

PHILIPS SÉRIE 1951

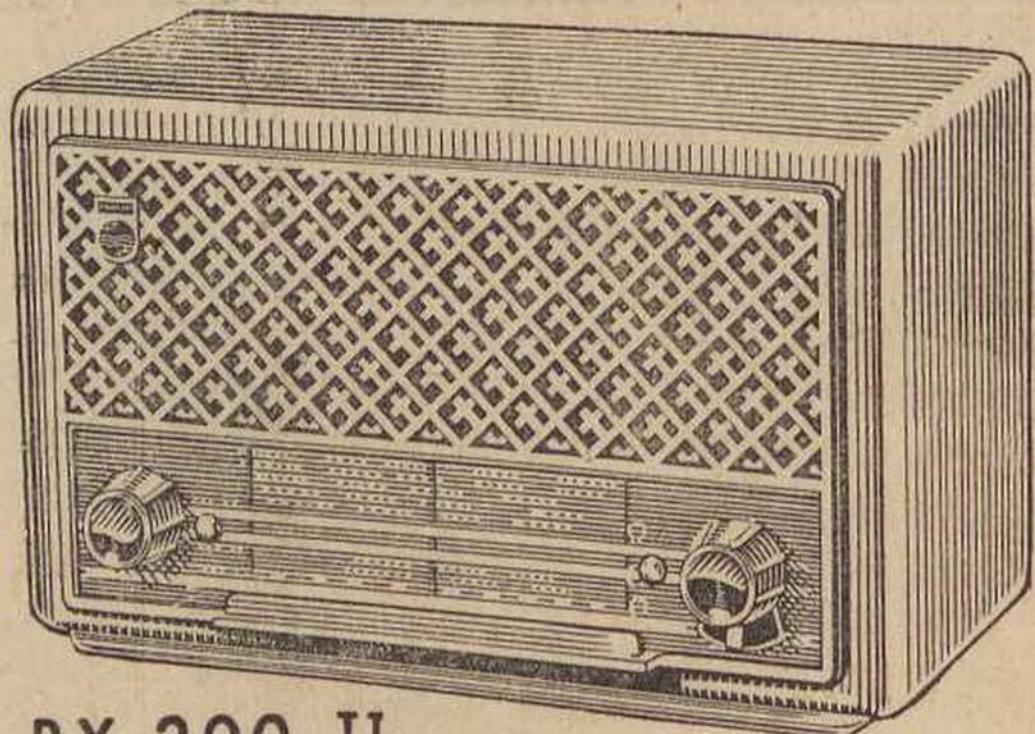
Novo Estilo

COM A VELOCIDADE
DOS EXPRESSOS...



...CORRE A FAMA
DESTES NOVOS
RÁDIOS

GRANDES
FACILIDADES
DE PAGAMENTO
A TODOS OS
FERROVIÁRIOS



BX 200 U

ESCOLHA UM **PHILIPS** "NOVO ESTILO"

NO AGENTE OFICIAL

CASA BASTOS

RUA DA PENHA DE FRANÇA, 63, 3.^o, ESQ. — LISBOA — TEL. 4 0365





BOLETIM DA CP.

Ferroviários!!!

EIS AQUI ALGUMAS IMPRESSÕES DOS VOSSOS
CAMARADAS SOBRE O FAMOSO PAPEL DE FUMAR

ZIG-ZAG



DANIEL T. IGLESIAS
Factor de 2.º — Lisboa - R.

De todo o papel de fumar, prefiro
o ZIG-ZAG por ser o melhor.



ANTÓNIO CUNHA
Carregador de Lisboa - R.

Para fazer os meus cigarros sempre
usei o papel ZIG-ZAG. Já tenho com-
prado outros mais baratos, mas ne-
nhum me agradou.



ANTÓNIO RODRIGUES
Factor de 1.º — Lisboa - R.

Sou consumidor do papel de fumar
ZIG-ZAG há 30 anos.

Façam como êles

COMO PRIMEIRO CONTACTO

ZIG-ZAG

OFERECE-LHES

UMA LINDA TABAQUEIRA

CONTRA ENTREGA NO VOSSO FORNECEDOR HABITUAL DE:

10 LIVROS VAZIOS DUPLOS

OU **20** LIVROS VAZIOS SIMPLES

ZIG-ZAG

É O MELHOR AMIGO DO FUMADOR



CASA HAVANEZA - LISBOA

HAVAS

BOLETIM DA C.P.

N. 274

ABRIL — 1952

ANO 24.^º

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

FUNDADOR: ENG.^º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.^º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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



À chegada a Entre-Campos, onde foi tomar o comboio presidencial, o Presidente da República, Sr. General Craveiro Lopes, era aguardado pelos Presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, Dr. Albino dos Reis e Prof. Dr. Marcelo Caetano, e ainda pelo Presidente do Conselho de Administração da C. P., Prof. Dr. Mário de Figueiredo, Director Geral Eng.^º Espregueira Mendes, Sub-Director Eng.^º Pedro de Brion, Chefe da Divisão de Exploração Eng.^º Alberto Rego e ainda pelo Presidente do Conselho de Administração da CUF, D. Manuel de Melo (Cartaxo).

Viagem do Chefe de Estado de Lisboa a Alferrarede

COM a assistência do sr. Presidente da República que desde o início da sua magistratura tem manifestado o mais vivo interesse pelo trabalho nacional, foi inaugurada, em Alferrarede, a fábrica de amoníaco da Uniao Fabril do Azoto.

A viagem foi feita em comboio especial, tendo o Chefe de Estado sido acompanhado, durante o trajecto, pelos Ministros das Obras Públicas e Economia, e outras personalidades de relêvo na vida social e política do país. Por parte da C. P. seguiram no comboio presidencial o Prof. Dr. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, os Administradores Braga-deiro Frederico Vilar e Dr. Malheiro Reymao, o Director Geral Eng.º Espregueira Mendes, o Sub-Director Eng.º Pedro de Brion, o chefe da Divisão de Exploração Eng.º Alberto Rêgo, sendo a locomotiva tripulada pelo Eng.º Carlos Joyce Diniz e chefe de maquinistas João Duarte que, finda a viagem, foram cumprimentados pelo Chefe de Estado.

À saída de Entre-Campos, o sr. General Craveiro Lopes foi aclamado por grande

multidão, e à hora fixada, o comboio presidencial deu entrada na estação de Entroncamento, ao som do hino nacional. Durante a curta paragem, uma massa popular que atingia dois milhares de pessoas, prestou calorosa manifestação de simpatia ao sr. General Craveiro Lopes que recebeu os cumprimentos do Presidente da Câmara Municipal, José Duarte Coelho, Inspector de Divisão de Via e Obras.

Na estação de Abrantes também o sr. Presidente da República foi saudado por muitas pessoas e, à hora prevista, o comboio presidencial entrava na estação de Alferrarede, que se encontrava decorada com plantas e bandeiras, onde se repetiram as aclamações.

Foi a primeira vez que o sr. General Craveiro Lopes viajou nos comboios da C. P. desde que desempenha as elevadas funções de Chefe de Estado, facto que leva o «Boletim da C. P.» a apresentar ao sr. Presidente da República, as homenagens respeitosas de todos os trabalhadores do caminho de ferro.

Importantes trabalhos na ponte D. Maria Pia

NA Ponte D. Maria Pia, estão-se realizando importantes trabalhos, que muito beneficiarão a obra de arte projectada por Eiffel, o célebre construtor da Torre Eiffel de Paris.

Há dias foram visitados os referidos trabalhos pelo Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, que se fazia acompanhar do Sub-Director Eng.º Campos Henriques e de outros funcionários superiores da Divisão de Via e Obras.

Na fotografia vê-se o Eng.º Frederico Abagão, Chefe do Serviço das Obras Metálicas, dando explicações sobre os trabalhos realizados.





Um quarto de século dos Caminhos de Ferro Belgas

A revista belga *Trains* publicou recentemente um número especial, com a colaboração do Serviço de Imprensa e Documentação da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

O referido número, editado para comemorar o 25.º aniversário do S. N. C. B. constitue, pelo esplêndido aspecto gráfico e magnífica colaboração, um excelente elemento de propaganda da actividade exercida, durante um quarto de século, pelos caminhos de ferro belgas que, como é sabido, são dos melhores do mundo.

A revista *Trains*, abre com uma saudação de Mr. P. W. Segers, Ministro das Comunicações, no qual é focado o prodigioso esforço dos transportes ferroviários da Bélgica. Segue-se o interessante artigo «O primeiro quarto de século da S. N. C. B.», da autoria de Mr. F. Delory, Director Geral da S. N. C. B., nome bem conhecido dos ferroviários portugueses e eminente personalidade do mundo ferroviário.

Em vários artigos, ilustrados com boas fotografias, distintos técnicos ferroviários ocupam-se do progresso dos últimos anos

e da actividade desenvolvida pelos trabalhadores dos caminhos de ferro belgas.

Para comemorar o 25.º aniversário da sua fundação a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas fez cunhar uma medalha e editou em selo artístico, peças de arte desenhadas pelo mestre estatuário Marcel Rau, membro da Academia Real da Bélgica.

Anuncia a revista *Trains* que, em 30 de Outubro próximo, será inaugurado oficialmente o Museu dos Caminhos de Ferro, o qual ficará instalado num dos antigos pavimentos da estação do Norte, tendo-se tirado o maior partido das salas de bufete e bilheteiras.

Oportunamente nos referiremos mais desenvolvidamente a este assunto, felicitando desde já o Chefe do Serviço de Imprensa e Documentação do S. N. C. B. pelo interessantíssimo número especial da revista *Trains*.

A Mr. Fernand Delory, Director Geral da S. N. C. B., dirige o «Boletim da C. P.» as suas melhores saudações, extensivas a todos os camaradas que trabalham nos caminhos de ferro da Bélgica.

ORGULHO SEM VAIDADE

*A memória de meu Pai: o homem que me ensinou,
pelo seu exemplo, a poder escrever estes versos.*

Mercê de Deus, também eu vim somando
Quarenta anos de trabalho honrado;
Sempre ao patrão que sirvo bem cuidando
De bem pagar o bem que me tem dado,

E àqueles sobre quem me cumpre o mando,
Sempre também eu tenho bem cuidado,
De lhes fazer sentir o meu comando
Como entendo que devo ser mandado.

Quarenta limpos anos de trabalho,
Sem nunca mendigar do meu patrão,
Quanto me pode dar pelo que valho.

E assim, quando me entrega o pão da vida.
Ele consente, ao pô-lo em minha mão,
Que o agradeça de cabeça erguida.

Queluz, 1 — Março — 1952.

JOÃO BISPO

N. da R. — O soneto que hoje se publica é da autoria do nosso colaborador João Bispo, Chefe de Repartição Principal da Divisão de Abastecimentos e distinto poeta, que há dias completou 40 anos de serviço. Com agradecimentos pela brilhante colaboração endereçamos-lhe sinceras felicitações, pela data comemorada.

OS FERROVIÁRIOS DE PORTUGAL CONSTITUEM UMA DINASTIA
— UMA DINASTIA HONRADA, PORQUE A PROFISSÃO PASSA DE PAIS
A FILHOS E NETOS.

O ZÊLO, A DISCIPLINA E A ASSIDUIDADE, SÃO O MELHOR
BRASÃO DA DINASTIA DOS FERROVIÁRIOS DE PORTUGAL.

O Jubileu do Caminho de Ferro Montreux—Oberland—Bernois

A Companhia do Caminho de Ferro Montreux-Oberland-Bernois celebra neste momento o seu 50.º aniversário.

Foi no começo de Dezembro de 1901 que se iniciou a exploração do primeiro troço daquela linha — de Montreux a Les Avants. Em 6 de Julho de 1906, terminou a construção da linha que vai de Les Avants a Zweisimmen, passando os comboios a circular neste troço.

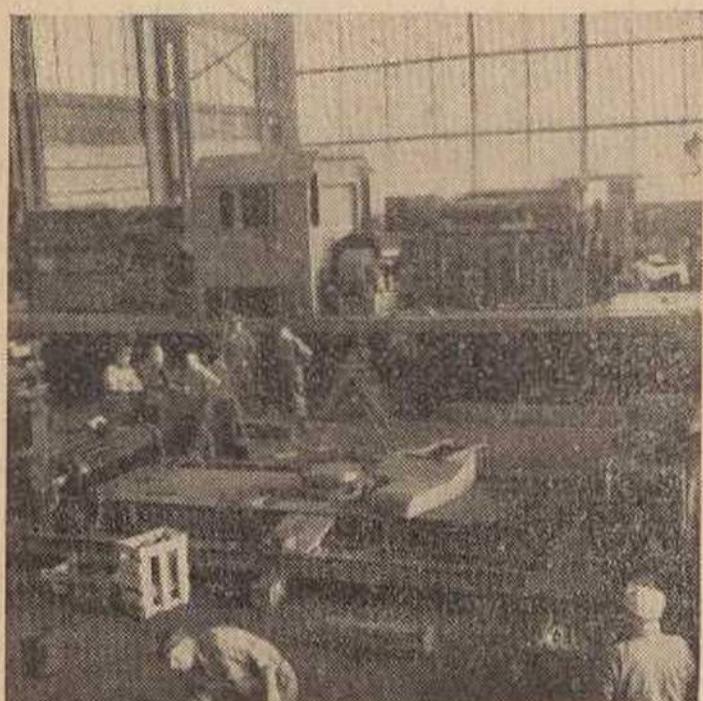
No decurso de cinqüenta anos, a Companhia do Caminho de Ferro Montreux-Oberland-Bernois transportou cerca de 36 milhões de passageiros e os seus comboios

percorreram mais de 27 milhões de quilómetros.

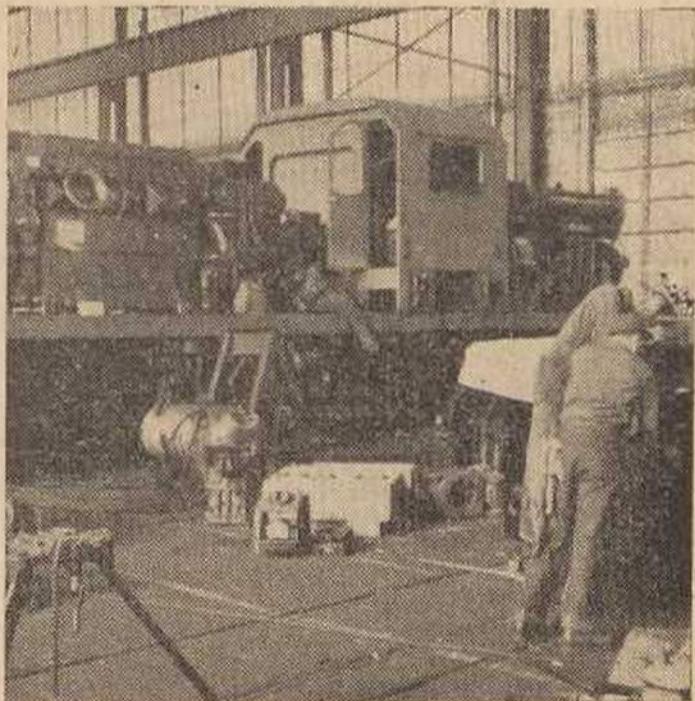
Quando da inauguração, há cinqüenta anos, um comboio directo fazia o percurso de Montreux-Zweisimmen (166 quilómetros de montanha), em 2 horas e 49 minutos. Presentemente, os comboios directos do M. O. B. fazem o mesmo trajecto em 1 hora e 39 minutos.

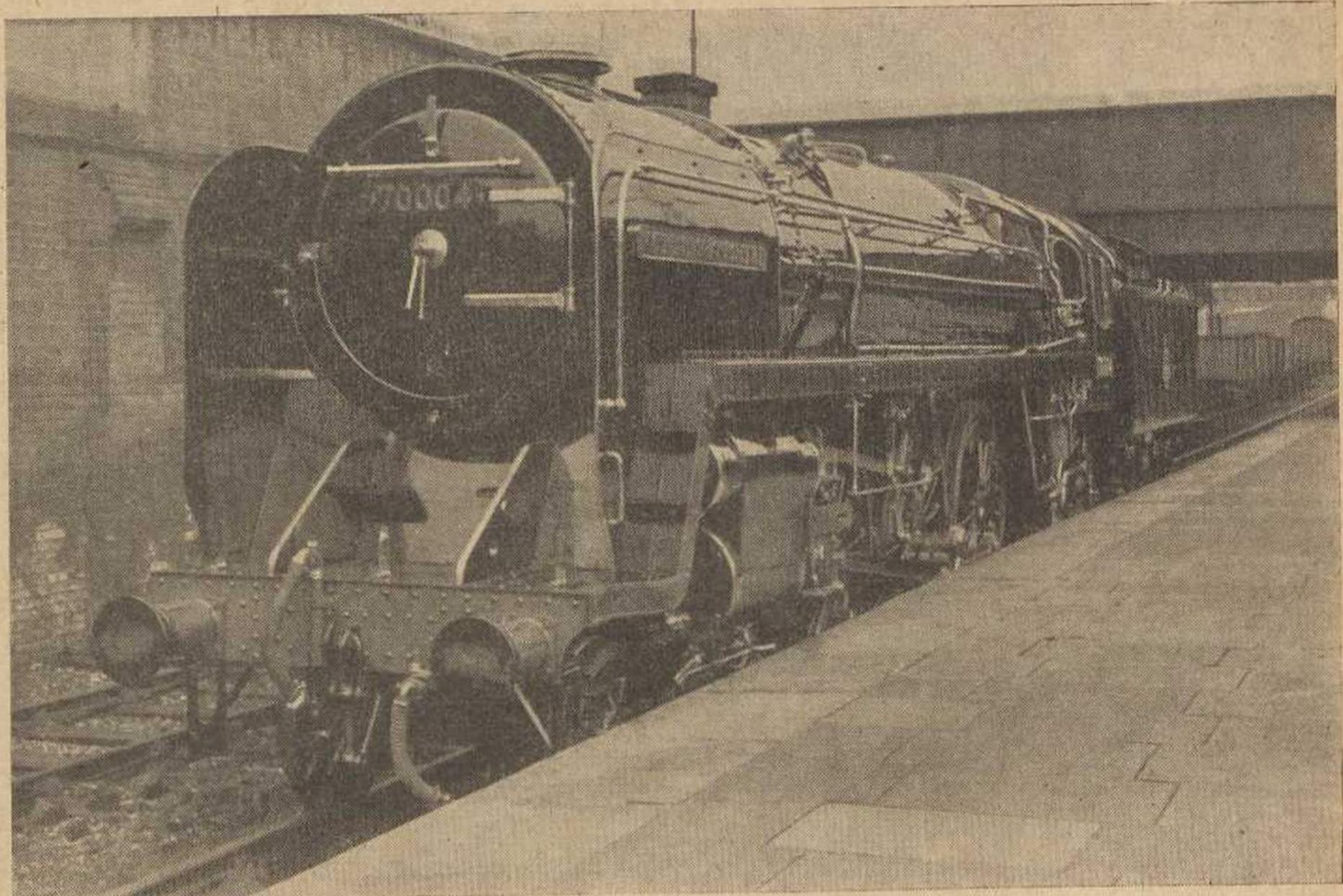
O «Boletim da C. P.», no momento em que se festeja o jubiléu do caminho de ferro Montreux-Oberland-Bernois, envia a todos os seus camaradas que trabalham naquela Companhia as suas afectuosas saudações.

Novas Locomotivas Diesel-Eléctricas adquiridas na América do Norte



As fotografias mostram duas fases da montagem das locomotivas Diesel-Eléctricas, de 1350 cavalos-vapor, que a C. P. encomendou na América do Norte e estão sendo construídas nas oficinas de Whitcomb, em Rochelle-Illinois. — Estas oficinas pertencem ao grupo das fábricas de Baldwin, nome universalmente conhecido





O «Festival Britânico» realizado em Londres, no ano de 1951, certame que despertou a atenção de todo o mundo, figuraram algumas locomotivas de grande potência, que podem classificar-se a última palavra da indústria britânica de transportes.

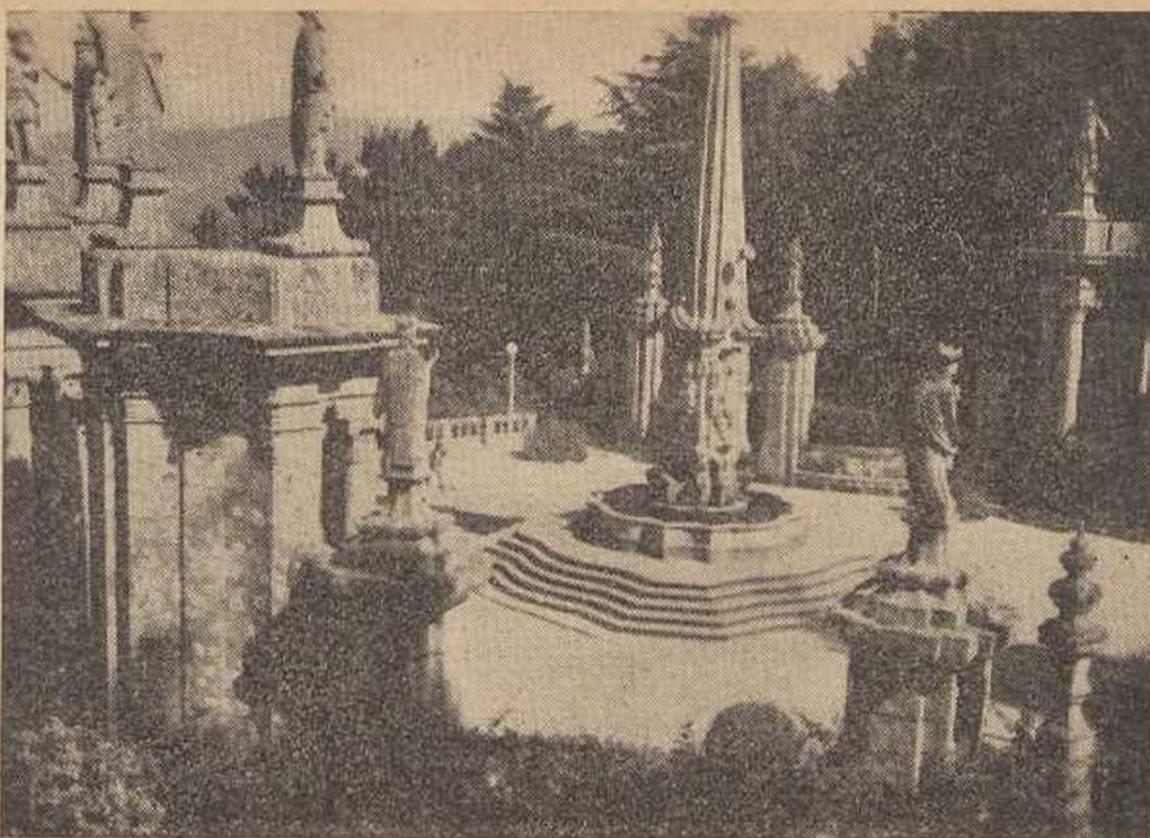
Além das locomotivas n.º 70.000 denominada «Britannia» e 70.001 conhecida por «Lord Hurcomb», figurou no «Festival Britânico» a locomotiva n.º 70.004, a que deram o nome do grande escritor inglês «William Shakespeare», que hoje reproduzimos.

As mais potentes locomotivas que, presentemente, circulam nos caminhos de ferro britânicos, foi dado o nome de eminentes personalidades da Grã-Bretanha.

O mesmo sucedeu, há anos, nos caminhos de ferro portugueses, especialmente nos que pertenciam à rede do Estado, em que algumas locomotivas tinham, não só os nomes de reis e homens de Estado, mas de rios e províncias de Portugal—nota nacionalista que tinha agora a maior actualidade.

VEM AHI O VERÃO, A ÉPOCA EM QUE SÃO CLASSIFICADOS OS JARDINS DAS ESTAÇÕES.

TRATA-SE DUMA INICIATIVA DO «BOLETIM DA C. P.» QUE, DE HÁ ANOS, VEM SENDO ACARINHADA PELO PESSOAL DAS ESTAÇÕES.



LAMEGO — Escadório de N. S. dos Remédios — Largo dos Reis Bíblicos

CONHEÇA A SUA TERRA

LAMEGO

Por ANTÓNIO MONTÉS
Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

UM dia, lembrei-me de ir a Lamego. Ao chegar à Régua, meti-me num automóvel, e, depois de atravessar a ponte sobre o Douro, o carro começou a subir por uma estrada íngreme e tortuosa.

À medida que o carro trepava, a paisagem ia sendo mais ampla, mais séria, mais pitoresca.

A Régua ficou lá em baixo, à beira do rio, e, à nossa volta, os montes erguiam-se uns após outros, altos, aguçados. Pelas encostas, em escadarias feitas pelas mãos dos homens, vinhas, muitas vinhas, verdes e alegres, e o rio, à medida que subíamos, ia estreitando, apertado entre penhascos.

Não havia forma de ir quieto no automóvel que me conduzia, pois a paisagem distraía-me constantemente. Olhava à direita, à esquerda, para trás, sem saber de qual dos lados a vista me agradava mais.

O carro parou, para eu poder contemplar aquele panorama de encantar, variado e imponente. Estava em plena região do Douro, defronte das terras vistosas donde se extraí o célebre Vinho do Porto — o Rei dos Vinhos, — a mais preciosa bebida do Mundo.

Depois, seguimos por uma estrada velha, a um ponto muito alto chamado «Relógio do Sol», e ali estive, deslumbrado, mais de meia hora, a apreciar um panorama riquíssimo, que dificilmente encontra parceiro no nosso País.

Pelas encostas, a água saltitava, a correr para o Douro, que, lá em baixo, furava caminho por entre fraguedos.

Defronte de nós estavam as cristas nu-bladas do Marão — sentinelas da província transmontana — a olharem o pitoresco Vale do Corgo. Aldeias pequeninas espreitam por detrás daquelas alturas imensas, e as serras

espreitam também, umas por detrás das outras, para poderem contemplar aquelas paisagens impressionantes.

Nos píncaros mais altos, o povo, com a ajuda de Deus, ergueu capelinhas brancas, em honra dos Santos da sua devoção. Lá estão a de S. Domingos e a da Senhora das Neves do Marão, em frente, e, mais longe, sobre Tarouca, a de Santa Helena. Adivinha-se a de S. Leonardo e a da Senhora da Assunção, olhando, como as outras, pela paz daquelas terras de trabalho, enxotando trovoadas e arredando borrascas, de forma que protejam, o melhor possível, os vinhedos e os milheirais.

Diz o povo que, noite velha, os Santos milagrosos conversam uns com os outros, a encomendar os devotos ou a salmodear suas rezas, e quantas vezes vão, córregos abaixo, contemplar lindos sonhos de crianças, encaminhar os que se perderam, curar doentes desenganados, abrandar as iras dos descontentes, proteger os desafortunados, ou acompanhar ao céu as almas cristãs.

Muito trabalham os pobres santinhos daquelas ermida solitárias!

Mas também, quando chega o dia da romaria, o povo não pára de rezar e de lhes levar oferendas de valor. São dias alegres e buliçosos, dias de festa rija, em que se dança até alta noite, no meio de vivo foguetório e das manifestações ruidosas do arraial.

Depois de admirar aquela paisagem, tão portuguesa, tão nossa, segui para Lamego. Era a primeira vez que visitava a cidade. Fui direitinho ao Santuário da Senhora dos Remédios, airosamente colocado sobre uma elevada colina, e, depois de visitar o sumptuoso templo, debrucei-me na balaustrada do adro, a olhar o escadório monumental com o magestoso «Pórtico dos Reis», e imaginei a multidão de fieis que todos os anos por ali passa, quando da romaria à Virgem milagrosa da Senhora dos Remédios.

Foi daquele miradoiro empolgante que vi Lamego, cidade antiquíssima, que andou muito tempo aos baldões pelo cimo dos montes, sossegando de vez no tempo da invasão romana.

Na Idade-Média, o seu comércio foi importantíssimo, pelas fábricas de tecidos que então existiam e pela afamada feira, à qual

concorriam os moiros de Granada, com fazendas e especiarias vindas do Oriente.

Cidade de fundas tradições franciscanas, ali se estabeleceram as primeiras clarissas portuguesas, os frades ali moraram durante séculos no Convento de S. Francisco, e alguns por lá ficaram, no claustro e na igreja dormindo o sono dos justos. Ali viveiram as figuras bondosas de Frei Manuel do Coração de Jesus, Frei João o Pescador, Frei António do Menino Jesus e Frei Francisco da Ave-Maria, o último guardião da casa, que durante dez anos sonhou com a restauração do seu mosteiro, cheinho de saudades da solitária vida conventual.

Lá em baixo, mesmo em frente, a Sé Catedral, monumento notável onde os estilos se misturam, com uma fachada gótica imponente, e, ao lado, o Museu, instalado no antigo Palácio Episcopal, defronte dum interessante cruzeiro gótico. Guardam-se naquele precioso relicário de arte belas obras de talha, quadros valiosos, imagens de rara beleza, rico mobiliário e a mais importante colecção de panos de Arrás existente em Portugal.

Para a esquerda, a Igreja de Santa Maria de Almacave, singela e velhinha, com oito séculos, no lugar onde dizem ter sido a mesquita sarracena.

As igrejinhas de Nossa Senhora do Deserto e a de Santa Cruz, curiosas jóias de arte pela obra de talha e pelo valioso recheio, lá se avistam, e, à esquerda, alta e imponente, a torre de menagem do Castelo, a olhar, como nós, a paisagem quente e vibrante do Alto-Douro.

Estamos na cidade onde se reuniram, no tempo de D. Afonso Henriques, as célebres cortes de Lamego, nas quais se decidiu que fosse ele o Rei dos portugueses e que nunca a coroa de Portugal pudesse ser herdada por príncipes estrangeiros.

Ali nasceu Caio Diocles, famoso atleta, triunfador nos circos romanos, tão celebrado nas crónicas do seu tempo, a quem Roma levantou uma estátua. Ali nasceram, também, Frei Francisco da Madre de Deus, virtuosíssimo reformador da Ordem de S. João Evangelista, e D. Rodrigo Lopes de Carvalho, famoso jurisconsulto.

Perde-se a vista a olhar o panorama

vastíssimo que temos na frente, onde as alturas se erguem por entre o verde-oiro dos vinhedos, para ouvir o cantar das águas inquietas que, encosta abaixo, correm pressurosas para o Douro.

A nossa volta, emoldurando a cidade, parques e jardins aprazíveis, e, galgando encostas, vêem-se estradas que conduzem aos arredores, onde se guardam preciosidades, como a igreja pre-românica de S. Pedro de Balsemão—de construção anterior à fundação da monarquia,—o convento de S. João de Tarouca — com obras notáveis de Grão Vasco,— a igreja românica de Armação, o convento de Santa Maria de Salzedas e a ponte gótica da Ucanha,—terra natal do Mestre José Leite de Vasconcelos.

Faltou-me o tempo para percorrer os arredores desta cidade encantadora, paraíso de artistas e arqueólogos, cheia de lendas e tradições.

O combóio espera-me na Régua, mas, antes de descer por uma estrada, velha e íngreme, que passa por Portelo de Cambres, fui às «Caves da Raposeira», empresa industrial que a guia indicava no número das curiosidades lamecenses. Graças à gentileza dos seus proprietários, visitei as esplêndidas instalações, onde saboreei os deliciosos vinhos do Douro, leves e cristalinos.

Sequioso, bebi uma taça de espumante, fresquíssimo, um espumante de oiro, agradável e saltitante, produto daquelas terras benditas, habitadas por gente vigorosa como a velha cidade episcopal, que, empoleirada num alto, reza de mãos postas diante da imagem milagrosa da Senhora dos Remédios.

Fotografias de António Coutinho,
Inspector da 2.ª Secção de Contabilidade



LAMEGO — Escadório de N. S. dos Remédios
Largo dos Reis Bíblicos (pormenor)

LÁ POR FORA...

ALEMANHA

Foi posto em circulação um comboio rápido entre Francfort e Dortmund, com a composição de três carruagens de dois andares, com lugares de 1.^a e 2.^a classe, e ainda com um vagão-restaurante dotado de cozinha ultra-moderna.

O novo comboio pode alcançar a velocidade em 215 quilómetros à hora.

AUSTRIA

A estação do Oeste — a principal estação de Viena — ficou quase destruída quando da última guerra.

Para a substituir, foi projectada uma nova estação, que foi aberta recentemente ao público e é provida de instalações luxuosas.

O orçamento para a nova construção era de um milhão de dólares, ou sejam cerca de trinta mil contos em moeda portuguesa.

BÉLGICA

Dentro do programa geral de modernização do material circulante, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas fez um pedido de 50 novas automotoras ligeiras, com motor Diesel, e de 20 reboques especiais, também ligeiros, material que se destina a intensificar a substituição da tração a vapor pela tração Diesel, nas linhas em que não está prevista a electrificação.

A velocidade máxima das novas automotoras é de 80 quilómetros à hora, sendo a potência de 300 cavalos-vapor.

ESPAÑHA

Estuda-se a possibilidade de exportar para o Chile material ferroviário, construído em Espanha.

ESTADOS UNIDOS

Várias companhias ferroviárias americanas celebraram em 1951 o seu centenário.

Do programa das comemorações celebrado em Scranton (Estado da Pensilvânia)

figurava a reprodução da viagem inaugural, levada a efeito com o maior rigor, a colocação duma placa comemorativa no edifício de passageiros da estação, e um jantar de gala, no qual foram hóspedes de honra os descendentes dos fundadores daquele caminho de ferro.

INGLATERRA

Os Caminhos de Ferro Ingleses lutaram com um inverno cheio de dificuldades. Com menos meios, necessitam de atender um maior e mais difícil tráfego de mercadorias.

A solução do problema consistiu no estabelecimento de reduções no serviço de passageiros. Assim, os horários de inverno foram postos em vigor duas semanas antes do que estava anunciado e, depois do mês de Outubro vários serviços foram alterados e outros suprimidos.

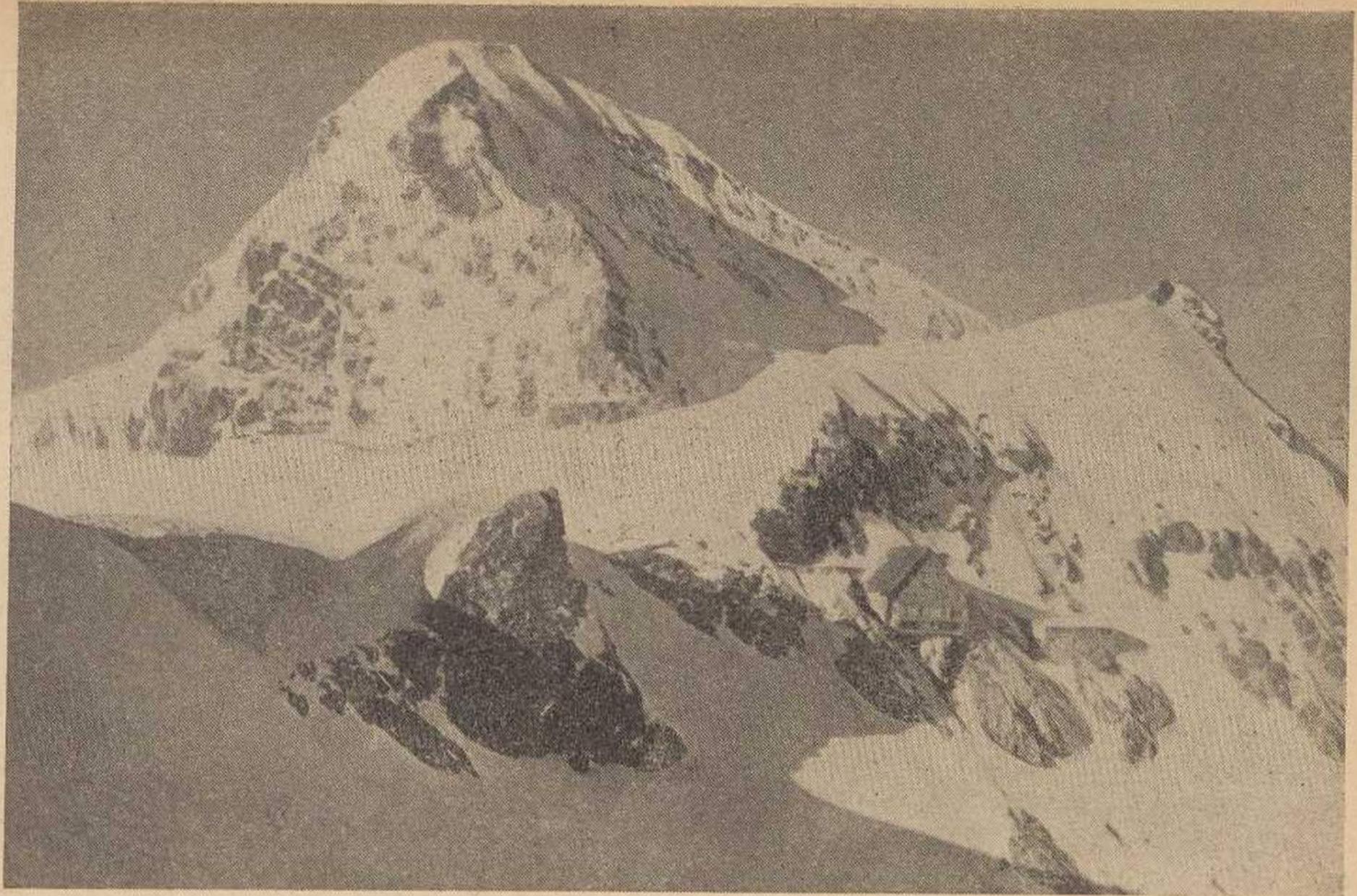
ITÁLIA

— Pelo Governo de Itália foi autorizada a venda de bilhetes turísticos, que dão direito a circular livremente em toda a rede ferroviária italiana, com a validade de dez a vinte dias, sem o pagamento da taxa de velocidade.

Os referidos bilhetes, cujos preços são bastante económicos, destinam-se apenas a estrangeiros que apresentem passaportes com vistos para Itália.

SUÉCIA

Os Caminhos de Ferro do Estado introduziram muitas unidades novas no seu parque de material circulante, entre as quais se contam automotoras Diesel, que podem atingir 90 quilómetros à hora e ainda um novo tipo de automotoras eléctricas, para o transporte de minério, com a potência de 4.800 cavalos vapor, que fica sendo a unidade mais potente dos caminhos de ferro do Estado, pois pode rebocar 3000 toneladas de minério.



No meio das neves eternas descobre-se o hotel do Jungfrangoch, situado no extremo da linha mais alta da Europa — 3454 metros de altitude

AS NOSSAS INICIATIVAS

EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUIÇA

ESTA fixado o dia da partida para a excursão à Suiça, na qual tomarão parte algumas dezenas de ferroviários. A saída de Lisboa está marcada para 6.^a feira, 13 de Junho, devendo a chegada à capital efectuar-se no domingo 29, do mesmo mês.

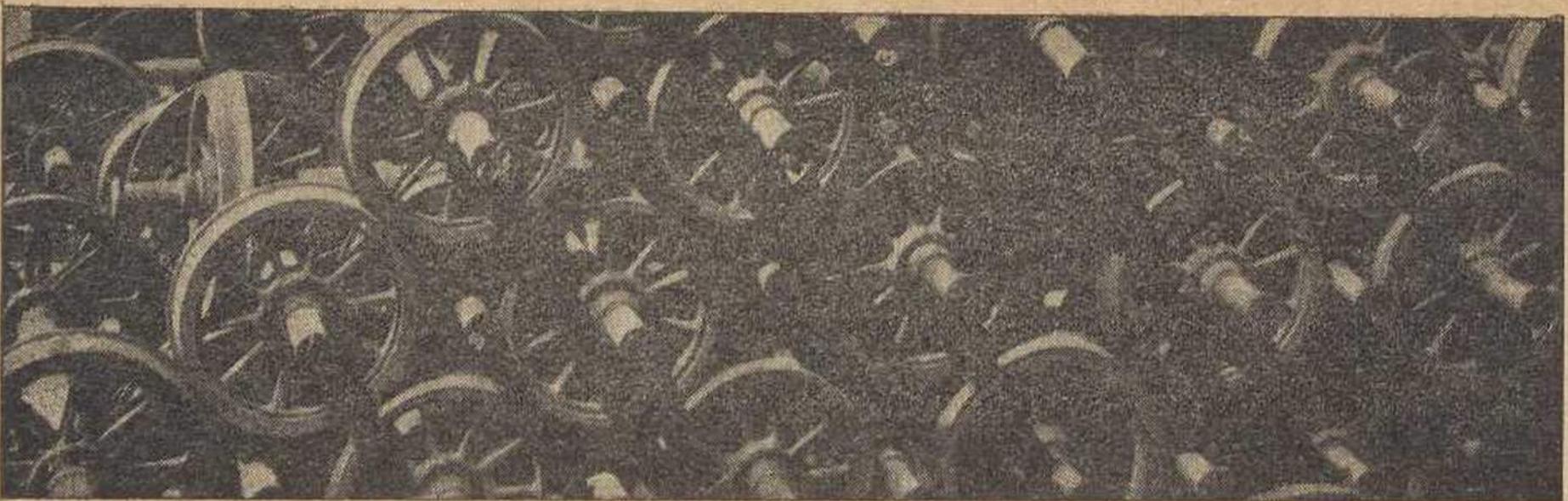
Como informámos no nosso último número, o itinerário da excursão inclui a visita à cidade de Milão, a mais importante da Itália, onde os viajantes serão recebidos pelos seus camaradas do «Dopolavoro Ferroviário».

Além da monumental cidade de Milão, os

excursionistas terão ocasião de visitar a maior estação ferroviária da Europa.

O programa, todo ele cheio de atracções, inclui a ascensão ao célebre Jungfrangoch, onde o caminho de ferro de montanha atinge a altitude de 3454 ms.

Em circulares que vão sendo distribuídas, ficarão os excursionistas a conhecer os pormenores da maravilhosa viagem deste ano, cujo custo está fixado em Esc. 2.750\$00. Quaisquer esclarecimentos devem ser pedidos ao «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa. 11



As Relações com o Públíco

UM tema que alcançou o máximo interesse em algumas redes estrangeiras, é o que se refere à conveniência de estreitar as relações das administrações ferroviárias com o público.

Uma empresa norte-americana concedeu tao grande importância a estes assuntos, que não vacilou em propor que conviria encarregar das relações com o público, um vice-presidente (equivalente a Subdirector na Europa), com idade madura e sensatez, conhecimento dos problemas ferroviários, dotes de psicologia, prestígio das suas opiniões na empresa e entusiasmo para se inteirar das coisas, por si mesmo.

Por outro lado, um destacado ferroviário britânico opina que as relações dos caminhos de ferro com o público se encontram na infância, e que conviria orientá-los melhor até alcançar um bom nome, do que resultaria um aumento de clientela.

É muito possível que os longos anos em que o caminho de ferro gozou o monopólio dos transportes, tenham contribuido para a criação duma mentalidade pouco inclinada a escutar as conveniências de um público, que antes não podia escolher outros sistemas de transporte.

Mas, seria injusto não reconhecer que, nos últimos anos, o caminho de ferro atende o passageiro em melhores condições do que antigamente. Os quadros de horários instalados nas estações vieram, felizmente, substituir os antigos cartazes impressos, que con-

tinham demasiadas informações secundárias e inúteis, com prejuízo das que mais interessam ao passageiro. Os telefones destinados sómente a informações e os alto-falantes instalados nas principais estações, são outras provas de atenção que os caminhos de ferro vão concedendo a estes problemas.

Por outro lado, embora circunstâncias que não é necessário citar, não permitam realizar um serviço que possa ser considerado perfeito, poderia ser contraproducente ou pelo menos inútil, enumerar conselhos ou indicações que, além de estarem no espírito de todos, sómente serão possíveis quando se possa dispor de elementos necessários para os estabelecer.

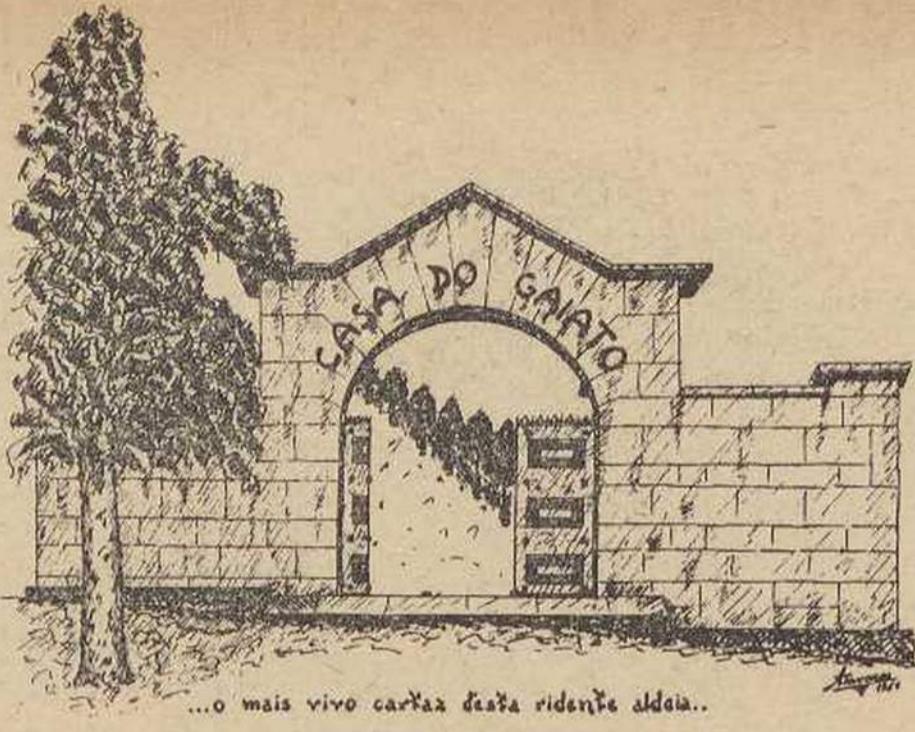
De todas as formas, é preciso pensar que os horários não são distribuídos em quantidade suficiente. Muitas vezes, os caminhos de ferro perdem clientes, pela dificuldade que estes têm de se informar, com segurança, dos serviços existentes. As diferentes zonas procederiam bem, se distribuissem com profusão prospectos que indicassem, de maneira sucinta, os principais horários, sem esquecer que uma das coisas que mais pode prejudicar o passageiro, é a mudança dum horário, sem que seja dada a devida publicidade ao caso.



A fotografia que hoje reproduzimos, feita no fim do século passado, vê-se ao centro, sentado, o Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, Conselheiro Manuel Afonso Espregueira, rodeado de alguns funcionários superiores.

Entre outros, visto que não foi possível identificar todos os retratados, vêm-se da esquerda para a direita, o Chefe da Contabilidade Geral, António Gaspar Teixeira de Lemos; Miguel Queriol, do Serviço de Tráfego; Chefe do Serviço de Saúde, Dr. Zoofimo Pedroso; Philippe Vandeveld, Chefe da Fiscalização e Estatística; A. de Sousa Vasconcelos, Secretário Geral; Pagador D. João Navarro; Silvano, da Divisão de Via e Obras; Desiré Ernest Moreau, Secretário da Direcção Geral; Engº C. Phirobois, Chefe de Material e Tracção; Engº E. Cachelicore, Chefe do Serviço de Via e Obras; Engº Xavier Cordeiro; Subdirector Conselheiro Pedro Inácio Lopes; Júlio Monteiro, Chefe do Serviço de Movimento e Daniel José Cardoso, Inspector do Material e Tracção.

APROXIMA-SE A DATA DO PRIMEIRO CENTENÁRIO DOS
CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL — 28 OUTUBRO DE 1956.
A INAUGURAÇÃO DO MUSEU DE CAMINHOS DE FERRO NAQUELA
DATA, CONSTITUIRIA UMA NOTA DE PRESTÍGIO PARA TODOS
OS FERROVIÁRIOS.



...o mais vivo cartaz d'esta ridente aldeia..

CARTAZ DE PAÇO DE SOUSA

P o r A B E L T A V A R E S
Serralheiro das Oficinas Gerais de Campanhã

**A dois passos de Cête, na linha do Douro,
Onde medra o trigo, tão precioso quão ouro,
Fica de Paço de Sousa, o velho Mosteiro :
Templo valioso, há quase mil anos fundado, (¹)
Ele guarda, cioso, o túmulo do muito honrado
E prestigioso aio do nosso rei primeiro ! (²)**

**Em um largo fronteiro e em pedra lá da terra,
Granito do melhor que o subsolo encerra,
Um lindo cruzeirinho se ergue donairoso :
Trabalho de cinzel, orgulho de larristas,
O contemplam, ditosos, leigos e artistas
Que passam a caminho de templo tão idoso.**

**Mas obra mais valiosa que o velho Mosteiro,
Que o cruzeirinho ou outras do artista canteiro,
E aquela que Jesus mais ama e mais anseia ;
A obra imensamente maior e mais bela
E que tem a guiá-la a mais Luminosa Estrela
E é o mais vivo cartaz d'esta ridente aldeia ;**

**Essa, tão diferente, ai ! essa obra de Amor !
Floresce do Mosteiro ao pé, mas tem outro odor... !:
Recolhe dos caminhos, d'este mundo ignaro,
Rapazes em perigo moral, vaduzinhos,
Dá-lhes pão, agasalho, mesmo até carinhos,
E prepara-os p'rá Vida dando-lhes amparo !**

**Ela é a Obrá da Rua, é a Casa do Gaiato,
Que um sacerdote digno e de afectuoso trato,
Á face do evangelho, sereno, condus ;
Defensor dos humildes, Pai idolatrado,
É uma alma de eleição e apóstolo devotado
D'Aquele que por nós morrera numa cruz !**

QUARENTA E SEIS ANOS AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO

POR ter passado à situação de reforma deixou o serviço da Companhia, o Chefe do Serviço de Estatística e Estudos, da Divisão Comercial, Vasco do Couto Lupi, funcionário que durante quarenta e seis anos consagrou as suas faculdades de trabalho ao serviço do caminho de ferro, facto que foi apreciado superiormente, quando da sua passagem à nova situação.

Tendo entrado para os Caminhos de Ferro do Estado em 1906, como escrivário auxiliar e depois de passar pelas categorias de Chefe de Secção e de Repartição, foi nomeado Chefe de Serviço em 1917. Quando do arrendamento das linhas do Estado, em 1927, fez a sua apresentação na C. P. tendo sido promovido a



Vasco do Couto Lupi

Subchefe do Serviço de Fiscalização em 1929 e a Chefe de Serviço da Divisão Commercial em 1947.

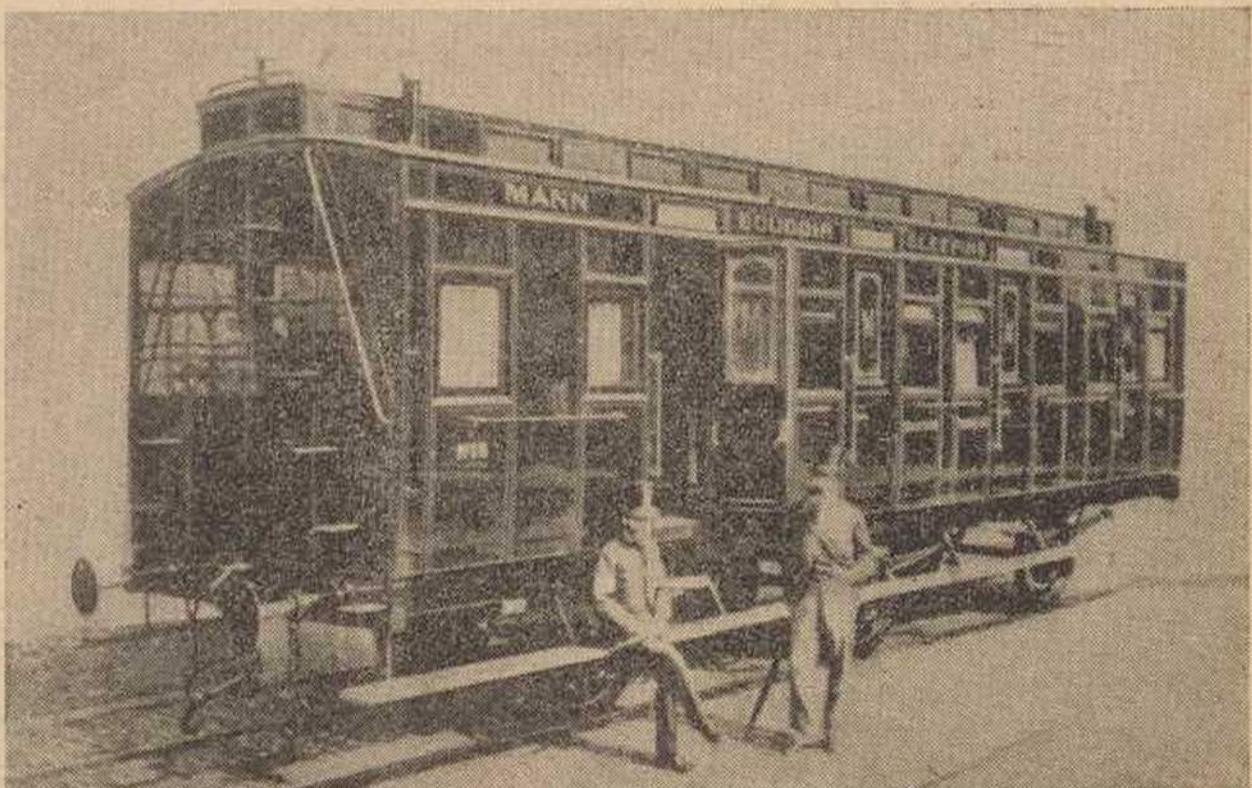
Antes de deixar o Serviço de Estatística e Estudos, Vasco do Couto Lupi foi homenageado pelos seus subordinados que lhe ofereceram uma mensagem de saudação e agradecimento.

A Direcção Geral comunicou superiormente a passagem à reforma deste funcionário, salientando que foi Vasco Lupi que arcou com quase todo o trabalho de organização do novo Departamento Mecanográfico.

fico, onde revelou as suas qualidades. O Conselho de Administração, ao tomar conhecimento do facto aprovou um voto de agradecimento a Vasco Lupi pelos serviços prestados.

CURIOSIDADES

DESDE 1873, que as carroagens-camas percorrem as linhas férreas da Europa. Graças à organização da «Compagnie Internationale des Wagons-Lits», os serviços desta importante empresa tem-se intensificado muitíssimo, podendo dizer-se que a «Wagons-Lits» é hoje a mais íntima colaboradora dos caminhos de ferro. Para que os nossos leitores avaliem o progresso registado em setenta e nove anos, basta olhar a gravura duma carroagem-cama dos primeiros tempos, que constitui um perfeito contraste com as que hoje circulam nas nossas linhas.

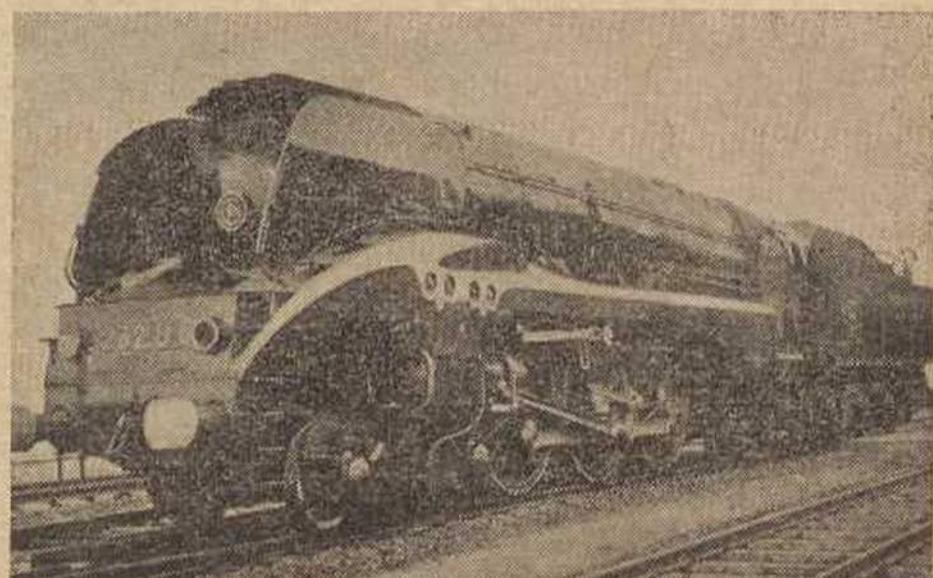


MATERIAL FERROVIÁRIO CONSTRUIDO EM 1951

Para que os nossos leitores possam avaliar o progresso dos caminhos de ferro franceses, publicamos a seguir um interessante quadro, no qual figuram as unidades no parque de material circulante fabricado de Janeiro a Agosto de 1951:

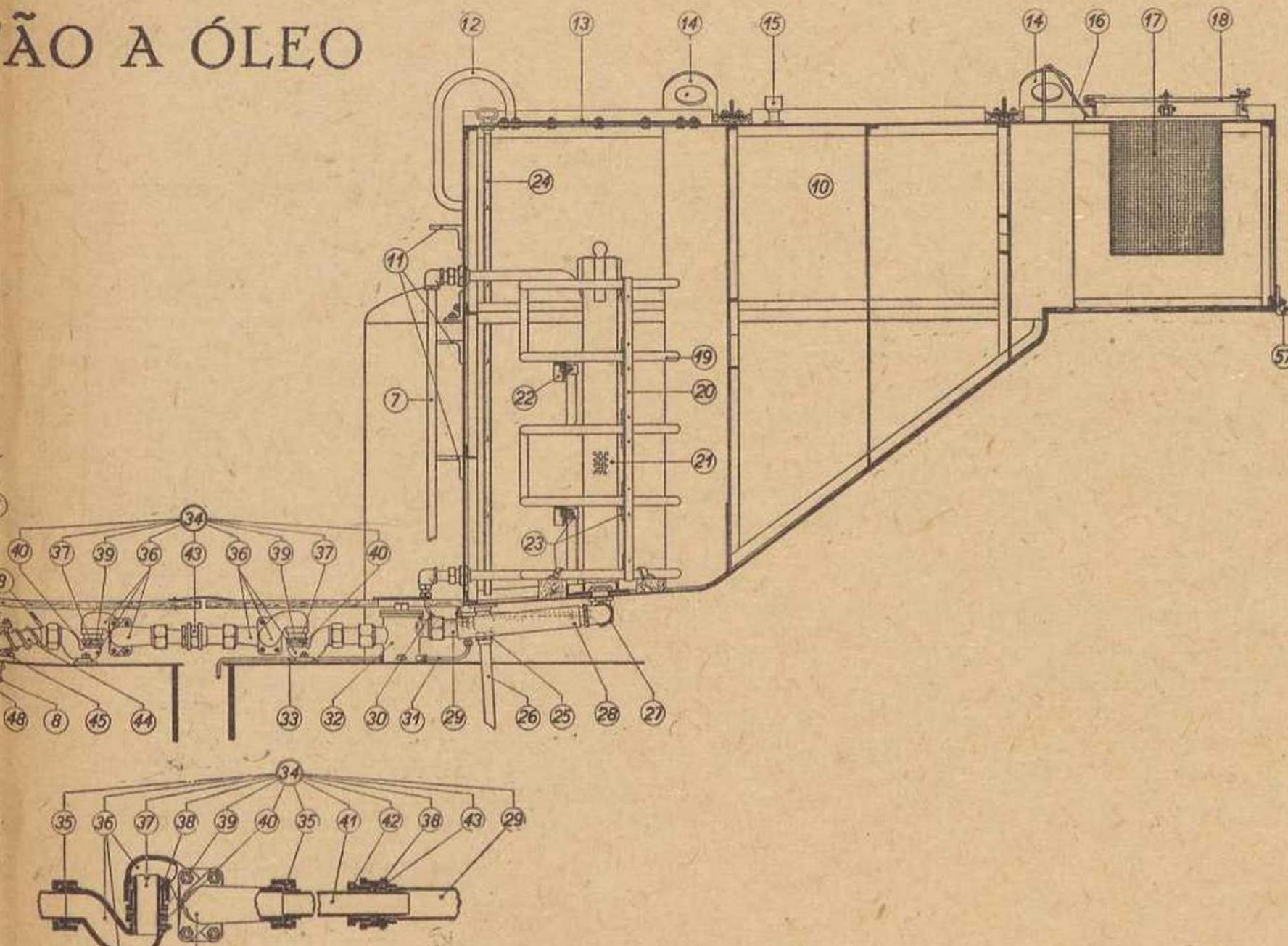
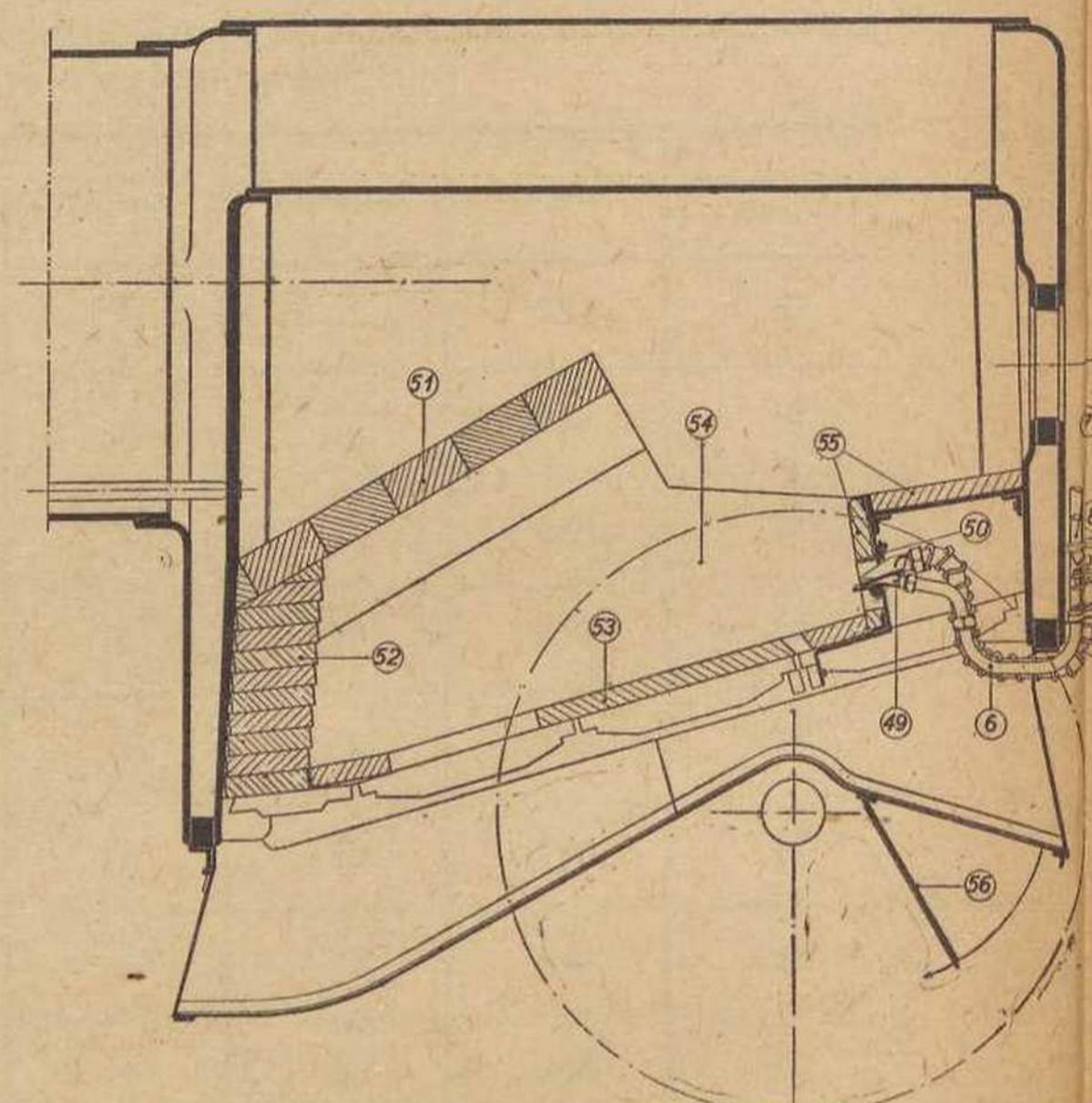
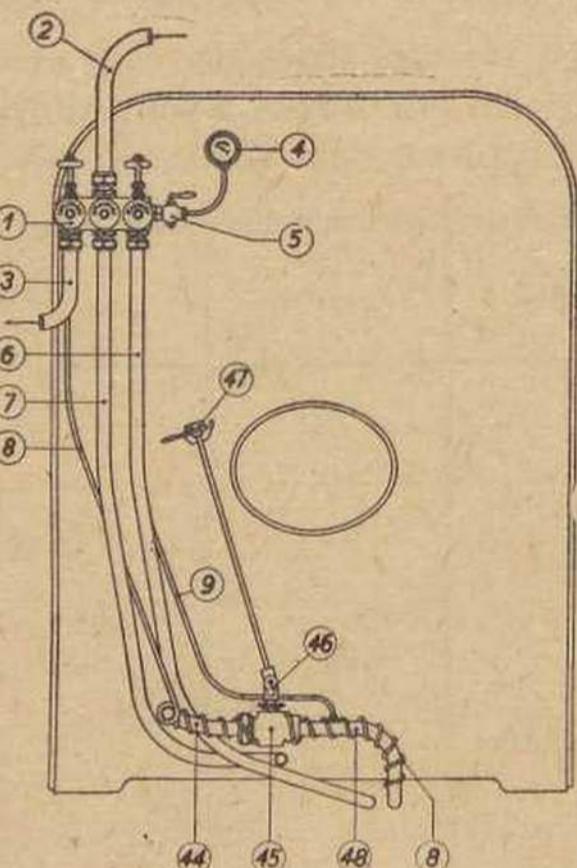
Meses	Locomotivas	Tenders	Tratores	Carruagens	Vagões	Automotoras e reboques
Janeiro . . .	13	9	6	31	633	15
Fevereiro . . .	6	3	1	23	548	16
Março	9	5	1	20	624	15
Abril	10	3	10	20	607	14
Maio	14	16	4	15	680	24
Junho	9	12	11	13	760	14
Julho	8	12	-5	13	314	22
Agosto	4	4	4	26	249	10
TOTAL	73	64	42	161	4415	130

A Locomotiva «Compound», posta ao serviço nos caminhos de ferro franceses em 1949, possui 4 cilindros e a potência de 4.000 cavalos. O diâmetro das rodas motoras é de 2 ms., o tender leva 36 metros cúbicos de água e o peso total da locomotiva é de 82.000 quilos. Destinada a rebocar comboios rápidos em linhas de bom perfil, atinge a velocidade de 140 quilómetros à hora.



Da revista «Notre Metier»

CONJUNTO DA INSTALAÇÃO PARA COMBUSTÃO A ÓLEO



- 1 Colector de distribuição de vapor.
- 2 Tubo de tomada de vapor para 01.
- 3 Tubo de condução de vapor para o espertador.
- 4 Manómetro da pressão de vapor.
- 5 Torneira do 4.
- 6 Tubo de condução de vapor ao 49.
- 7 Tubo de condução de vapor ao 19.
- 8 Tubo de purga do 1 e de aquecimento do óleo nos tubos 44 e 48.
- 9 Tubo de injeção de vapor para desobstrução do 48 e 49.
- 10 Tanque do óleo combustível.
- 11 Estribo de acesso à parte superior do 10.

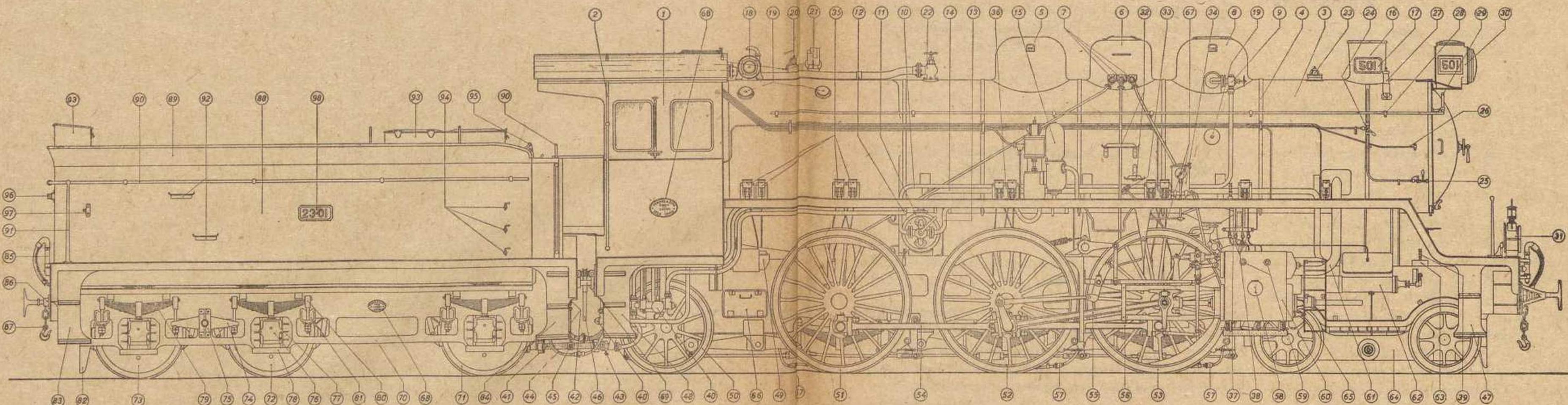
- 12 Corrimão de acesso à parte superior do 10.
- 13 Tampa de visita ao 19.
- 14 Olhal para suspensão do 10.
- 15 Respiradouro do 10.
- 16 Batente do 18.
- 17 Filtro de entrada do óleo combustível.
- 18 Tampa para abastecimento do óleo combustível.
- 19 Serpentina de vapor para aquecimento do óleo combustível.
- 20 Barra de consolidação do 19.
- 21 Filtro de saída do óleo do 10.
- 22 Suporte de fixação do 19.
- 23 Braçadeira de fixação do 9.
- 24 Régua para mediação do óleo no 10.

- 25 Válvula de despejo do 10.
- 26 Tubo de despejo do 10.
- 27 Válvula de saída de óleo do 10.
- 28 Manga para aquecimento do 29.
- 29 Tubo de condução de óleo do 10 para o 32 e do 32 para o 34.
- 30 Tubo de purga do 19 e de condução de vapor para o 28.
- 31 Tubo de purga do 18 e de condução de vapor para o 32.
- 32 Filtro de passagem do óleo para o 34.
- 33 Tubo de purga do 12.
- 34 Conjunto do acoplamento elástico para a condução de óleo. (O conjunto do acoplamento elástico para a condução de vapor, que

- não se acha representado na figura, é idêntico ao 34).
- 35 Porca de união.
- 36 Cotovelo.
- 37 Tubeira de articulação.
- 38 Empanque.
- 39 Bucim de empanque.
- 40 Flange de aperto.
- 41 Tubo telescópico.
- 42 Bucim do 43.
- 43 Caixa de empanque.
- 44 Tubo de ligação do 34 ao 45.
- 45 Torneira de regulação da admissão de óleo ao 49.
- 46 «Cardan» do comando do 45.

- 47 Manípulo do comando do 45.
- 48 Tubo de ligação do 45 ao 49.
- 49 Queimador.
- 50 Suporte do 49.
- 51 Abóbada.
- 52 Revestimento refratário da chapa tubular.
- 53 Revestimento refratário da grelha.
- 54 Revestimento refratário das chapas laterais.
- 55 Revestimento refratário da caixa do 49.
- 56 Pala inferior do cinzeiro.
- 57 Suporte de fixação do 10.

CONJUNTO DA LOCOMOTIVA E TENDER



LOCOMOTIVA

- 1 Pavilhão.
- 2 Corrimão do 1.
- 3 Forra da caldeira.
- 4 Cinta do 3.
- 5 Cúpula do regulador.
- 6 Caixa da areia.
- 7 Distribuidores da areia.
- 8 Cúpula de alimentação.
- 9 Válvula de alimentação.
- 10 Tubo de alimentação.
- 11 Torneira de inversão da alimentação.
- 12 Esquentador da água de alimentação
- 13 Tubo de ligação do 12 ao 15.
- 14 Tubo de condução de vapor ao 12.
- 15 Bomba de alimentação.
- 16 Chaminé.
- 17 Chapa da série e número da locomotiva.
- 18 Turbo-dinamo de iluminação.
- 19 Porta de lavagem da caldeira.
- 20 Válvula de segurança da caldeira.
- 21 Apito.

- 22 Válvula de passagem de vapor ao colector dos auxiliares.
- 23 Válvula de ar do colector do sobre-aquecedor.
- 24 Torneira de passagem de vapor ao espertador.
- 25 Torneira de passagem de vapor para limpeza do tubular.
- 26 Tubo de condução de água para o regador de cinzas.
- 27 Válvula de segurança do reservatório intermédio.
- 28 Suporte do 29.
- 29 Corrimão da caldeira.
- 30 Farol de iluminação.
- 31 Farol de sinalização.
- 32 Estribo de acesso ao 6.
- 33 Volante de comando da válvula do colector de lamas.
- 34 Bomba de lubrificação.
- 35 Lubrificador.
- 36 Suporte do 35.
- 37 Colector de distribuição de vapor ao 38.
- 38 Pulverizador de óleo do 34.

- 39 Copo de lubrificação do 63.
- 40 Injector de alimentação.
- 41 Mangueira de condução de água ao 40.
- 42 Suporte do 41.
- 43 Torneira de puiga do 41.
- 44 Mangueira do reservatório de vácuo.
- 45 Mangueira da conduta geral do freio de vácuo.
- 46 Tensor de engrenagem entre máquina e tender.
- 47 Estribo de acesso ao estrado.
- 48 Estribo de acesso ao pavilhão.
- 49 Suporte de dilatação da caldeira (lateral).
- 50 Rodado do bissel.
- 51 Rodado conjugado traseiro.
- 52 Rodado motor d' A. P.
- 53 Rodado motor d' B. P.
- 54 Biela de conjugação traseira.
- 55 Biela motora.
- 56 Biela de conjugação traseira.
- 57 Ejector da areia.

- 58 Tampa para inspecção da lubrificação do cilindro de vapor.
- 59 Bujão do orifício para regulação da distribuição.
- 60 Forra de cilindro de vapor.
- 61 Tubo condutor de vapor ao cilindro
- 62 Lanterna de inversão.
- 63 Servo-motor de comando do 62.
- 64 Bogie.
- 65 Escada para visita de baixa pressão.
- 66 Porta de limpeza do cinzeiro.
- 67 Alavanca de comando do movimento do 34.
- 68 Chapa do fabricante.

TENDER

- 69 Tampão de encosto à locomotiva.
- 70 Longarina do leito.
- 71 Rodado dianteiro.
- 72 Rodado intermédio.
- 73 Rodado traseiro.
- 74 Balanceiro de suspensão.
- 75 Suporte do 74.

- 76 Caixa de lubrificação.
- 77 Guia do 76.
- 78 Estronca.
- 79 Mola de suspensão.
- 80 Pendural do 79.
- 81 Suporte do 80.
- 82 Guarda-calhas.
- 83 Estribo traseiro.
- 84 Estribo dianteiro.
- 85 Conduta geral do freio de vácuo.
- 86 Aparelho de choque traseiro.
- 87 Corrente de segurança (fiador).
- 88 Caixa do tender.
- 89 Resguardo da caixa de carvão.
- 90 Corrimão.
- 91 Balaústre do 90.
- 92 Estribo de acesso à caixa de carvão.
- 93 Caixa de ferramenta e utensílios.
- 94 Torneira da prova.
- 95 Válvula de admissão de água ao injector de alimentação.
- 96 Suporte de farol.
- 97 Suporte das bandeiras de sinalização.
- 98 Chapa da série e número do tender.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 76 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado está certo:

Cobrança a efectuar a um oficial do exército que embarca sem bilhete em 1.ª classe, em Lisboa-R., no comboio n.º 1, apresentando uma requisição de transporte em 1.ª classe, de Sacavém a Campanhã:

Lisboa-R. a Sacavém 17 Km. \times 50\$ =	8\$50
20%	<u>1\$70</u>
	10\$20

Requisição — Sacavém a Campanhã 327 Km.	
327 \times \$50 = 163\$50 : 2 =	81\$80
50% por ser portador de F. 17, Art. 11.º	
da T. Geral	<u>40\$90</u>
	132\$90

A pagar pelo passageiro	51\$10
F. 16.	35\$00

Resposta — Está errado. Tolera-se que o revisor aceite a requisição estabelecendo um mod. F. 17 para o percurso de Lisboa-R. a Sacavém, cobrança por inteiro, com o aumento de 20%, e outro para o percurso de Sacavém a Campanhã, cobrança com a redução correspondente, também com o aumento de 20%.

Na requisição deve ser indicada a importância que corresponda a preço simples, conforme está determinado.

Detalhe da Taxa:

Lisboa-R. a Sacavém — 17 km. \times \$50 =	8\$50
20%	<u>1\$70</u>
	10\$20

Requisição — Sacavém a Campanhã	
327 km. \times \$50 : 2 =	81\$80
20% sobre 81\$80.	16\$40
Taxa de velocidade (343 km.)	<u>35\$00</u>
A cobrar ao passageiro.	61\$60

O revisor dará conhecimento em parte diária (F. 35) para esclarecimento do motivo por que foram estabelecidos os F. F. 17 nestas condições.

Pergunta n.º 77 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Uma bagagem F. 44 de Messines a Sintra, 4 passageiros da mesma família, com 118 kg., bagagem gratuita, registada, via Lisboa-Terreiro do Paço.

Registo	3\$00
Por remessa, preço total das duas operações de carga e descarga do peso transportado gratuitamente	1\$50
Empresa Geral de Transportes	<u>12\$00</u>
Total.	16\$50

Resposta — Está errado — segue discriminação como corresponde.

Registo	3\$00
-------------------	-------

VIA FÉRREA

Manutenção (carga e descarga) parte do peso transportado gratuitamente	1\$50
--	-------

VIA FLUVIAL

Manutenção (carga e descarga) parte do peso transportado gratuitamente	1\$50
Total na via férrea e na via fluvial	6\$00
Camionagem em Lisboa — 1\$00 \times 12	12\$00
Total a cobrar.	18\$00

Pergunta n.º 78 — Numa estação foi encontrado um pacote contendo 554\$80, que entraram em F. 115 e participado em mod. R.8-C; se por qualquer circunstância aparecer o seu dono a reclamá-la, não lhe poderá ser entregue e terá que a pedir à Companhia.

A meu ver aquela importância entrava em F. 155 para ser entregue a quem provasse pertencer-lhe de harmonia com a alínea a) do artigo 35.º do Livro E. 12, e decorridos 8 dias se não fossem reclamados conforme determina a alínea c) do artigo 35.º do E. 12 passariam ao F. 115.

Desejo ser esclarecido.

Resposta — O dinheiro achado no recinto das estações não reclamado, é debitado em mod. F. 115, como determina o artigo 250 do Livro E. 11, no próprio dia em que foi encontrado.

Depois de debitado, a sua restituição só pode ser feita por ordem do Serviço de Fiscalização das Receitas.

O artigo 35.º do Livro E. 12 refere-se somente a volumes ou objectos encontrados.

Pergunta n.º 79 — Peço ser esclarecido se para efeito de separação de portes por trasbordo entre linhas de bitola diferente, as taxas de manutenção são divididas pelas duas linhas.

Resposta — Não há necessidade de divisão por linhas das taxas de manutenção, visto de harmonia com a doutrina da Circular n.º 81 da Divisão Comercial — Serviço da Fiscalização das Receitas — de 25-6-951, serem lançadas em conjunto, nos mapas mensais, as importâncias respeitantes a transporte e receitas acessórias.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 54 — Para se obter o peso de freios necessário para um comboio de mercadorias em conformidade com a nota 2.ª da Tabela de freios a que se refere a Instrução n.º 2.505 de 26.7.949, deve somar-se o peso de todos os freios carregados e vazios que possam ser guarneidos, ou deve somar-se só aqueles cujo peso bruto (tara e carga real) seja igual ou superior a 12 T.?

Resposta—Para a determinação do peso frenado, só se pode contar com os vagões vazios, quando a sua tara seja igual ou superior a 12 toneladas.



Pergunta n.º 55—Foi anunciado um comboio especial de Pampilhosa que termina a sua marcha, onde chega às 11,38 horas, tendo ali, por isso, cruzamento indicado na sua marcha com o comboio n.º 1.002. As estações desde Vila Fernando até Vilar Formoso têm conhecimento daquela circulação. Peço esclarece-me se a estação de Vila Fernando devia fornecer ao comboio n.º 1.002 o mod. M. 117 ou se este seria fornecido pela estação de Guarda em obediência ao disposto na Instrução n.º 2.504, por ser esta a estação de destino do comboio especial.

Resposta—É à estação de Vila Fernando que compete o fornecimento do mod. M. 117 (Art.º 62.º do Regulamento 2). Em harmonia com o art.º 63.º do mesmo Regulamento, competia à estação de Guarda, o fornecimento do mod. M. 126, ao pessoal do comboio n.º 1.002, mas esta medida de segurança já não era necessária, visto que aquele já tinha perfeito conhecimento da circulação extraordinária e do ponto do cruzamento, não podendo portanto partir de Guarda, sem que lhe fosse fornecido o mod. M. 116, no caso de grande atraso do extraordinário.

Porém, se o cruzamento tivesse sido fixado, por exemplo, em Santa Comba, a estação de Guarda devia fornecer o mod. M. 126 e a de Oliveirinha o mod. M. 117.



Pergunta n.º 56—O comboio n.º 4.021 tem cruzamento extraordinário com determinado comboio em Sabugo;

todas as estações do percurso, Torres Vedras até Lisboa-P. e Lisboa-R. tem conhecimento desse cruzamento.

Em Torres Vedras deu-se interversão de Trems, passando a circular desde ali à sua frente o comboio n.º 4.222 que tem cruzamento regular com o 1.º comboio, em Mafra.

Peço ser informado que documentos devem ser fornecidos para a estação de Cacém, para poder expedir o comboio n.º 4.021.

Resposta—À estação de Cacém, deve fornecer ao pessoal do comboio n.º 4.021, o mod. M. 117 avisando-o do cruzamento com o extraordinário em Sabugo (cruzamento previsto). Como este cruzamento foi alterado por motivo de interversão art.º 35.º do Regulamento 2, deve fornecer também o mod. M. 126 em harmonia com o art.º 36.º do mesmo Regulamento.



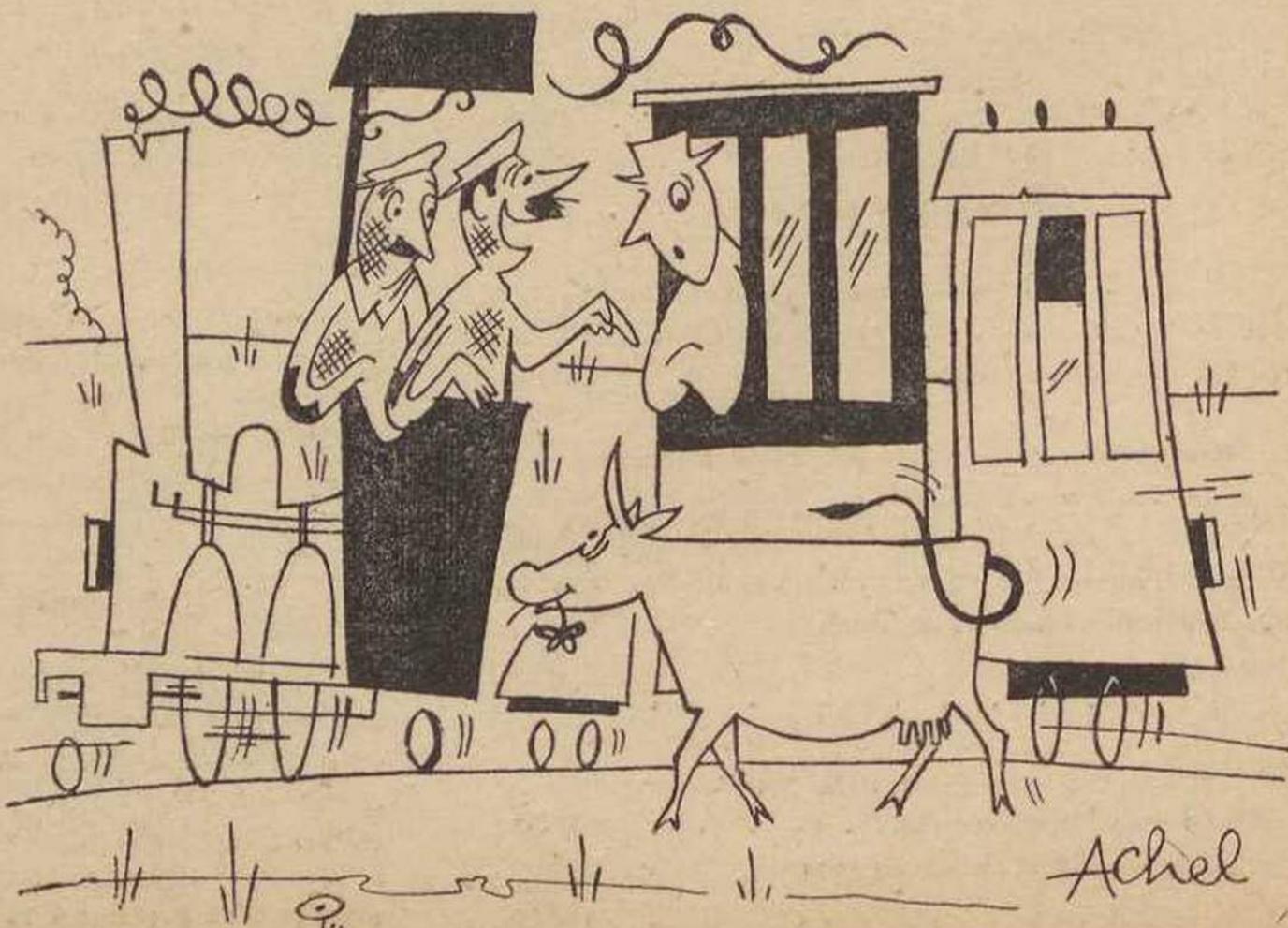
Pergunta 57—No caso de apedrejamento aos comboios, os autos de notícia X. 6 devem ser estabelecidos pelo chefe da estação onde o comboio efectue a primeira paragem ou pelo chefe da estação que fica situada mais próxima do local do atentado, depois desta ter sido avisada telegráficamente pelo chefe da estação de onde o comboio efectuou a primeira paragem e de lhe ter fornecido todos os elementos para o seu preenchimento?

Resposta—Os autos devem ser lavrados pelo chefe da estação mais próxima do local do atentado, para o que a primeira estação de paragem do comboio, lhe fornecerá os necessários elementos, em harmonia com a Instrução n.º 2.519, visto que compete àquele agente envidar todos os esforços para se conseguir a descoberta e prisão dos autores do atentado e também enviar à autoridade local um exemplar, como determina a mesma Instrução.

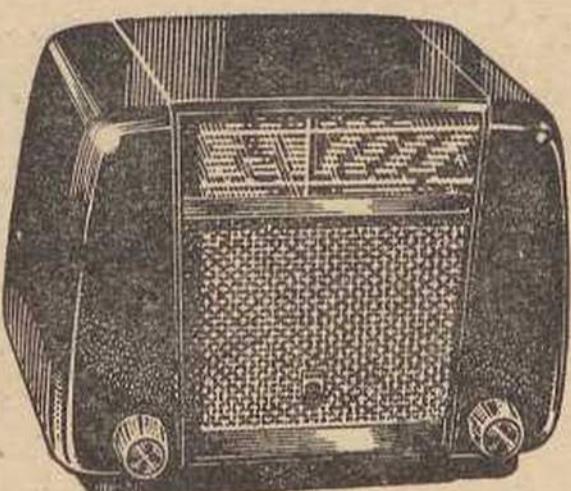
Bom humor



— Há duas horas que a vaca nos segue!...



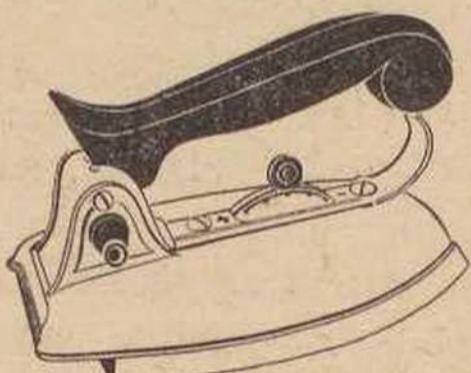
II CONCURSO UTILITÁRIO DO «BOLETIM DA C. P.»



No número de Fevereiro, anunciámos a realização do II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.», desta vez com a colaboração da importante organização «PHILIPS PORTUGUESA».

Os nossos assinantes, ao receberem o referido número, começaram a endereçar os postais que o acompanhavam, à Secção de Publicidade da «PHILIPS PORTUGUESA» — Rua Joaquim António de Aguiar, 66 — Lisboa, prova de que apreciaram a iniciativa.

Até agora, contam-se já por alguns mi-

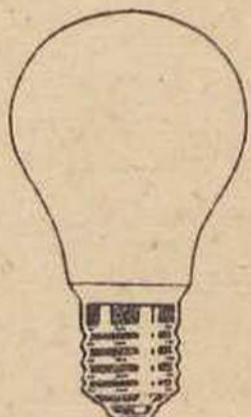
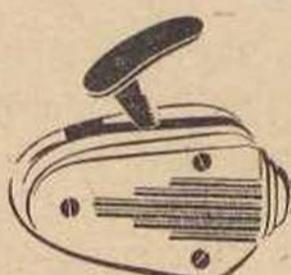


lhares o número de inscrições recebidas para o novo concurso, cuja data e local serão fixados oportunamente. Recebidos os postais na «PHILIPS PORTUGUESA», os concorrentes ficam inscritos com um número. No caso de alguns assinantes não os terem recebido, podem os mesmos ser pedidos ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

São 40 os prémios a distribuir, todos eles da maior utilidade, pois vão desde as lâmpadas eléctricas aos modernos receptores «PHILIPS», que, como é sabido, são considerados dos melhores.

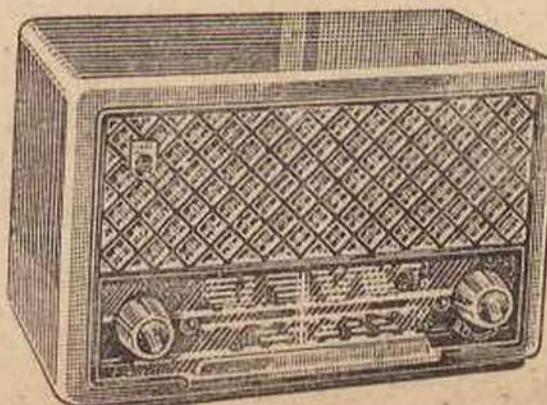
As gravuras que acompanham esta página, darão ideia aos nossos assinantes dos prémios que vão ser sorteados e cujo valor total é de cerca de nove mil escudos.

Mais uma vez lembramos o envio urgente dos postais recebidos à Secção de Publici-



dade da «PHILIPS PORTUGUESA» — Rua Joaquim António de Aguiar, 66 — Lisboa, pois só assim ficarão habilitados aos seguintes prémios:

1.º — Um rádio-receptor Bx 305 U. 2.º — Um rádio-receptor Bx 205 U. 3.º a 6.º — Um ferro eléctrico de engomar MO. 7.º a 16.º — Uma lanterna dinamo 7424. 17.º a 26.º — Um lote de 10 lâmpadas, sendo 3 de 25 W, 4 de 10 W e 3 de 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W. 27.º a 40.º — Um lote de 6 lâmpadas de 40 ou 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.



Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Instrução n.º 2.544 — (11-7-951) — Instruções Gerais para o pessoal das estações. Telegramas à Direcção-Geral e agentes interessados.

2.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 236 — (11-7-951) — Regulamento para uso e concessão de edifícios e terrenos ao pessoal da Companhia — Concessão de casas — alteração da disposição 19.º.

Ordem da Direcção-Geral n.º 306 — (20-8-951) — Contratos a estabelecer pela Companhia — Normas a que devem obedecer.

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Especial n.º 10-P. (Em vigor desde 25-8-951) — Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais.

23.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias. (Em vigor desde 20-8-951) — Altera o tratamento tarifário de aveia e cevada. Elimina a rubrica «aluminite (louça)».

1.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 1-9-951) — Altera o serviço que presta o apeadeiro de Ortiga.

2.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 16-9-951) — Altera a designação de algumas estações e apeadeiros.

Aviso ao Públ. Te. n.º 36. (Em vigor desde 20-8-951) — Anula o Aviso ao Públ. Te. n.º 18, relativo a pó de carvão mineral estrangeiro.

Aviso ao Públ. Te. n.º 37. (Em vigor desde 20-8-951) — Inclui os tubos de cimento armado no Grupo II do Aviso Públ. Te. n.º 22.

Aviso ao Públ. B. n.º 124 — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Pedrógão de Aire.

Aviso ao Públ. B. n.º 125 — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Especial n.º 10-P.

Aviso ao Públ. B. n.º 126. (Em vigor desde 1-9-951) — Estabelece preços especiais

para remessas de criação, cabritos, cordeiros ou borregos e ovos.

Tarifa de Camionagem da Carreira Santiago do Cacém (estaçao) — Vila Nova de Milfontes — Transporte de passageiros.

Tarifa de Camionagem da Carreira Vila Nova de Milfontes-Odemira — Transporte de passageiros.

Tarifa de Camionagem da Carreira Évora (estaçao) — Torrão — Transporte de passageiros.

Tarifa de Camionagem da Carreira Covilhã-Castelo Branco — Transporte de passageiros.

Tarifa de Camionagem da Carreira Viseu-Porto — Transporte de passageiros.

Tarifa de Camionagem da Carreira Santa-rém (estaçao) — Montemor-o-Novo — Transporte de passageiros.

10.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa. (Em vigor desde 1-9-951) — Anuncia a abertura dos Despachos Centrais de Lisboa-Alvalade e Lisboa-Areeiro e o encerramento do Despacho Central de Lisboa-Almirante Reis.

33.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 10-8-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação da Guarda e o Despacho Central da Guarda.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 9-P. — (Em vigor desde 1-8-951) — Altera o n.º 1 do Artigo 13.º.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha. (Em vigor desde 10-7-951) — Alteração às indicações referentes a Madrid-Príncipe-Pio.

1.º Aditamento aos «Quadros das distâncias de aplicação (em quilómetros) nas linhas do Vouga e no ramal de Aveiro». Anexo ao 1.º Aditamento aos «Quadros das distâncias de aplicação (em quilómetros) nas linhas do Vouga e no ramal de Aveiro». (Em vigor desde 10-7-951) — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Cabanões e rectificação das

distâncias de aplicações dos apeadeiros de Casal de Alvaro e Travassô.

1.º Aditamento ao anexo à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.). (Em vigor desde 15-6-951) — Preços de transportes de bagagens.

Aviso ao Público B. n.º 123. (Em vigor desde 1-8-951). — Estabelece preço especial para remessas de figos secos.

Circular n.º 82. (Em vigor desde 24-7-951) — Indica as disposições legais sobre o comércio e trânsito de vinhos,

22.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-8-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Estarreja e o Despacho Central de Murtosa.

43.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-8-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Leixões e o Despacho Central de Matosinhos; de mercadorias (incluídas as bagagens) entre a estação de Leixões e o Posto de Despacho do Porto de Leixões, e de bagagens entre as estações de Porto e Porto-Trindade e o Posto de Despacho do Porto de Leixões.

121.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 24-7-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Aveiro, os Despachos Centrais de Aveiro e Gafanha e os Domicílios da cidade de Aveiro.

137.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 24-7-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e o Despacho Central de Venda Nova.

138.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 6-8-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Viana do Castelo e o Despacho Central de Viana do Castelo.

37.º Aditamento à Circular n.º 1.056 (Exploração). (Em vigor desde 11-7-951) — Anuncia: Utilização por terceiros do ramal particular «Alcácer do Sal-Celeiros». Aplicação às remessas procedentes do ramal particular «Faro-Pires», ou ao mesmo destinadas, das distâncias correspondentes à estação de Faro.

Fiscalização das Receitas

Comunicação Circular n.º 89 — Vagões particulares com bidões ou tambores fixados

constituindo parte integrante dos mesmos vagões.

Comunicação-Circular n.º 90 — Aceitação de requisições de transporte para fornecimento de bilhetes.

Comunicação-Circular n.º 91 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 10 — Passageiros «Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais».

Comunicação-Circular n.º 87 — Retorno de taras nas condições previstas no 35.º Aditamento à Tarifa Geral e outros diplomas.

Comunicação-Circular n.º 88 — Lotação das automotoras e dos atrelados.

Divisão da Exploração

Estudos e Aprovisionamento

Instrução n.º 2547 — de 1-8-951 — Desvio do Carvalhal, ao quilometro 22,673 da linha do Sabôr.

Instrução n.º 2548 — de 27-8-951 — Sinalização do apeadeiro de Ortiga.

Instrução n.º 2543 — Sinalização da estação de Castelo Branco e do Desvio para serviço da Divisão de Via e Obras inserido ao quilómetro 93,338,60 — Beira Baixa.

Instrução n.º 2546 — Sinalização da estação de S. Gemil (Ramais particulares «S. Gemil-Moagem» e «S. Gemil Adubos»).

Movimento

17.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 871, de 17-8-951 — Alterações à Nomenclatura dos modelos da série M.

Aviso, de 4-7-951 — Substituição do C.º n.º 5.052 entre Monção e Nine pelo n.º 5.024 por motivo das Festas de S. Bento em Seixas.

Aviso, de 20-7-951 — Combóios de desdobramento a efectuar no dia 6-8 por motivo das Festas da Senhora de La-Salette em Oliveira de Azemeis.

Aviso, de 31-7-951 — Combóios de desdobramento a efectuar por motivo das Festas da Vila de Vouzela nos dias 12 e 13-8.

Instrução Profissional

Instrução n.º 2.545 (14-7-951) — Emprego de Petardos.

Divisão da Via e Obras

Determina que não sejam devolvidos os livros de talões e passes dos mod. D 152 e D 152-bis depois de caducados.

Instrução de Via n.º 333, de 7-8-951—Determina a passagem, para cargo da 1.ª Secção do Serviço de Conservação, das estações da margem direita do T.jo (Lisboa-G. P. e Lisboa-Jardim).

Instrução de Via n.º 341, de 23-7-951—Regras a observar quanto à forma de estabelecer os abonos e descontos, por doença, ao pessoal do quadro, nos meses de mais ou de menos 30 dias.

Instrução de Via n.º 332, de 24-7-951—Regras a observar quanto à maneira de contar os dias de licença, com ou sem vencimento, nos meses de mais ou de menos 30 dias.

Conservação

Circular n.º 232, de 8-8-951—Determina as normas a seguir sobre delimitação de terrenos requerida por proprietários confinantes com o caminho de ferro.

Circular n.º 231, de 4-7-951—Acerca da construção e conservação dos marcos de delimitação do terreno do caminho de ferro.

VELHOS TEMAS

O TABACO

Por F. PEREIRA RODRIGUES

Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Começa a gente, em rapaz,
por fumar um cigarrito.
Sabe mal, mas é bonito...
Não se sente o mal que faz.

Mais tarde, quem é capaz
de o tabaco favorito
condenar, como um maldito
invento de Satanaz ?!

Só traz doença e despesa
andar de «torcida» ace-a,
andar dinheiro a queimar...

Fugindo a gasto e a catarros
queimemos, pois, os cigarros
— e deixemos de fumar !

Montepio Ferroviário

Para conhecimento dos nossos assinantes e, em especial dos que são sócios do Monte-Pio Ferroviário, damos nota da lista dos corpos gerentes eleitos para o ano de 1952:

ASSEMBLEIA GERAL

EFFECTIVOS

Presidente — Alfredo Júlio dos Santos, Chefe de Repartição Principal.

1.º Secretário — Américo Ribeiro dos Santos, Fiel de Armazém.

2.º Secretário — Jorge Dias Pereira, Empregado Principal.

SUPLENTES

Vice-Presidente — Manuel Vargas Pinto.

Vice 1.º Secretário — João Ervedoso de Matos, Chefe de Secção.

Vice 2.º Secretário — Carlos Canuto Júlio Almeida, Chefe de Secção.

DIRECÇÃO

EFFECTIVOS

Presidente — Joaquim Rodrigues Grácio Simplicio, Sub-Chefe de Repartição.

Secretário — João Rodrigues Beleza, Chefe de Secção.

Tesoureiro — Manuel Caetano, Encarregado de Contabilidade.

Vogal — António Quintanilha, Sub-Chefe de Repartição.

Vogal — Amadeu da Silva, Fiscal do Governo, reformado.

SUPLENTES

Vice-Presidente — António Hipólito Júnior, Sub-Chefe de escritório.

Vice-Secretário — José Lourenço, Chefe de Secção.

Vice-Tesoureiro — Henrique Augusto Soares Piedade, Chefe de Secção.

Vice-Vogal — Alberto Carlos da Cunha e Silva, Sub-Chefe de Repartição, reformado.

Vice-Vogal — Eduardo dos Santos Borrego, Chefe de Secção.

CONSELHO FISCAL

EFFECTIVOS

Presidente — Delfim de Lemos, Inspector Principal.

Secretário — António de Oliveira, Encarregado de Contabilidade.

SUPLENTES

Vice-Presidente — Joaquim Augusto Araújo, Inspector de Contabilidade.

Vice-Secretário — António Augusto da Silva Ramos, Chefe de Secção.

Vice-Relator — Augusto Alves Zenha, Sub-Inspector.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Maria da Conceição, Guarda de p. n. do dist. 20 (Barquinha). Admitida como guarda de p. n. em 6-2-1912.



Ramiro Maia, chefe de distrito 42 (Castelo de Vide). Admitido como assentador em 21-3-1912. Promovido a subchefe de distrito em 1-2-1920 e a chefe de distrito em 21-4-1927.



Manuel Simões, chefe de 3.ª cl. de Outeiro. Admitido como carregador em 17 de Fevereiro de 1912, foi nomeado telegrafista em 18 de Abril de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª cl. em 1 de Julho de 1930 e a chefe de 3.ª cl. em 1 de Março de 1941.



Luis Nunes da Silva Sanches, guarda de estação de Lisboa-R. Admitido como carregador em 23 de Fevereiro de 1912, passou a guarda de estação em 21 de Agosto de 1929.

Manuel Lopes, chefe do distrito 39 (Peso). Admitido como assentador em 21-3-1912. Promovido a subchefe de distrito em 10-1-1923 e a chefe de distrito em 21-9-1926.



Manuel Rodrigues, chefe do distrito 289 (Alvalade). Admitido como assentador de 2.ª classe (S. S.) em 4-3-1912. Promovido a assentador de 1.ª classe (subchefe de distrito) em 21-6-1923 e a chefe de distrito em 1-4-1929.



Américo Maia, fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-R. Admitido como carregador em 19 de Fevereiro de 1912, foi nomeado conferente em 1 de Abril de 1917. Em 1 de Janeiro de 1924 foi promovido a fiel de cais de 2.ª cl. e em 1 de Janeiro de 1939 foi promovido a fiel de cais de 1.ª cl.



António do Carmo, fabricante de bilhetes de Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como carregador em 17 de Fevereiro de 1912, foi nomeado servente em 1 de Fevereiro de 1920. Em 1 de Janeiro de 1923 foi promovido a ajudante de fabricante de bilhetes e em 1 de Janeiro de 1935 foi promovido a fabricante de bilhetes.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Joaquim Sousa Vieira, conferente da estação de Campanhã, n.º 12.384, quando auxiliava uns passageiros a descer do combóio n.º 1, de 24 de Dezembro, salvou um deles de ser trucidado, por ter caído à linha no momento em que o combóio se punha em marcha.

Alberto Ferreira Tinoco, carregador da estação de Lordelo, n.º 17.829, encontrou numa das salas de espera da estação de Lisboa-R. uma mala com 360\$00 esc., que prontamente entregou ao chefe da estação.



Manuel António Fernandes Costa, assentador do distrito 411 (Darque). Gratificado com 200\$00, pela sua rápida e acertada intervenção no sentido de que o combóio n.º 5171 de 18 de Outubro p.º p.º, retivesse a sua marcha ao aproximar-se da PN. ao km.º 79,172 Minho, que nesse momento se encontrava obstruída por um carro de bois, a que saltara uma roda, e permitindo assim que se evitasse um desastre.

António da Graça, subchefe do distrito 16 (Mato Miranda). Gratificado com 100\$00 e louvado pela Direcção-Geral, pelas rápidas e acertadas providências que tomou em 25 de Outubro p.º p.º, no sentido da segurança dos comboios n.os 1 e 111, ao notar que se encontrava fracturado um carril ao km.º 87,735-Leste.



Serafim Teixeira da Mota, assentador do distrito 405 (Famalicão). No dia 13 de Dezembro p.º p.º encontrou uma nota de 100\$00 no cais coberto da estação de Famalicão, que prontamente entregou ao chefe da referida estação.

Vasco Augusto da Gama Sobreirinho, subchefe da 10.ª-A Secção (Pinhão). Louvado pela Divisão, pelo zelo e dedicação que demonstrou quando foi avisado de que se encontrava deslocado um contra-carril ao km.º 52,120 — Tua, evitando com as providências tomadas o descarrilamento do combóio n.º 6543.



Manuel Areias, assentador do distrito 15.ª Secção (Dois Portos). No dia 19 de Julho p.º p.º, encontrou na linha, ao km.º 63,000—Oeste, um relógio de pulso, que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito.

Angelo Augusto Cordeiro, chefe de Cantão de 1.ª classe do 10.º Cantão das Obras Metálicas (Barreiro). Louvado pela Direcção-Geral, pelas prontas e acertadas providências que adoptou para libertação dum barco de carga que se colocou em posição difícil debaixo da ponte do Rio Coina, pondo em perigo o tabuleiro.



César Vilela Rodrigues, contra-mestre de 2.ª classe da 5.ª Secção (S. Martinho do Porto). No dia 22 de Setembro p.º p.º, achou na gare da estação de S. Martinho do Porto, a quantia de 100\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação.

Adolfo Augusto Fernandes, n.º 4315, carregador auxiliar de revisão de trens de Porto-Trindade, encontrou um porta-moedas com 215\$80 esc. e outros valores que prontamente entregou ao chefe da estação de Matosinhos.





Fausto de Almeida Freitas, carregador suplementar na estação de Lousado encontrou um relógio de pulso, que imediatamente entregou ao seu chefe.

Vitor de Gois Nobre, assentador do distrito 434 (Freixo). No dia 6 de Setembro p.º p.º, encontrou na linha, ao km.º 163,800-Douro, uma carteira com 600\$00, que prontamente entregou ao seu chefe de distrito.



NOMEAÇÕES

Abastecimentos—*Ajudante de distribuidor de materiais:* Armando Eduardo Carneiro Brás.

Via e Obras—*Engenheiro Ajudante:* Luiz Arruda Pacheco.

Assentadores «adidos»: Manuel Rodrigues Alexandre e José Afonso Novo.

Operário de 3.ª classe «adido»: Manuel Condeço.

Assentadores: António Joaquim Bernardo, António Pedro, João de Oliveira Mateus, José Marques Reinas
José de Almeida Caetano, António da Luz David Cunha e Luiz Pereira Rosa.

DEMISSÕES

Abastecimentos—*Escriturário do Serviço de Recepção:* Manuel Júlio Cesar Rodrigues Pereira.

Servente do Armazém Regional de Lisboa: Elísio Carmona Nunes.

MUDANÇAS DE CATEGORIA

Exploração—*Para conferente:* o guarda-freios de 2.ª classe de Lisboa, Alcino Dias Cunha, n.º 17331.

Para guarda de estação: por indicação dos Serviços Médicos, o agulheiro de 3.ª classe de Casa Branca, José Francisco Menor, n.º 17371.

Via e Obras—*Para Inspector contratado do Serviço de Estudos (Lisboa-R.), o agente técnico contratado Artur Augusto da Fonseca.*

Para chefe de escritório de 3.ª classe da Oficina de Ovar do Serviço de Obras Metálicas: o chefe de Secção Manuel de Almeida Gomes Pereira.

Para ajudante de arquivista dos Serviços Gerais (Lisboa-R.), o operário de 3.ª classe Manuel António Camilo.

PROMOÇÕES

Abastecimentos—*A Chefe de Repartição:* Rui Gomes dos Santos.

A Chefes de Secção: Fernando Homem de Figueiredo, António João Regueira, Carlos Maria da Silva Gama Junior, Francisco de Almeida Atalaia e Alfredo Rodrigues.

A Empregados de 1.ª classe—António Carlos de Oliveira Araújo, Victor Cândido Teixeira e Alfredo Amorim Sequeira Lopes.

A Empregados de 2.ª classe—António Augusto Vicente, João Bento Pardelhas Sanches e João Cabral Rodrigues da Silva.

A fiel de armazém de 1.ª classe: Alfredo Alves Aldeia, João da Cruz Martinho, Francisco Ramos Rodrigues, Alexandre Gonçalves da Costa, Joaquim Pereira dos Santos e José de Oliveira.

A distribuidores de material de 1.ª classe: Faustino Correia, Pedro Garrido de Oliveira, Francisco Silva, Luis e Evaristo Gonçalves de Castro.

A ajudantes de distribuidores de materiais: Felizardo da Costa Lopes, Manuel Mendes, José dos Santos Lourenço, Júlio Beja dos Santos, Manuel Falcão, Luis António de Oliveira Coruche, José Simão dos Reis, Antero Fernandes e Luciano Augusto.

Via e Obras—*A Comercialista Adjunto:* Manuel António da Fonseca.

A Chefe de Secção de via de 1.ª classe: Francisco António Lima.

A Chefe de Secção de via de 2.ª classe: Augusto Vitor Neves e João Magalhães Couto.

A Subchefe de Secção de via: Orlando Galrinho Pernes e Ernani Barbosa.
A Inspector: José Duarte Coelho, Leandro Rodrigues e Armando António Rico.
A Adido Técnico de 3.ª classe: Alfredo Ferreira Gonçalves, Manuel de Oliveira, Carlos Marques da Silva e Eufélio Simões.
A Chefe de Desenhadores: Raul Fonseca, Joaquim Palma, Joaquim Lopes Chaves e Luiz Negreira.
A Desenhador de 1.ª classe: Mário Mena e Silva.
A Desenhador de 2.ª classe: Manuel Ferreira Neves e José Duarte Chaves.
A Contramestre de 1.ª classe: José Patuleia, António da Silva Moreira, Francisco António Nunes, José Rodrigues Campos e Joaquim dos Santos Lopes.
A Contramestre de 2.ª classe: José Romão de Brito, Florêncio Joaquim e Eugénio Passos Diniz.
A Chefe de Cantão de 1.ª classe: Lúcio Lourenço.
A Chefe de Cantão de 2.ª classe: Joaquim Teixeira da Silva e Manuel Neves.
A Chefe de Brigada: Américo Fernandes, António Teixeira Miranda, Carlos Augusto Oliveira Ventura e Manuel de Oliveira.
A Ajudante de Secção: Luiz António, Francisco Claro, Artur Pereira e Manuel Lopes.
A Chefe de Lanço de 1.ª classe: António Gaspar, João Miguel Cartaxo, Abílio Martins, José Cirilo, António Lopes e Joaquim Inocêncio Marques.
A Chefe de Lanço de 2.ª classe: Estevão do Rosário, Eudócio dos Santos, Silvestre Ramalho, José Joaquim Moutinho, José Correia dos Santos, Clemente Marques e José Oliveira Rosa.
A Chefe de Armazém: António Simão.
A Fiel de Armazém de 1.ª classe: Alfredo Gaspar Marques.
A Fiel de Armazém de 2.ª classe: Adriano Coimbra e Josué Amorim.
A Ajudante de Distribuidor de Materiais: João Leonardo Tairocas, António Tomé e Joaquim Guerreiro.
A Servente de Escritório: Manuel João Pimenta, José Alves Parreira, Pompeu Monteiro de Moura e António da Luz David.
A Chefe de Repartição Principal: Silvano Costa.
A Chefe de Repartição: Raul Mário de Sena Magalhães e José Julio Moreira.
A SubChefe de Repartição: Octávio Homem e Júlio da Fonseca e Sá.
A Chefe de Secção: Manuel de Almeida Rodrigues.
A Chefe de Escritório de 3.ª classe: José de Oliveira e Nuno Gomes de Freitas.
A Empregado de 1.ª classe: Alfredo Amorim, Ludgério da Silveira, José da Silva Correia e Artur Rebelo da Silva.
A Empregado de 2.ª classe: Artur Cruz, Felipe Purgatório, César Ferreira dos Santos, António Vicente Mota, Angelo Pinto Duarte, José Gonçalves, Manuel Martins, Armando António Nunes e Manuel Lourenço dos Santos.
A Empregado de 3.ª classe: José Pires Ribeiro, Ernesto da Silva Borrego, Manuel Paulo Teixeira, João Serrano, Carlos Braz, Luciano Raimundo e Guilherme Fernandes.
A Arquivista de 1.ª classe: Luiz da Cruz Barreto e Joaquim Bernardo Teixeira.
A Escriturária de 1.ª classe: Maria José Barbosa.
A Escriturária de 2.ª classe: Judite Silva.

REFORMAS

Abastecimentos — *Alfredo Simões*: Servente de escritório do Armazém Regional da Figueira da Foz.
António Rodrigues Pimentel: Servente de armazém do Armazém Regional da Figueira da Foz.

Comercial — *José Maria Sanches Garcia*: Chefe de secção do Serviço das Reclamações e Leilões.
Ema Cândida Franco Sequeira: Escriturária de 1.ª classe do Serviço de Estatística e Estudos.

Exploração — *Francisco Gomes*: Condutor de 2.ª classe de Pampilhosa.

Joaquim de Sousa: Carregador de Santa Comba Dão.

Manuel Joaquim das Neves Júnior: Chefe de repartição do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.

Jacinto Fernandes de Almeida: Chefe de repartição do Serviço de Movimento.

José Fernandes Tavares: Subinspector de Trens e Revisão da 6.ª Circunscrição (Barreiro).

António Pacheco da Cunha: Empregado de 1.ª classe do Serviço do Movimento.

Pedro António Ferreira: Chefe de 1.ª classe de Alfarelos.

António Júlio Pinto Gouveia: Chefe de 2.ª classe de Barca d'Alva.

Adriano Rodrigues da Silva: Chefe de 2.ª classe de Porto.

José da Costa Júnior: Chefe de 3.ª classe de Nelas.

Jacinto Caetano da Silva Veloso Júnior: Chefe de 3.ª classe de Mercês.

Domingos Martins Cardoso: Factor de 1.ª de Figueira da Foz.

Henrique Ferreira Jales: Factor de 2.ª classe de Pombal.

Victor Augusto Zacarias: Fiel de cais principal de Lisboa-P.

Firmino Francisco Simões: Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-P.

José Maria da Costa e Silva: Condutor de 2.ª classe de Campanhã.

António Vilela Duque: Condutor de 2.ª classe do Entroncamento.

José Maria de Carvalho: Guarda-freios de 2.ª classe de Alfarelos.

José Manuel Dias: Capataz de manobras de 1.ª classe de Bragança.

Agostinho Dias: Agulheiro de cabina de Porto.

Clemente Dias da Cunha: Carregador de Nine.

Miguel Pereira: Carregador da Régua.

Manuel Joaquim Gonçalves: Carregador de Campanhã.

António Maria Mendes: Carregador de Figueira da Foz.

João de Oliveira: Carregador de Ramalhal.

Luis Agostinho Florindo: Carregador de Valado.

Francisco Xavier: Carregador de Viseu.

Serviços Médicos — Dr. Francisco Mingachos: Médico da 7.ª Secção com sede em Cuba.

Via e obras — Maria de Jesus Martins: guarda de P. N. do dist.º 409 (Barcelos).

Beatriz de Jesus Faria: guarda P. N. do dist.º 412 (Viana do Castelo).

José de Matos: assentador do dist.º 3 Dão (Sabugosa).

Manuel Rodrigues: chefe de lanço de 1.ª cl. do 1.º lanço da 11.ª Secção (Barreiro).

José da Costa: chefe do dist.º 134 (Muge).

José da Silva Ramalho: contra-mestre de 1.ª cl. da 9.ª Secção (Viana do Castelo).

António Manuel: assentador do dist.º 223-A (Aljustrel).

Joaquim de Almeida: chefe de lanço de 1.ª cl. do 1.º lanço da 2.ª Secção (Vila Franca de Xira).

José Duque: assentador do dist.º 17 (Mato Miranda).

Manuel Victor: chefe do dist.º 61 (Taveiro).

António Francisco Franco: fiel de armazém de 1.ª cl. da 14.ª Secção (Beja).

Adalberto Osorio: chefe do dist.º 428 (Régua).

Manuel Martins: assentador do dist.º 419 (Valongo).

Cândido Rodrigues: assentador do dist.º 418 (Monção).

Maria Francisca Agostinho: guarda de P. N. do dist.º 237 (Boliqueime).

João Mendes: assentador do dist.º 10 N. P. (Fafe).

Leonor Jacinta: guarda de P. N. do dist.º 125 (Castelo Novo).

Tiago de Matos: guarda P. N. do distrito 61 (Taveiro).

Amélia Cândida Pontes: guarda de P. N. do dist.º 427 (Valença).

Ana Martinha: guarda de P. N. do dist.º 202 (Pinhal Novo).

Manuel Alves Caria: assentador do dist.º 125 (Castelo Novo).

Constantino Isaias Figueiredo: assentador do dist.º 1/13.ª (Evora).

Filomena Maria: guarda de P. N. do dist.º 47 (Fátima).

António Martins Vitorino: assentador do dist.º 412 (Viana do Castelo).

José Araujo: chefe do dist.º 73 (Cacia).

Joaquim João: chefe do dist.º 231 (Pereiras).

Maria da Conceição: guarda de P. N. do dist.º 407 (Tadim).

Alberto José Rego: assentador do dist.º 3/13.ª (Evora-Monte).

José Cortes: assentador do dist.º 235 (Tunes).

António Manuel Vélhinho: assentador do dist.º 251 (Serpa).

Ricardo José Caixinha: subchefe do dist.º 14 V. V. (Campo).

FALECIMENTOS



Samuel Alves Lourenço, factor de 1.ª classe de Régua.

Admitido como praticante em 11.5.926, foi nomeado factor de 3.ª classe em 17.929. Em 1.4.938 foi promovido a factor de 2.ª cl. e, em 1.9.946, a factor de 1.ª cl.



Manuel Cruz, factor de 2.ª classe de Murtede.

Admitido como praticante em 15.7.913, foi nomeado aspirante em 21.7.917 e promovido a factor de 3.ª classe em 12.6.918. Em 1.6.926 foi promovido a factor de 2.ª classe.



José Francisco da Silva, Chefe de 3.ª Circunscrição, Figueira da Foz. Admitido como praticante suplementar em 28 de Abril de 1919, foi nomeado amanuense praticante em 25 de Janeiro de 1921. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a empregado de 1.ª classe em 21 de Maio de 1943 e a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1950.



José Pinto Braga, Chefe de 2.ª classe de Carregado. Admitido como praticante em 2 de Setembro de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1937 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.



Heitor Camilo da Graça, Factor de 1.ª classe de Albufeira. Admitido como praticante em 18 de Novembro de 1920, passou a aspirante em 1 de Junho de 1927 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1929. Depois de ter sido promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1933, foi promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1950.



Francisco de Sousa, Factor de 2.ª classe de Lisboa P. Admitido como praticante em 2 de Dezembro de 1926, passou a aspirante em 1 de Novembro de 1927 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1929. Em 1 de Janeiro de 1937 foi promovido a factor de 2.ª classe.



João Jorge, ajudante de distribuidor de materiais, do Armazém Regional de Barreiro. Foi admitido como servente de armazém em 2-1-1928 e promovido a ajudante de distribuidor em 1-1-1948.

Júlio Luiz Miranda, servente do Armazém Regional de Lisboa. Foi admitido como limpador em 15-4-1925 e nomeado servente de armazém em 1-5-1944.



Angelino Esteves Pardal, Empregado de 2.ª cl. do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1927, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1928 e promovido a factor de 3.ª cl. em 1 de Julho de 1929. Depois de transitar pela categoria de factor de 2.ª cl. em 1 de Julho de 1938, passou a empregado de 3.ª cl. em 1 de Setembro de 1945 e foi promovido a empregado de 2.ª cl. em 1 de Julho de 1946.

Fernando Gomes de Oliveira, carregador de Vizeu. Foi admitido como carregador em 1 de Abril de 1944.



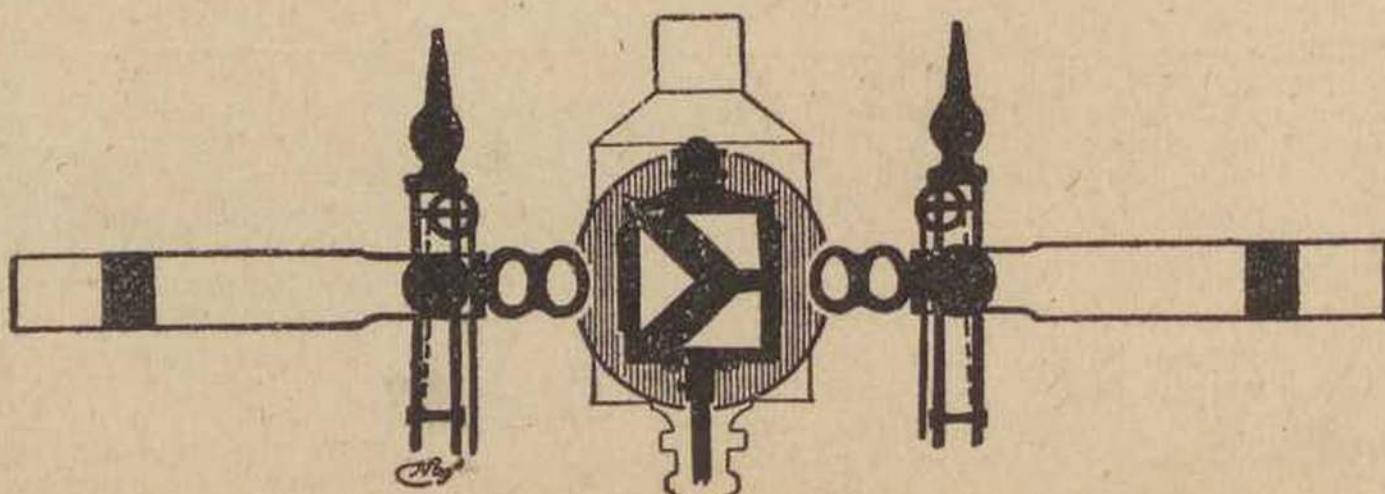
António Henrique, guarda-freios de 1.ª cl. de Alfarelos. Admitido como carregador em 21 de Março de 1921, foi nomeado guarda-freios de 3.ª cl. em 1 de Janeiro de 1929. Em 1 de Julho de 1938 foi promovido a guarda-freios de 2.ª cl. e em 1 de Maio de 1946 foi promovido a guarda-freios de 1.ª cl..

César Morgado Ferreira, factor de 3.ª cl. de Campanhã. Admitido como praticante em 20 de Agosto de 1946, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1948 e promovido a factor de 3.ª cl. em 1 de Abril de 1949.



Armando José Abranches, factor de 2.ª cl. de Povoação. Admitido como praticante em 3 de Dezembro de 1933, foi nomeado aspirante em 1 de Maio de 1940. Em 1 de Dezembro de 1942 foi promovido a factor de 3.ª cl. e em 1 de Janeiro de 1946 foi promovido a factor de 2.ª cl..

Gaspar Teixeira, limpador do dep.º Régua. Admitido ao serviço da Companhia, em 4 de Julho de 1947, com a mesma categoria.



A OFTALMICA, LIMITADA

Armazém de artigos de óptica médica, na PRAÇA D. PEDRO IV, 45-4.^o — LISBOA, executa todo o receituário médico com artigos de qualidade. Sobre os preços da tabela de venda ao público, a

OF TALMICA, LIMITADA

concede 30% de desconto sobre as lentes ou armações a todos os ferroviários, bastando para isso a apresentação do bilhete de identidade. Quando as requisições sejam feitas por Cantinas ou Cooperativas que façam directamente a liquidação, cobrando depois dos associados, a

OF TALMICA, LIMITADA

concede ainda uma bonificação de 5% sobre os preços líquidos apurados



MAIS DE

600.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas as partes do mundo para locomotivas, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias de todos os tipos.

Não há outro construtor de rolamentos no mundo que possa mostrar uma experiência tão longa e tão completa no campo dos caminhos de ferro, nem possa mostrar aproximadamente sequer um número tão elevado de aplicações como a SKF.

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA
LISBOA
Praça da Alegria, 66-A

POR TO
Avenida dos Aliados, 152

Sumário

Viagem do Chefe de Estado de Lisboa a Alferrarede

Um quarto de século dos Caminhos de Ferro Belgas

Orgulho sem vaidade, por João Bispo

Suiça: O Jubileu do Caminho de Ferro Montreux-Oberland-Bernois

Novas Locomotivas Diesel-Eléctricas adquiridas na América do Norte

Inglaterra

Conheça a sua terra: Lamego, por António Montês

Lá por fora...

As nossas iniciativas: Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suiça

As Relações com o Público

Para a história

Cartaz de Paço de Sousa, por Abel Tavares

Quarenta e seis anos ao serviço do caminho de ferro

Curiosidades

França: Material ferroviário construído em 1951

Perguntas e Respostas

Bom humor

II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.»

Regulamentação dispersa

Velhos temas: O tabaco, por F. Pereira Rodrigues

Montepio Ferroviário

Pessoal

NA CAPA — O Chefe de Estado no comboio presidencial, acompanhado do Director-Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes