



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 228

JUNHO — 1948

ANO 20.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

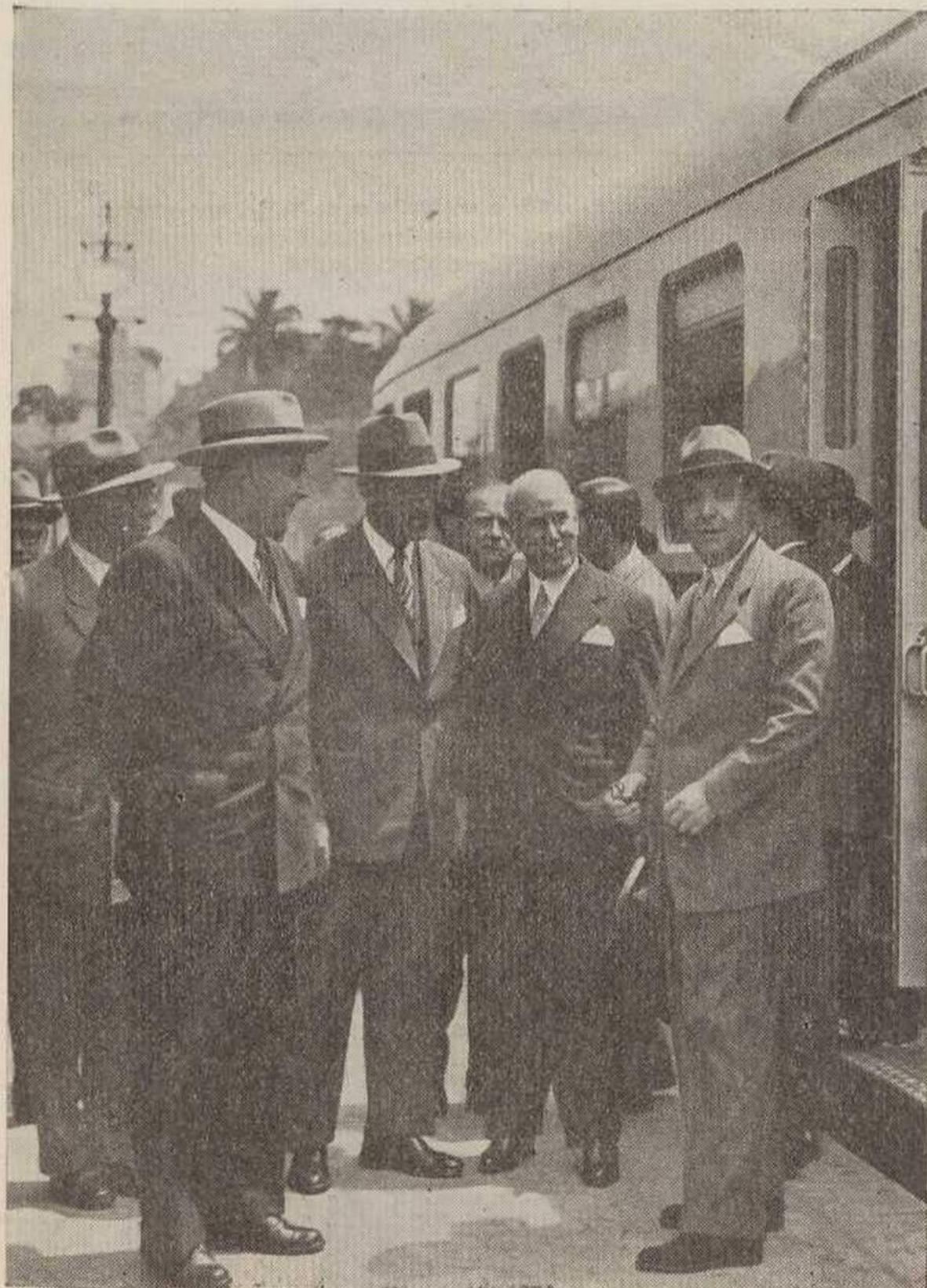
ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

A primeira das carroagens compradas pela C. P., na Suíça,



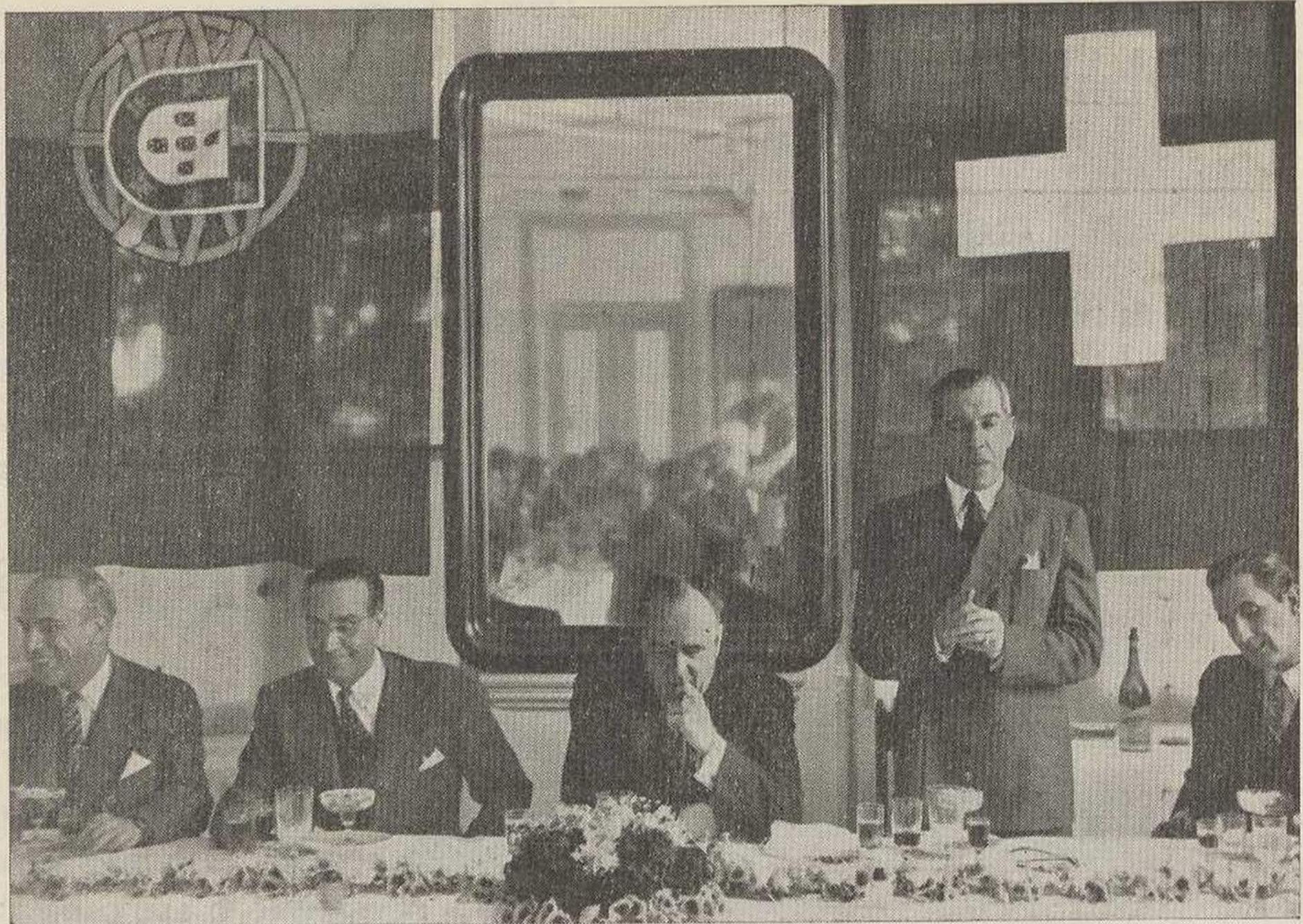
fez uma experiência no percurso Lisboa-Sintra revelando o seu esplêndido fabrico

A primeira das carroagens que a C. P. adquiriu, na Suíça, à firma Schindler Vagons S. A., de Pratteln, já foi entregue.

Para avaliar do seu fabrico efectuou-se, no dia 18 de Junho uma viagem de experiência, no percurso Lisboa R.-Sintra, a convite daquela empresa helvética.

No passeio, que foi agradabilissimo e revelador da esplêndida resistência do material e do conforto e comodidade da nova carroagem, tomaram

Na fotografia vêm-se os srs. Ministro da Suíça, Director Geral da C. P. eng.º Espregueira Mendes, o Secretário Geral Eng.º Branco Cabral, os Subdirectores Pinto Bravo e Pedro de Brion e outros funcionários superiores da Companhia



O Prof. Dr. Fézas Vital, em nome do Conselho de Administração da C. P. saúda o sr. Ministro da Suíça, que presidiu ao almôço. Na fotografia vêem-se o Director Geral de Caminhos de Ferro, eng.º Vasco Ramalho, o eng.º Leite Pinto, Administrador da C. P. e o eng.º Espregueira Mendes, Director Geral da Companhia

parte os srs. Ministro da Suíça; eng.º Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; eng.º Francisco Leite Pinto e Mário Costa e prof. dr. Fézas Vital, Administradores da C. P.; eng. Roberto de Espregueira Mendes, Director Geral; Branco Cabral, secretário geral; Pereira Barata; Pedro de Brion; Pinto Bravo; Campos Henriques; Arruda Nazaré; Antunes e Fonseca; dr. Faria Lapa, e muitos outros técnicos e altos funcionários da C. P.; Robert Maurice, primeiro secretário da Legação Suíça; Lucien Musy, adido à Legação; Armand Bourgnon, Director da Delegação Nacional Suíça de Turismo em Lisboa; Louis Bourquin, presidente da Câmara de Comércio Suíça em Portugal; Bolomey, Presidente da Sociedade Suíça de Lisboa; Paul Baerlocher, vice-presidente; eng.º Schnitter, engenheiro-chefe da casa Zschokke Conrado S. A. de Genebra; Florian Niaderer, vice-director da Repartição Central Suíça de Turismo, de Zurich;

E. Marco, director da «France-Presse», de Lisboa; Jean Buchler, jornalista. A casa Schnialer Wagons S. A. estava representada pelos srs. A. F. Schindler, W. Wuerth e Lenethi, e pelo seu delegado em Portugal, sr. eng.º M. J. Penha Garcia.

Os representantes da Imprensa portuguesa e estrangeira iam acompanhados pelo sr. António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P..

Ao chegarem a Sintra, os ilustres passageiros convidados tinham a mesma opinião: era esplêndida a carruagem destinada à terceira classe.

Em Sintra, foi oferecido um almoço aos convidados. Durante o repasto, que decorreu em fraterno convívio e com grande animação, usaram da palavra os srs. A. Schindler, director da fábrica construtora das carruagens; Ministro da Suíça em Lisboa; dr. Francisco Costa, vice-presidente da Câmara Municipal de Sintra; prof. dr. Fezas Vital;

engs. Vasco Ramalho e Branco Cabral. Os ilustres cidadãos amigos agradeceram aos representantes da C. P. a confiança que depositaram naquela empresa helvética; e os portugueses louvaram a perfeita lealdade e honestidade com que a encomenda fora executada. E todos aproveitaram o ensejo para reafirmar a identidade de sentimentos que sempre tem sido provada nas relações entre Portugal e a Suíça.

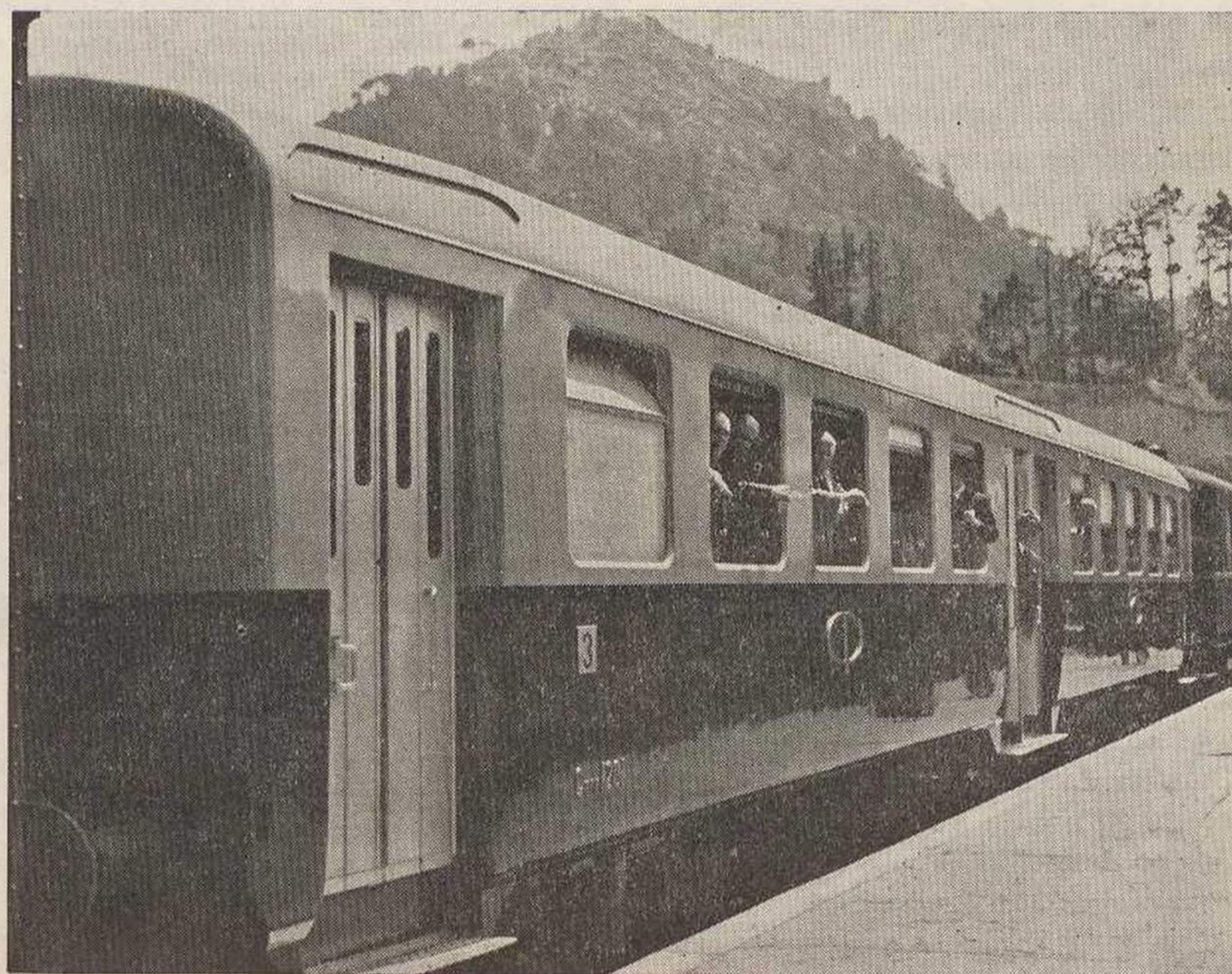
Outras carruagens do mesmo tipo são esperadas brevemente, dentro do plano de renovação do serviço ferroviário português em franco e progressivo desenvolvimento. A encomenda feita é de 60 carruagens de 2.^a e de 3.^a classes, de quatro tipos diferentes.

As características da carruagem que fez a experiência no percurso Lisboa-Sintra são as seguintes: 3,^m17 de largura: 23,^m06 de comprimento; 3,^m75 de altura. Está pintada de vermelho vivo e amarelo. Embora a via portuguesa seja das mais largas da Europa, com 1,^m665 e apesar da carruagem

comportar 130 lugares (em pé e sentados), só pesa cerca de 30 toneladas. Tem freios de vácuo, aquecimento central, iluminação eléctrica por meio de dinamos, W. C., portas dobráveis e ar condicionado. Como possui molas duplas, a viagem é muito cómoda e agradável, mesmo à velocidade de 120 quilómetros à hora.

Constituída de aço leve, possui uma grande plataforma central e duas nos topo, e destina-se ao tráfego nos arredores de Lisboa, embora possa vir a ser atrelada a quaisquer comboios rápidos.

A bela carruagem veio numa plataforma provisória de via estreita até à fronteira espanhola. Para alcançar esse objectivo e aproveitar a diferença de largura dos tampons de choque, que são mais afastados e altos do que os dos caminhos de ferro franceses e suíços, a carruagem foi ligada a dois vagões de mercadorias, nos quais vieram placas, utensílios e um empregado da fabrica Schindler.



A chegada da nova carruagem suíça à estação de Sintra. Ao fundo, o Castelo dos Mouros

Numa extensão de 75 quilómetros

**estão a ser renovados os carris
da linha da Beira Baixa**

Na linha da Beira Baixa, entre Abrantes e Guarda, estão a fazer-se importantes obras de renovação de carris, alguns dos quais tinham já dezenas de anos. A renovação está a ser feita com carris americanos e ingleses, numa extensão de cinquenta e cinco quilómetros, de Belver a Fratel, de Sarnadas a Alcaíns e da Covilhã a Caria. Como o troço de Fratel a Sarnadas, na extensão de vinte quilómetros, foi renovado já em 1944, a extensão total da renovação será, portanto, de 75 quilómetros na linha da Beira Baixa.

Na estação de Castelo Novo foi construída uma linha de resguardo, para facilitar o cruzamento de comboios entre Lardosa, e Alpedrinha; e outra está a ser construída na Tojeirinha, para facilitar a circulação de comboios entre as estações de Ródão e de Sarnadas.

Os trabalhos de renovação da linha da Beira Baixa foram observados, há dias, pelos srs. Eng.^{ros} Espregueira Mendes e Campos Henriques, respectivamente, director geral e subdirector da C. P., e por outros engenheiros.

Despachos ao Domicílio

Em 26 de Janeiro p. p. foi distribuída a circular n.º 41, que estabelece prémios a conceder pela Empresa Geral de Transportes S. A. R. L., aos agentes que efectuem expedições ao domicílio para Lisboa e Porto.

O «Boletim da C. P.», regista com satisfação, que, até ao fim de Abril, se efectuaram despachos ao domicílio em 463 estações, nas quais foram feitas 20.072 expedições.

Os prémios pagos aos agentes das estações onde foram feitos os despachos ascendem a Esc. 11.987\$40.

Na Pampilhosa do Botão

**foi inaugurado um consultório
médico-dentário para ferroviários**

Na Pampilhosa do Botão, por iniciativa do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, e com a assistência dos srs. Subsecretário das Corporações, membros do Conselho de Administração e Director Geral da C. P., Governador Civil de Aveiro e direcção dos Sindicatos Nacionais de Ferroviários do Norte e do Sul do País, foi inaugurado um consultório médico-dentário, que alarga os magníficos serviços de assistência médica que já ali funcionam.

LENDAS E MILAGRES EM PORTUGAL

Em Trás-os Montes, houve tempo em que as raparigas, mal viam aproximar a idade de casar, corriam à igreja, e, perante o altar, suplicavam um bom casamento, rezando com fervor a oração:

«Cando, Candêdo
Canda, Candinha,
sando me padré
a minha madrinha
em honra de Deus
e da Virgem Maria,
um Padre-Nosso
e uma Avé-Maria.»

Afirmase que a oração, rezada com fé e devoção, dava casamento certo, não indo longe o tempo em que, combinada a bôda, a madrinha ajudava a vestir a noiva, apartando-lhe um baraço de lã de anho, por cima do cós do saiote, enquanto dizia uma oração.

A saída da igreja, as raparigas, empunhando arcos de verdura, esperavam os noivos, acompanhando-os depois até à porta da casa onde iam viver, onde o rapaz apresentava a mulher aos pais, que lhe entregavam a chave da dispensa e a roca de fiar.

Então a sogra, abraça afectuosamente a noiva e ao dar-lhe a chave, diz-lhe:

— «Que São Manso t'acompanhe.»

Depois do jantar, segue-se o baile, no qual as raparigas aparecem com as rocas carregadas de estrigas de linho, com que presenteiam os noivos.

Quando os noivos regressam a casa, a madrinha desata o baraço de lã que apertara à cintura da noiva, lançando-o ao lume, por causa dos maus ares...

MANDAR, OBEDECER...

Pelo Eng.º JOSÉ VAZ CINTRA
Chefe de Serviço da Divisão de Exploração

No domínio militar ou da administração civil aparecem de quando em vez sobre a face da Terra os chamados «Grandes Chefes». Aumentam o poderio das Nações pelas conquistas militares ou promovem o seu engrandecimento por meio de leis oportunas e muitas vezes ousadas, tendentes ao aproveitamento das riquezas naturais, desenvolvimento das indústrias ou de outras que abrangam o campo social e que transformam radicalmente a vida dos povos.

A história regista-os porque a sua passagem pela Terra fica sempre assinalada por factos importantes que marcam uma época, assinalam uma ideologia ou dão novo rumo à vida duma Nação.

Ao apreciarmos os seus feitos ou os resultados da sua actuação, e abstraindo em absoluto da crítica efectiva dos seus actos, todos somos obrigados a reconhecer que se trata sempre de indivíduos dotados no mais alto grau da faculdade especial de «comando» perante os seus semelhantes, sejam os soldados seguindo o seu general sejam os civis acatando uma política ou uma administração.

Ora, descendo na esfera de acção do indivíduo, verifica-se sempre que os que dirigem qualquer agrupamento ligado pelas mesmas ideias, comunidade de interesses ou de aspirações, quando essa direcção aparece por assim dizer espontânea, natural, sem meios artificiais a impô-la, possuem inata aquela faculdade, reconhecida pelos seus semelhantes que os seguem e acatam as suas resoluções, muitas vezes sem discussão, porque neles encontram alguma coisa de diferente e superior que os domina e subjuga — seja pela oratória, pelos exemplos dignificantes e elevados, pela instrução superior, pelo critério firme, pela imparcialidade absoluta ou pela isenção de interesses — mas qualquer destas qualidades sempre aliada à intuição especial de «saber mandar» actuando sobre o seu semelhante de forma a tocar a

sua sensibilidade ou promover o seu entusiasmo.

Ora a todas as pessoas que as circunstâncias imponham um lugar de «direcção» não deve ser estranha aquela faculdade para bem poderem cumprir a sua missão.

Pode-se ser um técnico muito distinto, um professor abalizado, um empregado zeloso e cumpridor, mas não se saber dirigir.

Note-se, porém — e é este justamente um dos pontos que pretendemos frisar — que as qualidades directivas não são necessárias apenas a quem ocupe qualquer lugar importante de direcção, mas também a todos aqueles que têm pessoal sob as suas ordens e portanto com responsabilidade pelo rendimento do seu trabalho, quer seja administrativo, técnico ou de qualquer outra natureza.

Numa Empresa como a C. P. em que a perfeição dos seus serviços depende do trabalho dos núcleos mais diversos de pessoal espalhado por todo o País, sejam as suas estações, as variadas oficinas, os escritórios regionais e finalmente o importante agrupamento de funcionários nos seus escritórios centrais, todos com atribuições definidas pela posição que ocupam na escala hierárquica em vigor, o assunto que pretendemos focar é de capital importância.

Em primeiro lugar há que observar que todo o funcionário que vai pela primeira vez ocupar um lugar em que tem sob as suas ordens outros agentes não deve deixar arrastar-se pela «vertigem dos galões» partindo sempre do princípio que a situação que lhe foi destinada outros a podiam igualmente desempenhar se condições especiais de antiguidade, limitação de quadros, etc., não tivessem influído a seu favor.

Os seus subordinados são os seus colaboradores; quanto mais e melhor produzirem, mais perfeita será também a sua missão.

A distribuição de funções, tanto quanto possível, conforme as tendências naturais

Os Caminhos de Ferro na Suécia

A Suécia possui, aprox. 17.000 km. de caminhos de ferro, dos quais 13.000 são do Estado. Possui também uma rede muito densa de autocarros, em grande parte também pertença do Estado. As distâncias a percorrer na Suécia, sobretudo no sentido do comprimento, são enormes, se considerarmos que a Suécia é um país com aprox. 1.500 km. de comprimento por. apenas, 400 de largura. Grande parte das linhas são de via única, e só onde existe um tráfego muito intenso, existe via dupla. Neste momento está-se exactamente duplicando a via entre Stockholm-Göteborg, e Stockholm-Malmö. O serviço é facilitado por grande quantidade de desvios, desfrutando, porém, de um perfeito sistema de sinalização.

Com enormes despesas, está uma grande parte da rede de caminho de ferro sueco já electrificada, obra iniciada em 1915. Estão electrificados 5.800 km., dos quais 4.800 do Estado, ou sejam 40% do total. Nestes quilómetros porém circula 85% do tráfego total. O consumo de energia atinge um milhar de KWH ou sejam 10% do consumo total da Suécia.

ou especialização de cada um, sempre que isso possa estar dentro das suas atribuições, é qualidade a destacar no bom dirigente.

Firmeza, sem arrogância; desembaraço, sem precipitação; tolerância, sem desinteresse são predicados que elevam o prestígio de quem dirige.

Por seu lado todos aqueles que recebem ordens — e os que dirigem também as recebem dos seus superiores — nunca se devem considerar por esse facto diminuídos no seu valor, pois cumprindo-as intelligentemente darão assim uma boa prova de amanhã poderem ser uns bons dirigentes.

Para se saber mandar é também necessário saber obedecer, e obedecer não é humilhante para ninguém.

Convém aqui salientar que o acatamento de ordens recebidas não anula nunca o espirito de iniciativa que cada agente deve procurar desenvolver.

O custo da electrificação realizada foi de 3.150 milhões de escudos. O serviço é exemplar, sendo, também, na Suécia, muito apreciadas as carruagens metálicas. Até mesmo as carruagens de III classe são estofadas, e a ornamentação das estações por meio de flores, custa aos C. de F. suecos importante quantia.

Os caminhos de ferro suecos fizeram ultimamente o transporte de duas grandes peças destinadas às Centrais eléctricas, com o diâmetro de 6,14 m., à distância de 200 quilómetros.

Para isto foi necessário realizar várias alterações em pontes, túneis, etc., a fim de dar passagem a este carregamento. Para esse fim foram feitos uns modelos em madeira que foram transportados no percurso a realizar.

Nalguns sítios houve necessidade de retirar o fio condutor eléctrico aéreo, a fim de dar passagem ao carregamento. O transporte destas peças foi por isso feito, em 4 dias, por meio de tracção a vapor.

(Da Revista VERKEHR de 8/4 48)

O operário que na execução dum trabalho julga ter encontrado qualquer forma de o simplificar ou acelerar a sua execução não deve nunca deixar de o comunicar ao seu contramestre; o factor que numa estação admite a possibilidade de simplificar qualquer manobra deve comunicá-lo ao seu chefe; o empregado de escritório que no serviço que desempenha procura encontrar qualquer nova forma de melhorar a sua execução, deve transmitir a sua ideia ao chefe da repartição.

Aceitas ou não as sugestões feitas, são sempre dignas de apreço as iniciativas individuais.

Saber mandar e saber obedecer são afinal duas qualidades indispensáveis e primordiais que se conjugam para a perfeita colaboração de todos os funcionários numa finalidade comum: valorizarem-se a si próprios e à Empresa onde trabalham.

Cinema para Ferroviários

AS sessões de «Cinema para Ferroviários», realizadas, recentemente, em Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Figueira da Foz e Campanhã, despertaram grande interesse no pessoal. À sessão de Lisboa, efectuada no «Jardim-Cinema» assistiram os Ex.^{mos} senhores Director Geral de Caminhos de Ferro, Eng.^o Vasco Ramalho; antigo Director Geral da C. P., Eng.^o Lima Henriques; Director Geral, Eng.^o Espregueira Mendes; Secretário Geral da Companhia, Eng.^o Branco Cabral; Subdirector Geral, Eng.^o Pereira Barata; Subdirectores, Eng.^{ss} Pedro Brion e Campos Henriques; e um elevado número de funcionários superiores de todas as Divisões.

Os espectáculos constituiram verdadeiras lições profissionais, sendo o programa constituído pelos seguintes filmes: «Centenário dos Caminhos de Ferro Suíços» — «Via Livre» — «Hulha Branca» — «Imagens da Suíça» — «Material Circulante» — «Como se fabricam Automotoras e Locomotivas» — «Sinfonia de Parsenn».

As sessões de cinema realizadas, assistiram 4.500 ferroviários, que se mostraram vivamente interessados pelos filmes exibidos.



A assistência de ferroviários à sessão realizada no «Jardim-Cinema» de Lisboa

O que são Contentores?

Pelo Dr. CARLOS SIMÕES DE ALBUQUERQUE
Chefe do Serviço de Tráfego

O rápido desenvolvimento alcançado pela indústria automobilista, durante os anos que se seguiram à guerra de 1914-1918, trouxe, como consequência imediata, a concorrência entre o carril e a estrada. O caminho de ferro ia sofrer a sua mais grave crise e com esta surgia a inglória luta de redução sistemática de preços no propósito angustioso duma impotente defesa. E entrou-se nesta política quase desesperada: à medida que o preço de transporte ferroviário baixava, baixava, por sua vez, o da camionagem, em processo infundável, presos, os dois, a um torturante círculo vicioso.

Os Governos, nos países onde a concorrência se fazia sentir mais intensamente, procuravam pôr termo à luta, legislando no sentido de conseguirem a coordenação que os economistas reclamavam.

Mas os caminhos de ferro, por sua vez, conscientes das suas possibilidades, estudaram melhor os meios de defesa. A redução de preços, não era, para muitos casos, suficiente, quando não era mesmo conveniente. Havia que estudar outros meios. (1)

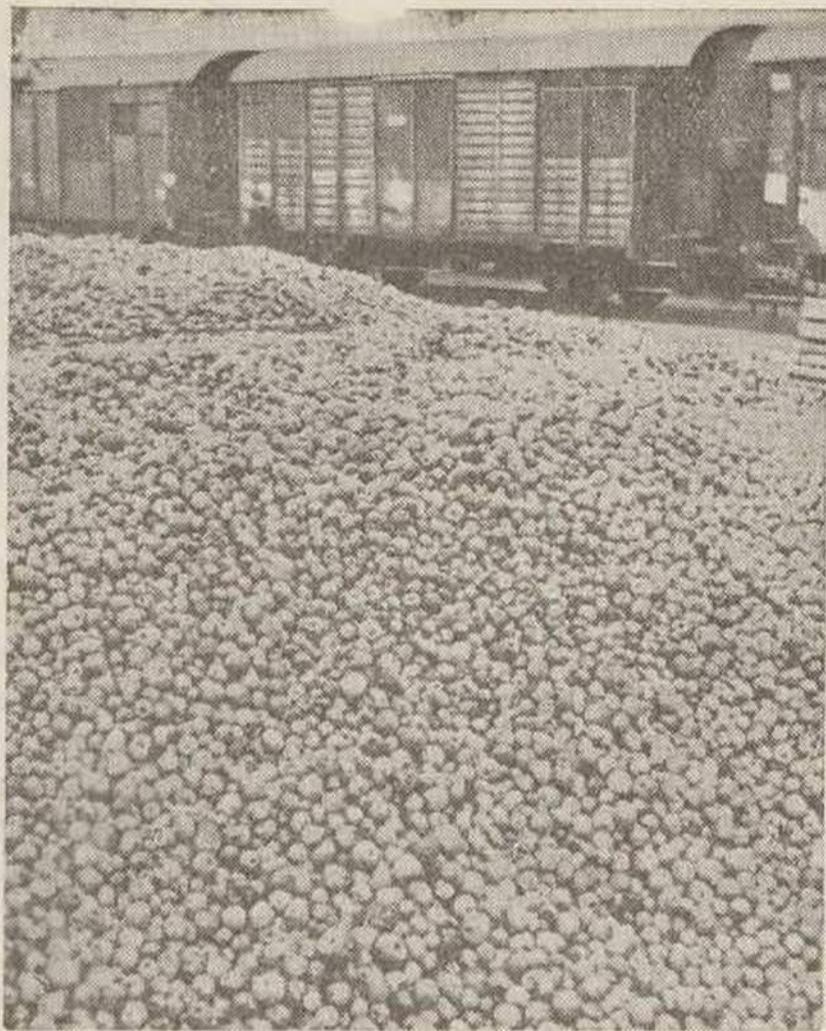
Um rápido confronto das vantagens oferecidas, no tráfego de mercadorias, pelos dois sistemas de transporte, esclarecia imediatamente acerca dos motivos principais que, para muitos casos, determinam a preferência

do Públiso pelo automóvel. Esses motivos filiam-se quase todos na extrema flexibilidade da deslocação deste veículo, que lhe permite efectuar o transporte de mercadorias directamente da casa do expedidor à casa do consignatário. O automóvel facilita, deste modo, além da rapidez no transporte e da economia nas operações de carga e descarga, a não menos importante economia nas despesas com as embalagens. O carril prende o vagão; inferioriza-o. O que havia a fazer, nesta luta de concorrência, era exactamente desenvencilhar o vagão dos rígidos laços que o mantinham aos carris de modo a levá-lo, se possível, à porta do expedidor e à porta do consignatário. E neste empreendimento se lançou o caminho de ferro,



(1) É interessante recordar que em 1928, isto é, há vinte anos, o então Director Adjunto do Serviço de Passageiros da Companhia Inglesa «London & North Eastern Railway», Mr. Harverson, declarava, numa conferência, que o melhor meio que os caminhos de ferro tinham de lutar contra a concorrência do automóvel seria manter interesses financeiros nas empresas de camionagem existentes, possuir ele mesmo um determinado número de veículos automóveis e estabelecer, finalmente, entre a estrada e o carril um plano de colaboração.

Existiam, nessa altura, na Inglaterra, mais de 3.000 empresas de camionagem e o número de veículos que circulavam ao seu serviço era superior a 28.000.



Fruta para embarque

já favorecendo a construção de ramais particulares — esse precioso traço de união do cliente com o caminho de ferro — já inventando engenhos para transportar pelas estradas o próprio vagão, como sejam os porta-vagões; já construindo reboques que tanto circulam sobre carris, como sobre o leito das estradas, já ampliando a rede dos utilíssimos serviços combinados de camionagem, já generalizando o emprego de contentores. Outros meios de defesa tem empregado o caminho de ferro, com mais ou menos sucesso. Todos eles nos interessam a nós, ferroviários. Mas por hoje contentemo-nos em falar acerca dos contentores, tema deste despretensioso artigo.

* * *

O que são, pois, os "contentores"? O Decreto lei n.º 35.877, de 25 de Setembro de 1946 define-os como taras exteriores de carácter permanente, obedecendo a determinados tipos e dimensões, destinadas a acondicionamento de mercadorias para transporte por via férrea, sujeitas ou não a trasbordo de ou para as vias ordinária, fluvial ou marítima, e apresentando-se sob forma de arcazes, grades ou cisternas. O contentor é, portanto, um recipiente, uma caixa, se se quiser. Para alguns, é considerada nada menos do que uma parte integrante do próprio vagão. Engenhosa concepção esta, que traduz bem o interesse que merece à exploração comercial de caminhos de ferro tão útil elemento de trabalho.

Vemos assim René Bourgeois, muito recentemente, afirmar ⁽¹⁾ que o contentor é mais do que uma simples tara; é a própria caixa do vagão tornada amovível e dividida em compartimentos.

E esclarece que, com os contentores, se podem imaginar os vagões e os camiões formados por duas partes distintas: uma, constituída pelas rodas, leitos e suspensões, presos à via própria do transporte, isto é, ao carril ou à estrada, e a outra parte, formada pela caixa, fragmentada e facilmente trasbordável de um dos meios de transporte para outro.

* * *

Os contentores, ⁽²⁾ que os franceses designam por *cadres* e os ingleses por *containers*, nome, aliás, por que é mais universalmente conhecido este engenho, tiveram a sua origem na América do Norte. Utilizados principalmente pelos caminhos de ferro com o objectivo de facilitar as operações de trasbordo das remessas de detalhe, depressa passaram a ser utilizados no serviço directo de porta a porta, onde revelaram todas as suas possibilidades.

Vejamos as vantagens oferecidas pelos contentores, que tanto os valorizam:

O contentor permite ao caminho de ferro fazer o serviço directo de porta a porta, como se o vagão fosse fragmentado e tornado amovível para ser colocado em casa do expedidor e posto, depois, na do consignatário. É, precisamente, o serviço de recepção e entrega das mercadorias em casa do cliente que mais o valoriza.

O contentor economiza, em alto grau, as embalagens. Permite o emprego de embalagens ligeiras, quando não as dispensa totalmente.

(1) L'exploitation Commerciale des Chemins de Fer. 1946.

(2) Este termo contentor apareceu oficialmente pela primeira vez, no já citado Decreto-lei n.º 35.877 de 25 de Setembro de 1946.



CONTENTORES ESPANHOSIS



CONTENTORES FRANCESES

É uma vantagem económica de suma importância na luta contra a concorrência, muito apreciada pelo comércio de determinados produtos; (cerâmicos, vidraria, etc.).

O contentor preserva as mercadorias, já porque permitindo o transporte directo de porta a porta evita operações acessórias de cargas e descargas e por consequência reduz as possibilidades de avarias, já porque o risco de extravios se elimina por completo.

O contentor simplifica sensivelmente as operações de manutenção, com a consequente melhoria na economia do transporte. O contentor poupa mão de obra, nas operações de carga e descarga. É mais simples, mais fácil, por exemplo, trasbordar, com o auxílio de uma pequena grua, ou engenho semelhante, um contentor com garrafas a granel, do que proceder ao trasbordo destas à mão, uma a uma, ou grade a grade. Esta simplificação traz para o caminho de ferro uma economia apreciável.

* * *

A medida que se ia reconhecendo a utilidade dos contentores verificava-se que a diversidade de formatos e dimensões trazia inconvenientes, principalmente para o tráfego internacional. Cada País escolhia os tipos que lhe pareciam mais próprios, sem os subordinar a normas uniformes. Reconhecia-se a conveniência instantânea de se fixarem padrões pois que a experiência ensinara já quais as características técnicas mais aconselháveis e appropriateas. É então que a Câmara de Comércio Internacional, (C. C. I.), organismo de carácter económico, consciente do valor que para as relações comerciais representam os contentores, promoveu, em 1930 a criação da «Repartição Internacional de Contentores» (B. I. C.) que, entre outras finalidades, tem por objectivo prosseguir nos progressos

técnicos da construção e utilização dos contentores, para se alcançar um tipo padrão, assegurar o seu emprego racional, mediante uma colaboração e, ainda, estudar os melhores sistemas de tarificação.

Por sua vez, a União International de Caminhos de Ferro, (U. I. C.) membro de direito da Repartição Internacional de Contentores ciente, também, do alto valor deste instrumento de transporte no tráfego internacional e reconhecendo a necessidade de regulamentar o seu uso nas relações internacionais, promoveu as publicações dos três seguintes diplomas:

— Regulamento das condições técnicas que devem ter os contentores para serem utilizados no tráfego internacional (Fichr R + O n.º 111);

— Regulamento internacional para o câmbio do contentor (Ficha O n.º 91);

— Tarifa-modelo para o transporte de mercadorias em contentores e dos contentores vazios, no tráfego internacional (Ficha O n.º 31).

* * *

É chegada a ocasião de informar os leitores acerca do que sobre tão precioso instrumento de exploração comercial, se passou no nosso País.

No contrato tipo do serviço combinado de camionagem, elaborado em 1932, estipulava-se, num dos seus artigos o seguinte: «O camionista obriga-se a servir, reciprocamente, de expedidor ou de consignatário de pequenos volumes de grande velocidade agrupados em arcazes (containers) procedentes ou destinados às localidades servidas pelo seu Despacho Central logo que este serviço esteja devidamente regulamentado». Previa-se, pois, há 16 anos, o transporte nas nossas linhas, de mercadorias acondicionadas em arcazes, termo então adoptado pelo Serviço do Tráfego para designar os contentores, por sugestão de notável filólogo.

Decorreram anos até que, em 25 de Setembro de



CONTENTORES FRANCESSES



CONTENTORES FRANCESES

1946, o «Diário do Governo» publicava o Decreto-lei n.º 35.877, em cujo preambulo se define o que se entende por contentor e se enumeram sucintamente as vantagens que este oferece. O objectivo deste diploma é nacionalizar a utilização dos contentores criando normas no sentido de assegurar a sua padronização. Por isso estipula este Decreto-lei logo no seu Artigo 1.º que o regime que as empresas ferroviárias aplicarem ao transporte de contentores apenas abrange os de tipos definidos como «recomendados».

Dias depois da publicação deste Decreto-lei, em 7 de Outubro, o «Diário do Governo» publicava a portaria n.º 11.507 que aprova o «Regulamento para a admissão à circulação e exploração na rede ferroviária nacional de contentores recomendados e condições técnicas de admissão ou, embora não satisfazendo, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro entende, excepcionalmente, considerar como tais.

As condições técnicas de admissão que o Regulamento prevê são as fixadas na Ficha O + R. n.º 111 já citada da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.).

Legalmente reconhecida a existência de contentores restava à nossa Companhia promover a publicação do necessário diploma tarifário. De facto, até então os contentores não podiam ser considerados outra coisa do que simples «tara» e como tal eram taxados nas nossas linhas.

Sem demora se elabora a Tarifa a prever preços e a regular condições de transporte de mercadorias acondicionadas em contentores «recomendados» e dos mesmos contentores em vazio, diploma este que mereceu a aprovação do então Subsecretário de Estado das Comunicações no dia 24 de Janeiro de 1947, a menos de um mês do dia em que se efectivou a incorporação das Empresas ferroviárias. Foi como prenúncio de uma nova vida.

Segundo a Tarifa, às mercadorias acondicionadas em contentores são aplicáveis os preços e condições previstas nas Tarifas em vigor, tomando-se, porém, para o cálculo dos preços de transporte, o peso líquido da remessa. Seguiu-se, o princípio geral adoptado nas tarifas dos outros países, de não considerar o peso do contentor quando este for carregado, para efeito do cálculo do preço de transporte. O peso do contentor vazio a deduzir não pode, porém, exceder 200 quilogramas per metro cúbico da sua capacidade.

Aos contentores vazios, a transportar em pequena velocidade são aplicáveis os preços e condições previstas para «taras», com a redução de 50 %.

* * *

Mas a Companhia não se limitou a publicar a Tarifa de Contentores, fez mais: construiu ela própria, contentores com o objectivo não só de propagar e difundir este tão útil instrumento de exploração ferroviária pelas utentes do caminho de ferro, mas ainda e, principalmente, facilitar determinados transportes, competidos pela camionagem. Os contentores construídos são de dois tipos distintos, consoante a matéria de que são construídos: de madeira, destinados principalmente ao tráfego de frutas e outros géneros frescos, e metálicos, destinados ao transporte de qualquer mercadoria, não especificada.

As características dos contentores são as seguintes, que se veem no mapa que abaixo publicamos.

Os contentores do tipo D, os metálicos são em número de 30 e os de madeira, designados pelo tipo E, ascendem a 50. Estes últimos foram ensaiados com resultado satisfatório na campanha dos primeiros do Algarve, no ano passado, quando a Companhia no intuito de acelerar os transportes, encaminhou o tráfego de géneros frescos daquela Província para Lisboa, por via Seixal-Cacilhas, utilizando os serviços combinados da camionagem.

Os contentores metálicos foram construídos com o objectivo de desenvolver o tráfego de porta a porta, entre Lisboa e Porto, o trôço da nossa rede mais competido pela camionagem. Aguarda-se apenas o conveniente apetrechamento dos veículos dos nossos serviços combinados de camionagem nas duas cidades, de modo a permitir o rápido e fácil trasbordo do contentor, a fim de se começar com este interessante serviço. Entretanto, os serviços comerciais de colaboração com os da exploração, en-

Tipos	Comprimento	Largura	Altura	Capacidade	Carga Máxima	Tara	Construção
Tipo D	1 ^m ,970	1 ^m ,005	1 ^m ,565	3 ^m ,097	2.000 kg.	270 kg.	Ferro
Tipo E	1 ^m ,950	0 ^m ,966	1 ^m ,620	3 ^m ,051	2.000 kg.	500 kg.	Madeira

saiaram os contentores metálicos nalguns transportes, com o intuito apenas de recolher ensinamentos e de propaganda. Assim se carregou na estação de Figueira da Foz com destino à de Amarante 1 vagão com 7 contentores, levando um total de 14.000 garrafas vazias. A remessa chegou a destino apenas com 9 garrafas partidas, quando normalmente esse número costumava ser maior. Fez-se também a título experimental um transporte de 13.000 garrafas vazias em contentores de Martingança para as Pedras Salgadas. Chegou a remessa a destino apenas com 15 garrafas partidas, quando habitualmente a quebra é superior. Ensaiou-se também um transporte de água mineral engarrafada de Pedras Salgadas para Braço de Prata, com bons resultados.

Antes de terminar, vamos enumerar, embora sumariamente, algumas mercadorias que mais se transportam nas nossas linhas e para as quais o emprêgo de contentores estaria indicado. Começemos pelos vinhos, aguardentes e azeites, líquidos estes para os quais os contentores especiais proporcionariam, nas épocas de carência de vasilhame, que tanto aflige o lavrador e armazeneiro, económica solução do seu grave problema de taras. Não seria mesmo utopia considerar o emprego de contentores isotérmicos, no transporte de leite das longínquas regiões de produção para os grandes centros populacionais: de Avanca para Lisboa, por exemplo. As frutas e géneros frescos como hortaliças, ervilhas, etc., têm os seus contentores com ventiladores, a permitir o necessário arejamento. As louças e os vidros, especialmente as garrafas, encontrariam nos contentores a modalidade de transporte mais conveniente à sua fragilidade. E os tabacos poderiam ser transportados com vantagem em pequenos contentores a dispensar o oneroso caixote, sempre tara de perda. O peixe e as carnes verdes, em contentores especializados, como os refrigerados. As águas minerais engarrafadas, os tecidos, os fios, o papel, ferramentas, mercearias, tantas e tantas outras mercadorias para eles estariam indicadas, com incontesteável benefício.

• • •

O contentor, não é, apesar do que atrás dissemos, o talismã que permita ao caminho de ferro vencer as suas grandes dificuldades. É apenas um dos elementos de que poderá dispôr para prestar bom serviço. E prestar bom serviço é hoje, mais do que nunca, um imperativo para o caminho de ferro. Mas prestar bom serviço é também ser solícito para com o nosso cliente. É diligenciar que as mercadorias que nos são confiadas cheguem prestes a destino, sem avarias, sem extravios, rodeadas daqueles cuidados que lhes dedicaríamos se fossem de nossa propriedade. Prestar bom serviço é cada um de nós cumprir o nosso dever com dedicação, com zelo. Prestar bom serviço é satisfazer todos os que nos procurem. Prestar bom serviço é, finalmente, servir o Públco a seu contento, servindo a Companhia.

E servindo a Companhia, servimo-nos a nós próprios.

A Estação «Salazar»

no caminho de ferro
de Luanda a Malange



Estação Salazar no Caminho de Ferro de Luanda a Malange (Angola) que serve a vila do mesmo nome

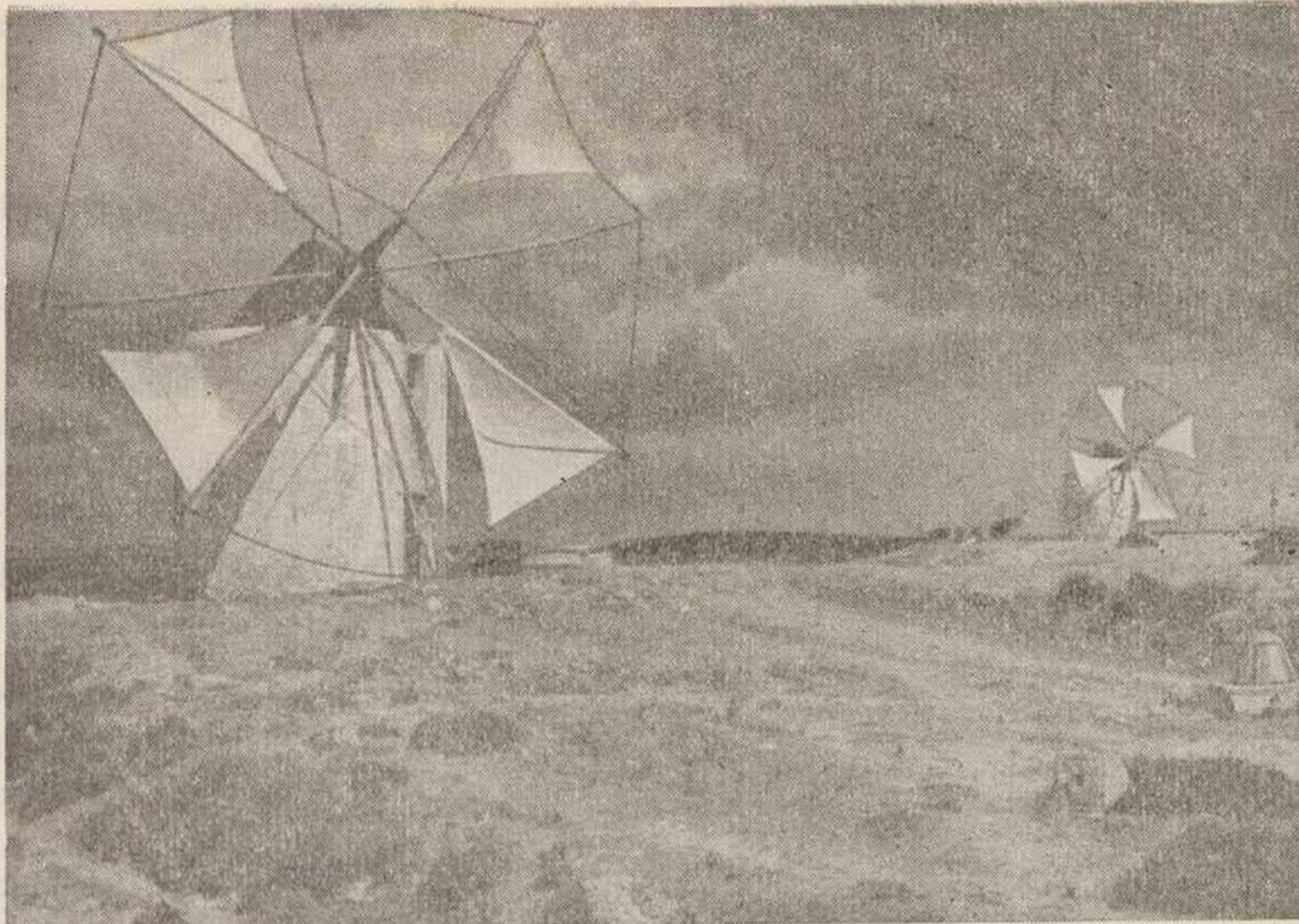
No distrito de Malange (Província de Angola) há uma vila à qual foi dado o nome de «Salazar», em homenagem ao sr. Presidente do Conselho. A estação ferroviária que lhe dá acesso, na linha de Luanda a Malange, tem o mesmo nome.

Agradavelmente surpreendido com a designação, à sua passagem por ali o 2.º sargento de Artilharia sr. Franklim G. Silva fez, mesmo de dentro da carruagem, a fotografia que reproduzimos, e enviou-a a seu tio, o sr. José da C. Ayres, ajudante de distribuidor de materiais da 1.ª Secção de Via e Obras, que gentilmente no-la cedeu para ser publicada no nosso Boletim.

Agradecemos a ambos.

Agradecimento

Elísio Augusto Ferreira, Factor de 2.ª, em Campanhã, e seu irmão António Maria Ferreira, Factor de 1.ª, em Nine, na impossibilidade de o fazerem pessoalmente, vêm, por este meio, agradecer a todas as pessoas que se interessaram pela marcha da doença e acompanharam à última morada sua querida mãe, Emília do Espírito Santo Rafael Ferreira.



MOINHOS DE VENTO

(Foto do Inspector principal do Serviço de Turismo e Publicidade Abel Leite Pinto)

Uma Feira curiosa de grande pitoresco no concelho da Póvoa do Varzim

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO
Verificador de contabilidade

FONTAÍNHAS é um lugarejo do concelho da Póvoa do Varzim, a poucas léguas do mar e perdido no meio de bouças, onde o pinheiro bravo predomina e há prados de erva viridente, orlados por altivas vinhas de enforcado. Nem freguesia é. Pertence à de Balazar, a dois passos dali.

No horizonte, e emprestando à paisagem um grande encanto, arredondam-se pitorescos moinhos de vento, tão lindos com as suas velas enfumadas pela brisa suave, que sopra do lado do mar. Apesar da sua antiguidade, e não obstante os progressos da máquina, os pitorescos moinhos ainda não cederam totalmente o seu lugar, pois con-

tinuam laborando, na sua cadência pachorrenta e cantante. São uma nota típica a ilustrar os cerros da beira-mar; são uma pequena fortuna para os moleiros locais — homens que rezam o terço ao soar das Avé-Marias, na sua maioria não sabem ler e ignoram o que são assembleias internacionais mas que, quase sempre, são felizes na sua ignorância.

A história local é simples: há cerca de 70 anos, quando se construiu a linha da Póvoa a Famalicão, naquele sítio nada havia, a não ser água no subsolo, e pinheiros, muitos pinheiros por todos os lados.

Foi o local escolhido para as locomotivas tomarem água, e daí a construção da pe-

quena estação, à qual se não afeiçoára já mais o primeiro chefe. A solidão causava-lhe horror, e o gemido do pinhal em dias de brisa mais forte atormentava-o, tendo sido estes factos a génese do progresso da terra — progresso pequeno, e que é representado, hoje, por uma dúzia de novas casas, próximas da estação.

Os minúsculos comboios ali passavam, e desse dentavam-se as máquinas e os passageiros, com água dum pôco.

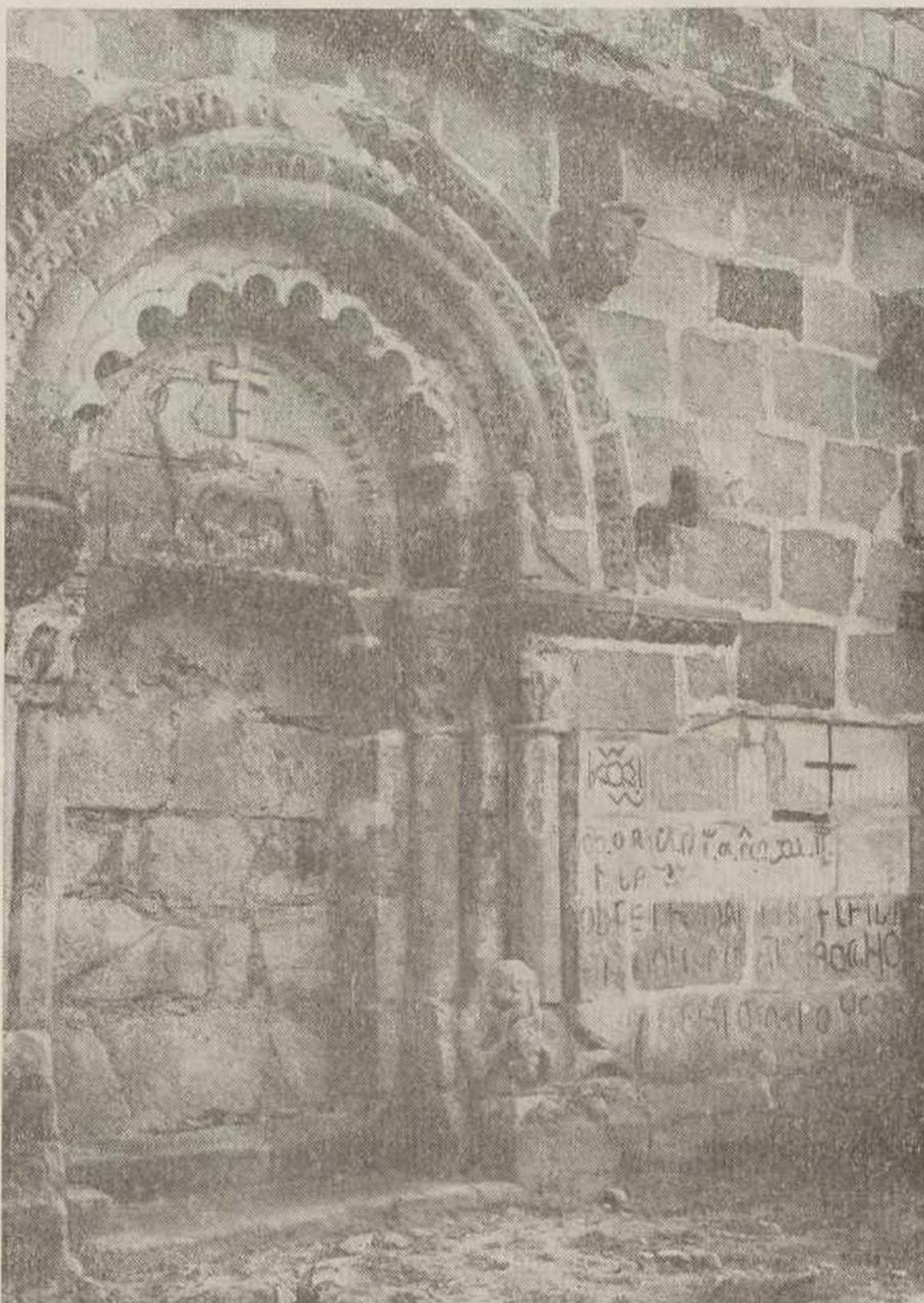
Eram poucos os comboios naquele tempo. (Ainda hoje não são muitos, não obstante o advento da C.P. marcar, desde logo, uma grande melhoria nos transportes daquela linha), e o chefe por ali ficava, curtindo saudades, nostálgico do movimento, incapaz de poder viver só. Então, no Inverno, e de noite, o sítio era medonho: o sibilar da ventania, na crista das árvores, o isolamento completo, o frio que pelas frinchas das portas e das janelas entava sem cerimónia, o cheiro doentio do morrão da lanterna que bruxuleava em cima do balcão, o ressonar barulhento do carregador deitado no banco da sala de espera enquanto se não aproximava a hora de ir para a «agulha», causavam no agalado fun-

cionário ferroviário um pavor tal que, sempre que dispunha dum intervalo maior, abandonava o edifício onde penava as suas mágoas, e ia por aí fóra, em cata de alguém que lhe adoçasse a vida solitária que tinha por fardo. E assim, convivendo de quando em vez com abastados lavradores, conseguiu pela persuasão e pela teimosia, que os mesmos, sendo donos das bouças circundantes da estação, cedessem o terreno suficiente para, ao pé do reduzido edifício que na paisagem minhota alvejava como uma pincelada de cal, se efectuarem grandes feiras semanais.

A ideia tornou-se realidade; venceu a perseverança do chefe da estação. A feira lá se fundou e funciona ainda, todos os sábados, com larga concorrência, e posso afirmar aos meus leitores que é a feira mais típica, mais interessante, mais curiosa e mais linda de todas as feiras que tenho visto em Portugal.

Feira essencialmente de mulheres. (Não são estas, claro, que se vendem ou compram, mas são estas, apenas, quem vende e compra. Os poucos homens que por lá vi, assistiam, sómente, às transacções).

São centenas e centenas de mulheres, vestidas de escuro, faixa à cinta, meias pre-



PORTE LATERAL DA IGREJA DE S. PEDRO DE RATES
(Foto do Eng.^o Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras
António Ferrogento Gonçalves)

CONHEÇA A SUA TERRA!

No dia 1 de Maio, a C. P. organizou uma visita de estudo à Estação de Melhoramentos de Plantas, em Elvas, iniciativa que foi coroada do melhor êxito.

Os visitantes — deputados, lavradores, agrónomos e professores — foram acompanhados pelos Ex.^{mos} Srs. Administrador Eng.^º Leite Pinto e Director General Eng.^º Espregueira Mendes, tendo feito a viagem do Entroncamento a Elvas numa das automotoras construídas nas oficinas de Santa Apolónia em Lisboa.



Viagem de Estudo à Estação de Melhoramentos de Plantas

tas de lã de carneiro, tamancos ferrados de pesada carda. As sáias, com muita roda, mereciam um capítulo de obra etnográfica, mas a faixa de lã, colocada pela parte de baixo da cinta e com o nó da parte de trás donde pendem as pontas franjadas, mereceriam os restantes capítulos da obra.

Curiosíssimo: velhas e novas, feias e bonitas, (o Minho tem lindas cachopas) esguias umas, cheias outras pelo seu «estado interessante», mas todas interessantíssimas pela bizarria da faixa, pelo pitoresco da saia e da blusa, pela harmonia rústica do conjunto.

Na feira vende-se de tudo que é costume vender nas feiras de província: tamancos, pentes, navalhas, fitas de nastro, espelhos de algibeira (toda a gente gosta de ver como parece), etc., etc.. Abunda a louça de barro vermelho de Barcelos, muitíssimos sacos com hortaliça (é aqui que se abastecem muitas mulheres que, depois, vão vender a Famalicão, Santo Tirso, Braga, etc.), riscados,

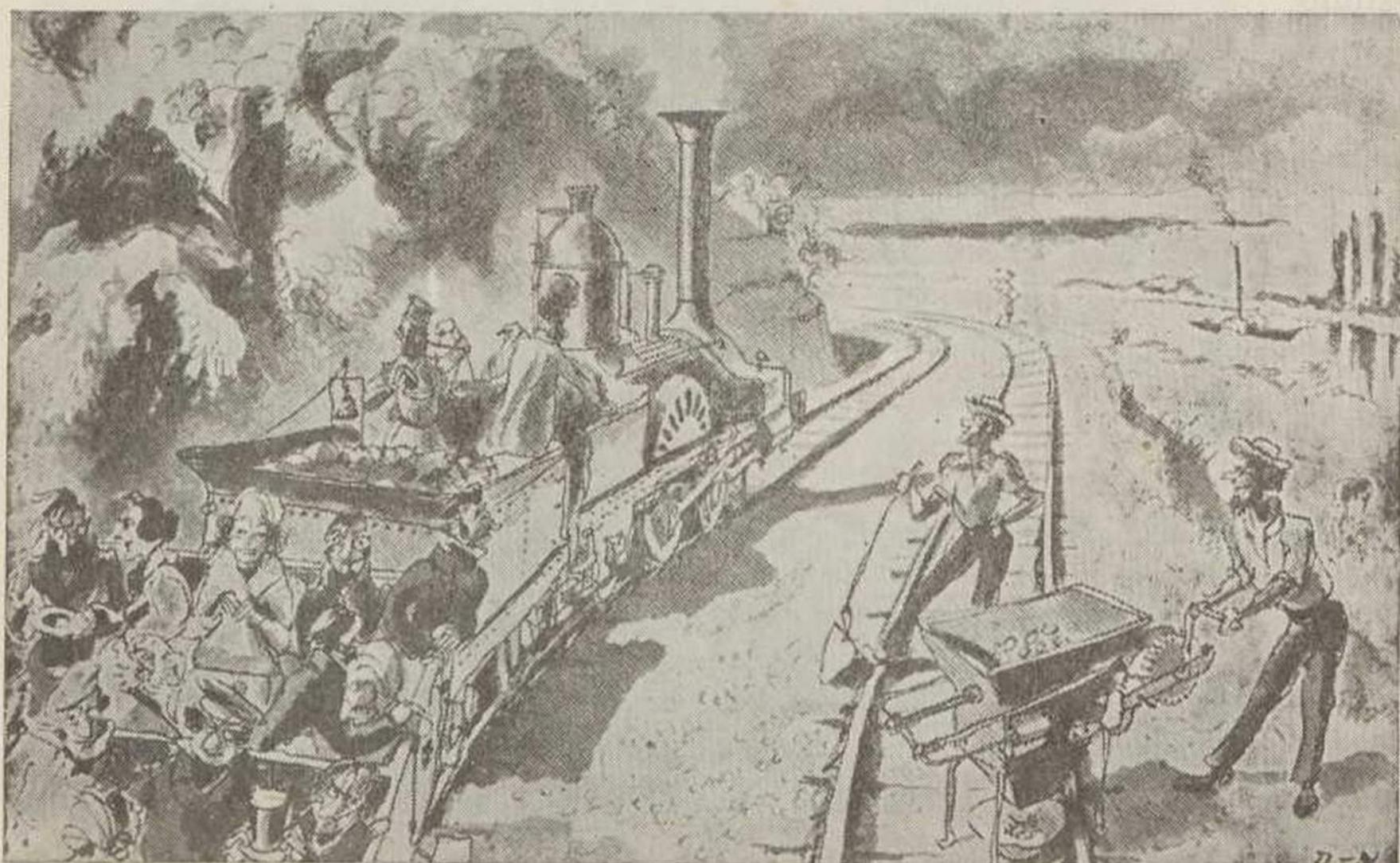
fato feito de cotim, couves para plantar («pranta», como dizem), e muitas mais utilidades.

Como motivo português e não regional apenas, lá se encontra o ramo de loureiro, à porta duma barraca, a anunciar que ali há bom vinho...

Como nota final, e já agora que falei destas paragens que ultimamente tenho calcorriado, direi que, a poucos quilómetros de Fontainhas, foi-me dado ver um lindo monumento românico, onde a arte impera, e que a lenda poetiza — a igreja de S. Pedro de Rates, que vale bem por si só, uma visita à Póvoa e ao seu concelho.

O patrono desta igreja — primeiro cristão, primeiro bispo e primeiro mártir da Europa — foi também, segundo a tradição, quem a construiu no ano 45 da nossa era, tendo sido destruída pelos árabes em 716 e mais tarde reedificada pelo Conde D. Henrique.

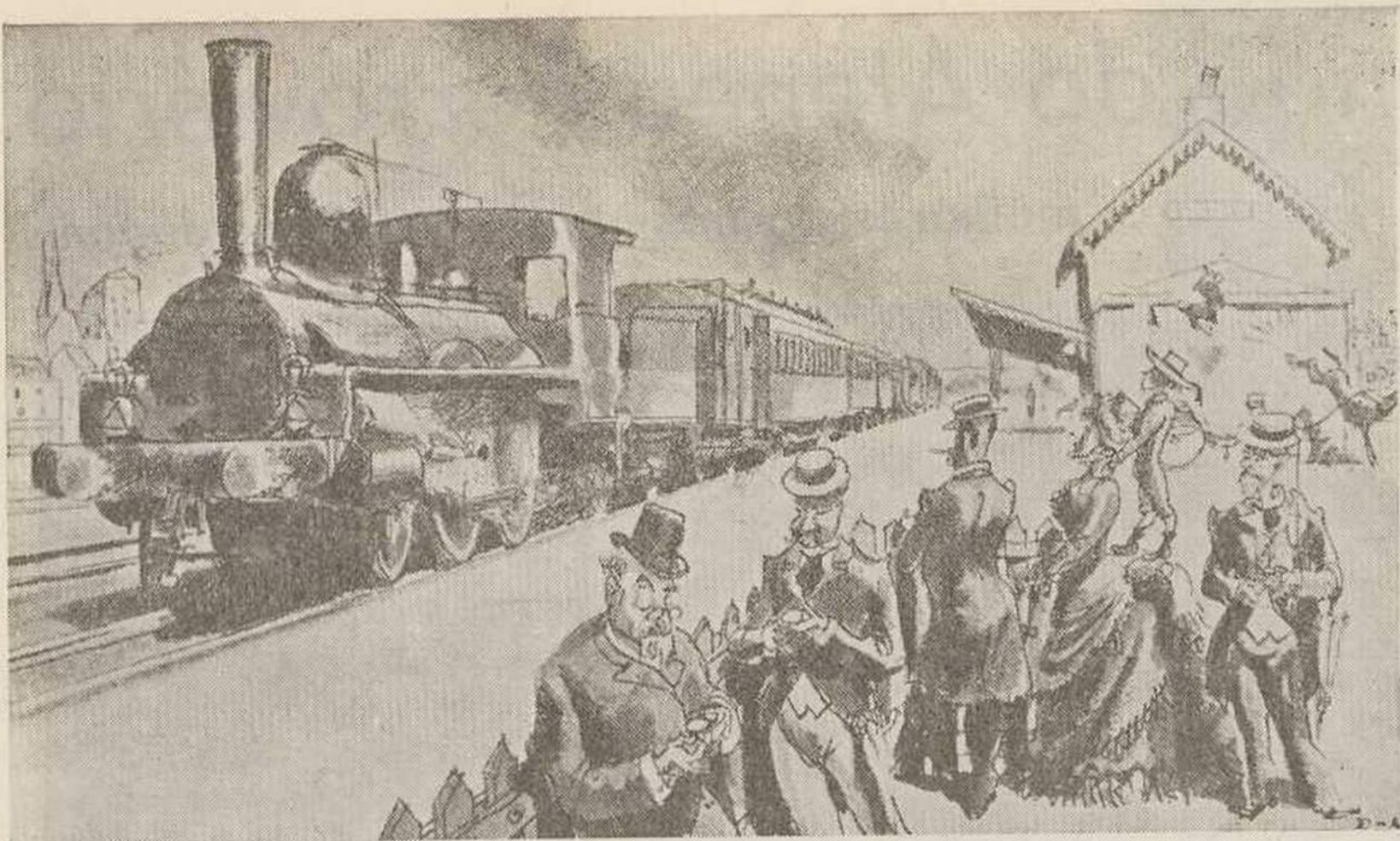
Quatro épocas ferroviárias em França



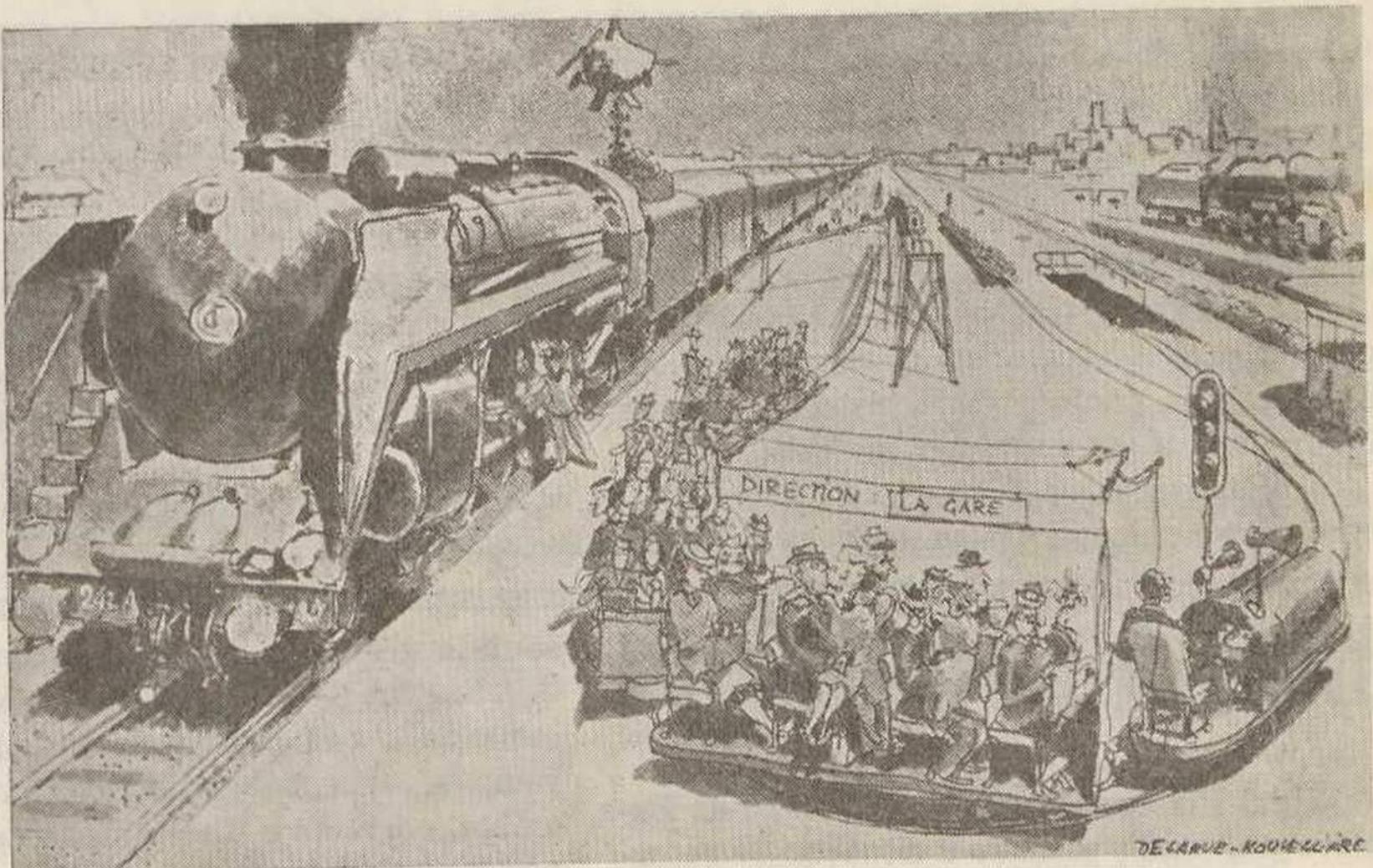
1843 ou a bela mocidade de Buddicon...



1852 ou a viva curiosidade suscitada pela nova locomotiva de M. Crampton



1883 ou o acerto dos relógios pela passagem do rápido das 11,^h 58^m



1948 ou a imperiosa necessidade de instalar nos cais uma via estreita de 0,60 cm. para servir os comboios com 800 metros de comprimento

A Banda do Ateneu Ferroviário

é um dos melhores agrupamentos musicais do país



Banda do Ateneu Ferroviário

A Banda do Ateneu Ferroviário continua a marcar um franco progresso, pela sua impecável apresentação e excelência do conjunto artístico.

Não é fácil encontrar, no país, um agrupamento musical de tão alto valor na interpretação de música clássica ou moderna.

No passeio fluvial à Barra e a Vila Franca de Xira, que se efectuou em Maio último, a Banda do Ateneu Ferroviário deu um concerto que provocou entusiásticos aplausos.

A Administração da Companhia, que continua a dispensar o melhor carinho e simpatia ao esplêndido agrupamento musical, mandou fornecer-lhe, recentemente, novos e belos fardamentos, como prémio justo do esforço e dedicação que os filarmónicos empregam em favor da cultura popular e artística.

São trinta e sete os executantes, e todos, como é sabido, ferroviários, quase todos, também, verdadeiros artistas, embora sejam simples amadores.

Despedida e agradecimento

Vidal Bizarro, Inspector Principal da Exploração, tendo passado à situação de reforma, vem, por intermédio do «Boletim da C. P.», apresentar os seus cumprimentos de despedida das lides ferroviárias, aos seus ilustres superiores e estimados colegas e subordinados.

E' com grande saudade e profundo reconhecimento que de todos se despede:— dos seus superiores, com a mais elevada e

sentida gratidão, pelas atenções que lhe prodigalizaram;— dos colegas, pelas provas de amizade e camaradagem que lhe dispensaram, e, dos subordinados, pela maneira amiga, correcta e disciplinada, com que sempre o distinguiram.

De todos, pois, se despede saudosamente, ambicionando-lhes as maiores venturas e prosperidades e agradecendo comovidamente as deferências que lhe foram dispensadas durante o largo período da sua vida ferroviária.

VIDAL BIZARRO

EM VIAGEM...

O acidente Deschanel

Por GUERRA MAIO
Agente Comercial

PAUL DESCHANEL

A seu tempo — Junho de 1920 — noticiaram os jornais que o então presidente da República Francesa, Paul Deschanel, quando ia inaugurar um monumento a Montbrissan, ao receber os cumprimentos à chegada, debruçára-se tanto na janela do comboio, que cairia desamparado na plataforma, fracturando o crânio. Levado dali para Rambouillet, residência de verão do Presidente da República, Paul Deschanel, já mais recuperara a saúde, acabando por pedir a demissão do seu alto cargo, três meses depois.

Nada menos verdadeiro. Paul Deschanel não caíu da janela, nem mesmo chegou a Montbrissan. O que se passou, não fica mal ser contado numa revista ferroviária, pois trata-se dum caso único na história dos caminhos de ferro, tanto mais que nunca foi tratado na Imprensa ou no livro, sendo, por assim dizer, conhecido apenas dum reduzido número de pessoas.

Vou pois revelar o estranho acidente, tal como me foi contado por uma testemunha ocular, que havia acompanhado o presidente nessa viagem fatal.

Todas as regiões ferroviárias francesas, nesse tempo companhias e hoje federadas na S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro) tinham no seu parque de material uma composição especial para

transportar o Presidente da República e a sua comitiva nas suas deslocações, e à qual chamavam o «trem presidencial» e que no P-L-M (Paris-Lyon-Méditerranée) tomava o nome de «trem real», quando ia levar ou buscar a Marselha o Sultão de Marrocos, o Bey de Tunís, o Rei do Afeganistão ou o Imperador do Annan.

O P-L M fazia acompanhar esse comboio magnífico por um funcionário superior, espécie de chefe do protocolo, pessoa finalmente educada e que se desempenhava da função com admirável solicitude.

O Presidente Deschanel partiu da *gare* de Lyon à noite, e devia chegar a Montbrison às 8 horas da manhã, fazendo-se acompanhar da sua casa civil e militar, ministros, secretários e jornalistas. O comboio, além de carruagens-leitos para todos os convivas, levava um vagão-restaurante, o que não deixou de ser apreciado, pois a noite estava quente e as bebidas frescas apeteciam.

Quando, tarde, o alto funcionário do P-L-M se foi deitar, fê-lo só depois de ter verificado pessoalmente com aquele zelo que lhe era peculiar, que todos os passageiros tinham recolhido aos seus camarotes.

Às 8 horas o comboio parava em Montbrison, em cujos cais se via uma massa compacta de cidadãos e em que se distin-



guiam os chapéus altos do funcionalismo e das pessoas gradas da cidade e da região. A música regimental tocou a «Marselhesa», enquanto os passageiros do combóio presidencial desciam, calçando devagar as luvas de cerimónia, sorriso nos lábios, participando assim da homenagem prestada ao Chefe do Estado.

A música acabou os últimos compassos da «Marselhesa», mas o presidente não aparecia, nem à porta, nem à janela da carruagem. Todos se interrogavam, de respiração suspensa, sem ninguém ousar fazer uma pergunta. Onde estaria ele? Foram ao seu camarote. A porta estava entreaberta, mas não se via ninguém. Percorrido todo o combóio, o presidente não foi encontrado. Interrogado o seu criado particular, este declarou que não vira pela manhã o presidente e, para mais, o fato e a roupa branca lá estavam no cabide, tal como ele as havia deixado, quando o seu amo se deitára.

O alto funcionário do P-L-M punha as mãos na cabeça, aflito. Tinha perdido o Presidente da República! Pelos cais iam murmúrios de toda a sorte sem que ninguém desse uma razão plausível do que se havia passado. Telegrafou-se para toda a linha e deu-se ordem à estação telegrafo-postal da cidade para que nenhum telegrama fosse expedido sobre o estranho acontecimento. Passaram duas, três horríveis horas de incerteza; deu meio dia e continuava a ignorar-se onde estaria o presidente Deschanel, morto ou vivo. Pensou-se num rapto. Mas não era provável. A janela do seu compartimento estava fechada por dentro e em toda a carruagem ninguém tinha dado por coisa alguma de anormal. O chefe do protocolo do P-L-M havia perdido a sua habitual e impassível serenidade; que contas daria do presidente confiado à sua guarda?

O telefone e o telégrafo do caminho de ferro, estiveram toda a manhã em altas vibrações, mas só às três da tarde deram conta do paradeiro do primeiro magistrado da nação. Era hóspede do guarda-barreira, perto de Montargis, cujo quarto ocupava desde as quatro horas da manhã.

O caso foi este: Tendo o combóio parado em plena via, por "exigências de" serviço, Paul Deschanel desceu da carruagem e, en-

quanto a máquina retomava a sua marcha, pôs-se a caminhar ao longo da linha férrea.

Tinha endoidecido.

Um trabalhador do balasto, encontrando aquele homem, de pijama e a passear por ali, interrogou-o, não sem estranheza.

— Sou o Presidente da República!

Longe de o supor um doido, o homem da via começou a brincar com ele, pensando estar na presença dum farçante. Mas a fisionomia serena, a elegante compostura do seu interlocutor, desconcertaram-no e, como ele lhe dissesse que tinha frio, conduziu-o à casa do guarda-barreira, o qual, atarantado com a presença daquele original visitante e de maneiras tão finas, correu a pôr a mulher fora da cama para que ele se deitasse.

Estranho contraste dos destinos do mundo. O primeiro magistrado duma grande nação, para quem o P-L-M punha o seu melhor combóio e o fazia acompanhar dum dos seus mais distintos funcionários, foi pedir hospitalidade a um modesto guarda da linha da sua considerável rede ferroviária.

O resto é sabido. Paul Deschanel, depois deste singular acidente, único na história, foi forçado a deixar a Presidência da República, lugar que ele não havia solicitado e que durante oito meses desempenhou com elevado aprumo.

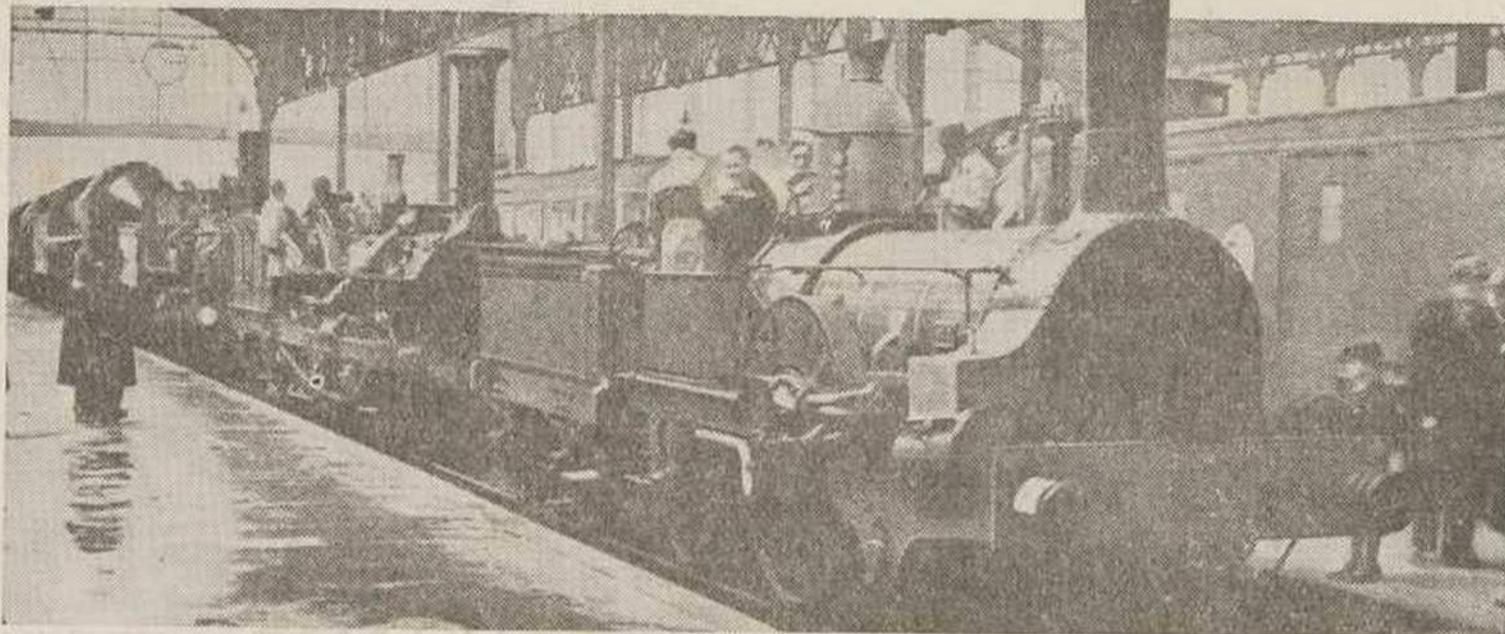
Georges Clemenceau, o «Tigre», em fins de 1910, punha a sua candidatura à Presidência da República. Tinha 78 anos de idade e, vista a sua ação durante a grande guerra, supunha que o país o elegeria por aclamação. Enganou-se. O Senado, em peso, para significar desagrado às suas pretensões, fez uma manifestação ruidosa ao seu presidente, Paul Deschanel, reclamando alguns senadores em altos gritos: — Para o Elysee, para o Elysee! Deschanel, tomado de surpresa, teve uma grande comoção, que a custo conseguiu dominar. Clemenceau, furioso, retirou-se para a sua terra natal, e Deschanel, dias depois, era eleito sem concorrente.

Seria aquela ruidosa homenagem e essa inesperada subida à primeira magistratura da nação, que o levaram a descer do combóio em pijama e a caminhar pela linha fora sob o luar brando de Junho? É bem possível.

A História, um dia o dirá.

LÁ POR FORA...

Locomotivas de ontem e de hoje



A exposição de locomotivas de ontem e de hoje na estação de St. Lazare em Paris constituiu um acontecimento

A Associação Francesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro organizou, recentemente, em Paris, com o patrocínio da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, uma exposição retrospectiva de locomotivas, a qual se efectuou na estação de Paris-St. Lazare.

Na exposição, que constituiu um grande acontecimento, viam-se dezenas de locomotivas dos mais variados modelos, desde a célebre «Buddicam», fabricada em 1843, até às modernas locomotivas em circulação nos caminhos de ferro franceses, todas garnecidas com pessoal que prestava esclarecimentos aos visitantes.

Próximo, os Serviços Cinematográficos da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro, exibiram filmes com assuntos ferroviários, que despertaram grande interesse.

O êxito alcançado com a exposição «Locomotivas de ontem e de hoje», constituiu o primeiro passo para a criação do «Museu dos Caminhos de Ferro», para o qual a França possui peças curiosíssimas, espalhadas pela sua rede ferroviária.

Um mau hábito e uma incivilidade

Tudo passa... Terminou a festa, apagaram-se as luzes, o barulho cessou. É este

sem dúvida, o caso das belas cerimónias do centenário. Mas, no Caminho de Ferro, há uma cousa que nunca cessa, um barulho que continua a fazer mal: é o bater das portas das carruagens.

Como agente de combóios, desejo insurgir-me contra este detestável hábito. Muita gente, com uma energia que seria mais bem aproveitada de outra forma, bate com as portas com toda a força, quer entre ou saia, ou se limite a passar de um para outro compartimento.

Muitas pessoas atiram com as portas porque têm pressa; outras, porém, fazem-no apenas por hábito, e nem sequer reparam no mal-estar que causam aos outros passageiros, obrigando-os a suportarem um barulho desagradável que os sobressalta e os indispõe consideravelmente, sobretudo quando as portas se abrem e fecham constantemente. O barulho infernal torna-se então intolerável.

Convém notar que não são os passageiros os únicos a proceder desta forma. Nós próprios, ferroviários, não estamos isentos de culpa.

Conheço muitos passageiros que, sentados no seu lugar e encostados à parede do compartimento, se desencostam, instintiva-

mente, mal vêem entrar o revisor porque, sabem, por experiência longa, que o choque vai produzir se. Esperam então que o «tremor de terra» se produza e em seguida apoiam-se novamente.

Sejamos atenciosos uns para com os outros! Fechemos as portas docemente, por delicadeza, por educação, por cuidado para com o próximo!

Desejamos acrescentar que não é sómente nos combóios que as portas devem ser fechadas com cuidado, mas também nos escritórios e na nossa própria casa.

(Do Boletim dos Caminhos de Ferro Federais — Suíça)

Terminologia ferroviária

No número desta revista correspondente ao mês de Julho último, indicamos que receberíamos muito gostosamente as sugestões que se dignassem enviar-nos os nossos leitores sobre o nome adequado para traduzir a palavra alemã «Strassenroller».

Corresponderam ao nosso convite muitos leitores, o que nos envaidece, porque isso revela o interesse que o vocabulário técnico merece a um grupo selecto dos nossos técnicos o que contrasta com a despreocupação com que algumas publicações, por vezes especializadas, costumam empregar vocábulos absolutamente inaceitáveis.

A palavra alemã «Strassenroller» significa um veículo apto para sobre ele se carregar um vagão de caminho de ferro e tornar possível o seu transporte por uma estrada ou rua.

Entre os termos que nos foram sugeridos figuram os de «portador de vagones», «rodador sobre Calles», «ferrocarrilón» y «portavagones».

O primeiro é, sem dúvida o mais preciso, visto que a palavra «portador» deriva do latim «portator» e significa «que leva ou traz uma cousa de um para outro lado».

Sem desprimo para ninguém, atendendo a que se trata de uma expressão mais curta e a que existe a palavra espanhola «portaavion», empregaremos «portavagones»

Homenagem a Manuel Martins Júnior, Inspector Técnico de 1.^a classe da Divisão de Material e Tracção

Um grupo de amigos constituído por superiores, colegas e subordinados, realizou no dia 3 de Maio, num restaurante de Lisboa, um almoço de homenagem ao Sr. Manuel Martins Júnior, por motivo de ter passado à situação de reformado, após 43 anos de serviço nos Caminhos de Ferro.

Aos brindes, foi-lhe oferecida uma mensagem, assinada por todos os convivas, e em que eram enaltecidas as qualidades morais e profissionais do homenageado, e os relevantes serviços que o distinguiram na sua carreira ferroviária.

FERROVIÁRIOS FRANCESSES VISITAM O NOSSO PAÍS

No próximo número o «Boletim da C. P.» publicará uma desenvolvida reportagem sobre a visita dum grupo de ferroviários franceses a Portugal.

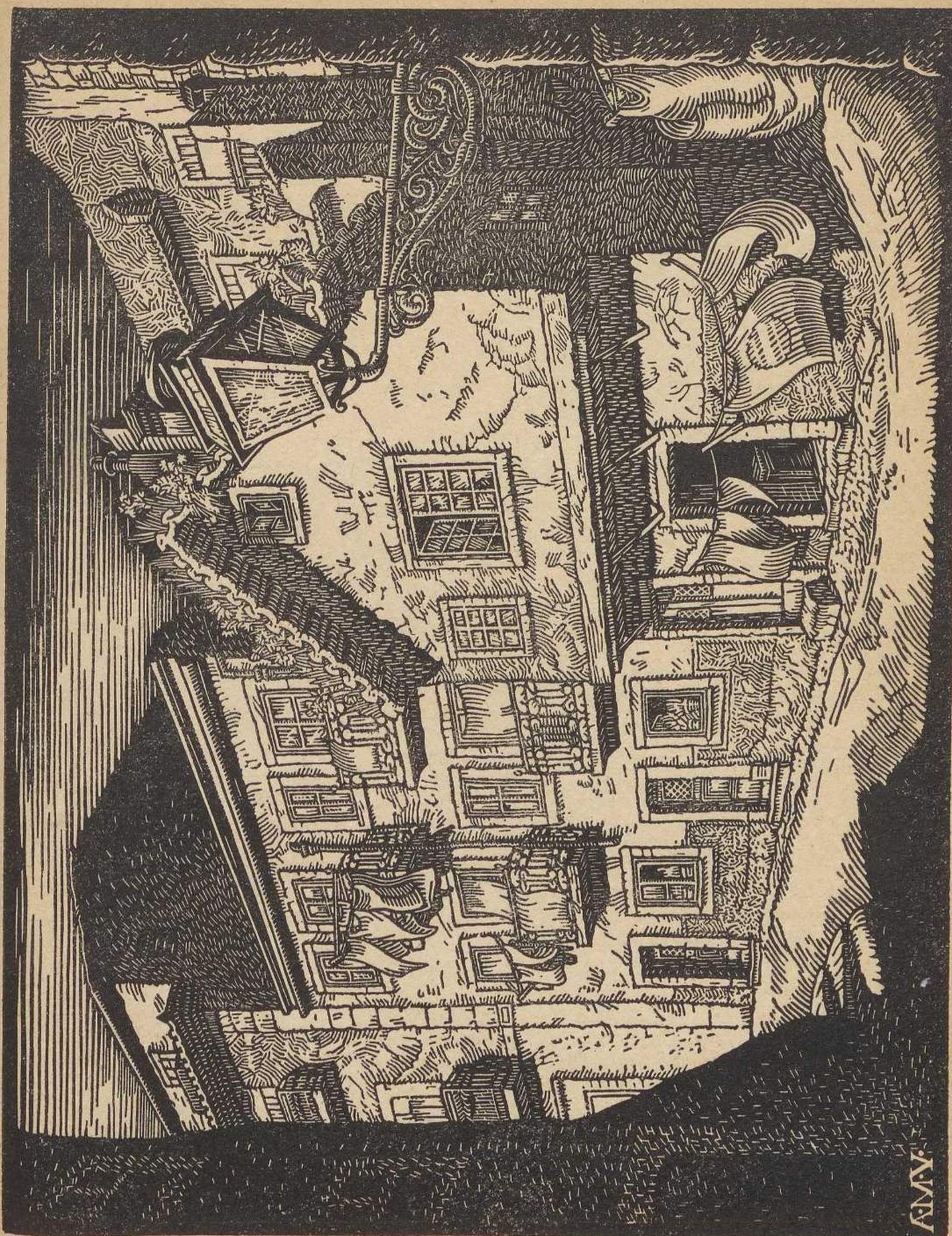
Entretanto, com a maior simpatia saudamos os nossos prezados camaradas, aos quais os ferroviários portugueses vão tributar homenagem de carinho e apreço, que certamente contribuirá para o estreitamento de relações entre os dois países e as respectivas classes ferroviárias.

quando tivermos de nos referir a estes veículos.

Agradecemos a sua colaboração a todos os nossos leitores que no-la quiseram dar e em especial a D. Angel Illana, secretário do Conselho da Sociedade Madrilena de Tranvias que nos sugeriu o termo adoptado.

(De Ferrocarriles y Tranvías, de Espanha)

N. da R.: Para nós portugueses, tem um interesse muito particular a terminologia ferroviária espanhola, dada a sua facilidade de adaptação à nossa língua. No caso a que acima nos referimos a tradução portuguesa de «Strassenroller» pode sem dúvida ser «portavagões», tradução à letra do termo espanhol «portavagones».



AMV

ALFAMA

*D*OS bairros lisboetas, o de Alfama é dos mais pitorescos e sugestivos. Quem visita Alfama, não pode marcar uma trajectória para a digressão, pois as ruas acotovelam-se, embrenham-se, enovelam-se umas nas outras.

O que se dá com as ruas e becos, largos e vielas, nota-se no casario, que se mostra em altos e baixos, numa disposição cénografica impressionante.

Ali, há um largo donde se avistam as águas prateadas do Tejo; além, uma escada íngreme, que dá acesso a um palácio; mais adiante, uma ruela que deixa ver o azul do céu.

As ruas de Alfama, esguias e apertadas, constituem um verdadeiro labirinto, curioso e inédito, original e característico. Bastariam os nomes dessas ruas para dar celebidade a este bairro castiço e genuinamente alfacinha, como a Rua do Cego, da Galé e do Castelo Picão, os becos dos Paus, das Cruzes e da Maria Guerra e os largos de S. Miguel, S. Salvador e S. Rafael.

Quem percorrer o bairro de Alfama, em noites luarentas, depára com uma «Lisboa Antiga», uma Lisboa com muitos séculos, que recorda a éra gloriosa dos descobrimentos. Casas de reixas verdes, nichos alumiados, janelas de canto, registos em azulejo, varandas floridas e, sobretudo, uma graça ingénua e comovedora, que cheira a saudade e a boemia, a flores e a guitarras, a pregões e a valentia, a história e a portuguesismo.

Se Alfama falasse, ouviríamos contos de amor, narrativas fidalgas, episódios româ-

ticos, novelas sobre as viagens dos mareantes que foram à Índia e ao Brasil em caravelas de Sonho e de Aventura.

Alfama não fala, mas fala por ela a gravura que noutro logar publicamos, neste mês de Junho — o mês dos Santos populares — em que Santo António, São João e São Pedro, têm em Alfama o seu melhor altar.

A «Rua do Cego», gravada em madeira pelo Prof. Attila Mendlly de Vetyemy, mostra a paixão dos artistas pelo inconfundível bairro de Alfama. O pintor húngaro, que aos catorze anos se habituou ao cheiro das tintas, é um enamorado de Portugal, que sentiu e vibrou com o pitoresco das ruelas empinadas da castiça Alfama.

Prova-o a «Rua do Cego», página que parece arrancada a um livro quinhentista, gentileza que ficamos devendo ao Prof. Attila Mendlly de Vetyemy.

ARCO DO SALVADOR

A capa deste número do «Boletim da C. P.» representa o Arco do Salvador, trecho característico do Bairro de Alfama, fotografado artísticamente por Abel Leite Pinto, Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade.

Quem passar os olhos pelos números do «Boletim da C. P.», publicados durante vinte anos, deparará com dezenas e dezenas de fotografias do mesmo autor, colhidas com bom gosto e devoção em várias regiões do país.

Os nossos agradecimentos.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Rodrigues Campos, chefe de cantão da Divisão de Via e Obras, foi louvado por se ter distinguido na extinção do incêndio que se manifestou em 13 de Dezembro de 1947, no Entroncamento, evitando prejuizos avultados.



José Pires, operário-ajudante da Divisão de Via e Obras, foi louvado pela sua acção quando do incêndio no Entroncamento em 13 de Dezembro de 1947, evitando avultados prejuizos à Companhia.



António Cardoso Baptista, servente da Divisão de Via e Obras, louvado por se ter distinguido na extinção do incêndio no Entroncamento, em 13 de Dezembro de 1947, evitando maiores prejuizos.



Manuel Joaquim Oliveira Duarte, servente da Divisão de Via e Obras, foi louvado pela sua acção quando do incêndio no Entroncamento, em 13 de Dezembro de 1947, evitando maiores prejuizos.



Joaquim Oliveira Duarte, servente da Divisão de Via e Obras, foi louvado por se ter distinguido na extinção do incêndio no Entroncamento, em 13 de Dezembro de 1947, conseguindo com a sua acção, evitar maiores prejuizos.



Mário da Conceição Alves Ferreira, operário carpinteiro na 8.ª secção de Via e Obras, encontrou à porta das oficinas gerais da 4.ª Circuncrição de Tracção, a quantia de 40\$00 esc., que entregou imediatamente ao chefe dos guardas daquela Circuncrição, Vilaça.



António da Silva, capataz de manutenção da revisão de Campolide, tendo encontrado numa carruagem dum trânsito, um relógio de pulso, entregou-o prontamente ao seu chefe imediato.



Afonso da Silva, fogueiro de máquinas, do Depósito da Pamplosa, Espinho, tendo a seu cargo a vigilância das pilhas de carvão da estação de Espinho-Vouga, surpreendeu dois menores a furtar carvão, apreendendo em suas casas parte do carvão furtado.



António dos Santos Coelho, operário de 1.^a classe (caldeireiro) da Secção Eléctrica de Lisboa-R., encontrou numa carruagem da linha de Sintra um brinco com brilhantes, que entregou prontamente à senhora que provou pertencer-lhe.



Arménio Pereira de Freitas, limpador do Depósito de Campanhã-Nine, destacado no Depósito de Boavista, encontrou um porta-moedas com uma nota de 20\$00 esc., que entregou ao seu chefe imediato.



António José, chefe do Distrito 25, quando seguia pela linha, encontrou ao km. 164,00 L parte de um cordão de ouro, que entregou ao chefe da estação de Ponte de Sôr, acto que merece registo.



Francisco Marques Pereira Campos, fiel de cais de 2.^a clas. na estação de Gaia, encontrou uma nota de 50\$00 esc., que entregou prontamente ao chefe da Estação



António Justino de Sousa, porteiro da estação do Porto, encontrou junto dum bilheteira uma nota de 50\$00 esc., que imediatamente entregou ao chefe da Estação.



Manuel Teixeira da Mota, assentador do D.^o 77, encontrou na plataforma do apeadeiro de Carvalheira um objecto de oiro, que prontamente entregou ao chefe da estação de Ovar, o qual, por sua vez, foi entregue à pessoa que provou pertencer-lhe.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Tomaz, empregado principal do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como assentador em 26 de Outubro de 1901, foi demitido em 4 de Julho de 1904, tendo sido readmitido como servente de escritório em 1 de Outubro de 1907, passando a amanuense em 1 de Janeiro de 1914. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1927.



António Costa, chefe do Distrito n.^o 126, em Vale de Prazeres. Foi admitido como assentador em 1 de Junho de 1908, tendo sido promovido a sub-chefe de Distrito em 12 de Outubro de 1909 e a chefe de Distrito em 1 de Fevereiro de 1920.



Carlos Ferreira da Mota, maquinista de 2.^a classe, no Depósito do Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia como aprendiz, em 4 de Fevereiro de 1908, passou a caldeireiro em 1 de Fevereiro de 1913, a fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1919 e a maquinista de 2.^a classe em 21 de Novembro de 1923.

Serviços Médicos

Nomeações — Dr. Miguel Pedro Colares Pereira Iglesias de Oliveira, médico substituto em Lisboa; Dr. José Fernando de Vasconcelos, médico efectivo da 1.^a subsecção da 41.^a secção (km. 52 a 73 da linha do Douro, com residência em Cinfães); Dr. António de Castro e Brito Menezes Soares, médico efectivo da 8.^a secção da linha do Sul (km. 153 a 178), com sede em Beja; Dr. Antero Marques, médico efectivo da 2.^a subsecção da 31.^a secção (km. 196 a 210 da linha da Beira Baixa), com residência na Guarda; Dr. Alberto de Mesquita, médico especialista efectivo de neurologia, em Coimbra; Dr. Manuel Bruno da Costa, médico especialista das doenças de nutrição e do aparelho digestivo, em Coimbra.

Demissões — Dr. João Albino da Cruz Carneiro, médico efectivo da 11.^a secção da linha do Sul, com sede em Saboia, demitido a pedido; Dr. João de Moraes Cardoso, médico especialista de dermatologia e sifiligráfia demitido a pedido.

Transferências — Dr. Luciano Aresta Branco, transferido para a 1.^a subsecção da 67.^a secção (km. 153,100 a 167) da linha do Leste, com residência em Beja.

Admissões — Eduardo da Silva Lindo e Ernesto Coelho da Rocha, como praticantes de escritório.

Secretaria da Direcção Geral

Nomeações — Júlia Mendes de Figueiredo, escrivária de 3.^a classe; António Fernandes Sardinha, Joaquim Raimundo, José da Costa Coelho, Joaquim de Oliveira Ferreira, José Moreira de Araujo e José Pereira, serventes de escritório.

Reformas — João Lopes da Silva, arquivista de 1.^a classe e Ivo Estrela Carneiro, inspector dos trabalhos tipográficos.

Abastecimentos

Nomeações — Herculano Gil Marques, escrivário; António Germano Bravo Niza, ajudante de analista.

Promocões — José Pereira da Silva Pinto, inspector técnico de 1.^a classe; Delfim de Lemos, inspector principal; José Severino dos Santos, inspector; Francisco Miguel de Souza e Melo, José Arnaldo Magalhães de Oliveira, Silvério Alves, António dos Reis e José Francisco Niza, chefes de Repartição; Rui Gomes dos Santos, Antero Gonçalves Ribeiro, Francisco José da Silva, Alvaro Victorino da Ponte e Souza, subchefes de Repartição; Abílio dos Santos, António Augusto Ferreira, Júlio Gomes, António Ramos da Silva Júnior, Américo Ferreira da Costa, Amílcar Vicente Ferreira, José Geraldo Lopes, António Cosme, a chefes de secção; José da Dóres Silva, Manuel Cândido Araujo Cordeiro, Joaquim Carvalho, Silvino Lopes de Almeida, Ernesto Francisco Albino da Silva, Joaquim de Souza Braz, a empregados de 1.^a classe; Carlos Aníbal de Pina Cabral, a empregado de 2.^a classe; Victor Manuel Rodrigues, a empregado de 3.^a classe; Maria Noemi Lomelino, a escrivária de 1.^a classe; Mario Dias, a servente de laboratório; Restituto José Coelho, a contramestre de 2.^a classe; Manuel Teixeira Alvarenga, Amândio da Silva Vigário e Josué Antunes Ferreira, a recebedores de materiais de 1.^a classe; José Alexandre da Silva, Joaquim dos Reis, António Cardoso, José Nunes, Joaquim Correia Cardoso, José Martinho Júnior e Joaquim Gameiro, a chefes de armazém; António Daniel, Leonel José Tarracha, João dos Santos, Armindo dos Santos, João Jorge das Neves, Manuel Correia Cardoso e Antero Joaquim Pais, a fieis de armazém de 1.^a classe; António Henriques dos Santos, João Frederico da Costa Etur, Isidro António Carrizo, Custódio Lopes dos Santos Aurélio, Manuel Rodrigues Gameiro, Joaquim dos Santos Oliveira Júnior, a distribuidores de materiais de 1.^a classe; António de Oliveira Valente, Armando Pires, Manuel Marques, Jorge Augusto de Moura, Artur Nunes, António Pereira Júnior, a distribuidores de materiais de 2.^a classe; Julião Pinto Mergulhão, António Burgeiro, Manuel Marques, Pedro José Passaradas, João Jorge, Cristovão Marques dos Santos, José Mealicia, José de Sousa, Manuel Pinto Barbosa e José de Oliveira, a ajudantes de distribuidor de materiais; Manuel Marques dos Santos, capataz de manutenção de 2.^a classe.

Demissões — José Rodrigues Trindade, empregado de 1.^a classe, a pedido.

Reformas — Manuel Marques da Silva, chefe de serviço; Fernando Teixeira de Melo, empregado de 1.^a classe; Daniel Dias de Carvalho, recebedor de material principal; António Augusto Moreira, empregado principal e Manuel Castanheira dos Santos, capataz de manutenção principal.

Comercial

Nomeações — Adelina Costa, escrivária de 3.^a classe.

Reformas — Cassiano Fernandes Marques, inspector de contabilidade; Elisa de Sousa Cunha Amaral de Carvalho, escrivária de 1.^a classe; Camilo dos Santos, fiscal de revisores; Francisco António Neves, revisor principal; António da Silva Moreira, revisor de 1.^a; José Gomes de Almeida, inspector principal de contabilidade; Manuel Ferreira Dias, revisor principal; Vitor Augusto Cambrais, empregado principal; Virgilio António de Castro e Gabriel Marques Pinto, fiscais de revisores; Dionisio Viegas, revisor principal; Francisco Alexandre Oliveira, revisor de 1.^a classe.

Exploração

Promocões — *Manuel Soares da Silva, Júlio da Cunha Soares Maciel, Joaquim Moreira Vinhas, José Coelho, Nápoleão Pinto dos Reis, José Ferrão Tavares, José Martins, Abilio Antunes dos Santos, João Amaro, Manuel Lourenço, Anibal da Conceição Roberto, Manuel Godinho Palma e Cândido Fortuna, subinspectores de Exploração.*

Reformas — *Vidal Salvador da Costa Bizarro, inspector principal; António dos Reis Madeira, inspector principal adjunto e António Coelho da Rocha, chefe de serviço adjunto.*

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Nomeações — *Justino Ferreira, revisor de 3.ª classe; José António dos Santos, praticante de escritório; António da Costa, servente; Artur Monteiro da Paixão e António Pereira Guimarães, guarda-freios de 2.ª classe; Manuel Dias, carregador; Silvério dos Santos Oliveira e José Pombo Bicho, guarda-freios de 2.ª classe; João Martins Serrano, José dos Santos Vilela, Mário António de Sousa, Manuel de Almeida, António Manuel, José Pereira e Augusto Esteves, engatadores; Felix de Oliveira Santos, conferente; Joaquim dos Santos e José Pereira da Costa, guarda-freios de 2.ª classe; Rafael José Fernandes Fialho, servente de escritório.*

Promoções — *Luis José Pires Vieira, João Marques dos Santos, António Margarido, António Domingues Antunes e Joaquim Matias, guarda-freios de 1.ª classe; Joaquim Inocencio Cabrita, Acácio de Brito Magro, João Jerónimo, Manuel da Costa Teixeira, Agostinho Teixeira da Costa e Joaquim de Azevedo Lima, capatazes de manobras de 1.ª classe; Raúl da Silva e Francisco Vieira, capatazes de manobras de 2.ª classe; Viriato de Jesus, José Noreira, Manuel Correia e Justino de Sousa, agulheiros de 1.ª classe; Manuel José Cacais, Joaquim Duarte Alves, Oliveira dos Santos, Admar do Nascimento Regadas, Sebastião Pedro Rodrigues, Augusto Teixeira, José Alves Pereira, Abel da Silva, Joaquim da Silva Araújo, António Ribeiro, Vicente Xisto, José Guerreiro, Honorato António Machado, António da Silva, Aníbal Matias Relvas, Gaudêncio Martins Palmeiro e João da Silva, agulheiros de 2.ª classe; Manuel António Dias, José David Fernandes, José da Silva, Afonso Forte, Artur de Matos Maia, Luís de Figueiredo, Domingos José Patrocínio, Manuel Pedro de Sousa, Luís da Silva Encarnação, José Inácio da Silva Junior, Francisco Martins Sola, João Pereira de Moura, Leopoldo Maria Miguel, Amilcar Marques, Francisco Faias, Manuel da Costa, António Custodio, Jesus dos Santos Farinha, Francisco dos Santos Duarte e José de Sousa Gorgulho, agulheiros de 3.ª classe.*

Reformas — *Joaquim Gomes de Carvalho, chefe principal de Torres Novas; Alberto Monteiro Machado, chefe de 1.ª em Ermezinde; Joaquim Rodrigues Botas e António Miranda Pedroso, factores de 1.ª classe em Torres Vedras e Senhora da Hora; José Augusto Pereira, factor de 2.ª classe em Lisboa-P; Joaquim Rodrigues Pisco Barreiro, capataz de manobras de 1.ª classe; Manuel Gaspar, agulheiro de 3.ª; Carlos do Carmo Eliseu, fiel de estação; Abilio Augusto dos Santos, Manuel de Oliveira, Francisco Alves Barbosa, Plácido dos Santos Lucas e Manuel Pinto, guardas de estação; Carlos Pereira Caseiro e Felicidade Maria, guardas de P. N.; Armando Soares de Almeida, António Julio, Cândido Ribeiro, Joaquim da Silva Magalhães, José Xavier de Campos, carregadores; António Manuel Machado, Ricardo Lopes da Cruz, Francisco de Almeida e Rogério Augusto de Sousa, condutores de 1.ª classe; João Cardoso, Casimiro do Carmo Garcia, António Amaro, Alexandre José Junior, condutores de 2.ª classe; José Manuel de Campos, Joaquim Pereira Monteiro, guarda-freios de 2.ª classe; Jooquim Alexandre, guarda-freio de 1.ª classe; Joaquim Francisco Catarro, condutor principal; Alexandre Herculano Pereira, chefe de 2.ª classe; Luis António Candeias, José Augusto Ferreira, chefe de 3.ª classe; Manuel Ferreira Dias Neves, condutor principal; Joaquim Miguel, capataz de 2.ª classe; Ciri Felix, agulheiro de 1.ª classe; Francisco António de Almeida Reixa, agulheiro de 2.ª classe; Alfredo da Conceição Costa, João Augusto Borges, guardas de estação; Tibério Cardoso e António Barros da Silva, carregadores; Virgílio Augusto Ferreira e João Jose da Silva Oliveira, chefes de 2.ª classe; António Augusto Abreu Junior, chefe de 3.ª classe; João José Monteiro e Luis António de Barros, fieis de 1.ª classe; Albino Pinto dos Santos, fiel de 2.ª classe; António Joaquim Cartaxo, condutor principal; Carlos Monteiro, condutor de 1.ª classe; Domingos Vitorino Miranda, guarda-freios de 1.ª classe; Manuel de Sousa, guarda-freios de 2.ª classe; Jerônimo de Sousa, Francisco da Cruz Roque e José da Silva, agulheiros de 1.ª classe; Gregório de Freitas, agulheiro de 2.ª classe; Manuel dos Santos Cordeiro, faroleiro; Avelino Teixeira e Manuel Casadinho, guardas de estação; Manuel Salvado, José Pereira da Silva e António Lourelro, carregadores.*

Material e Tracção

Reformas — *José Luís Esteves, fogueiro de 2.ª; Joaquim dos Santos, arrais da via fluvial; Luciano Marques, fogueiro de 2.ª; Serafim Manuel Pereira, chefe de Brigada de 1.ª classe; António Coelho Dias, capataz principal; Serafim Alves Teixeira, maquinista de 3.ª; Manuel Mendes da Silva, inspector principal; Francisco Teixeira Simões, maquinista de 3.ª; Manuel Martins Junior, inspector técnico de 1.ª classe; Vasco da Guia, fogueiro de 1.ª; João Sousa, maquinista de 1.ª; Ramiro de Sonsa, maquinista de 3.ª; António de Almeida, fogueiro de máquinas fixas; António Maria Ferreira da Costa, chefe de Brigada de 1.ª; José Teixeira dos Santos, chefe de revisão; José António Castanheira, acendedor; Serafim dos Santos Quelhas, chefe de revisão; Veríssimo Alves Moreira, chefe de escritório principal; Alberto Ermitão, maquinista de 1.ª; Guilhermino António Rodrigues, chefe da Polícia de Vigilância, Américo da Silva, contramestre de 1.ª.*

Via e Obras

Nomeações — *António de Almeida Santos, empregado de 3.ª; Manuel Queiroz Correia, assentador; Deolinda Lopes e Lucilia Gomes Pereira, guardas; Antonio de Sousa Pinhão, Joaquim Roberto Alexandre, Jaime Augusto Marla Dias Belo e Manuel Joaquim Duarte, desenhadores de 3.ª classe.*

Promoções — *Mário Augusto Temundo Barata e Rogério Belém Ferreira, engenheiros adjuntos; António Guedes da Fonseca, adido técnico de 1.ª; José da Silva Pedrosa, adido técnico de 3.ª; Luís Neves, chefe de Repartição; Adriano Martins de Mendonça, Raúl de Sena Mogalhães e José Júlio Moreira, sub-chefes de Repartição; Manuel Bico Junior, José Rodrigues Dias, Octávio Soares Homem, José Lima Duarte, João Francisco Silva Vieira, Luís Bessone Bastos e Jorge Sá Chaves, chefes de secção; Francisco José Lopes Ribeiro, empregado de 1.ª; Alvarim Francisco Silva Correia e Eavardo Monteiro de Sousa, empregados de 2.ª; Alice da Graça Fontinha, escriturária de 2.ª; José Matilde Farinha, arquivista de 2.ª; Henrique Graça, desenhador de 1.ª; Sebastião Marques e Abílio Alves Amorim, desenhadores de 2.ª; Manuel Tavares dos Santos, chefe de secção de 1.ª classe; Armando Alves Garcia e Armando Augusto Lopes, chefes de secção de 2.ª classe; Luís da Silva Cruz e João António Lopes Domingos, subchefes de secção; Manuel Domingos Coelho e José Caridade, inspectores principais; Leonaro Rodrigues e Armando Rico, subinspectores; José Duarte Coelho e Jacinto Ferreira Cardoso, chefes de escritório de 2.ª classe; Manuel Gaspar, contramestre principal; Francisco António Nunes, António da Silva Moreira e Adelino Duarte Sousa, contramestres de 2.ª classe; Joaquim Santos Lopes e José Rodrigues Campos, chefes de cantão de 1.ª classe; Manuel Martinho, António Pinheiro Pereira e José Xisto Vieira, fiéis de armazém de 1.ª classe; Cesar Augusto da Silva e Júlio Lourenço, ajudantes distribuidores de materiais; Rodolfo da Costa, José Martins, Manvel Lopes e Francisco Cabrita, ajudantes de secção; Joaquim de Almeida, Joaquim dos Santos Rojo, Manuel Lopes e Artur Pereira, chefes de lanço de 1.ª classe; Manuel dos Santos, chefe de escritório de 3.ª classe; António Dias Ferro, fiel de armazém de 2.ª classe; Matens do Nascimento Ramalho e Joaquim José de Brito, chefes de lanço de 2.ª classe; José Dias dos Santos, chefe de Distrito; José Alves, motorista.*

Reformas — *Joaquim Francisco, chefe de lanço de 1.ª; Joaquim Duarte Farfante, José Francisco, Manuel Nunes da Silva, Manuel Afonso Branco Junior, assentadores.*

Falecimentos



Manuel Ferreira, chefe do Distrito 27, da Divisão de Via e Obras. Admitido para assentador em 21-12-915, foi promovido a subchefe de Distrito em 1-1-923 e a chefe de Distrito em 21-5-928. Faleceu em 3-4-948.

Gonçalo Monteiro, servente de obras da 10.ª secção, da Divisão de Via e Obras. Admitido como servente auxiliar em 23 de Maio de 1930, ingressou no quadro como servente em 8-11-944 sendo classificado servente de obras em 1-12-945. Faleceu em 7-4-948.



José Tavares da Costa, servente de obras na 1.ª secção, do Distrito de Via e Obras. Admitido como servente auxiliar em 24-7-931, ingressou no quadro como servente em 8-11-944, tendo sido classificado servente de obras em 1-12-945. Faleceu em 17-4-948.

Vitória Bispo, guarda de P. N. do Distrito n.º 52, Vermoil, da Divisão de Via e Obras. Foi admitida como guarda em 21 de Março de 1907, tendo falecido a 19-4-948.



Custódio Alves, guarda do Depósito do Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia como limpador, em 8-5-925, passou a guarda em 1-1-947, tendo falecido no mês de Março.

António Ribeiro, fogueiro de 2.ª classe, do Depósito do Barreiro. Admitido ao serviço como chegador, em 4-10-918, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1-12-947, tendo falecido em Fevereiro.



Sumário

A primeira das carruagens compradas pela C. P. na Suíça.

Estão a ser renovados os carris da linha Beira Baixa.

Pampilhosa do Botão. Inauguração dum consultório médico-dentário.

Lendas e Milagres em Portugal.

Mandar, Obedecer..., por José Vaz Cintra.

Os Caminhos de Ferro na Suécia.

Cinema para Ferroviários.

O que são Contentores ?, por Carlos Simões de Albuquerque.

A Estação «Salazar».

Uma Feira curiosa de grande pitoresco no concelho da Póvoa do Varzim, por António Rodrigues Coutinho.

Conheça a sua terra !

Bom humor.

Banda do Ateneu Ferroviário.

Em viagem..., por Guerra Maio.

Lá por fora...

Página de arte : Alfama.

Pessoal.

CAPA : Alfama, Arco do Salvador.