

BOLETIM DA C.P.

# BOLETIM DA C.P.

N.º 262

ABRIL — 1951

ANO 23.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

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

ADMINISTRAÇÃO

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



Esteve em Lisboa, de passagem para Paris, Mr. Raoul Dautry, antigo ministro do Governo da França e antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro Franceses, justamente considerado uma das mais eminentes personalidades do meio ferroviário internacional.

A' partida do «Sud-Express», apresentaram cumprimentos ao ilustre viajante o Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes, o Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata, os Subdirectores Eng.ºs Pedro de Brion, Pinto Bravo e Campos Henriques e outros funcionários superiores da Companhia.

# **Os antigos fardamentos dos nossos ferroviários**

O «Boletim da C. P.» reproduz na capa do presente número os fardamentos dos ferroviários portugueses, no ano de 1874, graças à gentileza do Engº Vaz Cintra, antigo colaborador da nossa revista.

Falta n cinco anos para a comemoração do primeiro centenário dos caminhos de ferro portugueses. A reprodução dos antigos fardamentos constitui um magnífico subsídio para o futuro museu dos caminhos de ferro.

Junto da locomotiva «D. Luís», que tem o n.º 1 e se guarda cuidadosamente nas oficinas do Barreiro, encontram-se cinco ferroviários, cujas categorias vamos indicar: — a figura central é um carregador da época, que tem ao lado, também de calça branca, um agulheiro, empunhando a cornête e a bandeira de sinais. A primeira figura da esquerda, com a lanterna na mão, é o condutor do comboio, e do outro lado, vestindo impecavelmente, dois chefes de estação.

Interessante seria, desde já, a execução de manequins com os antigos fardamentos, que constituiriam exemplares curiosos para o museu a criar. Até agora, já algumas Divisões puseram à disposição do «Boletim da C. P.» materiais, ferramentas, bilhetes, cartazes e outros objectos destinados ao nosso museu, mas devemos confessar que o material reunido é bastante reduzido para a projectada realização.

Aproxima-se o dia 28 de Outubro de 1856, data em que Sua Majestade El-Rei D. Pedro V inaugurou oficialmente os caminhos de ferro de Portugal, fazendo-se a viagem, de Santa Apolónia ao Carregado, em 40 minutos. O regulamento então publicado proibia a circulação dos comboios a mais de 30 quilómetros à hora — e era muito —, porque, se as carruagens

se enchessem, eram necessárias mais locomotivas para as rebocar!

Vale a pena transcrever do «Arquivo Pitoresco» as linhas que seguem, para que os ferroviários de hoje possam avaliar o que representou para o país a inauguração do troço referido:

*Mediante a consignação e pagamento de 3.501 contos, obrigaram-se os empreiteiros a dar pronto o caminho até Santarém, com todo o seu material circulante e linha de telegrafo eléctrico, paralela.*

*Chegou o dia de se inaugurar em solene mente, no Beato, as obras do caminho de ferro de leste!*

*Os trabalhos começados em pequena escala, progrediram lentamente até fins de março de 1854. Embaraços de expropriações, embaraços de planos, embaraços de material retardado, embaraços de operários não amestrados, tudo concorria para que a obra não luzisse como se desejava. Em Abril, porém, tomaram os trabalhos maior desenvolvimento e, desde Julho, continuaram em pé regular.*

*Sobrevieram, em 1855, desinteligências entre os empreiteiros e as companhias. Desligaram-se, por fim, mandando a última continuar as obras directamente. Foi por aquele tempo que se recebeu o patriótico auxílio de muitos dos nossos concidadãos do Rio de Janeiro, que tomaram para si acções com o que o Governo ficaria, e que o punham em graves embaraços, com o pagamento das prestações correntes.*

*No dia 28 de Outubro de 1856, foi a inauguração solene, e no dia seguinte a abertura à viação pública, da parte do caminho de ferro entre Santa Apolónia e o Carregado, obra de trinta quilómetros.*



## UMA EXPOSIÇÃO DE ARTE NA ESTAÇÃO DO ROSSIO

O «Boletim da C. P.» a quem se devem várias iniciativas de carácter cultural — concursos, excursões, sessões de cinema, etc. — realizou na estação de Lisboa-R. uma interessantíssima exposição de gravuras executadas por Manuel Cabanas, Empregado de 1.ª da Divisão da Exploração.

Ao acto inaugural assistiram os Administradores Eng.º Mário Costa e Leite Pinto; Director Geral Eng.º Espregueira Mendes; Secretário Geral Eng.º Branco Cabral; Subdirector Eng.º Pinto Bravo; os Chefes de Divisão Eng.ºs Lima Rêgo, Fernando Arruda, Mário Fonseca e Dr. Faria Lapa; Subchefes de Divisão Eng.ºs Manuel Campelo, Azevedo Nazaré e Dr. Francisco Molêdo; Chefes de Serviço Conde de Almada, Vasco de Moura, Almeida Henriques e António Montês; Dr. Fernando Wadinton, Inspector dos Serviços Médicos; Subchefe de Serviço Frutuoso Gaio e Jorge Vasconcelos, e muitas dezenas de ferroviários, que, depois de admirarem os trabalhos expostos, visitaram a exposição de encadernações organizada por aquele artista numa livraria dos Restauradores. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» estava representada pelo seu Director Carlos d'Ornellas.

A Imprensa referiu-se largamente a este

acontecimento artístico, que foi visitado por muitos milhares de pessoas, que elogiaram a iniciativa e tiveram palavras de louvor para o expositor Manuel Cabanas.

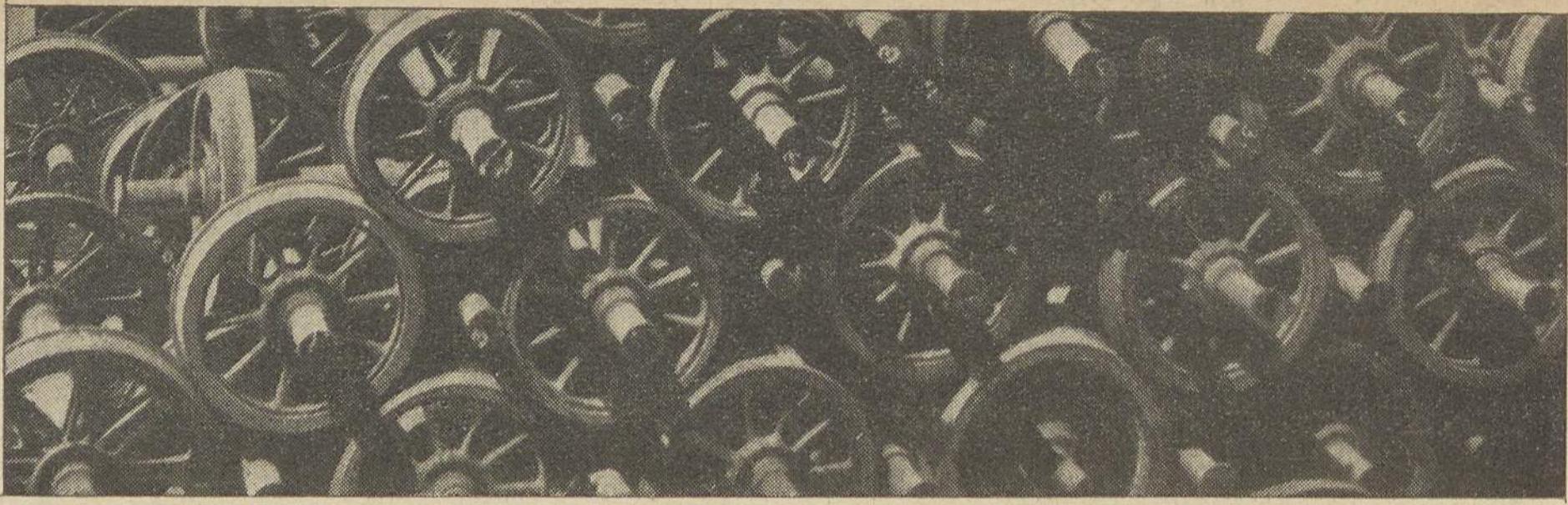
Manuel Cabanas, algarvio de nascimento, começou de muito novo a sentir gosto pela Arte. Com um simples canivete, modelou dezenas de figuras em raízes sêcas de árvores, gravando os seus desenhos em pedaços de ardósia.

Nunca frequentou qualquer escola de Belas-Artes, mas sentindo desde pequeno um gosto invulgar por todas as manifestações artísticas, aproveitou as horas livres da sua profissão de ferroviário, para estudar a técnica dos antigos professores.

O gosto, a vocação, o trabalho e a persistência desenvolveram-se e aqui está como Manuel Cabanas, com o rodar dos anos, se transformou num artista curioso.

O «Boletim da C. P.» sabedor dos merecimentos de Manuel Cabanas, entendeu que os seus trabalhos deviam ser conhecidos, com a certeza de que seriam apreciados pela crítica e pelo público — estímulo para novos empreendimentos.

As nossas felicitações pelo sucesso alcançado.



# Um concurso de fotografias de assuntos ferroviários

COMO informamos no nosso último número, encerra-se no próximo dia 15 de Maio o concurso de fotografias destinado aos nossos assinantes, no qual só serão admitidas fotografias de assuntos ferroviários como pontes, túneis, oficinas, locomotivas, estações, trabalhadores, troços de linha, etc..

Todos os leitores devem ter verificado que as capas do «Boletim da C. P.» reproduzem fotografias de assuntos exclusivamente ferroviários. O concurso anunciado destina-se a recolher fotografias destinadas às capas da nossa revista, as quais serão a seu tempo publicadas.

Este concurso destina-se apenas aos assinantes do «Boletim da C. P.», condição indispensável para tomar parte na competição, para a qual foram estabelecidas as seguintes:

## BASES DO CONCURSO

1.º — Está aberto o concurso de fotografias de assuntos ferroviários entre os assinantes do «Boletim da C. P.», o qual será encerrado no dia 15 de Maio de 1951.

2.º — É condição indispensável para a classificação, o envio de uma fotografia no formato de 18×24, em papel brilhante e ainda da película respectiva.

3.º — As películas e as provas fotográficas serão remetidas em envelope lacrado, que terá uma dívisa escrita exteriormente. Noutro envelope, também lacrado, escrever-se-á exteriormente a mesma dívisa, e dentro o nome, morada e categoria do concorrente.

4.º — Encerrado o concurso, serão as fotografias submetidas à apreciação do jury, que terá compostos de três pessoas indicadas pela Direcção do «Boletim da C. P.».

5.º — Serão atribuídos aos concorrentes seis prémios, compostos de três máquinas fotográficas e três ampliações, dos trabalhos classificados em 4.º, 5.º e 6.º lugar.

6.º — Os resultados do concurso serão tornados públicos, figurando os trabalhos seleccionados, pelo jury, numa exposição a realizar em local oportunamente designado.

7.º — As fotografias que não estejam em condições de ser classificadas, serão devolvidas aos concorrentes, assim como as que não obtiverem prémios.

8.º — As seis melhores fotografias apresentadas, além das que obtiveram prémios, serão reproduzidas na capa do «Boletim da C. P.» com indicação do nome do autor.

Está aberto o *Concurso de Fotografias de Assuntos Ferroviários*.

# OS REPRESENTANTES DA IMPRENSA VISITARAM AS INSTALAÇÕES DA CARRIS

A convite do Administrador-Delegado da Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa, visitaram as instalações das Amoreiras e de Santo Amaro os representantes da imprensa diária de Lisboa e Porto, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e do «Boletim da C. P.».

Os leitores que vivem na capital, conhecem a actividade da Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa, e o progresso levado a efecto nos últimos anos, com a montagem dum modelar serviço de auto-carros. O que muitos dos nossos leitores não avaliam, é o movimento que a importante emprêsa regista e a série de melhoramentos efectuada, que coloca os «eléctricos de Lisboa ao lado dos das melhores capitais europeias.

Os transportes da «Carris» são feitos presentemente em 149 auto-carros, 414 eléctricos e 55 atrelados, sendo a extensão das carreiras em auto-carro de 278 quilómetros e a dos serviços eléctricos de 418 quilómetros.

Sendo a população da capital de cerca de 800.000 habitantes, pode dizer-se que raros são os lisboetas que não utilizam os meios de transporte da «Companhia dos Carris».

Os passageiros transportados diariamente em auto-carro sobem a 100.000 atingindo os transportados em eléctricos o elevado número de 745.000. O número de empregados e assalariados é de 5.579, sendo de 2.510 o número de motoristas, condutores e guarda-freios.

Os «eléctricos» percorrem diariamente 28.324.286 quilómetros e os auto-carros 7.126.441, sendo de 215.421.000, o número de bilhetes impressos por ano em tipografia própria — número astronómico que dá ideia do excepcional movimento de passageiros.

A visita da Imprensa começou pela estação das Amoreiras, onde os convidados assistiram à lavagem e abastecimento dos auto-carros. Antes de serem arrumados nos parques de re-

colha, os veículos são abastecidos de gazóleo, operação feita por aparelhagem moderna, a qual interrompe automaticamente a alimentação do depósito, quando se encontra cheio. O gazóleo é armazenado em reservatórios subterrâneos, donde é elevado por bombas eléctricas para os tanques de abastecimento.



A secção de bobinagem de motores em Santo Amaro

Seguidamente, procede-se à operação de lavagem, na qual se utilizam escovas especiais, alimentadas a água. A operação de abastecimento de gazóleo, água, óleo de lubrificação e lavagem é feita por uma equipa de cinco homens, em cerca de quatro minutos.

Os visitantes dirigiram-se, em seguida, à Estação de Serviço, onde se procede à inspec-

ção periódica dos auto-carros e ainda a pequenas reparações, sendo as reparações de maior vulto feitas nas oficinas de Santo Amaro.

Os trabalhos de conservação são efectuados por cada 10.000 quilómetros percorridos, sendo os auto-carros submetidos a reparação geral, quando completam 160.000 quilómetros.

Na estação das Amoreiras foram ainda visitadas as oficinas de pintura, estofagem, carpintaria, e armazém privativo e ainda os compressores de ar, que alimentam as máquinas, ferramentas e o aparelho de recuperação de óleo para aproveitamento de óleo usado.

Circunstâncias estranhas à Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa, não permitiram ampliar e modernizar a estação de Santo Amaro, onde existem a tipografia, armazens gerais, barbearia, etc.

As instalações mais importantes de Santo Amaro, são as oficinas de reparação, montagem de rodados, motores e freios, reparação de material eléctrico, fundição, pintura e caldeiraria. Só nas oficinas de conservação de material circulante, trabalham mais de 1.200 homens.

Desde 1922 até agora, foram construídos nas oficinas visitadas 171 «eléctricos», e reconstruídas as caixas de 107 carros e montadas as caixas dos auto-carros.

Terminada a visita, durante a qual os jornalistas foram acompanhados pelo Sr. Secretário Geral da Companhia, Xavier Avilez, Eng.<sup>os</sup> Jorge Gonçalves e Joaquim da Cunha Ferraz, e outros funcionários superiores da Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa, ofereceu-lhes um «copo de água» durante o qual o Administrador Delegado, Sr. Reginald Smith, saudou os visitantes, afirmando-lhes que tinha o maior prazer em trabalhar em Portugal, procurando manter o prestígio da Companhia e melhorar o serviço existente.

Em nome dos jornalistas presentes, o Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Carlos d'Ornellas, saudou a Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa e agradeceu a demonstração de simpatia que a Imprensa acabava de receber, afirmando que a visita tinha sensibilizado todos os visitantes.

O «Boleim da C. P.» agradece, uma vez mais, a gentileza do convite da Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa, a quem deseja as maiores prosperidades.

# VELHOS TEMAS

Por F. PEREIRA RODRIGUES  
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

## VALOR PROFISSIONAL

Se, em trabalho que te dão,  
revelas facilidade,  
prudente velocidade,  
natural aplicação;

se mostras exactidão,  
certa regularidade,  
constante pontualidade,  
metódica execução;

se demonstras paciência,  
interesse, persistência  
e uma discreta alegria,

tens valor profissional  
de empregado excepcional  
— e chefe serás um dia.

## A L E L U I A

Por JOSÉ FERREIRA DE LIMA  
Operário Ajudante das Oficinas Gerais de Campanhã

Ressuscitou Jesus!... Aleluia!, aleluia!...  
Aves, emudecei!; Silêncio, águas do Mar!:—  
Deixai ouvir, deixai!, a doce melodia  
Implícita na voz de lábios a rezar!...

O Que morreu na cruz, coroadó de agonia,  
Mas sem soltar um ai, mas sem se lamentar,  
É o mesmo que hoje vem, (salve, bendito dia!)  
Dar luz a cada alma e paz a cada lar!

Entre cantares, flores e repicar de sinos,  
Numa aurora de luz, de cor e de alegria,  
O Redentor do Mundo, o Pai dos pequeninos,

Irá dar-Se a beijar, em palácio ou cabana,  
Ele, que no Calvário, há séculos, seria  
O primeiro festim da iniquidade humana!...

# Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), uma das maiores associações ferroviárias do mundo, criou recentemente um novo organismo, o Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus (C. I. C. E.), ao qual aderiram as administrações das Companhias ferroviárias de 15 países europeus e, ainda, do Estado de Israel e da Companhia Internacional das Carruagens-Camas.

A principal missão da C. I. C. E. cuja gerência foi confiada aos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, é dar a conhecer ao mundo inteiro o valor do caminho de ferro como serviço de transporte, de forma a intensificar a atmosfera de confiança e de simpatia pelo carril, por meio da imprensa, cartazes, brochuras, rádio, cinema, conferências, etc.

## Alemanha Ocidental

O comboio do Plano Marshall que, até há pouco, circulou na Alemanha do Sul, iniciou a sua viagem através das cidades da Alemanha Ocidental, a partir de Bonn, onde teve lugar uma cerimónia na presença do Presidente da Confederação.

Este comboio representa o símbolo da amizade entre a América e a Alemanha.

\* \* \*

Acabam de ser construídas novas carruagens ligeiras que, além de grande estabilidade oferecem um maior conforto aos viajantes. A estrutura interna das novas carruagens, cujo sistema é já conhecido, permite a transformação dos lugares de 2.ª classe em camas.

Os caminhos de ferro alemães efectuaram recentemente a experiência de dois novos comboios, cada um com três carruagens, a qual decorreu de forma satisfatória. As carruagens têm a particularidade de possuir dois pisos, oferecendo o maior conforto, mesmo aos passageiros de 3.ª classe, tendo alojamento para 334 pessoas. No andar superior encontram-se os lugares de 2.ª classe e o restaurante.

## Austria

Em Setembro de 1949, ou seja cem anos depois da construção do primeiro túnel, foram iniciados os trabalhos de construção do segundo túnel de Semmering.

Trata-se de um túnel, com 1.500 metros, que está sendo aberto em rocha, prevendo-se a duração dos trabalhos em 27 meses, durante os quais serão removidos 100.000 m. c. de pedra, sendo utilizadas 15.000 toneladas de cimento e 4.500 m. c. de madeira.

Como há um século, centenas de trabalhadores austríacos arriscam a saúde e a vida, para permitir o acesso à montanha, por uma nova via. Esta luta com a Natureza servirá para melhorar ainda mais as relações ultramarinas.

## Bélgica

Por virtude das últimas guerras, estiveram interrompidos os trabalhos de ligação norte-sul, em Bruxelas, os quais, só agora, entraram na fase do acabamento.

Este túnel reveste-se de grande importância, não só para as comunicações internas, mas nas relações ultramarinas, que serão melhoradas de forma sensível.

## Dinamarca

A partir do verão de 1951, o serviço de polícia, alfândega e divisas, será feito em trânsito, nos comboios internacionais entre a Dinamarca e a Alemanha. Estas facilidades serão aplicadas também aos expressos da Escandinávia, dirigidos para o sul e oeste.

A viagem para Roma, graças também a outras economias de tempo, será encurtada em uma noite.

\* \* \*

Na presença da Rainha Ingrid, procedeu-se recentemente ao lançamento dum novo «ferry-boat», com motor «Diesel», para o trajecto do Gran Belt, que se destina ao transporte das carruagens, vagões e automóveis, possuindo interiormente três vias.

\* \* \*

No último verão, foram postas ao serviço, carruagens providas de compartimentos especiais para crianças que, graças a importantes melhoramentos, poderão ir deitadas durante a viagem. Esta carruagem, além do dispositivo da sua instalação, possui água quente, secador de roupas, etc.

## França

Depois de muitos estudos, foram iniciados os trabalhos de eletrificação da linha Paris-Lyon. Esta linha, que liga a capital da França aos centros industriais de Dijon, Lyon, St. Etienne, e ainda ao Vale do Rodano, Marselha e Côte d'Azur, Suiça e Itália, assegura um tráfego de passageiros e mercadorias difícil de exceder.

Desde 8 de Outubro de 1950, todos os comboios entre Paris e Dijon (315 kms de extensão), circulam-

elèctricamente, o que permite realizar as viagens com perfeita regularidade, aceleração apreciável e o maior conforto.

Os comboios rápidos realizam o percurso de 315 kms. sem paragem, em 3 h. e 12 m. Os rápidos de Paris-Lyon do fim da tarde e os da manhã, de Lyon-Paris, compostos de carruagens das três classes, cobrem o percurso em 2 h. e 32 m., ou seja à média de 124 kms. à hora.

A electrificação do troço Paris-Dijon, comum aos itinerários Paris-Marselha, Paris-Saboya e Paris-Jura, que bifurcam em Dijon, permite melhorar as relações com os Alpes, a Suiça, a Itália e o litoral mediterrâneo.

Para se poder avaliar a vantagem deste importante melhoramento, basta dizer que o comboio «Mistral» realiza os 863 kms. que separam Paris de Marselha, em 8 h. e 56 m., ou seja à média de 96 kms. por hora, e a automotora rápida, em ligação com o comboio de Marselha, permite efectuar o percurso Paris-Nice, ou sejam 1.088 kms. em 11 h. e 40 m.

\* \* \*

As relações rápidas entre Paris e Estrasburgo e vice-versa, estão asseguradas por três composições de carruagens, montadas sobre pneumáticos, as quais percorrem o troço de 504 kms. que separam as duas cidades, em 5 h. e 15 m.

Se bem que a ideia não seja nova, pois já em 1931 o troço Paris-Deauville se fazia em automotora com pneumáticos, a verdade é que o sistema tem sido sucessivamente aperfeiçado, a ponto de cada comboio ser composto de 6 carruagens que transportam 176 passageiros de 2.<sup>a</sup> e 73 de 1.<sup>a</sup> classe. Todas as carruagens, pintadas com cores claras, têm corredor central, possuindo aquecimento, iluminação com tubos fluorescentes e oferecendo o maior conforto.

\* \* \*

Com o fim de melhorar o conforto dos passageiros que viajam de noite, a S. N. C. F. estudou um sistema idêntico ao dos aviões de longo curso, estabelecendo em duas carruagens metálicas, duas filas de lugares com um corredor central, os quais tomam a inclinação que o passageiro deseja, para poder ler ou repousar. Cada carruagem tem dois porta-bagagens longitudinais e uma pequena divisão para volumes maiores. As duas carruagens têm feito serviço entre Paris-Bordeus e Paris-Marselha, estando a S. N. C. F. a receber informações e aplausos da sua clientela.

\* \* \*

Os turistas podem, desde há pouco, apreciar a excelente cozinha francesa, em 63 restaurantes dos caminhos de ferro, onde são servidas refeições particularmente cuidadas a preço fixo. A iniciativa dos Caminhos de Ferro Franceses tem o fim de pôr em destaque os já celebrados pratos regionais e os afamados vinhos.

A instituição do preço fixo, incluindo o vinho e as taxas de serviço, evita aos viajantes surpresas desagradáveis.

## Inglaterra

Os caminhos de ferro ingleses e as administrações associadas, puseram ao serviço 19 novos navios, afectos ao tráfego entre a Grã-Bretanha e o Continente, os quais ostentam os pavilhões francês, belga e dinamarquês e fazem o serviço de passageiros, automóveis e mercadorias.

\* \* \*

Durante o ano corrente, três «ferry-boats» farão o serviço entre Dover e Dunquerque, devendo ainda aquele número subir a quatro, com a construção da unidade «Saint-Germain». Estes «ferry-boats» transportarão todas as noites as carruagens-camas entre Londres e Paris e ainda as carruagens com passageiros vulgares, os automóveis e os vagões de mercadorias.

\* \* \*

Os caminhos de ferro ingleses instalaram em Paris, Bd. de la Madeleine, 12, uma delegação, na qual os viajantes podem reservar lugar para os automóveis destinados a Inglaterra. Delegação idêntica foi instalada em Bâle, para os automobilistas suíços.

\* \* \*

Para o festival de 1951, serão postos em circulação, alguns comboios novos, destinados às grandes linhas dos caminhos de ferro britânicos os quais serão compostos de novos modelos de carruagens e locomotivas. Cada um dos comboios terá um nome especial.

\* \* \*

Para facilitar as formalidades aduaneiras e outras e ainda com o fim de ajudar os viajantes estrangeiros, foram instalados anúncios em várias línguas, nas grandes estações, com a chegada e a partida dos comboios internacionais.

Os anúncios são feitos em inglês, holandês, alemão e dinamarquês.

## Itália

Depois da guerra, dois grupos de comboios eléctricos fazem serviço entre Roma e Milão que, apesar de não atingirem ainda a velocidade de antes da guerra, oferecem ao público o maior conforto possível—cadeiras cómodas, ar condicionado e refeições servidas nos próprios lugares.

\* \* \*

Com o objectivo de tornar as viagens mais agradáveis, estão-se introduzindo importantes melhoramentos em alguns dos comboios eléctricos em circulação, dotando-os com salões panorâmicos, cadeiras móveis, alto-falantes e bar-restaurante. Estes com-

boios devem atingir, num futuro próximo, 160 kms. à hora, sem que os passageiros sofram o menor incômodo.

Também no tráfego de mercadorias se estão introduzindo importantes melhoramentos, como um novo tipo de suspensão nos vagões e um dispositivo para a frenagem automática, que permitirá manter os volumes em perfeito equilíbrio, à velocidade de 120 kms. à hora.

\* \* \*

Os caminhos de ferro italianos, desejosos de oferecer à sua clientela algumas distrações que quebram a monotonia das longas viagens, decidiram criar carruagens-cinema, que serão postas em circulação no ano corrente, nas principais linhas. A sala de projecção é provida dum passeio lateral que permite fácil comunicação com outras carruagens e terá a lotação para 80 pessoas, permitindo ainda, pela sua construção, a audição perfeita. Os viajantes pagarão um suplemento reduzido para assistir às sessões.

\* \* \*

No decorrer do ano serão restabelecidos os «comboios turísticos» que permitem às classes menos favorecidas, a visita, com uma despesa mínima, às belezas naturais e artísticas da Itália.

Além da redução de 60% dos preços normais, estes comboios oferecem aos excursionistas assistência turística de primeira ordem, com transportes em barco e autocarro, guias para a visita das cidades e refeições servidas em trânsito e nos restaurantes dos lugares visitados.

O sucesso alcançado pelos primeiros comboios turísticos foi completo, tendo os caminhos de ferro italianos recebido centenas de demonstrações de aplauso e reconhecimento por tão feliz iniciativa. O número de viajantes transportados nos cem comboios turísticos realizados de Julho a Setembro de 1950, subiu a 60.000.

## Noruega

Os caminhos de ferro noruegueses estabeleceram um serviço especial para os amadores de desporto de inverno. A viagem pode fazer-se em carruagens-camas e permite aos desportistas da Dinamarca e Noruega passar o domingo nas mais altas montanhas deste país.

\* \* \*

A partir de 15 de Junho de 1951, entrará em vigor o horário de verão.

Na linha turística mais importante — a de Oslo-Iergen —, passará a circular o «Expresso do Mar do Norte», com locomotiva «diesel», em ligação com a chegada dum barco inglês. A partir da mesma data, será introduzida a tracção eléctrica no troço Oslo-Estocolmo, o que permitirá acelerar consideravelmente as comunicações directas.

Depois da electrificação desta linha, a rede eléctrica passará a ter 1.025 quilómetros de extensão.

## Suécia

Em 1939 existiam no país 5.100 autocarros para o transporte de passageiros. Presentemente aquele número aumentou para 7.200, dos quais 1.300 pertencem aos caminhos de ferro suecos. Enquanto o caminho de ferro tem um rede de 15.166 kms., a extensão global das linhas de serviço de autocarros é de 99.000 kms. dos quais 25.000 kms. são explorados pelos caminhos de ferro do Estado e o resto por companhias privadas...

Os caminhos de ferro instituiram uma centena de linhas de excursão, nas quais se inclui a viagem ao norte do círculo polar ártico, ao sul da Suécia e também a Paris, Noruega, etc. Os autocarros foram construídos expressamente para excursões de turismo.

## Suiça

Os caminhos de ferro federais têm notado que as sociedades de recreio e desportivas utilizam os comboios, sempre que são postos à sua disposição veículos especiais que correspondam às suas necessidades.

Antes da guerra, circulavam sete «flechas vermelhas» e três automotoras especiais para excursões, tendo-se reconhecido que este número é insuficiente. Por isso, foi ordenada a construção de novas automotoras para viagens de grupos, as quais serão construídas conforme as exigências modernas, não só no que respeita a velocidade, mas ao conforto dos passageiros, como iluminação, aquecimento, bufete, alto-falantes, etc.

\* \* \*

Os caminhos de ferro federais criaram uma carruagem cinema, destinada à instrução do pessoal. Esta carruagem possui um ecran, uma cabine de projecção, alto-falantes e uma mesa para o instrutor.

\* \* \*

A título de experiência, foram postas ao serviço duas novas carruagens, uma de 1.<sup>a</sup> e outra de 2.<sup>a</sup>, equipadas com dois bogies de cinco eixos, sobre pneumáticos. A carruagem de 3.<sup>a</sup> pesa cerca de 14 toneladas e possui 76 lugares; a de 2.<sup>a</sup>, composta de 46 lugares, pesa cerca de 13 toneladas. As duas carruagens foram estudadas para excursões de grupos, podendo, no entanto, fazer parte da composição normal dos comboios ligeiros.

\* \* \*

No período de 23 de Dezembro de 1950 a 18 de Março de 1951, serão restabelecidos os chamados «Bilhetes de domingo». Nestes bilhetes, o preço da ida dá direito à viagem de volta. A ida é ao sábado ou domingo e o regresso no domingo ou 2.<sup>a</sup> feira.

# UMA CARTA DE ELOGIO AO NOSSO PESSOAL

No dia 8 de Janeiro deste ano, à partida do c.<sup>o</sup> 8011 da estação de Casa Branca, o revisor de 1.<sup>a</sup>, Francisco António Júnior, encontrou numa das carroagens um fio de ouro com medalhas. Não conseguindo identificar o passageiro a quem pertenciam os objectos encontrados, ao chegar à estação de Viana do Alentejo telegrafou para Borba, a perguntar se não seriam dum casal que seguiu, em 1.<sup>a</sup> classe, na Automotora n.<sup>o</sup> 8329.

O Ex.<sup>mo</sup> Senhor Humberto Fernandes, ao chegar àquela estação foi abordado sobre o assunto, tendo declinado nada lhe faltar, verificando, no entanto, ao chegar à sua casa, que os objectos encontrados lhe pertenciam, o que se apressou a comunicar à Estação de Borba.

A informação foi transmitida telegráficamente ao revisor, o qual fez entrega dos objectos referidos ao Chefe da estação de Beja, Manuel Florêncio que, por sua vez, os remeteu à estação de Borba, pelo c.<sup>o</sup> 8012 do mesmo dia, a fim de serem entregues ao seu possuidor.

Este facto, que pode parecer banal, motivou a carta dirigida ao Ex.<sup>mo</sup> Senhor Presidente do Conselho de Administração da Companhia, carta que é de franco elogio ao nosso pessoal. Se bem que se trate dum caso corrente, o «Boletim da C. P.» tem muito prazer em transcrever a referida carta, aproveitando o agradável ensejo para transmitir os seus cumprimentos ao pessoal que teve interferência no assunto:

Lisboa, 11-1.<sup>o</sup>-951.

Ex.<sup>mo</sup> Senhor Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Fui a Borba no dia 8 e saí do Terreiro do Paço às 9 horas. No trajecto de Lisboa a Casa Branca perdi um fio de ouro com umas medalhas. Não dei por isso. Na Casa Branca deixei o comboio que seguia para Beja e tomei a automotora de Vila Viçosa.

Logo antes de Évora, no percurso, foi-me perguntado se me faltava alguma coisa. Em Évora a mesma pergunta e, à chegada a Borba, a mesma também.

Respondi sempre que não me faltava nada. Só em casa, em Borba, notei que, de facto, não tinha comigo o fio e medalhas. Comuniquei então isto para a estação de Borba. Eram 4 horas da tarde; pois logo na automotora da uma e vinte veio o objecto perdido, que me foi entregue na manhã seguinte, dia 9, às 8 horas!

A solicitude oficiosa de todas as providências dos ferroviários do trânsito e do pessoal superior das estações de Beja e Borba, honram a Companhia.

A V. Ex.<sup>a</sup> que está no topo do organismo, entrego toda a minha admiração pelo sucedido e, com ela, a minha pobre homenagem a processos cuja dignidade não é ultrapassável em nenhum país do mundo.

Para medida exacta daquela admiração, ainda acrescento que ao objecto restituído me prendem motivos sentimentais de grande ternura, que o tornam insubstituível e até inestimável.

Os meus respeitosos cumprimentos para V. Ex.<sup>a</sup>, de quem sou

Criado Obg.<sup>mo</sup>

(a) Humberto Fernandes

## ARTIGOS DE ÓPTICA

O oculista Hilário Alves, Rua do Carmo, 69 2.<sup>o</sup> Dt., concede a todos os ferroviários o desconto de 20 %, em todas as compras de artigos de óptica e, nomeadamente, em lentes e armações para óculos.

Trata-se duma concessão de carácter permanente, para a qual bastará a apresentação, pelos interessados, de um documento passado pela Companhia ou a simples aposição de um carimbo na receita médica.



BARCELONA — Avenida José António

### Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha e Baleares

A anunciada excursão a Espanha e Ilhas Baleares, deverá sair de Lisboa no sábado 16 de Junho, regressando à capital no dia 1 de Julho.

Como prevíamos, a iniciativa do «Boletim da C. P.» foi coroada de êxito, sendo já muito elevado o número de inscrições, o que nos leva a informar os nossos assinantes que a lotação é limitada a quarenta pessoas.

A viagem deste ano terá o melhor acolhimento dos ferroviários espanhóis, custando apenas Esc. 2.000\$00, caso a moeda do país vizinho se mantenha. Torna-se indis-

pensável, para tomar parte na excursão, ser assinante do «Boletim da C. P.» desde Janeiro de 1948 e ainda a apresentação do passaporte.

As cidades visitadas são Madrid, Valência, Ibiza, Palma de Mallorca, Barcelona, Montserrat e Sevilha.

Os interessados que queiram conhecer o programa definitivo da excursão, no qual se incluiram algumas das mais notáveis curiosidades de Espanha, devem dirigir-se sem demora ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia-Lisboa. A inscrição encerra-se definitivamente, em 30 de Abril.



Jardim da Estação de Caminha

## ESTAÇÕES FLORIDAS

# O DÉCIMO CONCURSO REALIZA-SE EM JUNHO

**E**STAMOS na Primavera, a época em que os jardins das estações começam a vestir-se de flores.

A iniciativa do concurso «Estações floridas» deve-se ao «Boletim da C. P.» sendo da maior justiça dizer-se que o Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo muito a tem auxiliado, com o fim de estimular o bom gosto na decoração das estações do nosso País.

Ainda o ano passado, cinquenta e sete estações apresentaram-se ao IX concurso, devendo dizer-se que, em nove anos, foi aquele um dos que despertou maior interesse.

Neste momento, estão as circunscrições da Exploração escolhendo os nomes das estações concorrentes, as quais serão visitadas pelo juri, a partir do mês de Junho.

Conforme pedidos feitos, foram já distribuídas plantas, estando autorizado o fornecimento de vasos de cimento às estações interessadas no concurso.

No concurso deste ano, o décimo, os pré-

mios pecuniários serão em número de seis, assim distribuídos: — 1.º 2.500\$00 Esc.; 2.º 2.000\$00 Esc.; 3.º 1.500\$00 Esc.; 4.º 1.000\$00 Esc.; 5.º 750\$00 Esc.; e 6.º 500\$00 Esc.

Além destes prémios, serão distribuídos diplomas de menção honrosa e ainda trofeus cerâmicos a colocar nos jardins das estações, sendo a entrega dos prémios feita na Direcção Geral, como sucedeu no ano de 1950.

Tudo leva a crer que, no concurso deste ano, aumentará o número de estações concorrentes, nas quais o pessoal vai pôr à prova, uma vez mais, o seu bom gosto e o carinho que mantém pelos jardins.

O «Boletim da C. P.» verifica, com satisfação, que a iniciativa continua a despertar grande interesse, podendo afirmar-se que os estrangeiros que visitam o nosso País ficam sempre encantados com os jardins das estações portuguesas, nota simpática que muito há-de contribuir para o desenvolvimento do turismo em Portugal.

# OS NOSSOS COLABORADORES

O «Boletim da C. P.» regista todos os meses novos colaboradores, a melhor prova de que a nossa revista continua a ser bem recebida no meio ferroviário.

Os nossos assinantes não se limitam a enviar-nos artigos sobre assuntos profissionais, mas páginas literárias com grande interesse, fotografias de bom gosto e, muitas vezes, versos que merecem ser assinados por poetas.

A fotografia que acompanha estas linhas, da autoria dum distinto amador fotográfico, já classificado num dos nossos concursos, é a melhor prova do que afirmamos.

Agradecimentos pela ótima colaboração.

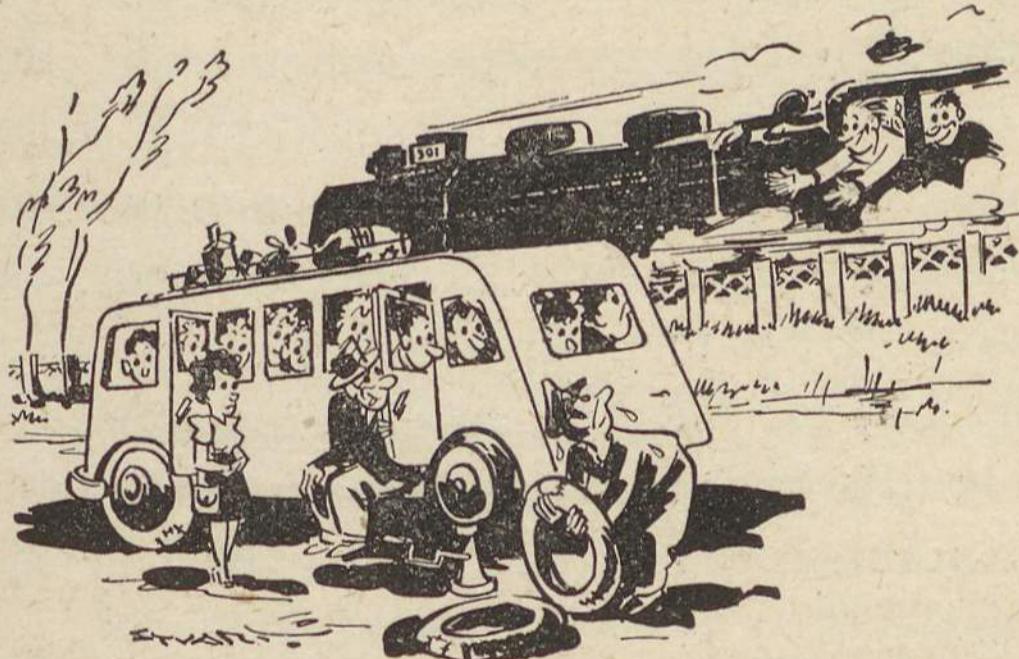


ENQUANTO A ROUPA ENXUGA...

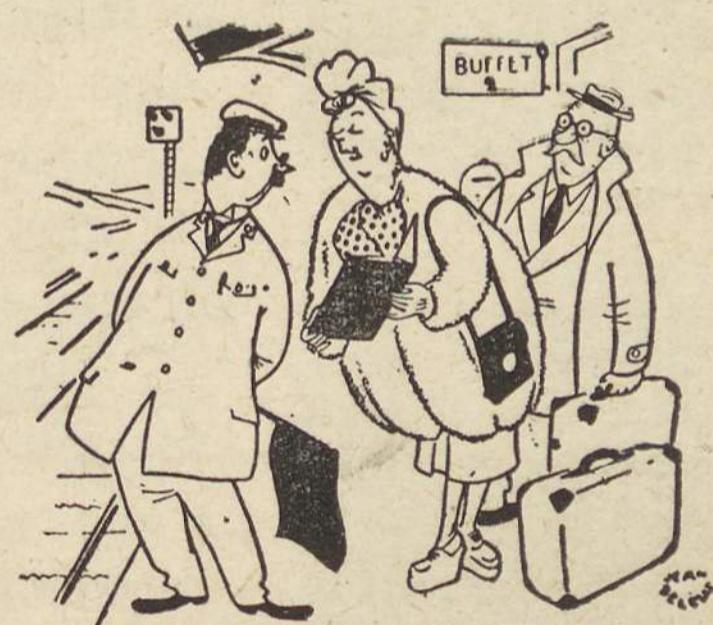
Foto de JOÃO JOSÉ DE BRITO ABRANTES  
Empregado de 1.ª nos Serviços Gerais de Exploração

## BOM HUMOR

A MANIA DOS AUTÓGRAFOS..



O MAQUINISTA DO RÁPIDO: Desculpa não te dar uma ajuda, mas tenho de estar no Porto a horas certas...



— Eu teria muito prazer que o sr. me dedicasse este guia dos Caminhos de Ferro...  
(Do Sempre Fixe)

# Comboios em marcha

**N**O último número da nossa revista, referimo-nos ao progresso verificado nos caminhos de ferro, tendo então publicado as fotografias de duas locomotivas, que mostram nitidamente o avanço da mecânica e, consequentemente, da tracção a vapôr.

Em pouco mais dum século, a aplicação da máquina dos meios de transporte, abriu uma nova era nas comunicações e com elas, em todos os meios de vida e de trabalho dos povos civilizados.

É uma história sugestiva a dos meios de transporte modernos, cuja origem é ilustrada com aventuras pitorescas que fazem sorrir, mas que, indiscutivelmente, se encontra ligada à civilização moderna.

A revista dos ferroviários franceses *Notre Métier*, publicou num dos seus números as fotografias de alguns comboios que, nos últimos anos, causaram grande sensação não só em França, mas em todo o mundo.

São essas fotografias gentilmente cedidas pela revista *Notre Métier*, que ilustram hoje as páginas do «Boletim da C. P.». Não pretendemos fazer a história da locomoção a vapor, mas apenas fornecer aos nossos leitores alguns aspectos do panorama ferroviário, que em França conquistou um dos mais altos lugares.

Em cem anos, a mecânica aplicada à locomoção a vapor avançou muitíssimo, e nós próprios perguntamos o que serão os caminhos de ferro no ano de 2052, ou seja daqui a cem anos!

1852 — Neste ano, a locomotiva «Rampton-Est» foi fotografada numa estação da linha que liga Esbly a Grecy-la-Chapelle.

Conserva a alta chaminé, característica das primeiras locomotivas usadas nos caminhos ferro.

1890 — Na estação de Austerlitz, de Paris, a locomotiva 360 reboca o comboio internacional «Sud-Express».

1895 — O «Expresso do Norte», de há 56 anos, rebocado pela locomotiva «Outranec».

1908 — De novo o «Sud-Express», desta vez com a locomotiva «Compound» 3010, entre Juvisy e Brétigny.

1913 — O rápido «Côte Azur», que ao tempo era considerado um dos mais velozes da França, rebocado pela «Pacific» 6113.

1925 — A locomotiva «Atlantic», com o «comboio-bloco» que fazia o percurso Bruxelas-Paris, sem paragem.

1926 — O rápido «Paris-Amsterdam» atravessa a floresta de Chantilly, com grande velocidade, rebocado pela «Pacific» da série 3.1200.

1939 — O «Edelweiss», de linhas aerodinâmicas, no percurso Zurich-Bâle-Amsterdam». É ainda duma locomotiva «Pacific», devidamente camouflada, que permite alcançar grandes velocidades.

1941 — O comboio 501 ao deixar a estação de Guingdoup, no percurso Paris-Brest, rebocado pela «Pacific» 231 H.

1949 — O comboio «Paris-Strasbourg» que em alguns pontos atinge 130 quilómetros à hora, deslisa sobre pneumáticos, o que elimina o ruído e amortece o choque na ligação dos carris.

Em cem anos, a mecânica aplicada à locomoção a vapor avançou muitíssimo, e nós próprios perguntamos: — o que serão os caminhos de ferro no ano de 2052, ou seja daqui a cem anos?

1852

1890

1895

1905

1918

1925

1926

1939

1941

1949

# CÓCEGAS

De JOSÉ MALHÔA

**C**OM os calores de Junho, um mar de espigas chama os ceifeiros para a faina rude e heróica — o trabalho mais forte e angustioso da gente alentejana.

De um e outro lado da linha férrea, espalhadas na planície dilatada e crepitante, médias de palha, carros de canudo, uma ou outra azinheira solitária e, em grupos, arre-gaçados, chapéu largo, lenço vermelho cobrindo a nuca, cestões enrolados às pernas, rostos negros como azeviche, os pobres ceifeiros suam por todos os poros, maldizendo o trabalho ingrato.

De quando em quando, o «aguadeiro» abeira-se, e todos eles, sofregamente, se atiram ao «cucharro» de cortiça, para matar a sede diabólica.

As foices brilham ao sol, os gados abrigam-se debaixo da copa dum sobreiro, e os pobres cães sentem-se vencidos diante da paisagem orgulhosa e escaldante. Dir-se-ia que o sol domina tudo, que o sol é o rei da província, ameaçando queimar as espigas, as giestas, a própria alma dos ceifeiros, torturados até à hora da sesta.

Não há a menor vibração, o céu é dum azul forte, a terra é toda amarela e o sol sente-se feliz a queimar aquela pobre gente, na maioria «ratinhos» que vieram das Beiras.

As cigarras começam a cantar, ouve-se o gransnar dos corvos, e as ramas das árvores, torturadas com aquela música infernal, tremem ligeiramente diante do oceano imenso de espigas loiras — na maioria já torradas por aquele ar asfixiante.

Entretanto, o manajeiro dá o sinal da sesta e ao grito de «Louvado seja Deus» tudo debanda à procura de sítio mais fresco.

Agora sim, deitados sobre a terra dura, com os cães ao lado, puxam do tarro com o «gaspacho» e vá de comer o manjar que lhes refresca a guela.

A vontade é pouca e o tempo destinado

à frugal refeição, é para repouso, para esquecer aquele sol doentio que abrasa e desprime.

A luz é tanta, que os olhos começam a perder o contorno de tudo o que os rodeia. Não falta a vista, mas a côr, o tacto, o ouvido, a sensibilidade naquela soalheira devoradora.

Quando os olhos se cerram, começam as abelhas a zumbir, a picar nas orelhas, um lagarto, tímido e brejeiro, arrasta-se no restolho; os cães ladram, os moscardos irritam ainda mais o ambiente desesperado, e a hora da sesta passa-se naquele zumbido infernal e indiscritível, até que o manajeiro, rouco, suado, deprimido, volta a dizer as palavras sacramentais: — «Louvado seja Deus!».

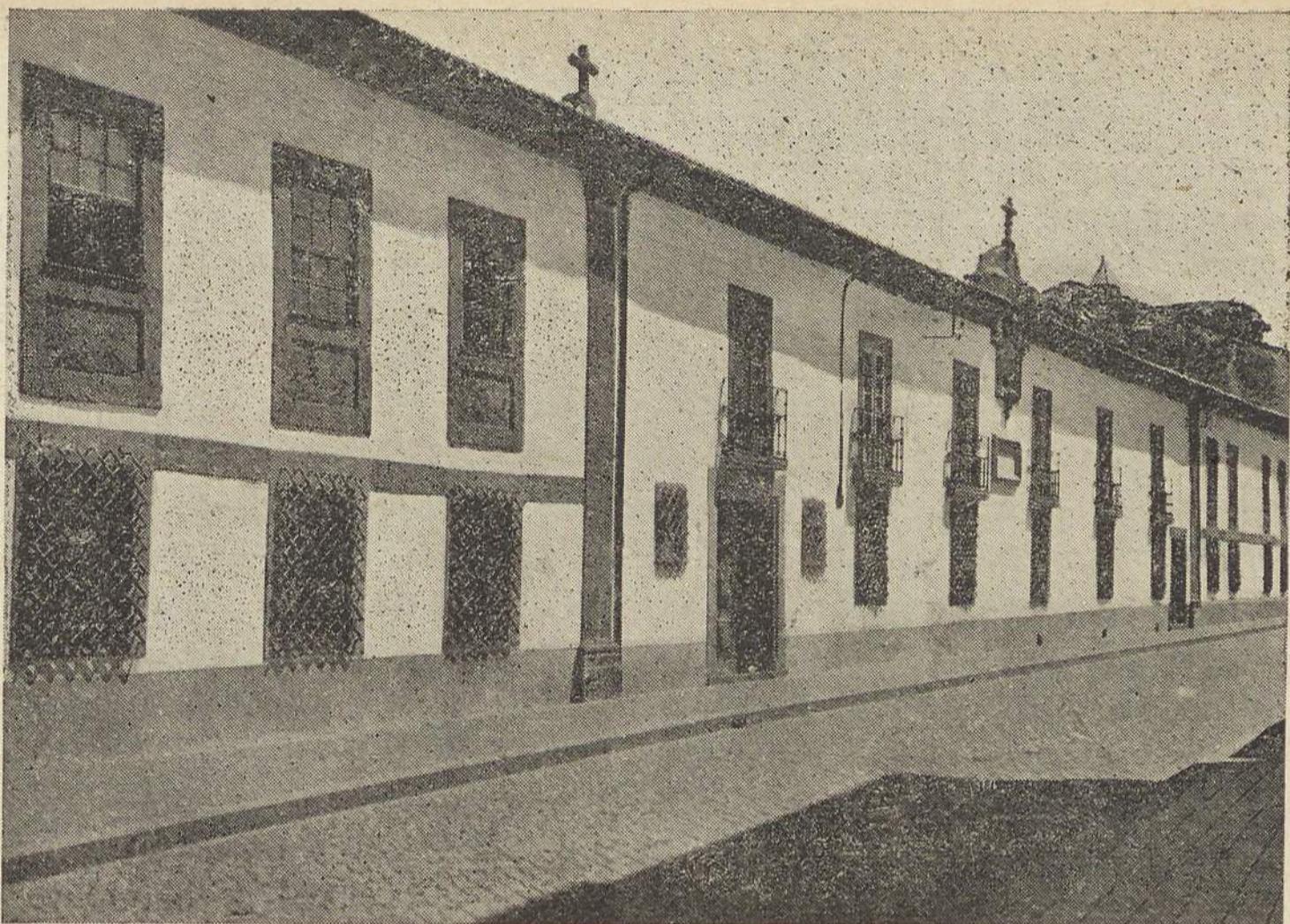
Os ceifeiros erguem-se, espreguiçam-se, praguejam e lá vão correndo naquele mar de espigas. Só um casal ficou inerte naquela desolação, com o cesto do almoço ao lado, impaciente com o calor que abrasa e atordoa. Enquanto o companheiro dorme, ela, maliciosa, entretem-se a passar-lhe pelo nariz uma espiga. Desafiado pela partida da moçoila, o ceifeiro firma o cotovelo, e volta-se provocante, esquecido de que, dentro de minutos, terá de tomar parte na torturante batalha da ceifa.

Há sol no quadro que José Malhôa mandou à Exposição de Paris e figura presentemente na Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro.

Não é só o sol que deslumbra, mas o assunto, tocante de sensualidade, pleótico de malícia, no meio daquele mar asfixiante de espigas.

Com a atmosfera fortemente azul, um azul escuro que queima, abrasa e entontece, o Manuel e a Maria, insensíveis ao ambiente torturante, escrevem singelamente, portuguêsmente, uma poética página de amor.

A. M.



BRAGANÇA — Fachada do Museu do Abade de Baçal

## FIGURAS NACIONAIS

# O Abade de Baçal

A dois passos de Bragança, envolvida por freixos e negrilhos, abraçada por choupos e carvalhos, existe uma aldeia curiosa, com casas de pedra sólta cobertas de lousa. É a aldeia de Baçal, onde viveu um homem exemplar, um sábio notável, um investigador de nomeada, bondoso e erudito, conhecido por Abade de Baçal.

Dá na vista, entre a casaria da aldeia, a casa do bom pastor de almas, erguida num largo por onde saltitam porcos e galinhas, se levantam enormes medas de palha, e corre a criançada, abrigando-se tudo à sombra dum grande negrilho, que estende suas ramadas frondosas pelos telhados em redor.

No pátio, logo à entrada, vêem-se flores, das quais sobressai o «acantho», planta arqueológica esculpida nos motivos arquitetónicos da ordem coríntia. O bom Abade

adorava as plantas e os animais, pelo que, uns e outros, viviam à mistura com os donos da casa, num ambiente de original pitoresco!

Em volta do pátio ficam as alfaias agrícolas, a adega, os carros de bois, os estábulos de cria, e por cima, no primeiro andar, ao qual se trepa por escada que ameaça desconjuntar-se, viveu o Abade com sua irmã e sobrinhos.

Uma varanda alpendrada circunda o pátio, em cujas paredes negras se vêem, escritos a vermelho, os nomes dos visitantes, como José Leite de Vasconcelos, Gomes da Silva, Abel Salazar, Virgílio Correia, Alberto de Sousa e muitos outros.

Em alguns pontos, está traçada a direção do sol, com a indicação do nascente e poente nas várias épocas do ano, pelo que o simpático Abade tinha sempre à mão um

relógio por si engendrado, que nunca o enganou, pois está certíssimo.

Numa mesa pequena, coberta com um jornal, produziu os seus escritos, e, num cartão pendurado na parede, vê-se uma relação de pessoas, e, por debaixo, escrita pelo seu punho, a seguinte advertência:

«BÊSTA, grande cavalgadura, olha que já só tens diante de ti, em Baçal, 4 indivíduos, 7 em Sacoias e 7 em Vale de Lamas, e que nos últimos cinco anos morreram 22 mais velhos do que tu, ou seja uma média de  $4 \frac{1}{4}$  por ano; ergo, vai calçando os sapatos e mira como os calças. — Padre Francisco Manoel Alves.»

Ao lado do quarto modestíssimo fica a biblioteca, onde os mais belos livros, as melhores espécies bibliográficas, se misturam com botas, ferramentas e teias de aranha...

São milhares de volumes, alguns raríssimos em estantes que ameaçam desfazer-se, e que hoje pertencem por doação à biblioteca bragançana.

Na «cortinha», por detrás da casa, avistam-se vinhedos e terras de semeadura, que têm por fundo as alturas de Montezinho.

Ali improvisou recantos para trabalho e distração, aproveitando grandes pedras para bancos, e cepos de madeira que deram óptimas secretárias,

às quais não falta lugar para o tinteiro, pois não perde um momento nos seus escritos.

Mais adiante é o pombal, junto do qual há outra «secretária», onde não falta uma pedra pisa-papéis, um suporte para o tinteiro e uma pedra maior para assento, ao lado da qual se vê outra, para algum visitante que aparecesse...

Esta pedra tem a sua história.

Estava em Lamelas, e, pela sua branura, deu na vista ao Abade, que logo pensou levá-la para Baçal. Era pesada, e, como estava a três quilómetros de distância, lembrou-se de que, transportando-a todos os dias alguns metros, a teria na «cortinha» até o fim do ano.

Pegou-lhe e, se bem que a achasse pesada, transportou-a uma dezena de metros, e, como era vigoroso, entendeu não merecer a pena levá-la pouco a pouco. Em quatro ou cinco dias, a pedra de Lamelas estava em Baçal, levada aos ombros fortes do Abade! A simplicidade d'este homem bom, impressionava como a inteligência, a vivacidade e a rara cultura do sábio desprevensiosíssimo, a quem não faltava bom humor e o melhor senso crítico.

Um dia, o seu grande amigo Raúl Teixeira estava em Carrazeda-de-Ansiaes, onde era magistrado. Convidara o Abade a visitá-lo, e, uma vez ali, insistiu com ele para passar a noite em sua casa.



O Abade de Baçal com o Mestre Teixeira Lopes



CÓCE GAS

MUSEU DE BELAS ARTES DO RIO DE JANEIRO

QUADRO DE JOSE MALHOA



Um aspecto da casa do Abade de Baçal

O Abade, sem feitio para cerimónias, não teve cara para recusar o convite, e, por isso, resolveu fugir.

Aflito com o caso, logo o Raúl Teixeira telegrafou para Bragança, a comunicar o desaparecimento ao José Montanha, que aguardou a chegada do comboio, no qual viajava tranquilamente o Abade de Baçal.

Jantaram os dois, riram-se da partida, e, como fôsse tarde, foi-lhe preparada cama para dormir, não o deixando ir para o «Cardenho», casa modestíssima que tinha em Bragança.

Mal rompeu o sol, levantou-se, e, quando a boa hospedeira lhe perguntou como passara a noite, disse-lhe com a rudeza habitual:

— «Dormi mal, pois estranhei a cama. Em Baçal, quando me deito, enterro os pés na palha, porque não uso lençóis, e aqui não pude fazer o mesmo!».

Alto, rijo, duma simplicidade chocante, andava sempre a pé. A sua bagagem de viajante era um saco de ramagem dentro do qual cabia a roupa indispensável, um guarda-pó, um livro e o farnel.

Simpático, soridente, tostado do sol, sobrancelhas negras, a cabeça branca de neve, era assim o Abade de Baçal, honra legítima da sua província e de Portugal.

Há anos, ia a caminho de Vale de Lamas. Os sobrinhos queriam acompanhá-lo, pois era hábito aparecerem lóbos, mas o bom Abade dispensou a companhia.

A certa altura, apareceram três lóbos, que de repente se sentaram na estrada poeirenta. O Abade, traquilamente, sacou do

revólver, puxou o gatilho duas vezes, e... nada!

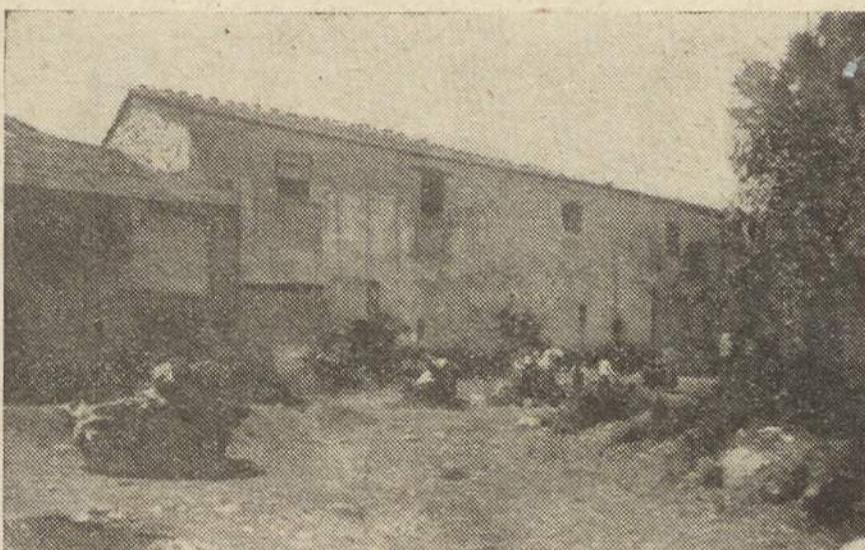
Pela primeira vez na vida, sentiu-se invadir pelo suor da morte, e, como o revólver não desse fogo, lembrou-se de fumar um cigarro, convencido que, ao fazer lume, os lóbos fugiriam. Depois passou-lhe pela cabeça, que talvez a arma estivesse travada, e como assim não sucedesse, disparou, e os lóbos fugiram para não mais aparecerem...

Nos intervalos da sua vida de pastor de almas, dois campos se abriam à sua actividade: — Museus, arquivos, cartórios, livrarias e bibliotecas, por um lado; fragas, montanhas, vales e planícies, por outro. Em meio século de trabalho, metódico e constante, abraçou tudo: — epigrafia, folclore, pré-história, etnografia e arqueologia, um «topa-a-tudo» como ele próprio se classifica, na sua pitoresca linguagem.

Na longa vida de trabalho consagrada à ciência, publicou estudos, monografias, conferências e a obra monumental «Memórias Arqueológicas do distrito de Bragança», onde esgotou os assuntos mais variados, com uma clareza, precisão e honestidade verdadeiramente admiráveis.

Há anos, estava para terminar um livro que pensava dedicar a um primo padre, pessoa que muito apreciava pelas suas qualidades de carácter. Pouco depois de implantada a República, o primo aceitou a pensão, e ao bondoso Abade de Baçal não agradou a decisão, que muito o impressionara.

Como a dedicatória estava feita nos termos mais elogiosos, publicou-a no livro, mas, no fim, quando menos se esperava, declarou, em meia dúzia de linhas, que a de-



Outro aspecto da casa do Abade de Baçal

dicatória ficava sem efeito, por seu primo ter recebido a pensão...

Era assim o Abade de Baçal. Rude, franco, simples, reunia a austerdade de sábio à simplicidade de transmontano agarrado aos costumes tradicionais da província querida.

Raro era o ano em que esta individualidade, bem portuguesa não realizava um estudo, não fazia uma descoberta, não escrevia um livro — «canto talhado para o monumento ao nosso rincão transmontano, célula do nosso Portugal, que não pode ser amado sem achegas monográficas elucidativas da sua História».

Sócio da Academia das Ciências de Lisboa, da Associação dos Arqueólogos Portugueses e de mil e uma corporações científicas, Grande Oficial da Ordem de São Tiago da Espada, a sua obra erudita, mal conhecida entre nós, está divulgadíssima mundo fora.

Director honorário do Museu Regional de Bragança, organizou, com a sua paciência de beneditino, uma colecção preciosíssima de peças arqueológicas, que colocam o museu bragançano num dos primeiros lugares.

A gente de Bragança, reconhecida pelos altos serviços que o venerando sábio tem prestado às artes e às ciências, gratíssima pela sua acção benemérita e patriótica, ergueu-lhe há anos, no jardim público, um lindo monumento.



Passaram já alguns anos sobre a data festiva em que foi prestada a justíssima homenagem, e o Abade de Baçal, pitoresco em extremo, nunca viu o monumento, fugindo do lugar onde o mesmo foi erguido...

Anos depois, o Abade de Baçal deixou o mundo. Ficaram os seus livros, os seus escritos, as suas descobertas, e firme o seu talento e a sua erudição.

Como ele próprio diz num dos seus livros, estou a vê-lo em Baçal, «ao fresco na varanda, enquanto um grilo domiciliado no canteiro do curral junto à espirradeira, começa de afinar o instrumento para saudar o pôr do sol dêste dia caloroso; enquanto os quatros casais de andorinhas e respectiva filharada, co-proprietários estivais da minha casa, dão os retoques finais nas malas de viagem, enviando-me de passo saudosos *hii*, *hii*, *his* de despedida, com votos de boa hibernação, legando a faina destruidora das perniciosas moscas e mosquitos ao recém-chegado tralhão, que acaba de se instalar no corrimão; enquanto os irmãos porcos, maila bezerra branca, a burra, as galinhas, assomavam às portas das lojas abertas por meus sobrinhos Luzia Alves e Barnabé Alves acompanhados de sua mãe Maria Cândida Alves, sem receio de afrontar a bicharada moscácea, na busca dos pascigos; e enquanto a semente da camélia mandada pelo amigo Manuel da Cunha Lima, do Pôrto, aflora à superfície do canteiro do curral, saudando fraternalmente casa e respectiva animabilidade, que, além do já dito, abrange mais o cão Valhadolide, as muchanas Branca e Ruçanha com seus meninos.»

# Turismo na Europa

**D**EPOIS das últimas guerras, o turismo desenvolveu-se muitíssimo no continente europeu. Os hotéis melhoraram, construiram-se novas estradas, instalaram-se ascensores, progrediu o material ferroviário, aproveitaram-se miradoiros, seleccionaram-se indústrias caseiras, mostraram-se trajes esquecidos, aformosearam-se parques, levantaram-se museus, enriqueceu-se o folclore, inventaram-se cerimónias espectaculosas, tudo com o fim de atrair estrangeiros.

O turismo passou a ser uma indústria rendosíssima e os caminhos de ferro estudaram profundamente o problema, de forma a proporcionar o maior conforto aos que desejam conhecer novas terras.

Há muitos anos, começou a despertar interesse a ascensão ao Monte Cervin, situado ao sul da Suíça. A escalada era difícil, mas um grupo de ingleses resolveu tentá-la, pois constituía um problema apaixonante.

Quando já iam a meia encosta, uma avalanche provocou a queda dos infelizes alpinistas, que assim encontraram a morte.

Os jornais de todo o mundo notificaram o facto, e o que é certo é que, meses depois, corria gente de toda a parte para Zermatt, uma aldeia tão pequenina que nem hotel possuia!

O prior da freguesia abriu as portas da sua casa aos visitantes, que aumentaram todos os meses, e o clero não teve outro remédio senão proibir a instalação de estrangeiros em casa do padre de Zermatt!

Iniciou-se então a construção de hotéis, de muitos hotéis e assim a aldeia de Zermatt, já ligada ao caminho de ferro, se foi transformando num dos maiores atractivos do mundo inteiro.

Vem isto a propósito de turismo, problema complexo que os caminhos de ferro têm compreendido, como o prova a deliberação da União Internacional dos Caminhos de Ferro com a realização de «comboios-cruzeiros», a estabelecer no verão do ano corrente. Estes comboios têm por fim favorecer o intercâmbio de turistas nos vários países da Europa, permitindo aos viajantes a visita dos lugares mais atraentes, mostrando-lhes ao mesmo tempo as vantagens do caminho de ferro, para o tráfego turístico a grande distância.

Deverão compor-se de 3.<sup>a</sup> classe e respondem às maiores exigências modernas. Os comboios cruzeiros efectuarão circuitos entre dois ou mais países, os quais voltarão com a mesma composição ao ponto de par-



O Monte Cervin com o caminho de ferro do Gornegrat no primeiro plano

tida. Em alguns destes percursos, os comboios compreenderão restaurante e dormida dos viajantes, sendo estes acompanhados por guias.

No orçamento para as viagens, o preço do transporte em caminho de ferro foi fixado em 50% da tarifa normal, incluindo-se também no orçamento as refeições, guias, transportes complementares como barco, autocarro, etc., tendo os representantes da imprensa viagens gratuitas.

Os itinerários já estudados são os seguintes: Alemanha-Bélgica; Alemanha-Suíça; Áustria-Itália; Suíça-Alemanha; Áustria-Itália-Alemanha; Bélgica-Suíça; Bélgica-França; Bélgica-Austrália-Itália-Suíça, etc., etc.

Falta dizer que, no decorrer deste ano, se realizarão comboios-cruzeiros da juventude alemã, que, depois de atravessarem a Bélgica, a Suíça, a França e a Espanha, passarão alguns dias em Portugal.

São cerca de 1.000 os passageiros que, em 18 comboios, visitarão Lisboa e Fátima.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses vai proporcionar à juventude alemã uma viagem encantadora, que além do preço razoável, será feita com a maior comodidade.

Verifica-se, assim, que o turismo já conhece o nome de Portugal, graças à ordem, disciplina e progresso dos últimos anos.



## AS NOSSAS INICIATIVAS

# Um concurso utilitário com importantes prémios

A importante firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª, de S. João da Madeira, comemora este ano as suas bodas de prata. Vinte e cinco anos ao serviço da indústria nacional, com trabalho honrado e persistente, sempre com o objectivo de produzir mais e melhor, não é tarefa fácil. Faz portanto bem aquela prestigiosa firma em comemorar as suas bodas de prata, festa que constituirá motivo de orgulho não só para os fundadores da empresa, mas para todos os que ali trabalham.

É em S. João da Madeira que se fabricam as já celebres máquinas de costura OLIVA, nome que corre todo o país e que, graças ao «Boletim da C. P.» é já conhecido em todos os lares ferroviários através do concurso utilitário que vamos realizar, com o valiosíssimo concurso das *Oficinas Metalúrgicas «Oliva»*.

Sobe a alguns milhares o número de postais recebidos diariamente pela firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª de S. João da Madeira, postais que acompanharam o nosso número de Janeiro, a melhor prova como foi recebida a iniciativa do «Boletim da C. P.». Logo que os postais são entregues no

destino, com as respostas às perguntas feitas, aquela firma tem o cuidado de habilitar os concorrentes aos prémios a distribuir, enviando-lhes o número de inscrição no importante concurso.

Por isso mesmo, lembramos aos nossos leitores a vantagem de remeterem, sem demora, aquela importante empresa fabril, os postais que os habilitam ao concurso, única forma de, no próximo mês de Julho, procedermos ao sorteio anunciado.

Os prémios a sortear cujo valor é de cerca de nove mil escudos, são os seguintes:

1.º -- Uma máquina de costura OLIVA, tipo zigue zague, em luxuoso móvel.

2.º -- Um fogão de cozinha PRIMOLIVA, com caldeira.

3.º -- Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

4.º -- Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

5.º -- Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

6.º -- Um ferro de engomar OLIVA.

7.º -- Um ferro de engomar OLIVA.

8.º -- Um ferro de engomar OLIVA.



Foto do Eng.<sup>o</sup> Manuel Campélo

## CRIANÇAS AUSTRIACAS REGRESSAM AO SEU PAÍS

Com os olhos rasos de lágrimas, lágrimas que traduziam saudades de Portugal, partiram para suas terras, em dois comboios especiais organizados pela C. P., 1.350 crianças austríacas que a «Caritas» trouxe ao nosso país, onde corações bondosos as receberam.

A comovedora despedida compareceram na Estação de Alcântara Mar muitas centenas de pessoas, entre as quais se contavam o Director Geral da C. P. Eng.<sup>o</sup> Espregueira Mendes e muitos funcionários superiores da Companhia.

## LOCOMOTIVAS AMERICANAS

Há tempo, uma companhia americana pediu-nos fotografias de algumas das locomotivas utilizadas nos caminhos de ferro portugueses.

Semanas depois, recebíamos uma fotografia, com a seguinte indicação: «As «Diesel» usadas nas vossas linhas, são de aparência similar às que fazem serviço na Susquehanna R. and Western Railroad Company. Junto uma fotografia das nossas para que possa verificar como são idênticas».



# A todo o pessoal

Em números anteriores, temos publicado os nomes das firmas comerciais e industriais que concedem reduções nos preços de venda dos seus produtos, benefícios que os nossos leitores muito têm apreciado.

Enquanto não publicamos a lista de todas as firmas, temos o prazer de informar os nossos leitores que os *Grandes Armazens do Chiado*, com sede na Rua do Carmo, 2, Lisboa, concedem a todos os ferroviários a redução de 10 % nos artigos que não sejam tabelados excepto em mercearias, tabacos e frutaria, e de 5 % nos que ainda estiverem tabelados. Igual concessão será feita nas delegações que aqueles armazens possuem em Abrantes, Arganil, Aveiro, Porto, Beja, Coimbra, Braga, Caldas da Rainha, Covilhã, Évora, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Portalegre, Santarém, Setúbal, Torres Novas e Viseu.

## ATENÇÃO

O Concurso utilitário que o «Boletim da C. P.» vai realizar com o concurso das Oficinas Metalúrgicas «OLIVA» despertou o maior interesse.

Mais de 7000 respostas foram já recebidas em S. João da Madeira, mas como muitos assinantes não receberam os postais, é esta a razão de nova distribuição com o presente número.

Só podem concorrer os assinantes que enviem as respostas às Oficinas Metalúrgicas «OLIVA».

## Cartas ao Editor

Sr. Editor do «Boletim da C. P.».

Junto duas folhas do jornal «A Ilustração» do mês de Junho do ano de 1886, que por acaso encontrei nuns alfarrábios, por terem desenhos da viagem da princesa Dona Amélia, quando da sua chegada pela primeira vez a Portugal.

Não sei se terão algum valor. V. o dirá.

De V.

(a) Domingos Rodrigues Lopes  
Chefe de 3.<sup>a</sup> em Lanheiras

N. da R. — Recebemos e agradecemos. Os desenhos têm muito interesse, pois tratam da chegada à estação de Santa Apolónia, da Princesa Senhora D. Amélia de Orleans, dias antes do casamento com o Príncipe Senhor D. Carlos de Bragança.

Agora que faltam apenas cinco anos para as comemorações do centenário dos caminhos de ferro portugueses, tem interesse tudo o que disser respeito à actividade da Companhia em tão longo período. Brevemente serão os dois desenhos publicados, fora do texto. Bem o merecem, pois constituem momentos de interesse histórico, não só para os caminhos de ferro, mas para a própria Nação.

## PASSATEMPO

Decifração das Palavras Cruzadas  
do número anterior

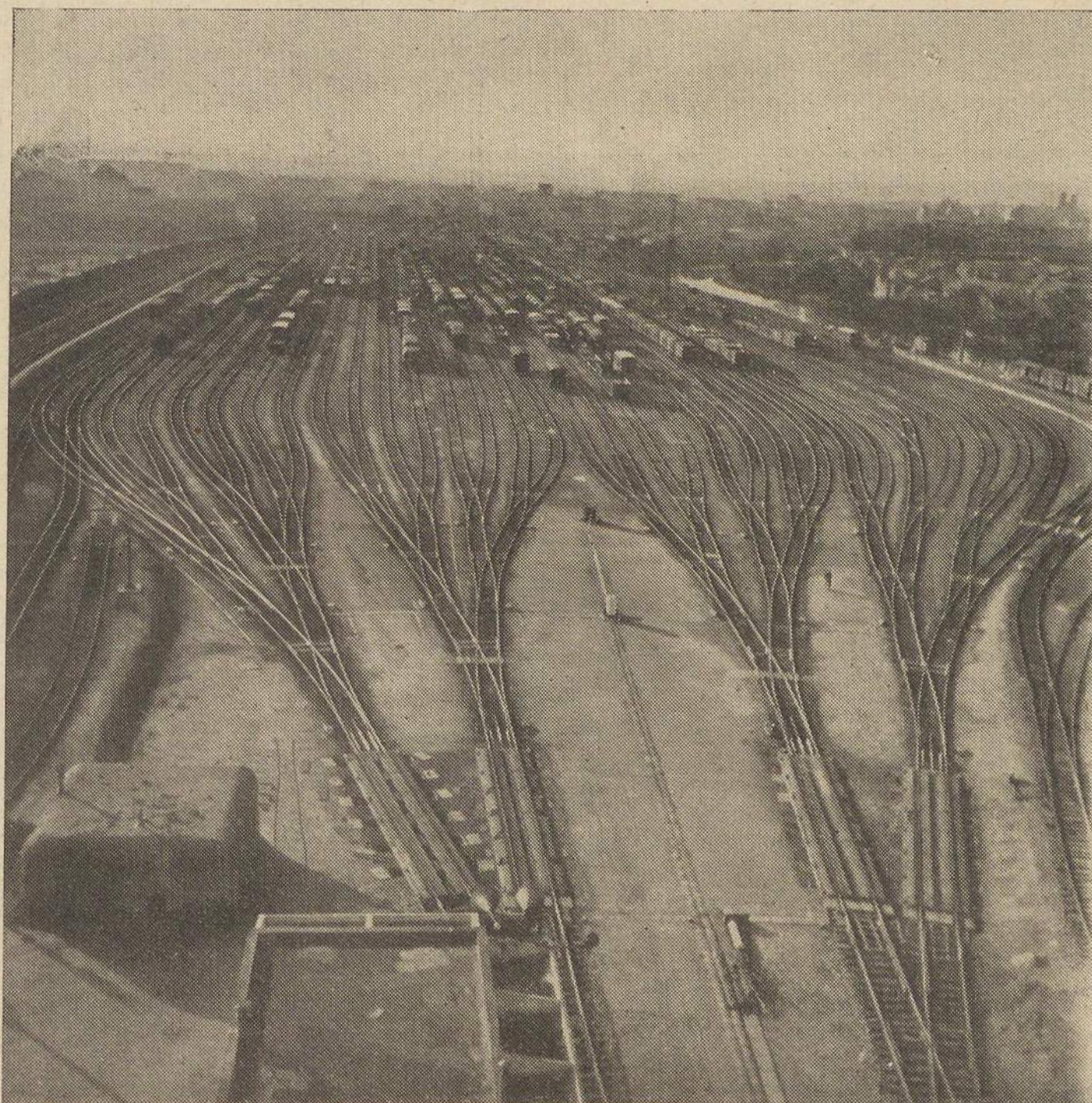
HORIZONTAIS: 1 — Alferrarede; Gaia; Analisa. 2 — Leste; Revirára; Galopár. 3 — Riga; Gosa; Muleta; Sá. 4 — Armou; Tó; Pá; Alada; Atar. 5 — Apeára; Olé; Aia. 6 — In; Ia; Usados; In. 7 — Draga; Alfarelos; Tomar. 8 — Dó; Ouro; Me. 11 — Lá; Rs. 12 — Aeronaves; Travessas; Ut. 13 — Monir; Amouriscar; Palmo. 14 — Adiro; Mia; Amuar. 15 — Ema; Tri. 16 — Ró. 17 — Elvas; Faro; Paul. 18 — as; Ovar; Amaro; Zaire; Ac. 19 — Raspáras; Tramarias; Er; Mó. 20 — Alia; Drama; Mandarei. 21 — Iró; Aro; Aal; As; Egm. 22 — Úsual; Hamburgo; Sob. 23 — Eu; Aroma; Lua; Sá. 24 — Sabugo; Pampilhosa; Leiria.

VERTICAIS: 1 — Alvaro de Lima Henriques. 2 — Lê; Dó; Ode; Sua. 3 — Firma; Animavas; Iu. 4 — Etiopia; Ereira; espira. 5 — Reguengo; Erro; Olág. 6 — Au; Ora; Ró. 7 — Ar; Tri; Nô; Valado. 8 — Regoa; Ao; Ta; Asir; MP. 9 — Evo; Al; Vá; Ao; Aa. 10 — Disco; Em. 11 — Era; Liam; aso; Farda; LP. 12 — Pear; Um; Amara; Uu. 13 — Grua; Tri; Ramalhal. 14 — Aa; Fula; Ária; Oram. 15 — Má; Sô; as; ora; Mão. 16 — Agulhas; Vc; Ab. 17 — Ala; Tear; Azambuja. 18 — Alednot; Sr; Ama. 19 — Nota; Sós; os; Gil. 20 — Apa; Apa; Predio. 21 — Lá; Áira; Som; Raera; Si. 22 — Ir; Ta; Lutou; Resar. 23 — Sá; Rumar; Lamego. 24 — Amarante; Estoril; Coimbra.

Erratas: — Na coluna 18 vertical onde digo estação da B. A. inverso, deve ler-se estação da linha da C. N. inverso

# A ESTAÇÃO DE RENNES

*é uma das mais importantes  
e movimentadas triagens da França*



A cidade francesa de Rennes, situada numa importante região agrícola e industrial é também o centro duma região turística privilegiada.

Capital da formosíssima província da Bretanha, Rennes, graças aos encantos da Natureza, vê chegar diariamente à sua estação de caminho de ferro oitenta comboios regulares, o bastante para dar ideia do seu movimento. Turistas de todo o mundo percorrem a lin-

da província bretã e a atracção de viajantes aumentou de tal forma nos últimos anos, que a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses se viu forçada a ampliar as suas instalações ferroviárias. Além dos melhoramentos introduzidos no edifício de passageiros, a estação de Rennes possui hoje uma das mais movimentadas triagens da França, que hoje reproduzimos nas nossas páginas, por gentileza da revista "Notre Métier".

# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Laurindo Soares*, Subchefe de depósito, do depósito de Régua. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 18-1-911, foi nomeado fogueiro de 3.ª cl. em 25-11-916, maq.ª 2.ª classe em 21-11-923, vigilante, 1-7-940, chefe de maquinistas em 1-1-947 e subchefe de depósito em 1-4-949.



*Raimundo António de Sousa*, Subchefe de depósito do depósito de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 1-1-919, sendo promovido a subchefe de depósito em 1-1-949, depois de ter transitado pelas diferentes categorias.



*João Sobreira*, Fogueiro de máquinas fixas do depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 29-1-911, como limpador, foi nomeado fogueiro de máquinas fixas em 1-4-925.



*Honorato Lopes dos Santos*, Fiscal do pessoal de trens de Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 2 de Fevereiro de 1911, foi nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1912. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a condutor principal em 1 de Julho de 1944 e a fiscal do pessoal de Trens em 1 de Janeiro de 1949.



*Francisco Caetano de Barros*, Arquivista de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como contínuo em 3 de Fevereiro de 1911, foi promovido a ajudante de arquivista em 1 de Janeiro de 1934 e promovido a arquivista de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1939.

Em 1 de Janeiro de 1944 foi promovido a arquivista de 2.ª classe e em 1 de Janeiro de 1948 foi promovido a arquivista de 1.ª classe.



*Armando Miranda*, Contramestre de 1.ª classe da 8.ª secção (Campanhã). Admitido como servente de carpinteiro (M. D.) em 13-3-1911, nomeado carpinteiro em 17-4-1916, nomeado carpinteiro de 1.ª classe em 9-7-919, nomeado artifice principal em 8-2-1926, promovido a encarregado de carpinteiro em 18-1927, classificado encarregado de obras em 1-2-1937, promovido a contramestre de 2.ª classe em 1-1-1939 e a contramestre de 1.ª classe em 1-1-1946.

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*José de Oliveira*, assentador do dist.º 9 V. V. (Ribeiradio). No dia 5-8-1950, no passeio da linha ao km. 88,370-V. Vouga, encontrou uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe de distrito.



*José Soares Roiz*, operário de 3.ª cl. carpinteiro das oficinas de Barreiro. Tendo encontrado no recinto das oficinas, no dia 15 de Janeiro findo, um relógio de pulso, no valor aproximado de 350\$00, que depois se provou pertencer a um seu companheiro, prontamente o entregou ao seu chefe imediato.



*Joaquim Maria Nunes da Silva*, marinheiro de 2.ª cl. da Via Fluvial. Tendo encontrado no vapor «Traz-os-Montes» que fazia a carreira 16 de 19 de Janeiro findo, um pacote contendo material eléctrico no valor aproximado de 300\$00, prontamente o entregou ao chefe da estação de Lisboa T. P., mediante recibo.

*Mário Mota*, operário de 2.ª cl. da Secção de Santa-Comba-Dão. No dia 30 de Dezembro de 1950, viajando no comboio n.º 1223, encontrou um porta-moedas contendo 37\$20 e umas chaves, que prontamente entregou ao chefe da estação de Mangualde, logo que desembarcou naquela estação.



*António Serrano*, guarda de p. n. do dist.º 84 (Campolide). Gratificado pela Direcção-Geral com 100\$00 por, no dia 26/10/1950, ter evitado, graças à sua decisiva acção, que uma mulher de nome Francisca Joana Picado, pusesse termo à existência, pois esta mulher encontrava-se na linha ao km. 4,350-Cintura, à aproximação do c.º n.º 11.

*Manuel Soares*, operário de 3.ª cl. suplementar da 10.ª — A Secção (Pinhão). Gratificado pela Direcção Geral com 100\$00 por, em 10/11/1950, quando a linha do Tua entre os km.ºs 30,100 e 31,804 foi obstruída por terras arrastadas pelas chuvas, ter actuado com diligência e acerto, permitindo que fosse suspensa a circulação do c.º n.º 6525 e da automotora n.º 6524 e iniciando os trabalhos de desobstrução da referida linha.



## REFORMAS

**Comercial** — *Eustáquio Gonzaga da Silva Gomes*: Chefe de secção do Serviço da Estatística e Estudos — Repartição do Porto.

*Cândida Cardoso Mota*: Estriturária de 1.ª classe de Lisboa-P.

**Exploração** — *Gaspar da Mota*: Condutor de 1.ª classe de Porto-Trindade.

*António Ferreira da Silva*: Condutor de 1.ª classe de Porto-Trindade.

*Joaquim Luís*: Agulheiro de 2.ª classe de Lisboa-P.

*Francisco Rebelo*: Carregador de Pocinho.

*Américo Martins Rodrigues*: Inspector Adjunto da 2.ª Secção de Exploração (Porto Boavista.)

*João Cabrita Gomes Júnior*: Chefe de 3.ª classe de Baleizão.

*José Francisco da Silva*: Capataz geral de Barreiro.

*Bento Simões Ferreira*: Fiel de cais principal de Lisboa-P.

*Francisco Macedo*: Guarda da estação de Chão de Maçãs.

*Elisa da Silva*: Guarda de passagem de nível de Braço de Prata.

*Felizarda Figueiredo*: Servente de Lisboa-R.

**Material e Tracção** — *José da Silva Barbosa*: Inspector principal da revisão de Entroncamento.

*António Ribeiro da Luz*: Empregado principal das oficinas gerais de Lisboa.

*Lourenço Lopes*: Contramestre principal das oficinas gerais de Lisboa.

*António Ferreira*: Chefe de maquinistas do depósito de Campolide.

*Manuel Guilherme Diniz*: Fogueiro de 1.ª classe do depósito de Entroncamento.

*João Ramos*: Fogueiro de 2.º classe Via Fluvial.

*Eusébio dos Santos*: Fogueiro de máquinas fixas, em Vendas Novas.

*João Maria do Nascimento*: Contramestre principal das oficinas de Entroncamento.

*José Joaquim Gazio Lopes*: Operário de 1.ª classe (fundidor) das oficinas de Figueira da Foz.

*António Gonçalves Pinto*: Operário de 2.ª classe (fundidor) do depósito de Boavista.

*José Ferreira Trevas*: Operário de 2.ª classe (serralheiro) do depósito de Entroncamento.

*António Cândido Rebelo*: Operário de 1.ª classe (caldeireiro) do depósito de Campanhã.

*Américo Francisco Romano*: Operário de 1.ª classe (forjador) das oficinas de Campanhã.

*Manuel da Costa Moreira*: Operário de 1.ª classe (carpinteiro) das oficinas de Campanhã.

*Pedro Aurélio*: Operário de 1.ª classe (serralheiro) das oficinas de Campanhã.

*Joaquim Ribeiro*: Operário de 1.ª classe (serralheiro) do depósito de Campanhã.

