11-1955). — Substitui a redacção do Artigo 4.º do Anexo.

1.º Aditamento ao Anexo n.º 2 à Tarifa Internacional para o transporte de passa-

geiros, bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha (em vigor desde 15-11-1955). — Substitui a redacção do Artigo 4.º do Anexo.

2.º Aditamento ao Anexo n.º 3 à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães, entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha (em vigor desde 15-11-1955). — Introduz alterações no Anexo.

Nomenclatura dos Percursos e dos Preços dos bilhetes de Cupões (em vigor desde 15-11-1955). — Anula e substitui a edição de Março de 1954.

Aviso ao Público B. n.º 221 (1.º Aditamento ao Aviso ao Público B. n.º 215) (em vigor desde 15-11-1955). — Substitui a redacção do Título I do Aviso ao Público B. n.º 215.

94.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 19-10-1955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Torres Vedras e o Despacho Central de Monte Redondo (de Torres Vedras), servindo a povoação de Matacães.

142.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-11-1955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Amoreiras, a povoação de Relíquias e o Despacho Central de Odemira e entre a mesma estação e a povoação de São Martinho das Amoreiras.

242.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 4-11-1955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Vila Nova Ceira, Góis, Arganil, Coja, Avô e Pomares.

255.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 17-10-1955) — Trans-

porte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a Estação de Tomar e os Despachos Centrais de Ferreira do Zêzere, Besteiras Cernache do Bonjardim, Sertã, Pedrógão Pequeno e Oleiros, servindo a povoação de Alto do Cavallo.

256.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 17-10-1955). — Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e os despachos Centrais de Ferreira do Zêzere, Besteiras, Cernache do Bonjardim, Sertã e Oleiros.

257.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 17-10-1955). — Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Ferreira do Zêzere, Besteiras, Cernache do Bonjardim, Sertã e Proença-a-Nova.

Carta Imprensa n.º 125 (datada de 31-10-1955). — Anotação ao Indicador Geral dos Serviços Combinados com Empresas de Camionagem no que se refere a Monsanto Central.

B — Fiscalização das Receitas

2.º Adit. à C/Circular n.º 103 (de 27 de Outubro de 1955). — Indica Organismos auto-

rizados a efectuar os seus transportes em regime de conta corrente.

II — Divisão Comercial

A — Movimento

Carta Imprensa n.º 5 — Geral, 7-10-1955. — Sobre o anúncio dos comboios de desdobramento por motivo da Peregrinação a Fátima, nos dias 12 e 13 de Outubro de 1955.

III — Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3479 de 18-10-1955. — Transcreve a carta n.º 63 789 de 13-10-1955 da nossa Direcção Geral, comunicando que o Conselho Administrativo da Fundação da Casa de Bragança, autoriza a entrada gratuita no Museu-Biblioteca daquela Fundação, aos empregados da Companhia, quando devidamente fardados.

Circular de via n.º 3480 de 21-10-1955. — Transcreve a carta n.º 30 064/1 de 18-10-1955 da nossa Direcção Geral, esclarecendo as normas a seguir sobre os pedidos de concessão de licença com vencimento, na parte relativa ao corrente ano, tendo em atenção o Acordo Colectivo de Trabalho.

Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários e suas famílias, mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia

Designação dos artigos	Descontos	Nomes das Firmas	Moradas
Artigos fotográficos	15 e 20%	Granfoto—Laboratório Fotográfico — Américo Couto, Ltd. ^a	Rua do Ouro, 292, 4.º, Esq.º . . . LISBOA
Diversos	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2, LISBOA
Drogas.	10 a 20%	Drogaria do Rosário, Ltd. ^a . . .	Rua do Rosário, 130 PORTO
Fanqueiro e retrozeiro.	10%	Armazéns do Rossio	Praça D. Pedro IV, 78/80 LISBOA
Fazendas de lã	variáveis	Braz & Monteiro COVILHÃ
Ferragens e louças	10%	Cordeiro Pinheiro & C. ^a , Ltd. ^a . . .	Rua das Flores, 304. PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues.	Rua do Almada, 490 PORTO
Mobiliás	variáveis	Marcenaria Santos, Ltd. ^a OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja . LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt.º . . LISBOA
»	25 e 30%	I. Gonçalves & Silva	Rua Eugénio dos Santos 9, 2.º, E. LISBOA
»	20 a 40%	Oculista de Lisboa, Ltd. ^a	Rua da Madalena, 182, B. . . . LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, Ltd. ^a . . .	Praça dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith	Rua Marquês da Fronteira, 82-C LISBOA

O DESPORTO NO CAMINHO DE FERRO



Equipa de Basquetebol do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, que conquistou o 1.º lugar no campeonato da C. P. realizado na Figueira da Foz em Junho de 1955, acompanhada, à esquerda, pelo seu treinador, sr. Manuel Tavares Rodrigues

NOTICIÁRIO *diverso*

Em virtude do Sr. Coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, estar prestando provas para a promoção a oficial-general, ficou encarregado da gerência interina dos assuntos daquele Ministério o Ministro da Presidência, Sr. Prof. Doutor Marcelo Caetano.

—Partiu para Paris, onde representou a C. P. na reunião da União Internacional de Caminhos de Ferro realizada no passado dia

12 de Janeiro, o Sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, Chefe de Divisão, adjunto à Direcção-Geral. O assunto da reunião foi o estudo da situação económica do caminho de ferro europeu.

—Foi nomeado presidente da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, o Sr. Joaquim Lourenço de Moura, Chefe de Secção da C. P., em Campanhã.

—Foi determinada a transferência das instalações dos nossos Serviços de Recepção de Material no Estrangeiro, de Bruxelas para a nossa Agência de Paris.

—Foi resolvido prorrogar, até ao fim de Fevereiro do corrente ano, a validade dos cartões de identidade e anexos de residência do quinquénio 1951/55.

Instrução Profissional

Exames para a nomeação de guarda-freios de 2.^a classe

Agentes aprovados com distinção:— Manuel Marques da Silva, Ildeberto Jorge Pinto, Agostinho Pires Vaz, João Bandola Correia Ratinho.

Agentes aprovados: — António Pereira, José Augusto Soares Martins, José, Maria Saldanha, Luís Fernandes Vermelho, Manuel Luís Delgado, Alfredo José Carvoeiro, Manuel Pereira da Costa, Manuel Mendes Lourenço, Francisco Moura Viegas, Luís Dias Pedro, António Silvestre Desidério, Júlio Nunes, Natalino Nunes da Costa, Arlindo Correia, Joaquim Marques da Costa, Francisco Simões Fernandes, António Ferreira da Cunha, Avelino Carvalho da Silva, Joaquim Pinto da Silva Magalhães, Joaquim Gonçalves, Luís Martins de Jesus, José Cardoso, Joaquim Roque Saúde, Ângelo Pereira da Silva, Albino Tavares de Oliveira, António José dos Santos, Álvaro de Matos, Manuel Gaspar, Manuel Maria Regadas, Manuel Ribeiro da Silva Matos, Joaquim Loureiro, António de Castro, Mário Gomes Rafael, Joaquim de Sousa, Luís da Fonseca Ferreira, Bernardo Girão Tinoco, Manuel do Nascimento, Joaquim José da Silva Pereira, Reinaldo Nuno Maria Valente de Vasconcelos Basto Sousa Gomes, José Rafael de Campos, Fernando Gonçalves Curado, João Ferreira Durão, Joaquim Canais, Domingos Nogueira, Francisco Ferreira Mendes, José Simões Pessoa, Manuel Simões Vieira, Armando Morais Leitão, Manuel Marques Miranda, Eduardo Pereira Soares, Joaquim Nunes Infante, António Francisco Rama, Manuel Vaz Cardoso, António Tavares Pereira, Joaquim Ribeiro, César Aires Pereira, Albano da Silva, Júlio Marques, Jorge Dionísio Ribeiro Roque, Vitorino Fernandes do Couto, João Lopes da Cruz, Manuel Gomes da Silva Queiroz, Idalino

Rebello, António Mendes Fernandes, Adelino das Dores da Cunha, Carlos Joaquim Carreto, Virgílio de Jesus dos Santos, José de Oliveira Pedreiro, Orlando Ferreira Simões, António Ramos Fadado, Alberto Monteiro, Francisco Fernandes, António Joaquim da Silva, João António Ferro, José Ferreira de Miranda, José Pinto da Costa Ferraz, Luís Augusto Fé de Lemos, António dos Reis Martins, Ernesto Moreira Faria Camelo, Manuel Mendes, Paulo Dias Evaristo, António Rodrigues Neves, Serafim de Jesus Freitas, António Gonçalves Torres, António Ribeiro, António Coelho Caetano, Manuel Barros Mateus, José de Sousa Júnior, António da Silva Major, Manuel Dias Branco, José Pimentel Ferraz, Jaime Pereira da Silva, Adriano Soares Barbosa, Júlio Ferreira Carnido, Alberto José Rodrigues, António dos Santos, João Maria Rodrigues Noro, Jerónimo Teixeira, Aires Pinto Machado, José Pato, Joaquim de Oliveira Vitorio, Armando da Silva, Domingos Pires Jorge, Francisco Ferreira Aires, José Mendes Costa, António Monteiro, Serafim José de Oliveira, António Simões, Gabriel Pinto Baldaia, Manuel Girão Ferreira Coelho, José Lopes Pinheiro, António José Estrompa, Manuel Monteiro, António Matos Rolo, João Tomaz Caldoneiro, António dos Santos Paixão, José Santos Viais, Custódio Manuel Branco Caldeirinha, Adriano da Silva, Henrique Moreira, António Monteiro, Américo Monteiro de Moura, Manuel da Silva Júnior, Joaquim Lopes Ferreira, Manuel Rosa Paquete, Arnaldo Xavier Guerreiro, Leandro Pinto Ribeiro, Manuel Joaquim, Norberto Machado Ildefonso, Abel Pinto, Angelo Joaquim Ribeiro Monteiro, Leonel Ribeiro Pedro, António Coelho Lourenço, José Maria Pinto Soares, José da Silva Simões, António Ribeiro, Henrique Almeida, António

A Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Áustria

É com a maior satisfação que informamos os nossos leitores de ter sido acolhido com o maior entusiasmo o projecto da excursão à Áustria. Provam-no as inúmeras inscrições recebidas dos nossos assinantes logo nos primeiros dias da distribuição do último número do «Boletim da C. P.».

O programa desta excursão e demais pormenores estão sendo objecto de cuidadoso e intenso estudo e assim que se alcançarem soluções definitivas informaremos, em comunicado especial, os assinantes já inscritos.

Podemos, no entanto, esclarecer os nossos leitores que se envidam os melhores esforços no sentido de tornar mais atraente esta viagem, não só pela adopção de itinerários de maior projecção turística como também pelo enriquecimento do programa com novas e valiosas visitas.

A duração da viagem, prevista inicialmente para 17 dias, poderá aumentar ligeiramente de modo a tornar possível a execução integral do novo programa valorizado.

No nosso número anterior informámos de que o preço da excursão em pouco mais excederia 2.000\$00 (dois mil escudos). Admitimos, porém, que a verificar-se o aumento da duração da viagem (que não será mais de 1 ou 2 dias), este preço sofra a correcção correspondente.

Esclarece-se que o pagamento da 1.^a prestação (400\$00), só deverá efectuar-se depois do assinante ser informado de que a sua inscrição foi aceite em definitivo.

Gaspar, Emiliano Alfredo Pereira, Manuel de Jesus Arvelos, Joaquim José da Silva Monteiro, Manuel dos Santos Matos, António Ferreira de Almeida, Joaquim Maria Marques, Júlio Mendes Amaro, Joaquim Rama, João Manuel Mateus, António Pereira Soares, Eduardo Pereira Barbosa, António Francisco Jegundo, Manuel Ferreira Peralta, Custódio Luís Coelho, António Vieira, Alvanre Vieira, José Morgado Panão, Álvaro da Cruz Ribeiro, Pedro Pereira, Hermene-



Um trecho do Danúbio no seu percurso austriaco

Encarrega-se obsequiosamente da organização desta excursão o sr. Alberto da Silva Viana, Chefe de Escritório de Turismo da C. P., Santa Apolónia, Lisboa, ao qual deverão dirigir-se todos os interessados.

gildo de Matos Pires, António Jacinto Balão Fernandes, Manuel Gonçalves Dias, Herculano Dias da Cruz, António Augusto Vieira de Almeida, José Maria Corexo, João Manuel, Joaquim Gonçalves, António Moreira Queiroz, Manuel de Matos Pedreiro, José Fernandes Veloso, Domingos de Moraes Galveia, José Mendes de Sousa, Inácio José Rocha, Domingos Soares de Magalhães, Manuel José de Melo, Joaquim do Nascimento Gonçalves, Alexandre Fradique Fiens.

P E S S O A L

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Gonçalves Redondo — Revisor de material de 3.^a classe, do Posto de Alfarelos. Em 28 de Agosto último, quando procedia à revisão interior da composição do comboio n.º 34 721, encontrou, numa carruagem de 1.^a classe, uma carteira de senhora contendo, além de vários artigos de uso pessoal, a quantia de 3.160\$90, tendo feito entrega de tudo ao chefe da estação de Alfarelos.

Aníbal Augusto Costa — Guarda-freio de 1.^o classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã-Mirandela, n.º 18 417 (C N), encontrou, numa carruagem do c.º n.º 6525 do dia 16 de Julho findo, uma carteira de senhora contendo vários objectos, um cordão de ouro e uma nota de 1.000\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação de Bragança.



António Moisés — Servente de 2.^a classe, no Posto de Bragança, da Revisão de Material Circulante do Douro. Em 23 de Agosto último, quando procedia à limpeza interior da automotora My 61, encontrou um relógio de pulso, no valor de 380\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Bragança.

José João Rita — Suplementar de via da 15.^a Secção (Grândola). No dia 29 de Junho p. p., pelas 10 horas, quando procedia à abertura duma cova para substituição duma travessa, ao km. 100,800 — R. Sines (estação de S. Tiago do Cacém), achou uma aliança de ouro, que prontamente entregou ao seu chefe imediato.



Manuel Francisco Marques — Factor de 2.^a classe do apeadeiro da Curia, n.º 2 662, encontrou no dia 24 de Setembro findo, no cais de passageiros, uma carteira com a importância de 550\$00, que prontamente entregou.

Pantaleão Taleço — Carregador da estação da Moita, n.º 17864, encontrou no dia 12 do corrente mês, no cais de passageiros, uma carteira contendo documentos e a importância de 1.000\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Custódio José da Silva — Guarda-freio de 2.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes da Pampilhosa, n.º 18 161 (B A), encontrou numa carruagem do c.º n.º 1223 do dia 3 de Setembro findo, um porta-moedas com uma moeda de ouro e uma nota de 20\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação da Guarda.

Joaquim Ferreira da Costa — Guarda-freio de 2.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Sernada, n.º 18 901 (V V), encontrou no autocarro da carreira n.º 1 do dia 29 de Julho findo, um porta-moedas com a importância de 19\$70 e vários objectos de ouro, tudo no valor de 450\$00, que entregou ao chefe da estação do Porto.



Manuel Leilão — Guarda-freio de 1.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes do Entroncamento, n.º 3596, encontrou, numa carruagem do c.º n.º 3121 do dia 17 de Julho findo, um anel de ouro com brilhantes e uma aliança também de ouro, que prontamente entregou.

Mário dos Santos Libório — Revisor de 3.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Barreiro, n.º 3540, encontrou, na Aut.^a n.º 8123 do dia 1 de Setembro findo, um boné e um casaco que continha num dos bolsos a importância de 660\$00 e jogo de lotaria, que prontamente entregou ao chefe da estação de Vendas Novas.



- Luis dos Santos Sopa* — Assentador do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).
- José Mestre* — Assentador do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).
- Luis Guerreiro* — Assentador do distrito 227/15.^a Secção (Amoreiras).
- Norberto Romão* — Assentador do distrito 227/15.^a Secção (Amoreiras).
- Mário Silva Santos* — Assentador do distrito 227/15.^a Secção (Amoreiras).
- Manuel Custódio Dias* — Assentador do distrito 227/15.^a Secção (Amoreiras).
- Francisco Nunes* — Assentador do distrito 228/15.^a Secção (Odemira).
- José Manuel* — Assentador do distrito 228/15.^a Secção (Odemira).
- António Jacinto Oliveira* — Assentador do distrito 228/15.^a Secção (Odemira).
- António Ramos* — Assentador do distrito 228/15.^a Secção (Odemira).
- Manuel Ventura* — Assentador do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).
- João São Pedro* — Assentador do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).
- Luis Sirgado* — Assentador do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).
- José Jesus de Oliveira* — Assentador do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).
- José Alípio Rodrigues* — Assentador do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).
- Casimiro Afonso* — Assentador do distrito 230/15.^a Secção (Saboia).
- Francisco Silvestre* — Assentador do distrito 230/15.^a Secção (Saboia).
- José Mendes* — Assentador do distrito 230/15.^a Secção (Saboia).
- Augusto Luís dos Santos* — Assentador do distrito 230/15.^a Secção (Saboia).
- Manuel Gomes Romeira* — Assentador do distrito 230/15.^a Secção (Saboia).
- Rodrigo Martins Rosendo* — Assentador do distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).
- José da Luz Guerreiro* — Assentador do distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).
- José António Canudo* — Assentador do distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).
- João Marguilho* — Assentador do distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).
- António Guerreiro Silvério* — Assentador do distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).
- José da Silva Simão* — Assentador do distrito 231/15.^a Secção (Montenegro).
- Manuel António Soares* — Aprendiz da 15.^a Secção (Grândola).
- José Guerreiro Martins* — Suplementar de via da 15.^a Secção (Grândola).
- Adelino Lourenço Coelho* — Suplementar de via da 15.^a Secção (Grândola).
- Augusto Lourenço Coelho* — Suplementar de via da 15.^a Secção (Grândola).
- António Valério 1.^a* — Suplementar de via da 15.^a Secção (Grândola).
- Manuel Domingos Júnior* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- António José Rainho* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- José Francisco Sequeira* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Jaime Teresa Rodrigues* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- João Felício* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Amorim Nascimento de Sousa* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Manuel Santinho Inocência* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Domingos Rodrigues Paizão* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- José Costa Guerreiro* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Jacinto Brito Nobre* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Inácio Silva Martins* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Feliciano dos Reis* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- António da Costa Guerreiro* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).
- Manuel Rodrigues Brito* — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que trabalharam na desobstrução da linha por ocasião dos temporais que se fizeram sentir de 15 a 18 de Dezembro de 1953.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Mário Filipe Simões — Conferente de 1.^a classe de Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 14 de Agosto de 1915, foi nomeado conferente em 11 de Junho de 1919. Em 1 de Janeiro de 1928 foi promovido a fiel de cais de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1935 foi promovido a fiel de cais de 1.^a classe.

Francisco da Conceição Reis — Servente de 1.^a classe de Campanhã. Admitido como carregador eventual em 19 de Agosto de 1915, foi nomeado carregador em 10 de Maio de 1919, passando a guarda de estação em 25 de Novembro de 1925.



FALECIMENTOS



Alberto de Sousa Martins — Guarda-freios de 1.^a classe de Barreiro. Admitido como carregador eventual em 1 de Setembro de 1926, foi nomeado porteiro em 1 de Julho de 1927 e promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Julho de 1936. Foi promovido a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Maio de 1945 e, a guarda-freios de 1.^a classe, em 1 de Janeiro de 1952.

José dos Santos — Empregado de 1.^a classe da Repartição de Contabilidade (Lisboa-P). Admitido como apontador adventício em 4 de Dezembro de 1924. Empregado adventício em 21 de Julho de 1929. Empregado contratado em 26 de Março de 1936. Nomeado para o quadro como empregado de 1.^a classe em 1 de Fevereiro de 1953.



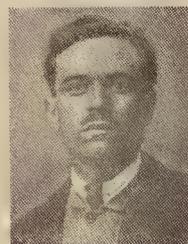
Joaquim Rodrigues Balas — Operário de 2.^a classe, (serralheiro); admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 26/4/1921.

Olindo Cardoso — Operário de 1.^a classe (carpinteiro); admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro), como carpinteiro, em 21/3/1923.



Cesélio José de Sousa — Operário de 1.^a classe (serralheiro), admitido ao serviço da companhia, como limpador, em 6/4/1918.

José Salazar Delgado — Enxebador admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 1/5/1923.



Manuel José Maria — Chefe de brigada, admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de Caldeireiro, em 22/11/1922.

António Bernardo — Limpador, admitido ao serviço da Companhia, em 10 de Outubro de 1924.



José Patrocínio Romão — Operário ajudante (fojador), admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 27/6/1923.

Daniel dos Santos — Operário de 2.^a classe, (serralheiro); admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 10/10/1917.



José Augusto Teixeira Malheiro — Servente de 1.^a classe de Contumil. Admitido como carregador suplementar em 21 de Novembro de 1937, foi nomeado carregador em 1 de Agosto de 1943.

Alvaro de Figueiredo — Servente de 1.^a classe de Sernada do Vouga. Admitido como carregador suplementar em 18 de Setembro de 1939, foi nomeado carregador em 1 de Novembro de 1952.





Betonagem

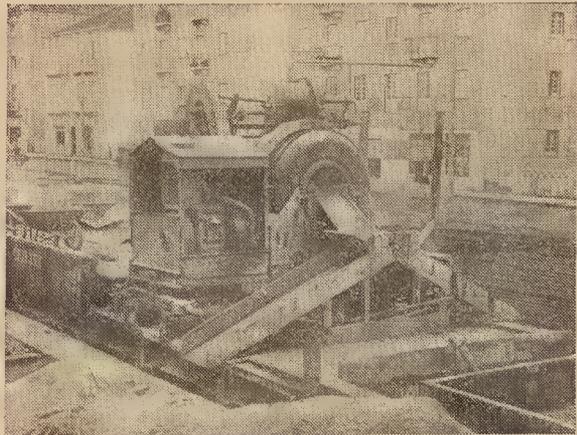
Os trabalhos de betonagem dos maciços onde virão a ser montados os postes da catenária, podem considerar-se constituídos por duas fases: na primeira são feitos os furos, para cada poste e tipo de terreno, segundo dimensões prèviamente determinadas nos estudos de gabinete; na segunda, são cheios de betão os furos feitos na primeira fase.

Para o fabrico do betão foi necessário organizar comboios de serviço, rebocados por tractor *diesel* eléctrico e constituídos por um vagão fechado para o transporte de cimento, dois vagões Ly para as betoneiras e depósitos da água e por alguns vagões L para a areia e brita.

Nos dias 2 e 3 do passado mês de Janeiro, iniciaram-se nas linhas de Sintra e do Norte, respectivamente, os trabalhos de betonagem dos maciços. Com o carácter de preparação e adestramento do pessoal, realizaram-se

alguns comboios de serviço antes das datas acima indicadas.

Os trabalhos têm decorrido segundo o programa previsto, estando já betonados os maciços referentes à estação de Amadora e à plena via entre esta estação e a de Queluz, e, entre Póvoa e Alverca. Estão em curso os trabalhos referentes à plena via entre Amadora e Benfica, entre Alverca e Alhandra, e à estação de Benfica.



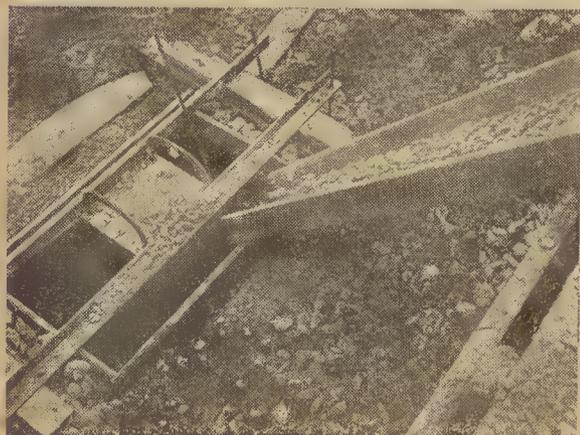
Tipo de betoneira, de um dos comboios de serviço



Preparação dum comboio de serviço, na Amadora



Um furo pronto a ser betonado



Enchimento de um dos furos com betão

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,

Sumário

Locomotiva diesel-americana
 Nova Orgânica da Companhia
 Eng.º Subdirector Henrique Bravo
 A propósito das novas carruagens P da Wagon-Lits
 Carinhosa iniciativa
 João Baptista de Carvalho
 Carruagens-Panorama
 Talvez não saiba que... , por José Júlio Moreira
 Bom Humor...
 O XXI Aniversário da fundação do Ateneu Ferroviário
 Perguntas e respostas
 Uma auto-homenagem, por Guerra Maio
 A vila de Esposende
 Regulamentação dispersa
 O desporto no Caminho de Ferro
 Noticiário diverso
 Instrução Profissional
 A Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Austria
 Pessoal
 Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

■
 NA CAPA: Um aspecto da estação de Lisboa-Rossio depois das beneficiações ultimamente introduzidas

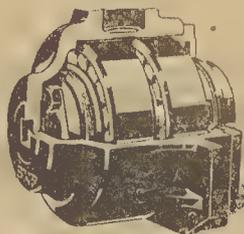
Mais de **865.000**

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 gripegem
- 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