



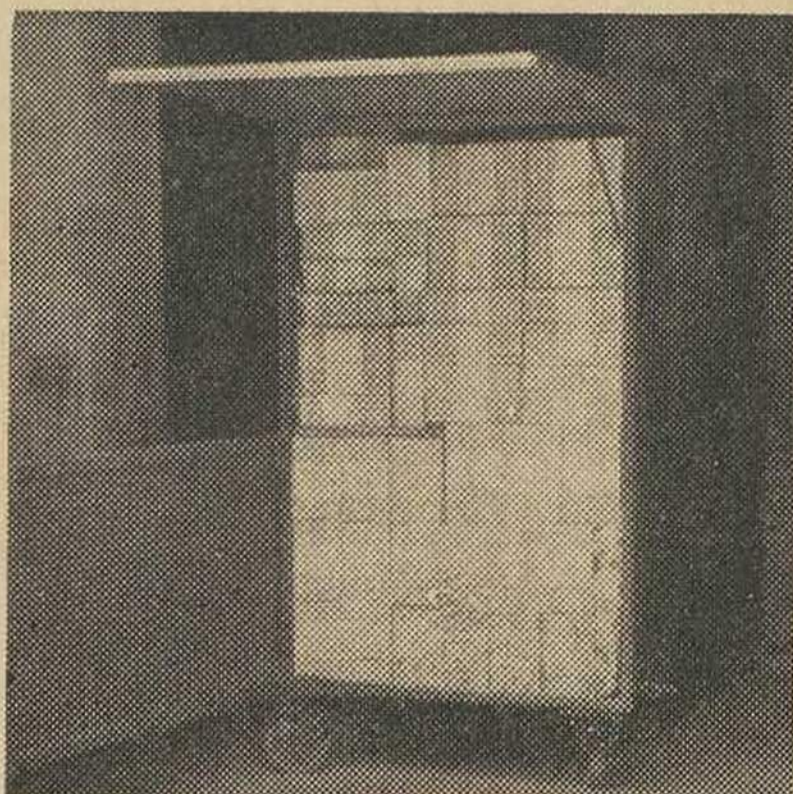
BOLETIM DA CP

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

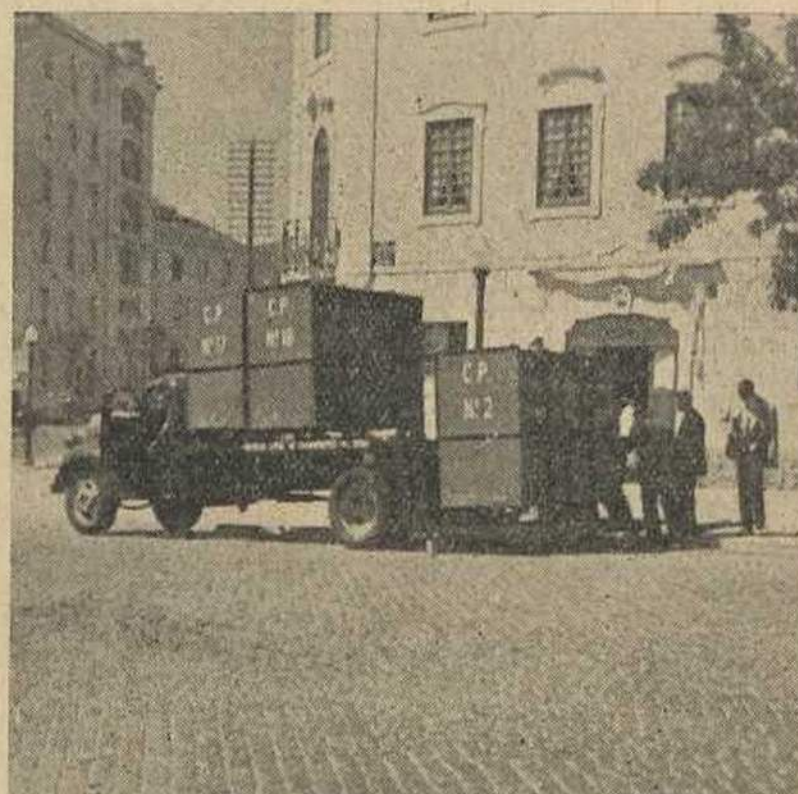
LISBOA ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ PORTO

TRANSPORTES EM CONTENTORES

TRANSPORTES MAIS MODERNOS ■ SEM EMBALAGEM



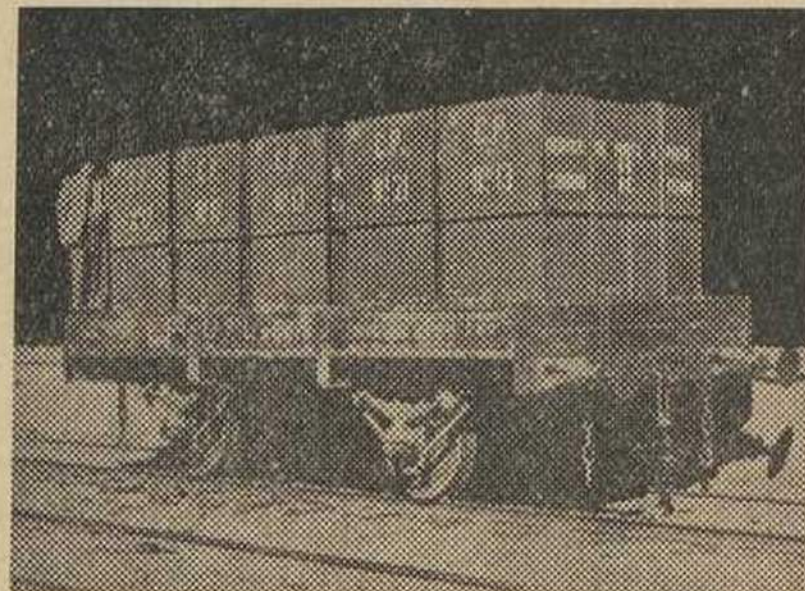
CONTENTOR CARREGADO
Carga max. 2000 quilos — Capacidade 3m.³



CAMIÃO MONTA-CARGAS PARA
ELEVAR OS CONTENTORES



CAMIAO CARREGADO COM CONTENTORES



VAGÃO CARREGADO COM CONTENTORES

NOVO

SERVIÇO DE

PORTA A PORTA

PARA MAIS INFORMAÇÕES
DIRIGIR-SE A

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

RUA DO ARSENAL, 124

Telef. 32161 — LISBOA

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telef. 22163 — PORTO

PAGANDO SÓMENTE PELO PÊSO LÍQUIDO DA MERCADORIA

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

**da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses**

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

**Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia**

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

O aumento de tarifas dos transportes em caminho de ferro

O Governo da Nação, reconhecendo que a exploração da rede ferroviária continua a fazer-se em condições deficitárias, resolveu autorizar o aumento da tarifa geral de transportes em caminho de ferro.

Sendo o «Boletim da C. P.» uma revista de ferroviários, parece-nos indispensável uma referência ao assunto, que é de capital importância para a empresa que servimos.

O elevado custo dos materiais de serviço e de consumo, a acentuada diminuição de tráfego de mercadorias e a recente revisão de vencimentos e salários, foram as causas que motivaram a presente situação económica da Companhia, que o Governo da Nação entendeu olhar convenientemente.

Para que os nossos leitores façam uma ideia do preço dos materiais de serviço e de consumo, basta citarmos os seguintes exemplos:

As travessas de pinho nacional que, antes da última guerra, se obtinham por oito escudos, custam hoje quarenta; o carvão, cujo preço médio, na mesma época, era de cento e cinco escudos por tonelada, custa agora quatrocentos e sessenta escudos.

Enquanto o custo do carvão e das travessas subiu a cinco vezes mais, em dez anos, as tarifas, em noventa anos de exploração ferroviária, aumentaram apenas vinte e cinco vezes!

Podem os ferroviários afirmar que, em todos os ramos de comércio e indústria do nosso país, onde existem produtos cujo aumento atinge cem vezes mais do que antes da guerra, só as tarifas dos caminhos de ferro se mantiveram com alterações reduzidas, o que levou o Governo da Nação a encarar a actual situação dos caminhos de ferro.

No diploma oficial que trata do importante assunto, diz-se que em presença desta situação e dada a importância dos caminhos de ferro na economia do país, há que adoptar medidas urgentes destinadas a evitar a ruína do importante e imprescindível instrumento de fomento da riqueza nacional e da própria defesa da nacionalidade, medidas que consistem, não só em reduzir as despesas de exploração, mas em aumentar as receitas, de harmonia com disposições que, a seu tempo, chegarão a todos os sectores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Boletim da C. P.», ao referir-se a tão importante assunto, apela para todos os ferroviários portugueses, no sentido de cada um, dentro da sua esfera de acção, contribuir para a prosperidade da Companhia que servimos, sem nunca se esquecer que, da colaboração de todos nós depende o futuro de trinta mil famílias portuguesas.

A função do Agente Comercial

Pelo Eng.º CARLOS SANTOS
Chefe de Serviço Adjunto da Divisão Comercial

OM pouco tráfego, isto é, com reduzido movimento de passageiros e mercadorias, resumida também seria a acção dos caminhos de ferro, por muito perfeita e completa que fosse a sua organização técnica. Magníficos comboios com esplêndidas acomodações para passageiros, deslizando a velocidades óptimas, circularão quase vazios, se os seus horários não servirem o público, obedecendo não ao que o diagrama indicar como mais perfeito, mas ao que público indicar como mais necessário.

Grandes vagões para o transporte de mercadorias, partirão e chegarão quase vazios, se não se adaptar o seu movimento às necessidades das regiões que pretendem servir, e as suas partidas e chegadas aos horários dos mercados que devem abastecer.

Aceleração, ausência de roubos, bom tratamento da mercadoria nas baldeações indispensáveis, eis o complemento de um bom serviço ferroviário.

Mas, o caminho de ferro não sai dos rails, e hoje, o seu activo concorrente, a camionagem, tem a vantagem de procurar a mercadoria e o passageiro, fora das estações, e em qualquer lugar. E perante o desvairamento dos transportadores que procuram, somente, pagar as letras em dívida das unidades que compraram, sem a menor noção do que seja um transporte organizado, os

caminhos de ferro necessitam, cada vez mais, de se apoiar no Agente Comercial, que tem por ingrata e difícil missão arrebatá-lo o tráfego onde ele se encontrar, esforçando-se já não só para o fazer conduzir à estação mais próxima, mas para o arrancar ao domínio da estrada.

Outra função, até certo ponto de *diplomacia barata*, mas difícil, é conseguir transformar um camionista concorrente em *afluente*.

Para isso tem o Agente de se despir de toda a presunção e importância, e procurar acamaradar com o, muitas vezes, rude e modesto camionista, a quem procurará convencer da vantagem de um trabalho, em boa e honesta coordenação, de mútuos benefícios. Esta aproximação tem, a nosso ver, uma enorme e útil importância, que poucos compreendem.

Eis, em poucas linhas, a função do Agente Comercial que, em nossa convicção, não é hoje mais, (ou não deve ser), do que um *vendedor de transportes*, que negociará a sua mercadoria tal qual o vendedor de automóveis, fazendas, ou qualquer outro artigo. *Dinamismo*, costuma dizer-se, agora.

Alma, interesse pela função, dedicação pelo patrão que lhe paga, com o dinheiro que recebe do comprador, eis as qualidades essenciais de um bom *Agente Comercial*.



A Ponte da Ribeira do Ter

Pelo Eng.º BORGES D'ALMEIDA

Subchefe do Serviço da Divisão de Via e Obras

POR haver atingido o limite de idade, vai ser substituída a velha ponte sobre a ribeira do Ter ao km. 158.924 da Linha de Évora a Vila Viçosa.

Não haverá festas de despedida nem louvores rendidos aos bons serviços prestados pela velha ponte.

Tudo se passará em silêncio.

Os guindastes levam triunfalmente os tramos novos. (Foto n.º 1)

Passam pela última vez sobre a velha ponte que assim cumprimentará a recém-vinda. (Fotos n.ºs 2 e 3)

A velha ponte apresenta as suas despedidas, sem um queixume, com a consciência de quem se retira depois de ter cumprido o seu mandato.

É o adeus de uma velhinha, que olha para trás com saudade e para quem o futuro, pouco mais tem do que presente.

Não dá conselhos à sua jovem colega.

Os novos, conscientes da sua personalidade (como agora se diz) não gostam muitas vezes, de escutar opiniões que não sejam suas...

Ripa-se a velha ponte que assim abandona o poiso de muitos anos, para ceder o seu lugar à recém-chegada.

Deseja-lhe boas vindas, com os melhores votos de que toda a sua vida futura decorra como a que passou.

Assenta-se a via (Foto n.º 4) e os guindastes transportam agora, em silêncio, a velha ponte passando sobre a nova. (Foto n.º 5)

É a última homenagem, o triste jus da sua idade.

E ela, que em tantos anos nunca gemeu, nem nunca se queixou, sobressaltou-se quando, na passagem, certos estalidos lhe despertaram a atenção.

É que a ponte nova, inexperiente mas

vaidosa, não esperava que, para entrar em serviço, fosse preciso «calcar tanto».

São sempre pesados os serviços para quem começa.

Só são leves as homenagens rendidas aos que se retiram, depois de terem cumprido o seu dever.

É assim a vida.

A nova ponte irá também, a pouco e pouco, tomando contacto com o serviço.

E, enquanto esta se adapta, a velha ponte, reformada, não sabe ainda se irá «escrever as suas memórias», ou passará simplesmente o tempo conversando com outras suas amigas que, como ela, já há mais tempo estão fora de serviço, no asilo da sucata.

Cada substituição de um tramo velho por outro novo, faz-se apenas em trinta minutos.

Na vida tudo se passa de modo semelhante: um acto de posse também não demora nem mais nem menos tempo.

Os que começam trazem, às vezes, algum saber.

Os que partem, levam, sempre, a sua experiência.

Os que começam deviam ter sempre como lema uma afirmação de Cícero; «A vida, por mais curta que seja, é bastante longa quando boa e honesta».

* * *

As fotografias são do contra-mestre sr. Prudêncio Lopes da Silva, que tem conduzido os trabalhos com toda a proficiência, acompanhado pelo pessoal do Serviço de Obras Metálicas, cuja competência tem sido comprovada em ocasiões difíceis, muitas vezes com abnegação e sacrifício. (Foto n.º 6)

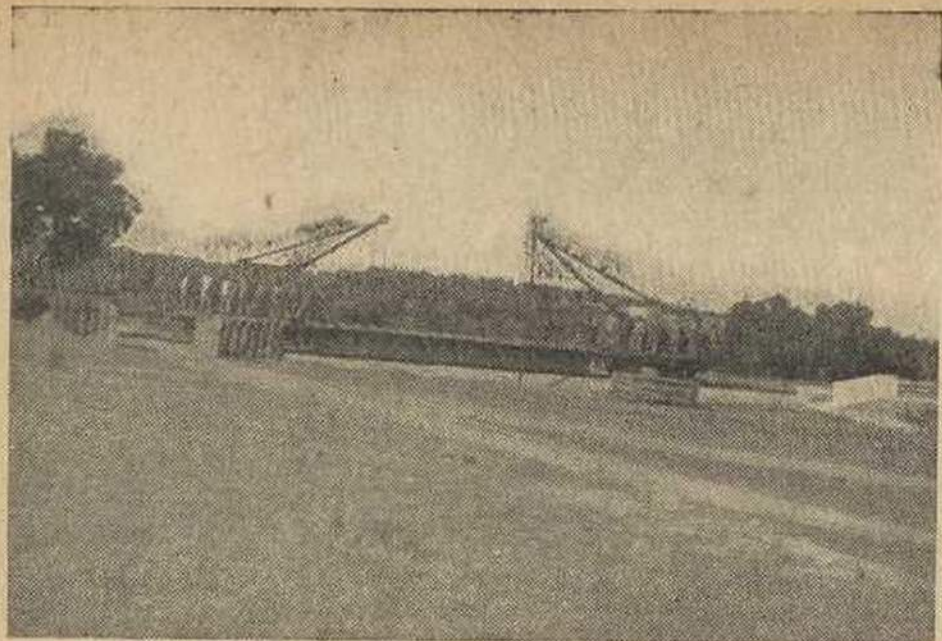


Foto n.º 1

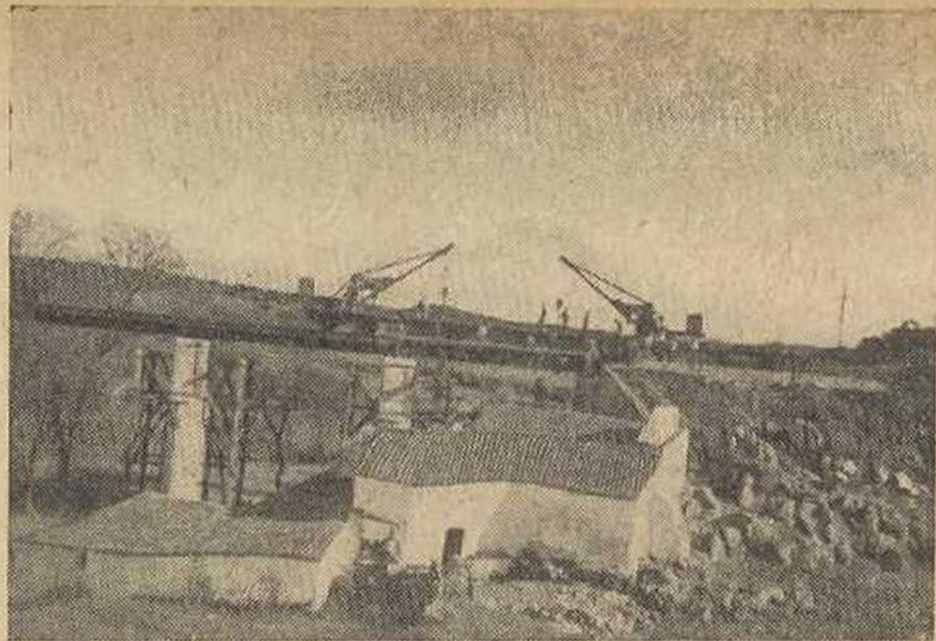


Foto n.º 2

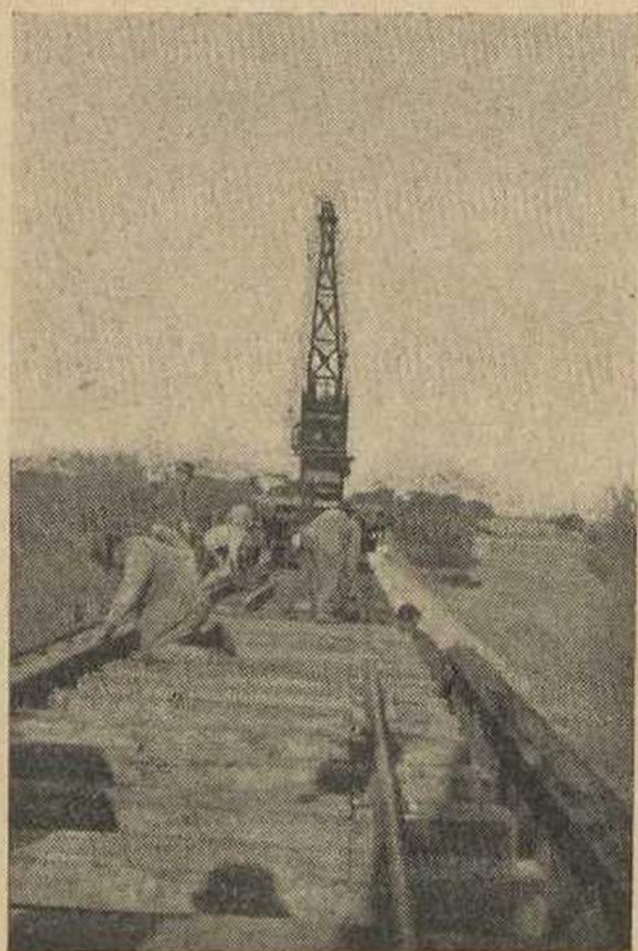


Foto n.º 4

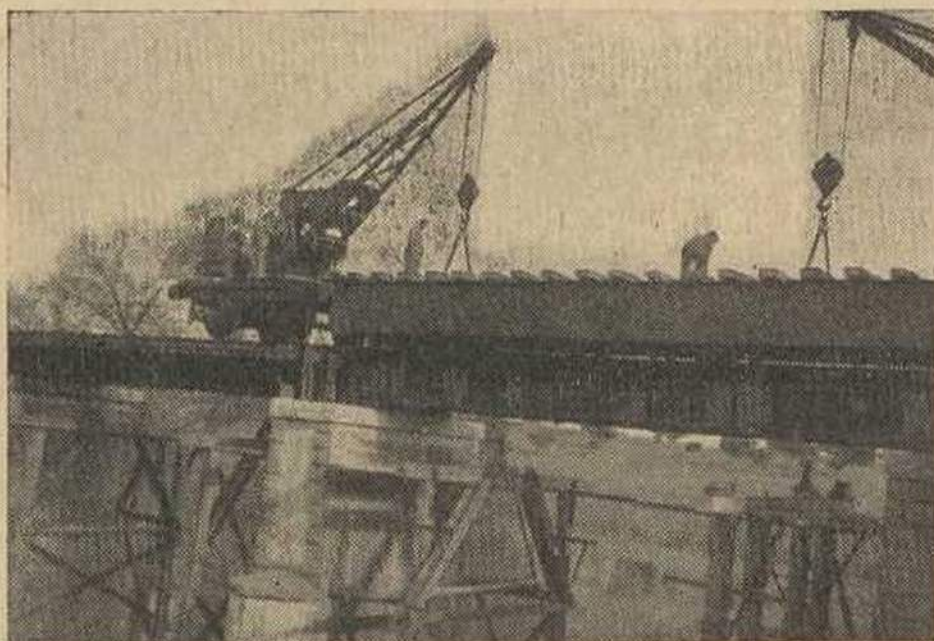


Foto n.º 3

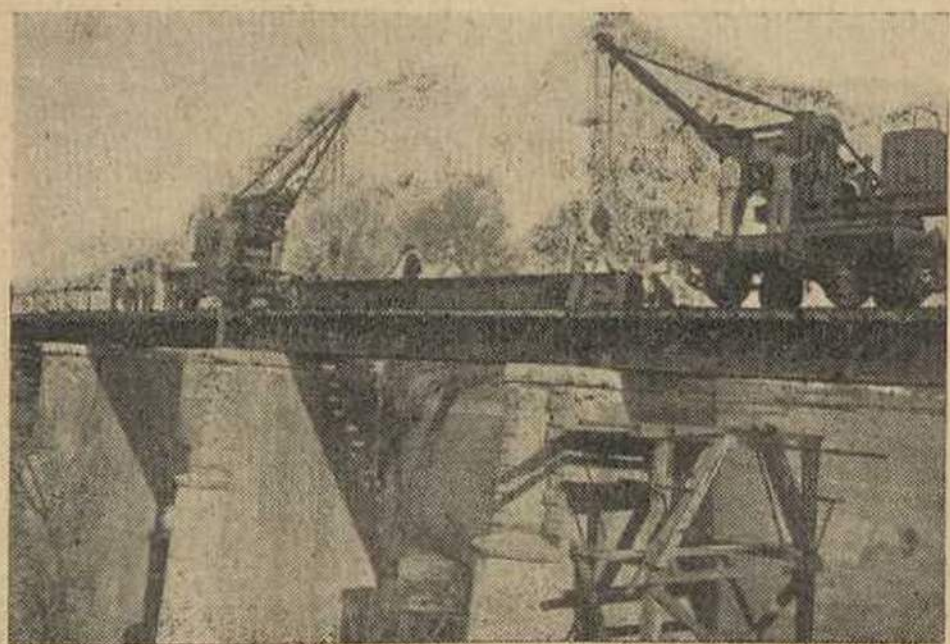


Foto n.º 5



Foto n.º 6

Como nasce uma filosofia

P o r G U E R R A M A I O
Agente Comercial

A pacata festa da minha aldeia — Freixeda do Torrão, nos confins da Beira Alta — tinha tido, nesse ano, um desusado brilhantismo. Viera a música da Castanheira, afamada em Riba-Côa, e o fogueteiro Pacheco, do Rabaçal, de grande nomeada em toda a Beira Alta.

Mestre Pacheco apresentara novas modalidades de fogo de artifício, entre as quais o Comboio, que consistia num longo fio de arame, por baixo dum túnel iluminado a fogos de bengala e sob o qual passava, enfiado no arame, um tubo de pólvora aceso, que apitava ao longo do terreiro, dando a impressão duma locomotiva. O resto das peças de fogo preso era o chorão, a latada e por fim o castelo, este constituído por um quadrado feito de tábuas de pinho sobre quatro postes e largamente guarnecido de «busca-pés», que se elevavam no espaço com a timidez de passaritos aprendendo a voar. No fim o castelo acabava com uma boa dose de bombas de clorato — que nós, rapazes de 12 anos — chamavamos de dinamite.

Todas essas peças começavam por uma roda de fogo, tendo à volta 6 tubos de pólvora, cujo lume, saíndo por um pequeno orifício, lhe imprimia rotação e a que 5 outros tubos, ao centro, pequenos como cigarros, lhe davam outros tantos círculos, de várias cores. Era uma espécie de prólogo da peça que ia arder e sempre apreciada pela assistência.

No dia seguinte dessa festa memorável, o filho do sacristão anunciou a um grupo de que eu fazia parte, que havia palmado uma roda de fogo a mestre Pacheco e dito isto levou nos à sua adega, onde a tinha escondida detrás dum tunel. Ficou logo ali assente que no domingo próximo faríamos

uma festa, na praça principal da terra, queimando a roda de fogo com toda a solenidade.

No domingo à noite, na praça não se cabia. O filho do sacristão, velho dois anos mais do que nós, e que por tal se dava ares de chefe do grupo, passava ufano entre a multidão, com o prazer de fazer esperar e de ser atendido, até que, após muitos rogos, se resolveu a ir buscar a roda de fogo, que pôs, com imponência de gestos, no alto dum poste de olmo. Um grupo de guitarristas, acompanhado de ferrinhos, veio abrihantar a festa com os melhores números do seu repertório.

A ansiedade crescia e nós olhávamos a multidão, certos que a festa seria um sucesso. Que momento aquele! Enfim o *chefe* decidiu-se a acender um morrão colocado no alto duma vara de picar os bois. Mas, quando ia deitar-lhe fogo, observei-lhe que era pela frente e junto aos pequenos tubos de fogo de cores, que ela devia ser acesa. Não, que me calasse, ele bem sabia. Era por trás. Lá tinha para isso um rastilho. Repliquei-lhe que aquele rastilho era, por meio duma disposição, com que ela, depois de arder, pegava fogo ao chorão ou à latada. Não me quis ouvir. Ele é que sabia e com o aplauso da assistência deitou fogo ao rastilho, que logo comunicou o lume ao primeiro tubo de pólvora, depois ao segundo, até que, por fim, arderam os fogos de vistas, sem que a roda fizesse o mais pequeno movimento. Debalde ele ia com a vara para que ela se pusesse em marcha, mas nada. Os tubos ardiam ao contrário. A festa redundou num desastre e numa amarga decepção para a assistência.

No fim todos me deram razão. Mas a roda estava queimada...

O COMBOIO NA PINTURA

SÃO muitas as obras literárias em que se fala do comboio.

A separata editada pelo «Boletim da C. P.» com trechos literários compilados pelo Eng.º Frederico Abragão, mostra claramente que muitos dos nossos escritores dedicaram algumas páginas dos seus livros ao caminho de ferro.

Eça de Queiroz, Ramalho Ortigão, Fialho de Almeida e tantos outros nomes que enriqueceram a literatura portuguesa com os seus escritos, provam exuberantemente o interesse que o caminho de ferro lhes mereceu.

Entre os escritores espanhóis que se tem ocupado do comboio, em páginas brilhantes, podemos citar Jacinto Benavente, Wenceslau Fernandez Flores, José Maria Peman, Eduardo Marquina e tantos outros.

Também o caminho de ferro tem fornecido à pintura espanhola alguns temas sugestivos. Olivé, Lozano, Manaut, Rodriguez-Puig, Solano e outros, apresentam em alguns dos seus quadros assuntos puramente ferroviários.

«A entrada de Irun», pintura de Villegas Brieva, que acompanha estas linhas, mostra o interesse dos artistas espanhóis pelo caminho de ferro, e quantos deles não aproveitam este meio de transporte para pintar temas da sua predilecção, integrando-os na paisagem quente de Espanha.

Não podemos, com pezar nosso, dizer o mesmo de Portugal. Os artistas plásticos portugueses não descobriram ainda os assuntos pictoriais do caminho de ferro, o que sinceramente lamentamos.

Entre centenas de produções expostas anualmente na Sociedade Nacional de Belas Artes, poucos são aqueles em que figura um comboio, uma estação,

uma ponte ou um túnel. José Malhoa, o mais português dos pintores de Portugal, pintou nos primeiros anos deste século um quadro interessantíssimo, a que deu o nome «A' passagem do comboio», no qual mostrava um grupo de garotos debruçado numa velha cancela, batendo palmas e acenando lenços, no momento em que passava o comboio do correio.

Depois de José Malhoa, que nos lembre, só os pintores portugueses António Cruz e Martins da Costa se têm dedicado à pintura de assuntos ferroviários, com brilho invulgar.

«Uma manhã em Campolide», excelente aguarela de António Cruz e «Manobras em Campanhã», do laureado pintor Martins da Costa, são trabalhos de incontestável merecimento, que amanhã devem figurar no Museu dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os nossos pintores não viram ainda a variedade de assuntos que o caminho de ferro lhes fornece: trabalhadores, paisagens, naturezas mortas, trincheiras com o sol a espreitar no alto e pontes monumentais por onde correm águas murmurantes.

A propósito, vem-nos à ideia aqueles versos de António Nobre, que constituem um desafio aos artistas plásticos para que pintem a linda terra portuguesa:

—Que é dos pintores do meu país estrangeiro, onde estão eles que não vêm pintar?



A ENTRADA DE IRUN

Pintura de Villegas Brieva

Velhos rumos... Novos rumos...

Pelo Dr. ALVARO LIBÂNIO PEREIRA
Comercialista Adjunto do Serviço do Tráfego

FORÇADA pelas circunstâncias, viu-se a Companhia obrigada, durante o longo tempo que precedeu a última guerra, a usar como política de captação e de manutenção de tráfego, o estabelecimento de acordos de transporte com os principais expedidores e consignatários, acordos esses que traduziam, de forma geral, redução nos preços tarifários.

Era a concorrência da camionagem que a isso forçava.

Veio a guerra, e com ela tudo mudou. Transformou-se a indústria de quase todo o mundo, por assim dizer, em indústria de guerra. Mudou toda a economia das Nações. Surgiram novos inventos cuja primeira finalidade foi satisfazer as necessidades de defesa e de ataque, e agora proporcionam novas aplicações já de carácter construtivo. Mudou, enfim, o carácter da Humanidade.

Na dependência em que os transportes no nosso País estão do estrangeiro, não podíamos deixar de sofrer largamente os efeitos da grande devastação que durante anos assolou o mundo. A camionagem, sem fornecimentos de carburantes que alimentassem os seus motores, bem como de pneus e acessórios, viu-se quase aniquilada nas suas possibilidades. Fez-se o ensaio dos gasogénios, que muitos encararam de princípio com optimismo, mas que a experiência pareceu ter desaconselhado, como é de concluir pelo absoluto abandono em que caíram logo que a gasolina surgiu em abundância.

Quase só em acção, o Caminho de Ferro viu-se a braços com o sério problema dos transportes do País.

Compenetrado da sua alta missão na economia nacional, esforçou-se ele além das suas possibilidades, para que se sentisse o

menos possível a irregularidade dos transportes. Se este esforço era compreendido por muitos e consequentemente por eles eram desculpadas certas deficiências que escapavam à vontade do Caminho de Ferro, pois eram consequência irremediável das próprias condições, não deixava infelizmente de haver também a incompreensão de alguns, que não servidos com a prontidão que desejavam, frequentemente faziam a ameaça de que passariam a utilizar a Camionagem, logo que esta os pudesse servir; esqueciam-se eles, numa absoluta ingratidão, de que ainda mesmo com deficiências o Caminho de Ferro sempre os servia, enquanto que a Camionagem em nada os podia atender.

Nesta situação, e com os encargos de exploração sucessivamente agravados, foi a Companhia anulando um a um todos os acordos que representavam redução de preços, numa política sãbiamente dirigida. Viveu-se assim uma época em que os preços de transporte não contavam; o que se pedia era urgente fornecimento de vagões e o seu rápido seguimento.

Restabelecido que foi novamente, depois de passado algum tempo sobre o termo da guerra, o equilíbrio dos fornecimentos de carburantes, pneus e acessórios para automóveis, e, mais ainda, tendo-se passado a importar em larga escala veículos automóveis com capacidades de carga até então nunca atingidas, reapareceu o velho problema da concorrência entre o carril e a estrada — os preços voltaram a constituir o problema crucial na escolha do meio de transporte.

Tal como na época anterior, a Camionagem apareceu desenfreada, lutando entre si

própria e fazendo luta ao Caminho de Ferro.

Começaram a apresentar-se como novos industriais de transportes, em acréscimo dos já existentes, indivíduos absolutamente ignorantes da actividade, mas estimulados pela ideia corrente de que a Camionagem era o meio ideal para se conseguirem fartos lucros. Por outro lado, muitos comerciantes e industriais foram dotando os seus organismos com automóveis pesados de carga, ou enriquecendo os seus parques com estes meios de transporte, para efectuarem directamente por si o transporte das suas mercadorias.

Essa enorme força que surgiu assim disseminada por todo o País, lançou-se na conquista do tráfego na posse do Caminho de Ferro, ou passou a dispensar os serviços deste.

A situação, já de perniciosos efeitos mesmo para o caso de a Camionagem actuar em absoluto respeito da lei, mais se agrava com o facto de grande parte desses transportes — os de aluguer e particulares — serem feitos absolutamente à margem dela, sendo corrente saber-se executar a Camionagem de aluguer transportes colectivos e efectuar a camionagem particular transportes de aluguer e colectivos. Por outro lado, e ainda neste aspecto de irregularidades, a Camionagem não tem respeitado, de forma geral, as determinações oficiais relativas ao transporte de mercadorias ao regime de guias de trânsito, em contraposição ao rigoroso cumprimento dessas determinações por parte do Caminho de Ferro, o que tem constituído sempre um meio de aquela arrebatat tráfego a este. Acresce ainda a tudo isto que a Camionagem de aluguer desfruta legalmente de liberdade de acção quase absoluta, a contrastar com a rigidez de normas legais applicadas ao Caminho de Ferro — aquella não tem de obedecer a qualquer regime de horários, não tem tarifas de preços a que se sujeite, actua livremente em qualquer percurso, não está sujeita a um princípio de igualdade de tratamento de todos os seus utentes, e, embora constituindo transporte público, aceita ou recusa mercadorias conforme as suas conveniências. Toda esta liberdade permite à Camionagem de aluguer amoldar-se às

circunstâncias de cada momento para tirar o melhor partido na luta contra o Caminho de Ferro — pode fazer os transportes às horas e pelos percursos que julgue mais convenientes, efectuando-os por vezes de noite e por percursos desviados dos Postos de polícia, para fugir à vigilância desta, quando esses transportes são feitos em regime colectivo ou a circulação das mercadorias está sujeita ao regime de guias de trânsito e estas não foram estabelecidas; pauta os seus preços pelos do Caminho de Ferro, estabelecendo-os por via da regra sempre um pouco abaixo dos deste; pode fazer preços de transporte abaixo do normal com compensações noutros transportes já efectuados a preços elevados, como succede frequentemente no tráfego de retorno; dá preferênça ao chamado tráfego rico, ficando para o Caminho de Ferro o tráfego menos compensador.

Em boa verdade, o Caminho de Ferro não podia manter-se insensível a toda a série de atropelos à lei que tem vindo a verificar-se, e dos quais lhe resultam os maiores prejuízos, e daí passou a Companhia a pedir a atenção das entidades officiais competentes para o efeito. Muito há a agradecer a essas entidades na sua acção repressora dos abusos.

Ressurgiu como um facto, pois, a concorrência da Camionagem, e pôs-se de novo a hipótese de se recorrer aos acordos de transportes, encontrando-se já hoje estabelecido certo número deles pela Companhia.

É natural que se pergunte: — Será o regime dos acordos o indicado como norma a seguir pela Companhia? É nosso parecer que a admiti-lo, só o é como medida transitória, como no caso de agora, visto ser a solução viável para a conservação do tráfego.

A modéstia do nosso País não é tão pequena que permita esse degladiar de forças, e mesmo que o fosse, ele seria condenado pelo desperdício de riqueza que representava. Não é por outro lado de aceitar que sendo o Caminho de Ferro um elemento do mais alto interesse público, possa depender, na sua prosperidade, das contingências da concorrência. As suas tarifas são aprovadas pelo Governo, e esta aprovação devemos

interpretá-la, além do mais, como o reconhecimento por sua parte de que os preços delas constantes representam a justa remuneração do serviço prestado, e o valor capaz de proporcionar ao Caminho de Ferro o desafogo financeiro que lhe permita apetrechar-se de molde a satisfazer as necessidades e os progressos industriais e comerciais, e prestar a justa remuneração ao pessoal nele empregado.

Quer dizer portanto, que, enquanto a Camionagem mantiver a situação privilegiada de que desfruta, a política do Caminho de Ferro, se este pretender defender o seu tráfego, terá de ser orientada no sentido do estabelecimento de acordos de transporte. Existe, é certo, uma legislação da Camionagem, mas ela já não satisfaz às exigências actuais, por antiquada (se bem que já aditada de algumas alterações), e apenas por isso, pois ao tempo em que foi publicada pode considerar-se um diploma de valor, que honrou quem o subscreveu.

O reconhecimento da desactualização daquela legislação está bem patenteado na publicação da Lei 2008, de 7 de Setembro de 1945 e na nova regulamentação projectada em conformidade com a mesma Lei.

De esperar é que a experiência colhida dê ao legislador abundante manancial de ideias, por forma que essa nova regulamentação acautele convenientemente os interesses do Caminho de Ferro sem perder de vista os da Camionagem, que, forçoso é re-

conhecer, constitui também uma força vital da Nação, que merece ser acarinhada.

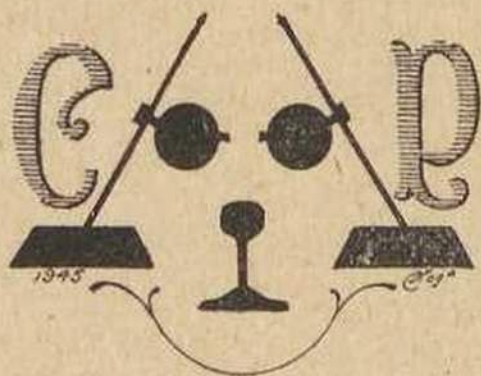
Esse duplo fim será conseguido remetendo a Camionagem ao seu campo de acção, que, relativamente à de aluguer, em síntese está definido na seguinte passagem da Base VIII da Lei n.º 2008:

«.....»

Os transportes de aluguer para mercadorias, fora das áreas urbanas ou suburbanas, serão submetidos, ainda, a um regime especial que, não lhes limitando o espaço de deslocação, os impeça de perturbar a economia dos transportes.....»

Dessa coordenação total entre o carril e a estrada, resultará uma estabilidade que hoje não existe e será possível dar maior incremento aos serviços combinados de camionagem, que são do maior alcance sob os pontos de vista de facilidades e comodidade que proporcionam a expedidores e consignatários.

Correspondendo à política da coordenação dos transportes definida na Lei n.º 2008, as empresas ferroviárias operaram já, em 1 de Janeiro de 1947, a sua fusão, pela integração das outras Companhias na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e tem sido quanto possível desenvolvida a rede de serviços combinados de camionagem.



Impressões de Viagem

Por PEDRO DE FREITAS
Fiscal de Revisores, da Divisão Comercial

DE Fuentes de Oñoro a Irun, são seiscentos e trinta e três quilómetros. Os berrantes silvados dos revisores, os bonés vermelhos dos chefes de estação, as sinetas usadas para dar partida aos comboios, tudo tive ocasião de ver nas longas horas em que atravessei a Espanha.

Agora, são os túneis, vinte e nove túneis num percurso de oitenta e três quilómetros — ou seja a distância de *Alsásua* a *S. Sebastian* — valorizam e deslumbram, em paisagens montanhosas, os olhos dos viajantes.

Suaviza-nos o longo percurso, a comodidade da carruagem directa de Lisboa a Hendaie, — mas, se possível fosse, deveria a mesma destinar-se apenas ao serviço internacional, visto que, no percurso espanhol, a lotação é constantemente excedida, o que afecta o conforto dos passageiros, que, saídos de Lisboa, se destinam a França.

* * *

França!..

A natureza caprichou e os homens baptizaram com os nomes de Hendaie, S. Jean de Luz, Biarritz, Bayonne e Dax, este lindo quadro por onde serpenteia o grande comboio que nos conduz a Paris — vinte grandes carruagens com o peso de novecentas e sessenta toneladas. Em correria vertiginosa e com curta permanência nas estações, os oitocentos e vinte e um quilómetros que vão da fronteira à capital da França, são percorridos em catorze horas e trinta minutos.

Uma vez em Paris, tomo o «expresso» para Calais, mais de duzentos e noventa e seis quilómetros, derivando depois para Hazebrouk, Bethune e Lille, e daí para Bruxelles, descendo por Arras e Amiens ao ponto de partida.

O que vi?

Linhas duplas à esquerda e à direita, perpendiculares, transversais, com passagens superiores e inferiores, destinadas a percorrer a França em todos os sentidos.

As estações, grandes e pequenas, iluminadas a electricidade, com passagens subterrâneas e respeito absoluto do público pelos trabalhadores ferroviários. Dum lado, disciplina, ordem, correcção, e do outro, em reciprocidade, a confiança do público.

A revisão nos combóios é simples, mal se dando por ela. O uniforme do pessoal, modesto e variado. Bilheteiras de bata branca, chefe, revisores, e condutores de fardamento azul com duas ou três estrêlas no boné, e outros com calças e casacos de bombazina.

Os passageiros, à saída das plataformas, passam pacientemente em fila, enquanto os porteiros verificam, sem pressa e com ordem, os seus bilhetes.

Todos os empregados se apresentam barbeados nos seus postos, sem formar grupos e, muito menos, sem discussões. O público, por sua vez, também não permanece nas plataformas se não o tempo indispensável.

Alto-falantes fornecem aos passageiros todas as indicações úteis. Os comboios põem-se em marcha logo que o chefe dá a partida do maquinista.

Não há intervenção dos condutores a não ser nos apeadeiros, onde a partida é dada por aqueles agentes.

Nas plataformas de passageiros, pequenos carros, com rodados de borracha, seguem atrelados uns aos outros, movimentando-se electricamente e, na parte superior dum dos veículos, um empregado regula a marcha, chamando a atenção do público com uma campainha.

Uma nota que me parece interessante: — Nas estações de grande movimento, os bilhetes são impressos em máquinas espe-

ciais nas próprias bilheteiras, logo que são pedidos pelos passageiros.

A sinalização é intensa em todas as estações, muitas delas com alguns quilómetros de linhas. É necessária muita confiança, muita certeza, muita organização para permitir que comboios de quatrocentos metros de comprimento entrem e saiam ao mesmo tempo. Os comboios de mercadorias são ligados com freios de vácuo, como tive ocasião de presenciar numa composição de setenta e quatro vagões carregados, marchando com sua ligação e, portanto, com toda a segurança.

De Lille a Bethune, viajei num comboio de operários, tendo verificado que era composto de dezasseis grandes carruagens de 3.^a classe e só uma de segunda. Num aviso ao público afixado numa dessas carruagens tive a ocasião de ler:

«Pede-se aos Srs. passageiros o favor de se munirem de bilhetes porque *podem*, em trânsito, ser *controlados*.»

Um dos operários, que seguia no comboio em que viajava, saiu num apeadeiro, tomando sentido contrário àquele em que a guarda se encontrava a receber os bilhetes dos passageiros. Não se esqueceu, no entanto, de entregar o seu bilhete a um camarada que, por sua vez, o entregou à guarda do apeadeiro, o que constitui grande lição do respeito público pelos serviços ferroviários!

* * *

Quem se der ao trabalho de analisar os mapas das redes ferroviárias de França e de Portugal, verifica a elevada densidade de linhas férreas em relação à nossa.

O mesmo se pode dizer da Bélgica, onde os transportes ferroviários se cruzam em todas as direcções.

Para dar uma ideia do que afirmamos, basta citar as estações do *Nord* e *Midi*, em Bruxelles, cuja extensão, no coração da

cidade, demonstra quanto naquele lindo e encantado rincão da Europa, os caminhos de ferro são acarinhados, pois constituem uma boa parte da riqueza nacional.

Há quem julgue que, nesta época do avião e do automóvel, o caminho de ferro deveria de cessar a sua função. A Bélgica não compreende assim, como o demonstra a constante actividade, o acentuado progresso dos seus comboios — transportes económicos, rápidos e económicos.

A confirmar o que dissemos, basta citar as somas fabulosas que a Bélgica, neste momento, está gastando na construção de grandes pontes metálicas que, saindo da estação do *Midi*, em Bruxelles, atravessam parte da cidade.

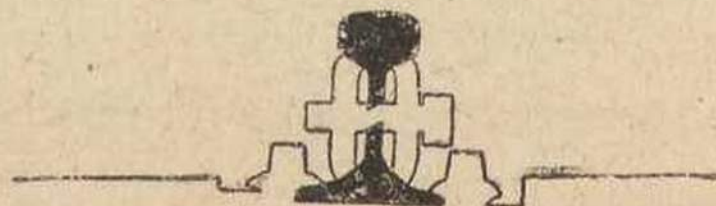
Os ferroviários portugueses deveriam fazer um sacrifício e ir deabalada até França, onde os nossos camaradas franceses lhes mostrariam o que são os caminhos de ferro daquele grande país. De tempos a tempos seria interessante realizar excursões de ferroviários portugueses a países estrangeiros, as quais, dirigidas superiormente, constituiriam ótimo elemento de instrução profissional.

* * *

N. da R. — Antes de ter recebido o artigo do nosso colaborador, tinha o «Boletim da C. P.» tomado a iniciativa de levar a Paris os ferroviários portugueses, que assim pagariam a visita feita há meses a Portugal, pelos ferroviários franceses.

A inscrição para esta excursão, que, como é evidente, não pôde abranger todos os assinantes do «Boletim da C. P.» está já encerrada. Verifica-se, pelas inscrições já realizadas e, sobretudo, pelas informações que nos pedem diariamente, que a iniciativa teve o melhor acolhimento por parte dos nossos leitores.

Vamos ver se, na próxima primavera, é um facto a excursão dos ferroviários portugueses, a França, país onde, como diz o nosso colaborador Pedro de Freitas, muito terão de aprender.



O F A D O

D e J O S É M A L H O A

11 *O Fado*, quadro que figurou na exposição de Paris, em 1900, e se apresentou em vários certames internacionais, é um dos mais populares e discutidos quadros de Malhoa.

Diz-se que a ideia de realizar este quadro nasceu num dia em que o pintor olhou demoradamente uma guitarra, instrumento genuinamente alfacinha, que, ao tempo, estava na moda.

Para compôr *«O Fado»*, pintura a óleo que se guarda no «Museu da Cidade de Lisboa» desde 1917, José Malhoa teve de peregrinar, durante trinta e cinco dias, pelo velho e característico bairro da Mouraria — recanto de fadistas e marialvas.

Havia nessa época um rufião que deu que falar, a quem chamavam *«O Pintor»*. A gente do bairro, para evitar confusões, passou a conhecer Malhoa pelo nome de *«Pintor fino»*, tão habituada já estava à sua permanência nas ruelas estreitas onde se cantava o fado.

Serviram de modelo ao afamado quadro, o fadista Amâncio e a companheira, mais conhecida por *«Adelaide da Facada»*, nome que lhe foi dado por ostentar, orgulhosamente, do lado do coração, o risco duma navalha, recordação duma noite agitada, na velha e tumultuosa Mouraria.

O pintor, ao que se diz, olhou vezes sem conto o modelo favorito e, um dia, convidou-o a pousar para o projectado quadro. O Amâncio não viu com bons olhos o convite, mas como Malhoa lhe prometeu fazer-lhe o retrato — que um dia renderia grossa maquia — acedeu. Só depois disso o pintor adquiriu uma cortina desbotada, um típico candeeiro e outros adereços que figuraram

no quadro magistral que, pode dizer-se, é dos melhores e mais característicos, na vasta galeria de José Malhoa.

O pintor começou, então, a estudar a vida íntima da Mouraria, aprendendo como se manobrava uma navalha, em que bolso se usava e também que, quando se ouve o fado, nunca se deve olhar para quem canta.

Com os modelos e os utensílios adquiridos, Malhoa transformou o *«atelier»* em baiúca, levando onze meses a pintar o quadro, que mede dois metros por metro e meio de alto.

O Amâncio, às duas por três, era chamado à polícia e recolhia ao calabouço e foi ele também, eterno refilão, quem, vendo no esboço do quadro a mulher com saia de outra cor, exigiu ao artista a substituição por saiotê de baetilha vermelha, como usava *«A Severa»*.

Caprichos do Fado!

No quadro *«O Fado»*, que acompanha esta página, o pintor acumulou, em volta dum par suspeito, pormenores curiosíssimos, como o espelho partido, o leque com bandarilhas, o vaso de manjerico, o registo do Senhor dos Passos, a garrafa do carrascão e a bota afiambrada do fadista que, de cigarro na orelha, faz vibrar de emoção a companheira, ao soltar gemidos na *«princesa das catorze cordas»*.

«O Fado» é na obra de Mestre Malhoa uma pintura lisboêta que, por si só, tornaria popular e celebrado o artista que a realizasse, tão grande é o portuguesismo que revela — documento preciosíssimo dum bairro castiço da velha Lisboa.

A. M.



O FADO

QUADRO DE JOSÉ MALHOA

MUSEU DA CIDADE—LISBOA

Concurso "Estações Floridas"

O primeiro prêmio foi atribuído à Estação de Caminha

O *Boletim da C. P.* tomou há anos a iniciativa de realizar um concurso, destinado a premiar as estações que melhor cuidassem dos seus jardins.

A iniciativa foi recebida com entusiasmo e a prova é que não tardou a ser patrocinada pelo organismo do Estado, que tem a seu cargo a propaganda e o turismo do nosso país — o Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

A partir deste ano e conforme deliberação tomada, fica a Companhia com representação no jury do concurso «Estações Floridas», tendo sido escolhido para o cargo o Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, sr. António Montês, que é também editor do *Boletim da C. P.*

Pelo Serviço de Turismo e Publicidade, passam a correr todos os assuntos relacionados com o Concurso «Estações Floridas», como requisição de plantas, trabalhos de afor-

seamento e ainda os alvitres ou sugestões dos chefes das estações concorrentes.

Interessante seria que o pessoal de todas as estações dedicasse a sua atenção ao Concurso «Estações Floridas», não esquecendo que os certames desta natureza ten-

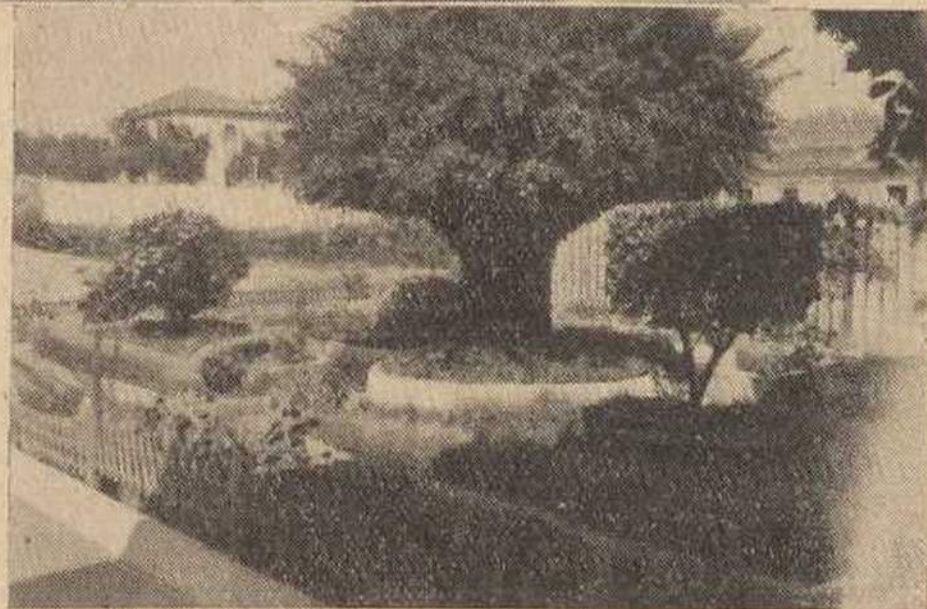
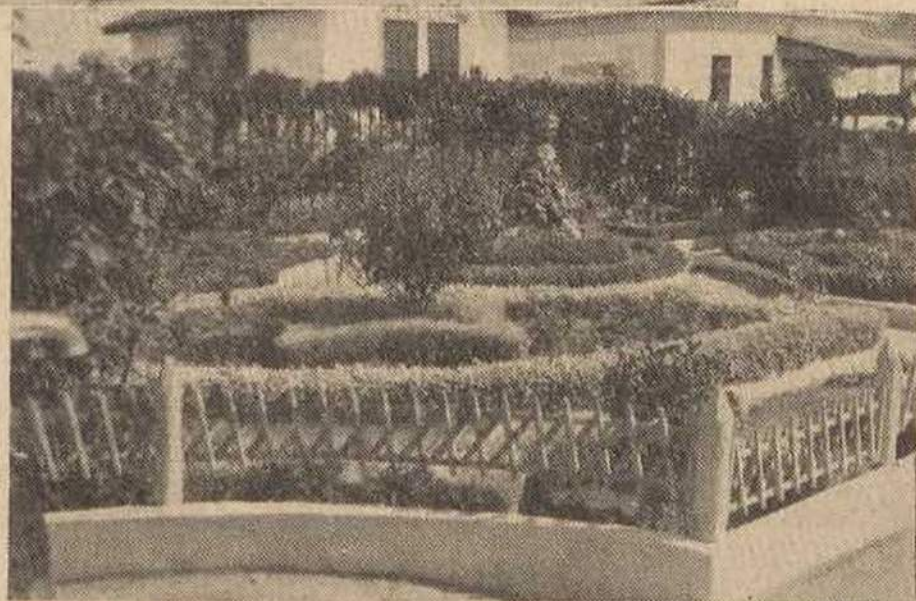
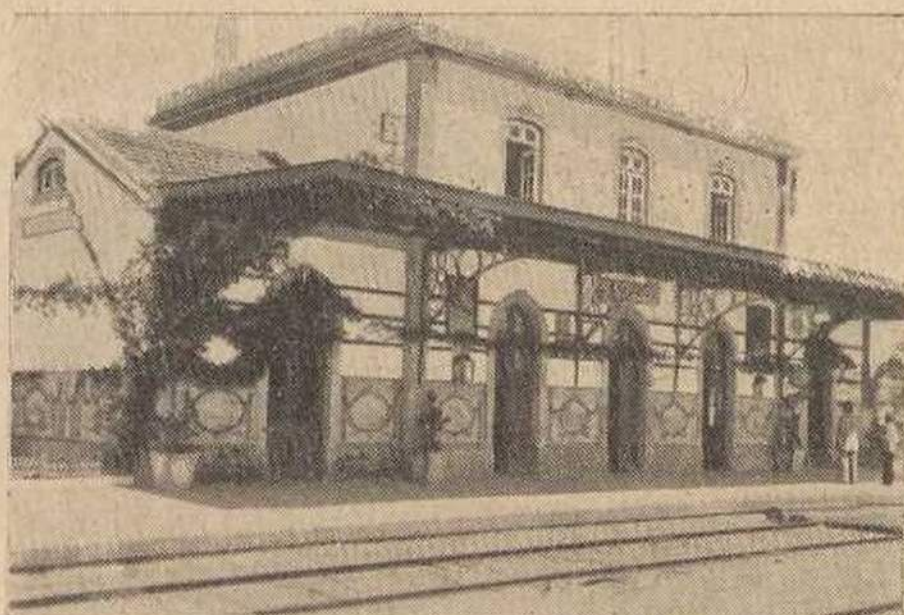
dem sempre para o aforoseamento das mesmas, o que não é indiferente ao passageiro e, conseqüentemente, ao turismo nacional.

O *Boletim da C. P.*, ao dirigir o seu apêlo ao pessoal das estações, publica hoje o resultado do concurso do ano de 1948, acompanhando estas linhas com

algumas fotografias da estação de Caminha, fornecidas pelo Chefe de 3.ª, Albino Fernandes Madeira, agente a quem se deve, em grande parte, os êxitos alcançados nos concursos «Estações Floridas».

É justo salientar que à estação de Caminha foi

atribuído o 2.º prêmio em 1945, tendo recebido o diploma de menção honrosa especial em 1946; em 1947, coube-lhe o 3.º prêmio, tendo obtido a primeira



CAMINHA—1.º prêmio das «Estações Floridas», em 1948

classificação em 1948, o que prova o cuidado e a dedicação do pessoal que trabalha naquela estação que, como o de todas as estações premiadas no último ano, recebeu felicitações da nossa Direcção Geral.

ESTAÇÕES PREMIADAS NO ANO DE 1948

1.º Prémio — CAMINHA, Esc. 2.500\$00

2.º Prémio — FORNOS DE ALGODRES
Esc. 1.500\$00

3.º Prémio — CASTELO DE VIDE
Esc. 1.500\$00

**Mensão honrosa
especial e prémio
de persistência**

OLHÃO

Esc. 600\$00

CELORICO DA BEIRA

Esc. 600\$00

CASTELO DA MAIA

Esc. 600\$00

BARROSELAS

Esc. 500\$00

NINE

Esc. 600\$00

VILA MEÃ

600\$00

TORRES VEDRAS

600\$00

RUNA

Esc. 500\$00

**Mensão honrosa
especial**

PINHAL NOVO

RIO TINTO

AFIFE

VALADO

COSTEIRA

LEÇA DO BÀLIO

Mensão honrosa

GOUVEIA

SANTO TIRSO

LUSO-BUSSACO

TAMEL

DARQUE

PINHÃO

VERRIDE

PERO NEGRO

SINTRA

BOM HUMOR



— Ainda um que não sabe que a C. P. transporta bagagens ao domicílio.

(Adaptação da Revista Francesa *Rail et Route*)

As novas carruagens suíças

Dias depois de inauguradas as carruagens suíças, que circulam na linha de Sintra, o instinto de maldade de alguns passageiros provocou o desaparecimento de várias peças e estragos importantes no interior das carruagens.

Este facto deu lugar a um comunicado da Direcção Geral da C. P., que teve o melhor acolhimento em toda a imprensa.

A este assunto, referiram-se com palavras de elogio para a Companhia e louvando a atitude da Direcção Geral, entre muitos outros jornais, *O Século*, *Jornal de Notícias*, *Comércio do Porto*, *Ridículos*, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, *Diário de Coimbra*, aos quais apresentamos os nossos melhores cumprimentos.



Numa ilustração inglesa publicada em 14 de Julho de 1888, que reproduzimos, vê-se Edison, na galeria do Palácio de Cristal de Londres, fazendo uma demonstração do seu fonógrafo.

CURIOSIDADES

As verdadeiras origens do Cinema

Por EDUARDO O. P. BRITO
Empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração

A O contrário do que muitos leitores, certamente, supõem, o Cinema — com todo o seu aspecto «séculovintesco» — não obstante ser a arte mais universal do nosso tempo, uma arte cujos primeiros passos *para o público*, começaram somente no derradeiro quinquénio do século passado, teve a sua verdadeira origem num somatório de descobertas célebres, algumas das quais ocorridas há *vários séculos*!

Os irmãos Lumière, ao construirem o seu célebre aparelho — com que maravilharam «o que havia de melhor» naquele Paris do fim do século passado, na histórica tarde de 25 de Dezembro de 1895, em que pela primeira vez o público viu cinema — basearam-se em inúmeras descobertas havidas muitos anos antes, por outros sábios não menos famosos e que bastante contribuíram para o aperfeiçoamento da ex-arte muda, que os Lumière, por fim, descobriram em definitivo, aproveitando muitas dessas remotas descobertas. E senão, vejamos as principais, que,

a seguir, vamos tentar coligir pela sua verdadeira ordem cronológica:

Foi em 1602 que se construíram as primeiras lanternas mágicas, por intermédio



Luis Lumière preparando a projecção, no seu laboratório, de um filme em relevo.

dos Padres jesuitas, Atanásio Kircher (alemão) e Milliet (francês). Porém, em 1765 o Padre Mollet demonstrou, praticamente, o princípio da persistência das impressões retinianas, princípio que, mais tarde, havia de constituir a base da cinematografia, e que em 1823 o foi também demonstrado pelo Dr. Paris, com o seu taumatrópio.

Anos depois, apareceu Plateau com o primeiro aparelho realizador da síntese do movimento. E, entretanto, descobria-se a fotografia que, no Cinema, havia de representar o papel primordial que todos conhecemos.

Quem a aplicou, pela primeira vez, à cinematografia do movimento, é que nunca ficou definitivamente apurado, e ainda hoje esse assunto é objecto de polémicas por parte de vários investigadores.

Seguidamente, outros aparelhos célebres foram aparecendo, tais como: o de Desvignes, que permitia já a tirada de vistas de uma máquina a vapor (1860); o aparelho de Dumont, que pela primeira vez fotografou o movimento (1862); o aparelho de Ducos, que ficou célebre por ser o primeiro que permitiu projectar vistas sobre a tela branca (1864); a bateria dos aparelhos fotográficos do americano Muybridge (1870); o fonoscópio de Georges Demeney (o «sonoro» de

1892...), mais conhecido como o aparelho da «fotografia falante», cuja descoberta concedeu ao seu autor um diploma de honra na I Exposição Internacional de fotografia; e mais alguns aparelhos de menor importância.

Entretanto, entrava-se em 1895 — o ano mais célebre da História no Cinema — em que apareceu o famoso Kinetoscópio, de Edison, que permitia ver em redução cenas animadas. E então, neste mesmo ano, os irmãos Lumière tiraram a patente de um aparelho destinado à «obtenção e projecção de cenas animadas».

Foi com este histórico aparelho que os celeberrimos sábios franceses realizaram no dia 25 de Dezembro de 1895, nos subterrâneos do Grand Café, situado no n.º 14 do Boulevard des Capucines, em Paris, a primeira apresentação *em público*, dos filmes tirados com o seu próprio aparelho. Realizava-se enfim a primeira sessão cinematográfica que houve no mundo!

E 30 anos mais tarde, ou seja a 17 de Março de 1926, os franceses, querendo mostrar o seu reconhecimento para com os seus compatriotas Lumière, perpetuaram essa histórica sessão, inaugurando oficialmente uma lápide no local onde a mesma sessão teve lugar, nesse histórico Natal de 1895.



Uma das primeiras imagens de um dos filmes dos Irmãos Lumière: a saída dos operários da fábrica

Os mistérios do fundo do mar

P o r R. C A R V A L H O C O S T A

Empregado Principal da Divisão de Via e Obras

CONQUISTADA a terra, desbravada a superfície dos mares e dominado o espaço aéreo, o homem, sempre na ânsia de descobrir e desvendar, lança-se na exploração do fundo dos mares.

Embora só nos últimos anos se tenham realizado explorações com resultados práticos, não é novo o sonho do homem de descer às profundidades abissais.

Já numa iluminura dum velho manuscrito do Sec. XIII, existente na Biblioteca de Bruxelas, se representa o grande imperador Alexandre da Macedónia (356-323-A. C.) observando o fundo do mar em um fantástico aparelho da sua invenção, constando do texto que o grande conquistador, entre outros monstros marinhos, viu um peixe que, pela sua enormidade, levou 3 dias a passar diante do óculo do aparelho...

Halley, famoso astrónomo inglês (1656-1742) que descobriu a órbita do cometa que tem o seu nome, imaginou nos princípios do Sec. XVIII, um sino mergulhador que deveria permitir a exploração do fundo dos mares.

Mas, passemos da fantasia dos antigos às realidades científicas contemporâneas.

O professor americano Dr. William Beebe, foi o primeiro homem que concebeu a exploração das profundidades abissais, assente em bases científicas e que a realizou.

Para isso fez construir uma esfera de aço, a que deu o nome de «Bathysphera» — do grego: «bathys», profundo e «sphera», globo, — podendo suportar pressões de 250 Kgs. por cm², provida de três óculos de quartzo com 10 cms. de espessura e duma entrada de 35 cms. que fecha hermeticamente com um tampão.

A Bathysphera é lançada ao mar de bordo dum navio base, a que fica ligada apenas por um cabo de aço, através do qual passa o fio dum telefone ultra-sónico, que

estabelece o contacto entre o cientista e o navio.

Não tem ligado qualquer tubo para a renovação de ar, pois esta é feita por aparelhos a esse fim adequados, que se encontram instalados na pequena câmara, além de aparelhos científicos, especialmente construídos em escala reduzida.

O êxito das primeiras imersões realizadas pelo Dr. W. Beebe, a partir de 1934, no mar das Caraíbas e ao largo de New-Jersey, que não iam além de 110 metros — demonstrando a eficiência do aparelho e a sua resistência, — animaram este cientista a maiores cometimentos.

Pouco a pouco, foi aumentando a profundidade das suas imersões, atingindo o máximo de 908 metros no mar das Antilhas.

Foi extraordinária e fantástica a fauna que o Dr. Beebe filmou, demonstrando, assim, a falta de fundamento da teoria afirmada até então pelos zoólogos, de que a mais de 200 metros da superfície, não deveria haver vida animal, pois não podendo a luz solar penetrar a maiores profundidades, não poderia, conseqüentemente, haver vida vegetal que servisse de pasto aos peixes e outros habitantes dos abismos oceânicos.

Beebe constatou realmente a ausência de algas, mas simultaneamente encontrou uma extraordinária variedade de peixes, em cujo corpo a natureza colocou verdadeiros aparelhos emissores de luz, que servem principalmente para encandear as presas.

É claro que todas estas espécies vivem de se comerem umas às outras, os maiores aos mais pequenos, variando muito o seu tamanho, que vai de alguns centímetros a vários metros.

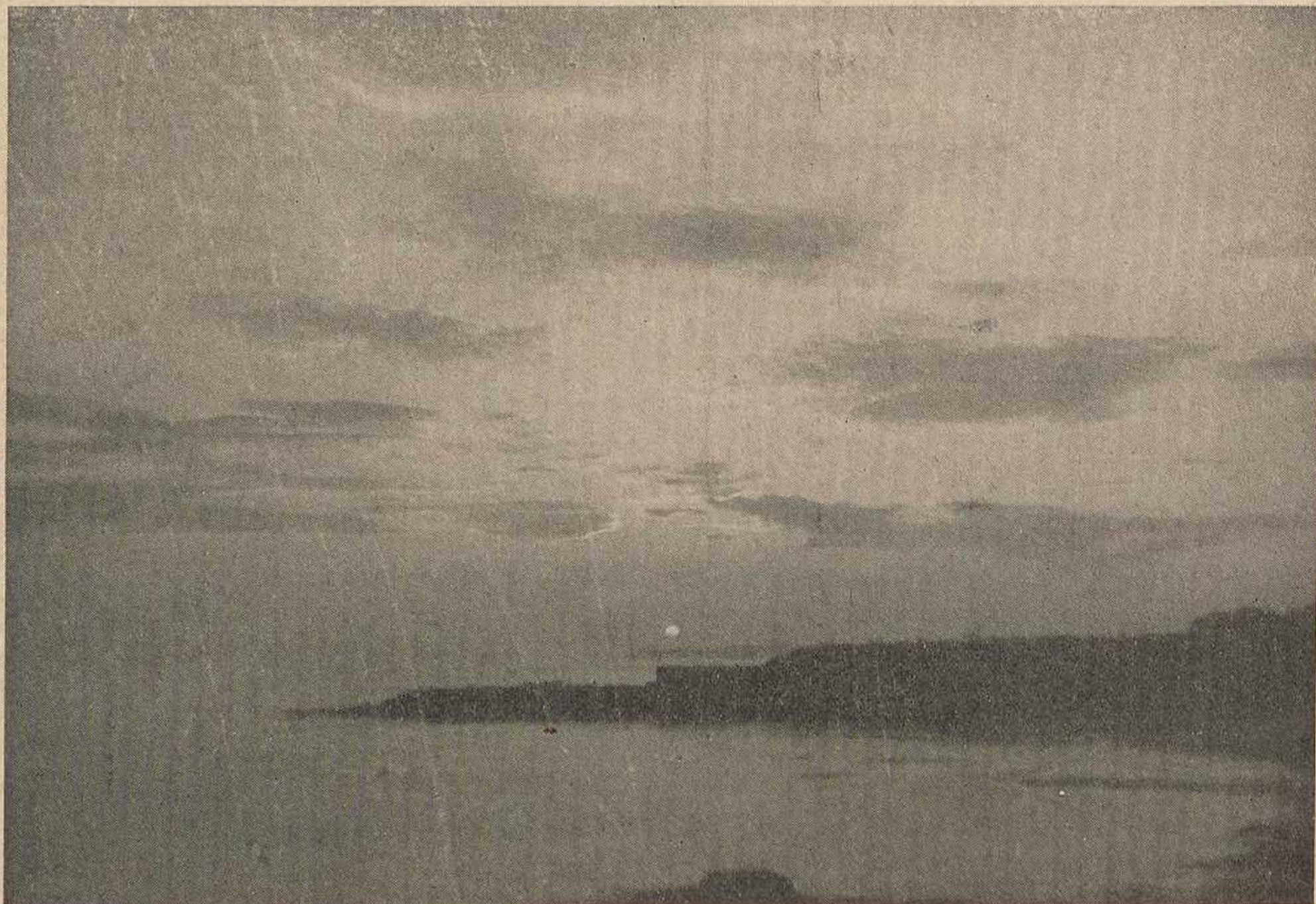
A guerra, com as suas dificuldades, veio interromper estas experiências científicas.

Mas a sua realização despertou o interesse científico do célebre sábio belga, Au-

gusto Piccard que, já em 1932, tinha realizado o primeiro vôo estratosférico a 16.200 metros.

Auxiliado pelo seu assistente, Dr. Max Cosyns e baseado nas experiências de Beebe, inventa e faz construir o seu hidroestado, a que dá o nome de «Batyscaphe», que significa «o navio do abismo».

Por debaixo [e ligada à «nacele», fica a segunda peça, que, embora mais aperfeiçoada, é também uma esfera, como a do Dr. Beebe, cujas paredes são em aço especial, com 130 milímetros de espessura, podendo suportar uma elevada pressão e provida de 2 janelas em vidro plástico com uma grossura de 15 cm.



O M A R

(Cliché Carlos Testa Santos)

O Batyscaphe é composto de 2 peças, integradas no mesmo conjunto.

Consta a primeira duma «nacele» oval, que contém 3 reservatórios com 5 toneladas de gasolina rectificada, 3 potentes projectores e 2 pequenas hélices, uma de cada lado, o que permite ao bathyscaphe deslocar-se pelos seus próprios meios.

Esta gasolina não se destina a accionar qualquer aparelhagem, mas sim, — por ser um fluido mais leve do que a água —, a dar ao conjunto um certo poder de flutuação.

Um engenhoso sistema de electro-imans assegura a perda de 50 kgs. de gasolina por quilómetro, o que garante uma descida progressiva e uniforme.

Foi ainda pelo sistema de electro-imans que foram adaptadas na periferia do Bathyscaphe as baterias que fornecem a iluminação interior e exterior e que accionam a vária aparelhagem, incluindo a destinada à manutenção da atmosfera respirável dentro do globo.

O Bathyscaphe, embora acompanhado

por um navio de apoio, funciona independentemente, pois apenas está a ele ligado por rádio-telefone.

Como se disse, o desprendimento de pequenas quantidades de gasolina asseguram a descida, embora subsista o poder de flutuação devido à grande quantidade que se mantém nos depósitos, e a subida à superfície é garantida por um outro sistema de electro-ímans que, accionado pelos cientistas, permite a perda de 27 kgs. de limalha de ferro do lastro, por segundo, e o desprendimento das baterias exteriores que pesam 1.500 kgs.

Tudo isto ocasiona que o Bathyscaphe, em caso de emergência, suba à superfície das águas como uma bolha de ar.

Uma âncora móvel permite fixar o aparelho, visto que ele se desloca pela acção das hélices, um outro sistema de electro-ímans, permite a subida à superfície duma espécie de bombas de fumo luminoso.

Se as conclusões da experiência de 1947 a 4.000 metros, no Golfo da Guiné, forem animadoras, o Dr. Piccard está disposto a maiores cometimentos no mar dos Sargãos.

Desta experiência resultou o conheci-

mento de espécies animais, — verdadeiros monstros marinhos —, cuja existência nem sequer se vislumbra.

Assim, a 650 metros foram fotografados grandes peixes-borboletas (*chaetodon*), com o aspecto de enormes carpas de cerca 1,80^m e com o corpo semeado de pequenos focos luminosos.

A «grande enguia voraz» (*succopharynx harrisoni*), com cerca de 2,40^m, emite da sua longa cauda-arpão, um foco rubro, com que atrai o «peixe-lanterna» (*mycloptecum affine*) de que se alimenta e muitos outros.

Mas, não só animais enormes foram encontrados; a par deles vivem peixes pequenos no tamanho, mas enormes na ferocidade.

O «peixe-víbora» (*chiasmodon niger*) ataca e devora uma vítima 2 ou 3 vezes maior, que consegue enrolar no seu estômago elástico, onde o vai digerindo lentamente.

E muitos e muitos outros.

No mar, como na terra, contrariamente à lei do direito, é lei natural da vida que o mais fraco seja absorvido pelo mais forte.

AMIGOS DO «BOLETIM»

De novo lançamos um apêlo aos nossos leitores, no sentido de angariarem novas assinaturas para o «Boletim da C. P.».

No curto prazo de um ano a revista melhorou, aumentou a tiragem, alargou a expansão, e tanto basta para que todos nós, ferroviários, lhe prestemos a nossa colaboração.

Não é demais que cada assinante, nos traga uma nova assinatura, e será este o melhor concurso prestado ao «Boletim da C. P.», que, afinal, é de todos os ferroviários.

Como no concurso anterior, serão estabelecidos seis prémios, cada um de Esc. 250\$00

(duzentos e cinquenta escudos). Resta agora que os nossos leitores nos enviem os nomes dos novos assinantes, a melhor forma de nos prestarem a sua colaboração.

Aos novos assinantes

Existindo algumas colecções completas do «Boletim da C. P.», referentes ao ano de 1947, podem as mesmas ser adquiridas pelo preço de Esc. 12\$00 cada, desde que seja feito pedido nesse sentido, à Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

Ferroviários de palmo e meio

P o r M A U R Í C I O T E I X E I R A

Empregado de 1.ª Classe na 1.ª Circunscrição da Divisão da Exploração e Comercial

QUEM viaja amiúde nos comboios, observa, com certeza, que neles se deslocam, durante os períodos de actividade escolar, grupos de estudantes, quase sempre pequenos, na conquista das luzes do espírito, necessárias, cada vez mais, no mais farto quinhão. Alguns comprimem desconjuntados livros sob um dos braços, completando a sua bagagem com um taleigozinho, ou simples embrulho, contendo minguadas provisões.

Na maioria, esses estudantes são filhos de ferroviários, como facilmente se descobre quando exibem os seus passes característicos, ou quando, os mais ousados, dirigem aos revisores, sempre que estes chegam, e a outros funcionários conhecidos, ditos jocosos que denunciam particular familiariedade.

A sua turbulência e aspecto menos do que modesto, valem-lhes, repetidas vezes, a indiferença e, não raras vezes, também o mau humor dos passageiros e dos próprios empregados, quando, por uns e por outros, mas pelos últimos, principalmente, deviam ser olhados com tolerância, se não com carinho. Efectivamente, em lugar da antipatia, da animosidade e, em alguns casos, felizmente poucos, da injustificada irreductibilidade que suscitam o feitiço tão naturalmente alegre e brincalhão dessa «garotada» estudantil — assim são tratados, a cada passo — eles precisam de acolhimento, de relativa amizade e de estímulo. E aos ferroviários, sobretudo, importa concorrer, na medida do possível, para que em viagem, e enquanto a aguardam, nas estações, o ambiente se lhes apresente compreensivo e edificante, de forma a que, mesmo aí, se elevem, sem esforço, moral e intelectualmente. Medite-se em que, sendo filhos de camaradas seus, não é sem notórios e muito louváveis sacrifícios que eles frequentam os cursos secundários ou superiores. De resto, eles serão, no futuro, e, em grande parte, os continuadores, mais apetrechados e, por isso mais aptos a servir melhor, da profissão dos seus pais, laboriosa, abnegada e patriótica por excelência.

* * *

Nem só nos bancos das escolas esta parcela crescente dos endiabrados moços académicos vai consolidando a indispensável

preparação para a vida. Quase todos, sejam filhos de humildes assentadores, de factores ou de maquinistas, revelam, mercê do contacto a que a deslocação os sujeita, como que uma psicologia diferente da dos outros estudantes, uma manifesta propensão para o labor ferroviário. Abordam de preferência e a cada instante assuntos que com ele se prendem, apreciando-os e comentando-os com maior ou menor acerto, quase sempre, porém, ao sabor de cada um, em relação ao ramo de actividade desenvolvido pelos pais.

Deste jeito, os conhecimentos inerentes aos caminhos de ferro aumentam gradual e insensivelmente, na razão directa do tempo em que o comboio constitui um dos mais valiosos instrumentos dos seus estudos e em que, portanto, convivem, duplamente, com a sua numerosíssima família — a do lar e a ferroviária em geral. Conhecem muitas das regras a que se subordina a circulação dos comboios, chegam a ir longe na interpretação dos respectivos sinais e salientam-se, vezes sem conta, em pormenores da variadíssima legislação ferroviária; se alguma anormalidade ocorre, ao alcance da sua observação, é certo e sabido que logo opinam acerca das providências a adoptar e que, praticadas estas, se permitem elogiar ou verberar a sua eficácia ou improficuidade.

Devido, pois, à influência do meio ambiente, os estudantes em referência ao mesmo tempo que se vão ilustrando nos estabelecimentos de ensino, vão-se familiarizando com a complicada mecânica que é a exploração da via férrea. E mais tarde, se abraçarem esta carreira, fa-lo-ão devotadamente e com gerais vantagens, pois não precisam de improvisar, então, conhecimentos que já possuem.

* * *

A acção da Companhia, inteligente e louvável, a todos os títulos, facultando aos filhos dos seus servidores viagens gratuitas para frequência das escolas, assume aspecto de valorização profissional. Prepara o recrutamento fácil dum escol de futuros colaboradores, para consecução da imprescindível melhoria dos seus serviços. Os resultados têm de ser preciosos para a própria Companhia, para o Pessoal e para o País.

"A EVOLUÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES"

Pelo Engenheiro MAURICE LEMAIRE

PERANTE o sr. Ministro das Comunicações, coronel Gomes de Araújo, realizou há dias uma notável conferência, no Instituto Superior Técnico, o Engenheiro Maurice Lemaire, Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro da França.

Na assistência viam-se os srs. Administradores Dr. José Alberto dos Reis, General Raúl Esteves, Dr. Fezas Vital, Eng.^{os} Leite Pinto e Mário Costa; Secretário Geral, Eng. Branco Cabral; Subdirector Geral, Eng. Pereira Barata; Subdirectores Pinto Bravo, Campos Henriques e Pedro de Brion; Director Geral de Caminhos de Ferro, Eng. Vasco Ramalho, Professores e alunos do Instituto Superior Técnico e muitos funcionários da C. P. e D. G. C. F.

Antes da conferência, que despertou o maior interesse, o Eng. Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., apresentou o conferencista à assistência, dirigindo agradecimentos especiais a Sua Ex.^a O Ministro das Comunicações pela sua presença, prova do grande interesse do Governo pelo problema dos caminhos de ferro.

O Engenheiro Maurice Lemaire é, por excelência, a definição perfeita do ferroviário. Toda a sua admirável carreira profissional desde 1921 — data em que, jovem engenheiro saído da Escola Politécnica, começou a trabalhar ao Serviço de Via do Caminho de Ferro do Norte, até às altas funções que actualmente desempenha, de Director Geral dos Caminhos de Ferro Franceses, que esplêndida, extraordinária carreira a sua!

O Engenheiro Maurice Lemaire foi um grande engenheiro de via. A ele se deve a aplicação, desde 1930, dum novo processo de conservação — é ele o inventor do método rigoroso que se chama «Soufflage mesuré».

Quando se constituiu a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, em 1938, passou para os Serviços Centrais das Instalações Fixas e, em Setembro de 1939, é nomeado Subdirector em Estrasburgo. Em 1940 passa a Subdirector da Região de Leste.

Combatente da primeira guerra mundial, o ataque alemão de 1940 faz com que o Engenheiro Lemaire tome a responsabilidade da parte da rede ferroviária que fica isolada por virtude desse ataque.

Distingue-se brilhantemente, mantendo enquanto pode um eficiente sistema de transportes à disposição do alto comando francês. Em 1944 é nomeado Director da Região Norte e seguidamente Director Adjunto de toda a rede.

Interessado particularmente nos problemas da reconstrução, as suas qualidades de técnico notável e de eficiente homem de acção foram elementos de grande valor na obra de reconstrução da rede ferroviária depois da guerra. Essas mesmas qualidades o elevam, em Março de 1946, ao posto de Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

Colaborador assíduo dos trabalhos da União Internacional de Caminhos de Ferro, exerce desde 1946 as funções de Presidente do Comité da direcção

deste organismo internacional. Pelos seus actos diante do inimigo, o Engenheiro Maurice Lemaire ganha a Cruz de Guerra nas duas conflagrações e, pelo prestígio do seu nome e da sua obra, merece do governo do seu país a Comenda da Legião de Honra.

Traçada a biografia do congressista, o Engenheiro Maurice Lemaire cumprimentou o sr. Ministro das Comunicações e as entidades presentes, referindo-se ao encanto que lhe deixou a paisagem portuguesa, afirmando que não tinha pretensões de fazer uma conferência mas dizer, em palavras simples, alguma coisa sobre a evolução dos caminhos de ferro franceses.

Com notável fluência, disse o que tem sido a luta da França para reconstruir e organizar a rede ferroviária arruinada pela guerra. Acentuou que os caminhos de ferro franceses não oferecem novidades e que a sua maneira de trabalhar se assemelha à de Portugal, havendo apenas diferença na escala, por virtude da vastidão da área geográfica e da população.

A via, a tracção, o tráfego, a exploração dos caminhos de ferro franceses, constituíram o motivo principal da interessantíssima palestra, que ilustrou com projecções.

Forneceu estatísticas, indicou tudo o que tem feito para oferecer aos passageiros viagens cómodas e rápidas, descrevendo os grandes percursos das linhas francesas, as médias horárias e os comboios que circulam, tratando também do problema do carvão e da necessidade de electrificar o tráfego ferroviário, anunciando que, além dos percursos que no seu país se subordinam à tracção eléctrica, outros se preparam, tão lisongeiros têm sido os resultados alcançados.

Com grande facilidade, o Eng. Maurice Lemaire falou de locomotivas, do serviço de porta a porta, dos modernos trabalhos de conservação de linha, afirmando que, dentro em pouco, os comboios franceses marcharão com velocidades superiores a 120 quilómetros à hora. Em breves palavras explicou o critério com que a administração dos caminhos de ferro franceses têm procurado resolver os problemas ligados à exploração ferroviária.

A conferência do Engenheiro Maurice Lemaire foi uma sucessão de imagens do maior interesse e por isso mesmo foi coroada de prolongados apausos. No final, foram exibidos os filmes sonoros «Le Viaduc de Nogent», «La 2 D 2» e «Souffler n'est pas jouer», realizados pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, que a assistência muito apreciou.

O Director Geral dos Caminhos de Ferro Franceses, depois de visitar os arredores de Lisboa, seguiu no comboio 51 para Alfarelos e em automotora para o Luso, tomando nesta estação o «Sud-Express» que o conduziu a Paris.

O «Boletim da C. P.», associa-se às homenagens prestadas ao ilustre Engenheiro Maurice Lemaire, justamente considerado um dos primeiros ferroviários da França.



Um aspecto do almoço de homenagem realizado na Malveira

Homenagem a ferroviários recentemente condecorados

POR iniciativa da 1.^a Circunscrição de Exploração, reuniram-se na Malveira, no dia 26 de Março, algumas dezenas de ferroviários que, num almoço de confraternização, prestaram homenagem aos srs. Eng. Lima Rêgo, chefe de Divisão de Exploração; Marcelino da Silva, chefe de serviço; Alexandre Matias, subchefe de serviço; João Guimarães e Lourenço da Costa, inspectores principais e João Gouveia, capataz principal, recentemente condecorados pelo Governo da Nação, como testemunho dos relevantes serviços prestados aos caminhos de ferro.

O almoço, no qual tomaram parte algumas dezenas de ferroviários, entre os quais se contavam os Engenheiros Mário da Fonseca e Manuel Campêlo, decorreu num ambiente de franca camaradagem. Aos brindes, falou em primeiro lugar o sr. Adriano Monteiro, chefe da 1.^a Circunscrição, que, em nome dos presentes, saudou com palavras repassadas de sinceridade, todos os agentes galardoados, traçando o perfil do Eng. Lima Rêgo, a cujas qualidades morais e profis-

sionais se referiu elogiosamente, com o aplauso da assistência.

O sr. Geraldo de Oliveira, chefe da 7.^a Circunscrição, leu a correspondência recebida durante o almoço, tendo por fim falado o Eng. Lima Rêgo que, em breves palavras, mostrou a sua satisfação e reconhecimento pela homenagem, declarando, com a franqueza habitual, que, naquele almoço íntimo, não havia superiores e subordinados, mas simplesmente camaradas.

Referindo-se à condecoração recebida, disse: «Todos temos prestado serviços à Companhia com o mesmo entusiasmo e vontade de bem servir e, portanto, todos merecem louvores e condecorações. O Governo da Nação, na impossibilidade de distinguir todos os ferroviários portugueses escolheu um grupo de agentes de todas as Divisões, em nome dos quais agradecia aquele almoço de homenagem.

O «Boletim da C. P.» associa-se à manifestação da Malveira, saúda todos os galardoados e felicita a comissão promotora da justa homenagem.

P E S S O A L

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Armando Ferreira, Fogueiro de 1.^a classe, autorizado, do Depósito de Campanhã.

Quando em 29 de Março de 1948 conduzia o comboio n.º 7420, notou, à partida da estação de Mindelo, que uma passageira, por imprevidência, estava prestes a ser colhida, tendo efectuado a tempo uma paragem, com o que evitou um desastre iminente.

Demonstrou dedicação pelo serviço, tendo sido elogiado superiormente.

João da Silva Amaral, Fogueiro de 2.^a classe do Dep.º de Entroncamento, tendo encontrado no balneário dos limpadores um anel de ouro pertencente a um maquinista, prontamente o entregou ao seu chefe de Depósito.



António Moisés, Limpador da Revisão de Douro Bragança, tendo encontrado na automotora n.º 51 de 25/11, uma pulseira de ouro com uma medalha de prata, imediatamente as entregou ao chefe da Estação de Bragança.

Henrique dos Santos Lagarto, Limpador do Dep.º de Faro, tendo encontrado junto à bilheteira da estação de Faro, um alfinete de ouro sem pedras, entregou-o, em seguida, ao chefe da estação.



José Maria, Limpador da Revisão de Campolide, tendo encontrado na carruagem A3Syf 805 do comboio 56 de 7/11, um anel de ouro com uma pedra, entregou-o ao revisor daquele comboio.

Alberto de Moura, operário ajudante (pintor) das Oficinas de Barreiro, tendo encontrado no recinto daquelas oficinas, no dia 21 de Outubro último, um porta moedas contendo a quantia de 216\$30 e uma fotografia, pertencentes a um seu companheiro, imediatamente os entregou ao seu contramestre.



António Pereira, Carregador de estação de Póvoa de Varzim em serviço de revisão de bilhetes, encontrou numa carruagem do comboio n.º 7418 de 15 de Janeiro p. p. uma saca com a importância de Esc. 542\$90 que imediatamente entregou.



Joaquim Maria da Cruz, Agulheiro de 3.^a classe da Estação de S. Torcato, encontrou num banco da sala de espera, um saco com a importância de Esc. 518\$00, cartas e outros documentos que prontamente entregou ao chefe de estação.



António da Costa, Agulheiro de 2.^a classe da estação de Rio Tinto, encontrou na estação de Cete uma saca com a importância de Esc. 204\$90, que imediatamente entregou ao chefe de estação.



António de Almeida, assentador do D.º 70, da Divisão de Via e Obras, pela forma acertada, rápida e carinhosa como socorreu o guarda-freio de 2.ª Manoel Ribeiro, quando este agente caiu à linha ao km. 263,650 da linha do Norte.

Aurora de Jesus, guarda de P. N. suplementar, do Distrito n.º 70, pelos socorros prestados ao guarda-freio de 2.ª, Manoel Ribeiro, quando este caiu à linha ao km. 263,650 N. desastre em que sofreu o esmagamento do pé direito.



NOMEAÇÕES

Serviços Médicos — Dr. Abel Festas de Cancela de Abreu, médico efectivo da 3.ª zona da Assistência Domiciliária de Lisboa; Dr. Caetano José de Sousa Madureira e Castro, médico da 3.ª secção da linha do Corgo, com sede em Pedras Salgadas; Dr. Ernesto Guedes Pinto, médico radiologista em Coimbra, transferido para idêntico cargo no Porto.

Empregado de 3.ª classe: António Gomes Pires Rodrigues.

Praticantes de escritório: Nestor Borlido Pinto Cardoso, Vital Casanova Afonso, Rodrigo Apolónia Bento.

Divisão Comercial — *Empregados de 3.ª classe*: José Ramos Garrido, Adelino Jorge Coelho Veiga, Pedro Baptista Rocha, Diamantino Gonçalves Fernandes Ramos, Eufrosino Rodrigues Miranda de Sousa, Marcelo de Almeida Simões e Virgílio Pereira Farinha.

Bilheteira de 3.ª classe: Luélia Lucas.

Servente de armazém: José Sanches Valentim.

Serventes: António Alves e António Augusto Teixeira.

Divisão de Exploração — *Empregados de 3.ª classe*: Cândido António Luís e António Ricardo Barbado.

Aspirantes: Elísio Pires Cardoso, Manuel dos Santos, José Bozinha Gomes, Joaquim Guerra Frutuoso, Manuel António Marques Bastos, Augusto Francisco Braz, Eduardo Gonçalves Sabino, António Eliseu Ramires, Lorindo Reinaldo Raimundo, Manuel António Martins Dias, Manuel de Carvalho, José Pires Botelho, Manuel Antunes Carrilho, António Mesquita da Silveira, António Pedro e João de Sousa Cristina Júnior.

Serventes de armazém: António de Almeida Lúcio e Mário Matos.

Carregador: Manuel José Afonso Rodrigues.

Empregado de 2.ª classe: O factor de 1.ª classe Alberto da Silva Ramos.

Empregados de 3.ª classe: Os factores de 2.ª classe, António Lemos Sanches, Manuel Ferreira Babo de Magalhães, Mário de Jesus Prado e António Cândido Nunes Ferreira.

Escriturário: O factor de 3.ª classe, Armando Almeida Barros.

Fiel de cais de 1.ª classe: O factor de 1.ª classe, António de Castro Teixeira.

Guarda-freio de 2.ª classe: O revisor de 2.ª classe, António Júlio Guedes Pinto de Faria.

Servente de armazém: O agulheiro de 3.ª classe, José da Conceição.

Material e Tracção — *Empregado de 3.ª*: Eurico da Piedade Vieira.

Via e Obras — *Empregados de 3.ª*: Joaquim Alves Duarte, Dener Liz de Castro, João Correia Vaz e João Dias Campinas.

Guardas de P. N.: Maria Olinda Ramos, Aurora Matos de Almeida, Maria Cândida Rodrigues, Elisa da Conceição Gonçalves, Ermelinda da Piedade, Fernanda Guerreiro Gomes, Maria Virgínia Pinto Monteiro, Carlota Joaquina Francisca Marques, Cândida das Dores Nunes, Rosária Coelho Gonçalves, Conceição Gomes, Antónia Joaquina Dias, Ilda Nunes Viegas, Natividade Alves Itéria, Maria do Carmo Martins, e Marília da Conceição Glória.

Assentadores : Joaquim Coelho da Silva, José Cabrita da Encarnação, Francisco Nunes e Abílio José Mário.

PROMOÇÕES

Secretaria da Direcção Geral — *Chefes de Repartição* : Joaquim Braz Pereira da Silva e Filipe António Meira.

Subchefe de Repartição : João Azevedo do Carmo.

Chefe de Secção : Manuel Fernandes Santana.

Empregado de 1.ª classe : Leonídio Ferreira Proença, por distinção.

Empregado de 2.ª classe : Júlio Maria Castelo.

Escriturária de 1.ª classe : Maria Luiza Rio Henriques.

Escriturárias de 2.ª classe : Umbelina Caixinha Marques, Ivone Maria dos Santos, Hermengarda Romano Vinagre, Maria Carolina Gonçalves, Georgete da Conceição Costa Amaral.

Contínuos de 1.ª classe : Tiago Marques e Armindo Figueiredo.

Contínuos de 2.ª classe : Manuel Pereira de Moura e Manuel Lopes Claro.

Guarda de Escritório : António de Sousa.

Serviços Médicos — *Chefe de Secção* : Francisco Albino Pereira.

Empregado de 1.ª classe : Mário dos Santos Martins.

Comercial — *Subinspectores* : Augusto Alves Zenha e Artur Ferreira (distinção).

Inspectores de Contabilidade : Joaquim Augusto de Araujo e Manuel de Azevedo Pereira.

Subinspectores de Contabilidade : António Rodrigues Coutinho e Augusto Alves Dias Monteiro.

Verificador de Contabilidade : Calisto Domingos Martins.

Chefes de Repartição : Augusto Pinheiro Torres, Aníbal Pereira Fernandes (distinção), João Marcelino Assunção.

Subchefes de Repartição : João Júlio Pina Cortes, Francisco de Oliveira, Joaquim Gonçalves de Oliveira (distinção), Ilídio Gil.

Chefes de Secção : Humberto Pires dos Santos, José Nazaré Costa, Manuel Gonçalves Areias Júnior, Eustáquio Gonzaga da Silva Gomes, João Salgueiro da Costa, José Maria Sanches Garcia, Miguel António Capela.

Empregados de 1.ª classe : José da Costa Bizarro, Manuel Pacheco da Cunha (distinção), Agostinho Cardoso de Sousa, Júlio Nicolau de Carvalho Brito, Manuel Baptista Martins (distinção), Mário Rocha Parreira, Bernardino António Valente, António Alves Carraca, Sérgio Custódio Nogueira, Jesuino Gomes Paiva,

Empregados de 2.ª classe : José Francisco de Matos Franco do Carmo, António Farinha Ferreira (distinção), José Alberto Gonçalves, Manuel Marques (distinção), Hernani Pinto Vieira, José Gaspar Mascarenhas, Manuel Augusto Azevedo Sequeira e Silva, Mário Gonçalves Ramos, Alvaro Teixeira de Andrade, David Monteiro de Sousa, Augusto Nunes Sena Cardoso, António Marques Veloso, Afonso Ribeiro da Silva.

Empregados de 3.ª classe : Joaquim Fernandes Jorge, Evaristo Francisco Pinto Soares, Augusto da Silva Jesus, Armando de Oliveira Gomes, Alexandre Ferreira Lobato.

Escriturárias de 1.ª classe : Luiza Palmira Gomes da Fonseca, Elvira Rodrigues Campos Lourenço, Rosa Amaral Bico Borges, Ermelinda Marques da Silva, Rita da Conceição Botelho Oliveira, Guilhermina Augusta da Silva Rodrigues, Maria da Glória Vieira Romero, Maria Luiza Pires Correia Sotto-Maior, Clotilde Coelho Soares de Carvalho, Júlia Plácido dos Santos.

Arquivistas de 2.ª classe : Henrique Dias Nascimento e Alfredo Carvalho.

Ajudante de fabricante de bilhetes : Joaquim Araujo Fernandes.

Revisores de 1.ª classe : Rui Teixeira Soares Leite, Alexandre Pinto, Vicente de Sousa Pimenta, Ascenso Garizo, José Gomes, Jacob Duarte Homem, Adriano da Silva Petiz, José Maria Ribeiro Gois, José dos Santos, Joaquim Leite Vinheiras, João Maria Vilela da Mota, José Adriano Tibúrcio Arruda, Celso Fonseca de Andrade, João Lopes, António João Gaspar, José Duarte Parreira Júnior, Mateus da Conceição Servo, Augusto de Oliveira Jorge, Manuel Virgínio Mendonça, Carlos João Correia, António José Varela, José Bernardino Marques.

Revisores de 2.ª classe : Adriano Barbosa da Silva, Adão Vaz de Brito, David Monteiro de Oliveira, Guilherme Gomes, Benjamim Marques de Oliveira, Domingos Alves Pedrosa, Belmiro de Moura Guedes, Alfredo Luís José Afonso, Mário Morais Lopes Cardoso, Futuro Maria da Silva, José Carrilho Capelão, Joaquim Lopes, Luís Rafael dos Prazeres Florêncio, José da Silva, Gregório Gonçalves, Anacleto da Encarnação Abreu Tapadinha, Artur Máximo, Francisco Botico Borralho.

Revisores de 3.ª classe : Bernardino Moreira, Manuel António Lança, Joaquim da Silva Martins, Gonçalo de Oliveira, José Rodrigues Barão, Joaquim Paixão Feliciano, António Loureiro, João Mateus Nora, Francisco da Silva Alegria Braz, António Cordeiro, António Ferreira de Carvalho, Manuel de Jesus Carolino, Manuel Bolete Filipe, Manuel Pires da Rosa, Henrique Lopes, Feleciano Augusto de Carvalho, Abílio de Sousa, José Ferreira de Sousa, José Vasques, Américo Augusto Marques, José Barbosa de Araujo, Manuel Alves Serdoura, Miguel Pinto, Pacífico Castanheira, Alberto Augusto Caldivânio Patrício, José Gonçalves Daniel, José Gomes Vidarra, João Maria da Costa, Luís Augusto Feliciano, Armindo Teixeira, Augusto Alberto Relvas, Joaquim Matias Júnior.

Exploração

Engenheiro principal : José da Costa.

Chefe de serviço : António Augusto Marcelino da Silva.

Subchefe de serviço : Alexandre Correia Matias.

Inspectores principais : Eliseu da Silva Ruivo e Antero Matias Gama (distinção).

Inspector Técnico de 2.ª classe : João Gomes da Costa (distinção).

Inspectores : José Martins Lopes e José Pereira Lopes.

Inspectores Técnicos de 3.ª classe : Américo Pereira Costa (distinção); Francisco Bernardo (distinção), e Manuel Joaquim de Carvalho.

Chefe de Escritório principal : José Rosa Damásio.

Chefe de Desenhadores : Mário Jesus Fernandes Sequeira.

Chefe de Escritório de 1.ª classe : João Maria Pintão, (distinção).

Subchefes de Repartição : Artur Sabino José Guerreiro, Fernando Gonçalves, (distinção) e Henrique de Sousa Gião.

Subchefe de Escritório : Tiago Ribeiro dos Santos.

Chefes de Secção : David Lopes dos Santos, José António dos Santos, José Joaquim Lourenço, Eduardo dos Santos Borrêgo, Raul Armando Pimenta de Carvalho, Joaquim Alves Cardoso, Júlio Paulo de Carvalho, Joaquim Lourenço de Moura, Jaime Eulálio Gomes e Albano Henriques Cunha.

Empregados de 1.ª classe : Carlos Madeira Brandeiro, Alberto Lino, José Filipe Aires, Manuel Martins Gonçalves, José Araújo dos Reis, José Augusto Moreira, João Fernandes Almeida e Eduardo Oliveira Pinheiro Inchado Brito.

Desenhador de 2.ª classe : José Almeida Vaz Lourenço, (distinção).

Empregados de 2.ª classe : José Augusto Coelho Sanches Castro Vilas Boas, Amândio Prudêncio Nobre, Helder Soares Pessoa, Artur Mendes, Joaquim Fernando Lorigo Lopes, Luís de Jesus Ferreira, António Alberto Afonso de Sousa, José Baptista e Constantino Jesus Filipe Mata.

Empregado de 3.ª classe : Diamantino Mendes da Conceição.

Electricista de 2.ª classe : José Guilherme Bravo.

Arquivista de 1.ª classe : Artur da Conceição Teixeira (distinção).

Arquivistas de 2.ª classe : Alfredo Duarte Laureano, Fernando Durão de Oliveira e João Daniel.

Distribuidor de 2.ª classe : Alfredo da Silva Costa.

Ajudantes de distribuidor: José Henriques e Manuel do Carmo.

Chefes principais: Manuel Lopes e João Baptista Comprido.

Chefes de 1.ª classe: Pompílio Duarte Lizardo, Eloy Trindade da Silva, Guilherme Augusto Tomás Júnior, José Francisco das Neves e José António dos Santos Correia.

Chefes de 2.ª classe: Adelino Correia, Vítor da Ressurreição Baptista, Manunel Pereira, João José Bernardino Marques, Joaquim Rodrigues de Carvalho e Manuel Fernandes.

Chefes de 3.ª classe: Feliciano Delgado, João Francisco Branco, Manuel Diniz, Virgílio de Carvalho, Américo Castanho de Matos, Salomão Eurico Gouveia, Armando Inácio, Carlos Machado, Eduardo Augusto Azevedo, Gaspar Vieira Leite, Mário Guerreiro de Matos, Ramiro Luís Rocha, José Humberto Machado, Duarte Rodrigues Miguel, José Florêncio, Teodósio Mendes, José Alves.

Factores de 1.ª classe: Luís Maria Marques, Delfim Rodrigues Moreira, Américo Augusto de Mesquita, João Baptista Joaquim Soares, Augusto Inácio Vieira, Joaquim Ferreira da Silva, Arnaldo Gonçalves Malheiro, José Augusto Saraiva, Bernardino do Nascimento Marco, João Alves de Carvalho, Joaquim da Conceição Martins, Vítor Antunes, António Espírito Santo, Artur Vareda, Alexandre Oliveira Gomes, Justo da Piedade, Joaquim da Ressurreição Carvalho, António Pino de Jesus, José Guterres Gonçalves, António Jacob Urbano, José Mora Júnior, Álvaro Rosa Fresco, Joaquim Fernandes Maçaroco, António dos Santos Leitão, Carlos Nunes Alegre, João Pereira Mano e Francisco Abelho.

Factores de 2.ª classe: Augusto Luciano Galindo Bico, Fernando Acácio Moreno, José de Matos Tomé, Alfredo Marques da Graça, Joaquim Ferreira, Amilcar da Luz Henriques, João dos Santos, Manuel Ferreira, Vítor Manuel Antunes, António Marques Morgado, Rossel Mateus Lázaro, António José Dias, Francisco Tavares da Costa Grilo, José Ferreira Neto, José Lopes, Maximiano Cotafo Condesso, Josué de Matos Ferreira, Joaquim António Rocha Cortes, Leandro da Cruz, João Cardoso Vilela, Manuel Farinha, Manuel Ambrósio, José Luís Simões, David Ferreira Pinto Júnior, José de Lemos Araújo, João Tavares Pereira, João Simões, Manuel Marques Serra, Artur Cardoso da Guia, José Marques da Clara, Hermilo José Nunes Júnior, José Bernardino Capela Marques, Jacinto Simões, João Cacela da Silva Marques, João Cordeiro Júnior, Alberto Marques Pinto, Jerónimo Rodrigues Baptista, Apolinário Sebastião, André António Elias Ferreira, José Baptista Viegas, Serafim dos Santos Beco, António dos Santos.

Américo dos Santos Gomes, Custódio da Costa, António Lopes Policarpo, Jacinto Lopes, Joaquim da Costa Durão, Adelino Jorge, Francisco Teixeira de Sousa, Manuel André, Cipriano Antunes Micael, José Ramos Pedro, António de Matos, Agostinho Carmona Cardoso, Francisco da Silva, José Ildefonso Carneiro de Macedo, Valentim Gonçalves Carvalho, Manuel Bernardo Júnior, Francisco de Oliveira, Arnaldo Rodrigues Fernando Silvano, Joaquim dos Santos, José Teixeira Lobo, Castro Dias Marcelino, Virgílio Leão Pires Mestre, José Felisberto Soares, Diamantino da Silva Ferreira, Francisco Agostinho Lourenço, Luís Ventura, Hermínio da Silveira Almeida, Manuel Mendes Raimundo, Gabriel Ilídio Velho, Manuel Bota Barreiros, Manuel Jorge das Neves Carvalho, Horácio Augusto, Manuel de Oliveira, Álvaro Cabrita Guerreiro, Luciano Joaquim dos Santos, Augusto Lopes Mainha, José Simões Fernandes, José Barreira, Raúl Mandslay Costa, José Coelho Campino.

Manuel Simões, José da Costa Martins, Leonel José de Sousa, António Caetano Maceiras, Augusto Chambel, Albino Ribeiro de Araújo, Manuel Martins da Pomba, Bento de Matos, António Lopes Domingos, José Ferraz Coelho, Guilherme de Sousa, José António Marques, Manuel Lourenço, Rogério de Sousa, Amadeu dos Santos Mineiro, Sebastião de Jesus Ramalhosa, João José Nunes Mourão, Joaquim Barreto Leite, António Moura Marques Granja, Afonso Ferreira Machado, António Nunes Jaqueta, José dos Santos Pimenta, José Boavida, António Ferreira de Melo, Fausto Alvaro da Silva, António Vieira Rocha Gomes, Oscar de Almeida Azevedo, Manuel Custódio Pereira, Januário Ribas de Freitas, António Monteiro Ramos, Arnaldo de Jesus Santos, Manuel Maria Cardoso, Fernando Laranjeira Rocha, António Ferreira Capela, Custódio Gonçalves Correia, Aníbal Correia de Oliveira, António Crisanto do Vale, João Aves de Almeida, Manuel Nunes Ribeiro, Faustino Teixeira de Azevedo, Joaquim Júlio de Almeida, António Norberto Calabre, Manuel Joaquim Bento, Abraham de Matos Viegas, Sérgio Borges Manilha, José Augusto Troca, Belmiro Augusto Aragão, José Teófilo Morais, Francisco António Pardal, Severino Bernardo Pinto, Joaquim Rodrigues, Artur José Monteiro, Manuel Azevedo dos Santos, Domingos Duarte de Oliveira, Carlos de Sousa, Alberto Dias do Couto Padrão, José Cândido Ribeiro da Silva, António da Costa Dias, Benevides Ramos da Silva, Manuel Dias da Silva, Joaquim Pinto Ferreira, Alfredo da Silva Oliveira, António da Silva Campos, Boaventura da Silva Santos, Aurelino Aurélio Ferreira de Sá.

Factores de 3.ª classe: António Marques da Clara, António Beviano, Fernando Henrique Tavares da Silva, António Pereira Pinto do Vale, José António dos Santos Teixeira, Leopoldo Monteiro Cerdeira e Francisco Teixeira Pinto.

Fiscal do Pessoal de Trens: Honorato Lopes dos Santos.

Condutores de 1.ª classe: João do Paço, José Pereira de Sena, António Augusto Príncipe, Gaspar Martins Amorim, Joaquim Alexandre, Francisco dos Arcos, Ricardo Rodrigues Correia, José Anes, Joaquim Manuel, Manuel de Jesus Alexandrino, Furtunato de Figueiredo.

Condutores de 2.ª classe: Artur Faria, Aníbal Pereira de Araújo, Joaquim Augusto de Queiroz, José Maria da Costa e Silva, José Aleixo, José Lopes Pereira Coutinho, Manuel da Costa, Alexandre de Sousa Martins, Abílio Maria Domingos, Manuel Gonçalves, Manuel Claudio, Alfredo Coelho, Eduardo Fernandes.

Guarda-freios de 1.ª classe: António da Mota, António Augusto Gonçalves Castanheira, José Maria Filipe da Silva, Luís Diogo Mateus, Manuel Augusto Luís, Octávio Gomes da Piedade, António da Cunha, José Bernardo, António Gonçalves Ferreira, Francisco António, Alberto Pereira de Magalhães, António dos

Santos Ferreira, António Joaquim Ferreira, Augusto Pereira dos Santos, José Carlos Pais, Alberto Martins, Francisco Manuel Raquel, Fernando Dias Cardoso, Aníbal Augusto Costa, José Domingues, Joaquim Manuel Carvalho, Joaquim Ferreira do Vale, Joaquim Chasqueira Salvado, Eduardo Mendes, Bonifácio Lopes Capitão, Matias Fernandes, António Rodrigues Pato, Guilherme Marques.

Guardas-freios de 2.ª classe : Afonso Ferreira de Araujo, José Fernandes Rodrigues, Serafim Pereira de Miranda, António da Luz Baldeiras, Luís Rodrigues da Silva, Joaquim Marques dos Santos, António Martinho Boavida, António Pedro, Abel de Almeida, Guilherme Ferreira dos Santos, Amílcar Marques, Joaquim Ferreira Moreira, Luís Pombal Luz, António Gregório, Raul Graça de Oliveira, Carlos Geirinhas Ramalho.

REFORMAS

Serviços Médicos — Dr. João de Matos Cid, médico adjunto.

Comercial — Artur Duarte Geral de Oliveira, Inspector Adjunto do Serviço de Reclamações; José Ricardo Moreira, Empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos; Manuel Francisco de Almeida, Empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos; Eduarda Rocha Cunha, Escriutária de 1.ª classe de Porto; Maria do Carmo Nunes, Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa — R.; Aurora Alves Nascimento, Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa — R.; Heloisa Julieta Sequeira Lamaix Lobato, Bilheteira de 2.ª classe de Lisboa — R.; José Saraiva Gouveia, Revisor principal de Lisboa; Manuel Joaquim Rosa, Revisor de 1.ª classe de Alfaiates; Manuel Marta, Revisor de 1.ª classe de Lisboa.

Exploração — Augusto Afonso Soares, Inspector do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos; António Gomes da Costa, Inspector da 15.ª Secção de Exploração; José Tomás Campos Bravo, Subchefe do escritório da 6.ª Circunscrição; Vitor Rodrigues, Empregado principal da 4.ª Circunscrição; António Joaquim Freire, Empregado principal da 6.ª Circunscrição; Mário Vicente Correia dos Santos, Chefe de 3.ª classe de Tunes; Adriano Monteiro, Fiel da estação de Alfândega; Mário Henriques, Factor de 1.ª classe de Mourisca do Vouga; Maximino Baptista, Factor de 1.ª classe de Albergaria-a-Nova; Manuel Fernandes Runa, Factor de 3.ª classe de Lisboa — P.; Manuel da Costa, Condutor principal de Lisboa; Armando Sousa Soares, Guarda-freio de 2.ª classe de Alfaiates; Evaristo Fernandes, Capataz de manobras de Viseu; Bernardo Paisano, Agulheiro de 1.ª classe do Barreiro; Dimas de Carvalho, Agulheiro de 2.ª classe de Mora; Francisco de Queirós, Guarda de estação de Contumil; José de Melo, Guarda de estação de Régua; José Joaquim Bogado, Guarda de estação de Alcântara-Terra; Maximino Augusto Pereira, Guarda de estação de Vendas Novas; António Mendes, Guarda de estação de Abrantes; Augusto Silva Serra, Servente de Lisboa-P.; João Cardoso, Carregador de Penamacor; Albano Teixeira Alves, Carregador de Alfândega; Manuel Lourenço, Carregador de Lisboa-Jardim.

Sociedade Industrial de Vila Franca

(S. A. R. L.)

FABRICAS DE MOAGEM
E DE DESCASQUE DE ARROZ

EM

VILA FRANCA DE XIRA

Escritórios em LISBOA: Rua dos Fanqueiros, 38
TELEFONES: 23830 e 27806 — ESTADO 372

Fábricas e Sede: VILA FRANCA DE XIRA - Largo da Indústria
TELEFONE 20

António Moreira Rato & Filhos, L.^{da}

CIMENTO TEJO

M Á R M O R E S
P A R A
C A N T A R I A I S

M A T E R I A I S
D E
C O N S T R U Ç Ã O

Avenida 24 de Julho, 54 — LISBOA

Telefone **60879** — Telegramas **RATOFILHOS**

Sumário

O aumento de tarifas dos transportes em caminho de ferro.

A função do Agente Comercial, por Carlos Santos.

A Ponte da Ribeira do Ter, por Borges d'Almeida.

Recordando..., Como nasce uma filosofia, por Guerra Maio.

A arte e o caminho de ferro: O comboio na pintura.

Velhos rumos... Novos rumos..., por Alvaro Libânio Pereira.

Impressões de Viagem, por Pedro de Freitas.

Página de Arte: O Fado, de José Malhã.

Concurso «Estações Floridas».

Bom humor.

As novas carruagens suíças.

Curiosidades: As verdadeiras origens do Cinema, por Eduardo O. P. Brito.

Os mistérios do fundo do mar, por R. Carvalho Costa.

Amigos do «Boletim».

Ferrovários de palmo e meio, por Maurício Teixeira.

A Evolução dos Caminhos de Ferro Franceses, por Maurice Lemaire.

Homenagem a ferroviários recentemente condecorados.

Pessoal.

GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •



É uma reprodução gráfica da

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, L^{da}

T. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (ó 58)
TELEF. 20055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO—TRICROMIA
FOTOGRAVURA—ZINCOGRAFIA

NA CAPA — A Diesel-Eléctrica 101,
na viagem experimen-
tal a Gaia.