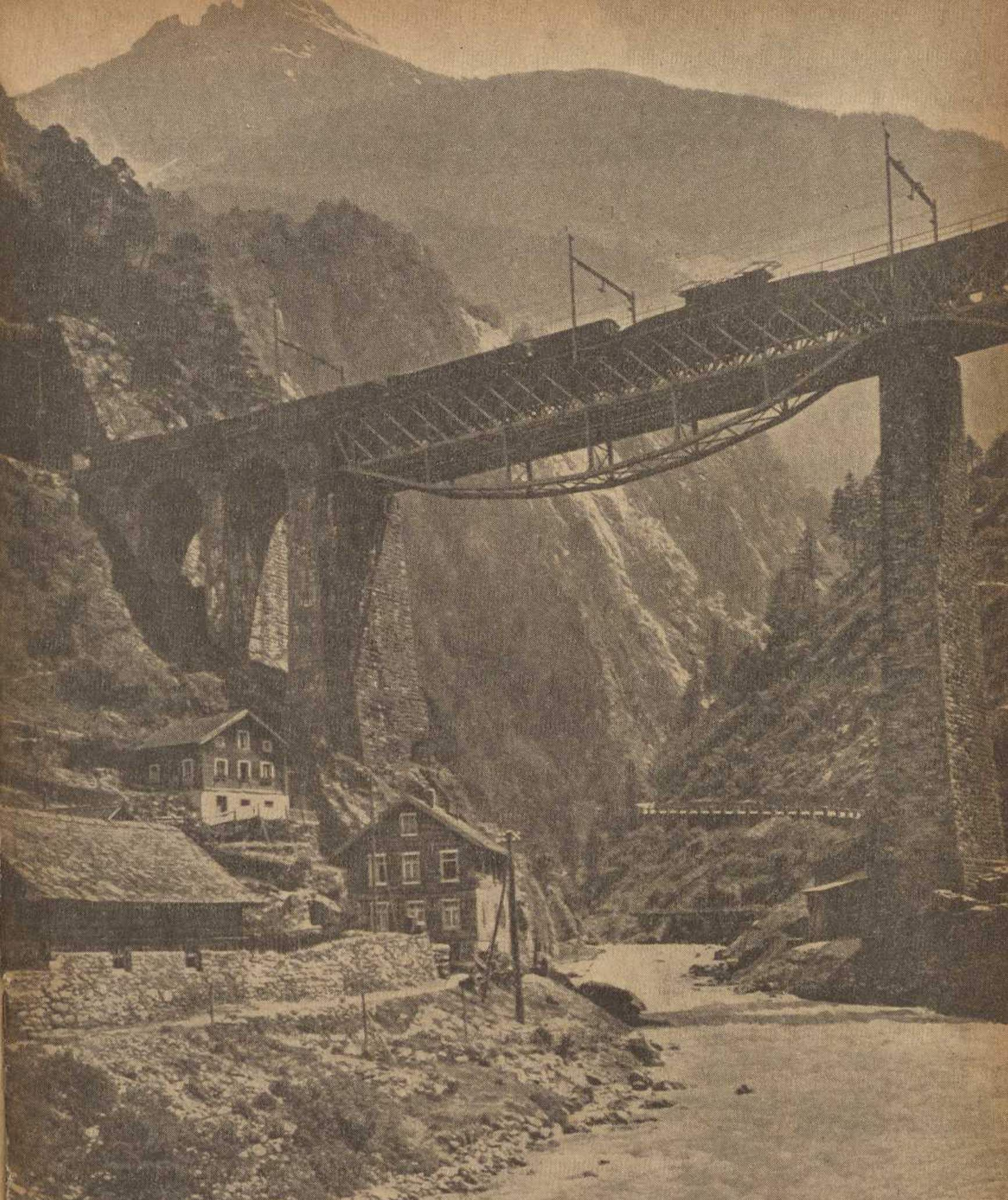




BOLETIM DA CE

BOLETIM DA C.P.

N.º 278

AGOSTO — 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

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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

FERROVIÁRIOS PORTUGUESES DE VISITA À SUIÇA



Cliché Abílio dos Santos

Os excursionistas ferroviários portugueses que, por iniciativa e organização do «Boletim da C. P.», visitaram a Suíça em Junho deste ano, foram recebidos pelo Ministro de Portugal, em Berna, sr. António Ferro, e sua esposa, a ilustre escritora sr.ª D. Fernanda de Castro.

Fotografia tirada após a recepção, vendo-se no grupo, no primeiro plano, a sr.ª D. Fernanda de Castro, e no segundo, o Ministro de Portugal.

Do interesse e desenvolvimento actual da Tracção Diesel

Por FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO

Eng.º Ajudante da Divisão de Material e Tracção

E de todos conhecida a actual evolução da C. P. no sentido de expandir cada vez mais a tracção Diesel na sua rede. Parece por isso haver algum interesse em dizer umas palavras sobre as suas vantagens e exigências, dando também uma ideia do que neste campo se tem feito noutros países.

Rendimento—A principal e incontestada vantagem da tracção Diesel reside no seu rendimento. Este é da ordem dos 25 a 30%, enquanto que as locomotivas a vapor mais aperfeiçoadas aproveitam no máximo 7 a 8% da energia contida no combustível consumido. Daqui resulta uma equivalência (verificada também em Portugal) de 160 litros de gasóleo por tonelada de carvão, isto é cerca de 1:6 em peso e 1:3 em despesa—visto que uma tonelada de gasóleo custa cerca do dobro de uma tonelada de carvão. Isto significa maior raio de acção e sensível economia nas despesas de combustível; esta última vantagem mais se acentua nos serviços de manobras, pois a locomotiva Diesel só consome quando efectivamente trabalha, chegando a verificar-se neste caso uma equivalência de 60 a 70 litros de gasóleo por tonelada de carvão, a que corresponde uma redução de despesa de 1:8.

Com tais números se pode compreender que, para um País como o nosso, desprovido tanto de carvão apropriado como de gasóleo e tendo, portanto, de importar qualquer deles, a escolha se impõe apenas pelo preço—dando inegável interesse à Tracção Diesel, com margem bastante para cobrir vantajosamente um custo inicial mais elevado e os gastos de manutenção que resul-

tam do uso de materiais mais caros, muitos deles também de importação. O único combustível nacional capaz de competir com tais economias será a electricidade, quando disponível, mas só nas linhas de tráfego mais intenso.

Características de tracção—Ao contrário da locomotiva a vapor em que a máquina é solidária das rodas motoras, a locomotiva Diesel apresenta uma independência maior ou menor entre o motor e as rodas. Essa independência é máxima no material Diesel-eléctrico, permitindo a total transformação da potência disponível em esforço de tracção e velocidade, dando assim superiores características de tracção. Tal superioridade, se bem que mais condicionada, também se verifica com transmissões hidráulicas e mecânicas. Por outro lado a maior regularidade do binário motor permite maiores aderências, donde melhores arranques.

As características de tracção resultantes são assim altamente favoráveis, permitindo um vantajoso aproveitamento da potência disponível. Basta indicar para exemplo o que se passa com o «rápido» do Porto (comboio n.º 1): Antes da guerra, para só falar de épocas normais, este comboio, pesando 250 toneladas, rebocado por uma locomotiva da série 501/508 efectuava o percurso de Entre-Campos a Gaia em pouco mais de 5 horas, sem qualquer limite de velocidade imposto pela Via; actualmente este mesmo comboio é rebocado por uma locomotiva Diesel-eléctrica, de potência inferior à das locomotivas 501-508, a qual, estando a velocidade máxima limitada a 90 km/hora,

efectua o mesmo trajecto em 4 horas e 27 minutos, rebocando 400 toneladas!

Melhorias semelhantes se notam com os serviços de automotoras, acompanhadas sempre de importantes economias de tracção.

Disponibilidade — Se ao número de horas contidas num ano for descontado o total de horas que uma unidade esteve impedida em reparações, revisões ou reabastecimentos, exprimindo o número resultante em percentagem do tempo total, obtem-se o chamado *factor de disponibilidade* da unidade referida.

Sabe-se que com a locomotiva de vapor, devido ao tempo consumido em abastecimentos, limpezas de fogo, lavagens de caldeira, reparações, etc., não se pode obter mais de 55 a 60% de disponibilidade. Com a locomotiva Diesel, cujo abastecimento é simples e rápido e cujas reparações mais correntes são baseadas na substituição de elementos facilmente manejáveis, conseguem obter-se factores de disponibilidade entre 80 e 90%. Quer dizer, a Diesel pode trabalhar permanentemente 20 ou mais horas por dia, se para tanto houver serviço.

É claro que nem sempre é possível obter aproveitamento à altura dessa disponibilidade; ficam contudo aparentes as possibilidades que a tracção Diesel oferece, sobretudo para serviços de manobras ou em linhas muito extensas. Todos os expressos que atravessam o Oeste americano são hoje rebocados por locomotivas Diesel, as quais percorrem 3.500 quilómetros em 40 horas de serviço contínuo entre Chicago e Los Angeles ou São Francisco, chegando de manhã e partindo à noite para a viagem de regresso, ou seja um total de 80 horas de serviço em 5 dias, rodando muitas vezes a mais de 150 quilómetros por hora. Por vezes este serviço é ainda acrescentado com algumas horas de manobra ou tranvias nos pontos terminais!

Apontam-se também casos em que, devido a um conjunto de circunstâncias locais excepcionalmente favoráveis, uma locomotiva Diesel-eléctrica veio substituir 6 locomotivas de vapor. Em média, porém, não se vai tão longe, sendo normal reconhecer-se que em muitos casos os horários não per-

mitirão obter mais que um aumento de carga ou melhoria de velocidade — além, evidentemente, da economia já referida. A este respeito é interessante analisar os resultados obtidos na nossa rede:

Antes da vinda das locomotivas Diesel-eléctricas, a «tabela» do Depósito de Campolide incluía 41 locomotivas a vapor de grande linha. Actualmente, e apesar da introdução de numerosas circulações novas, a mesma tabela contém apenas 26 locomotivas, 13 Diesel e 13 a vapor; quer dizer, aquelas 13 Diesel permitiram retirar, para outros serviços, 28 máquinas a vapor, sem esquecer que o percurso total aumentou, tendo aumentado mais ainda o número de toneladas quilométricas. Cada locomotiva Diesel percorre em média 15.000 quilómetros por mês, tendo algumas já feito mais de 20.000. A mesma unidade reboca indiferentemente comboios de mercadorias e de passageiros, rápidos e ônibus, eliminando assim a especialização inerente às máquinas a vapor. Mencionem-se também as automotoras que, apesar de estarem, como é óbvio, exclusivamente afectas às circulações de passageiros, chegam a percorrer 9.000 quilómetros por mês, sempre entre pontos relativamente próximos. Quanto aos locotractores de manobras, é ponto assente que nas estações de movimento mais intenso 2 tractores substituem 3 locomotivas a vapor de igual peso aderente.

Posição na América do Norte — O gráfico junto mostra bem o crescimento galopante do número de locomotivas Diesel eléctricas em serviço nos Estados Unidos a partir de 1940 e o ainda mais intenso declínio da locomotiva a vapor, apesar do volume total de tráfego ter aumentado sensivelmente nos últimos anos. Com raríssimas excepções, já se não constroem nem reparam locomotivas a vapor naquele país, sendo estas postas de parte tão rapidamente quanto a produção de unidades Diesel o permite. Só no ano passado construíram-se à volta de 4.500 locomotivas Diesel eléctricas, quase todas de potências superiores a 1.000 HP!

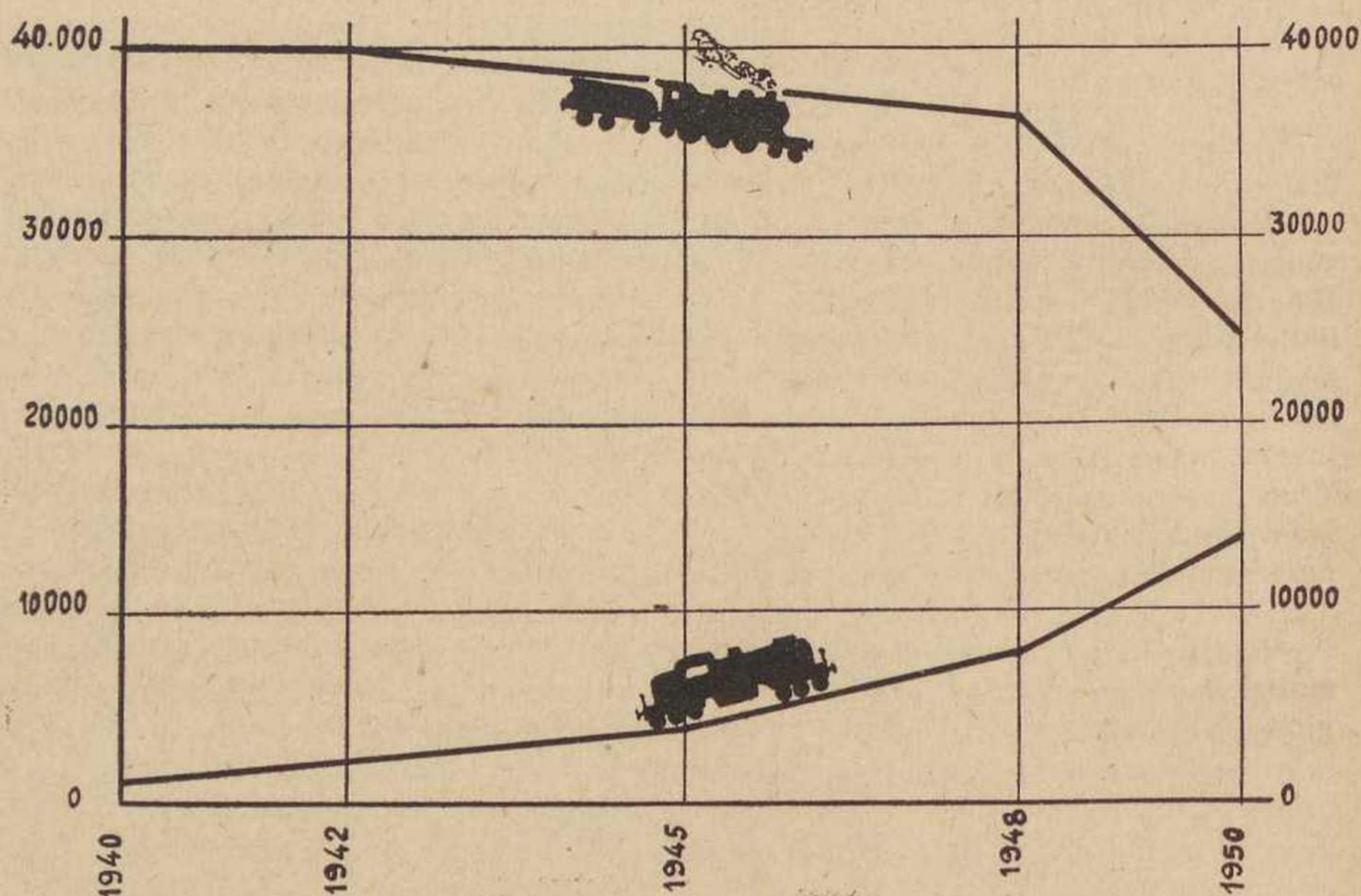
Note-se também que, sendo de 35% a proporção do número de unidades Diesel para o total em serviço, a parte do tráfego

que realmente lhes está atribuída é bastante superior, cifrando-se em quase 55 %. Estes números demonstram a veracidade da afirmação, feita repetidamente pelos técnicos americanos, de que, *em média*, 7 locomotivas Diesel fazem o mesmo trabalho que 10 a vapor.

No gráfico não é mencionada a tracção eléctrica, pois o número de locomotivas desta espécie tem-se mantido praticamente constante, à volta de 800 unidades, não in-

com um número de circulações relativamente baixo e empregando 3 ou 4 locomotivas Diesel-eléctricas ligadas, em tracção múltipla, todas conduzidas por um único maquinista. Além disso, existindo 723 companhias independentes, por vezes explorando linhas paralelas, o tráfego é evidentemente repartido entre elas.

O número de automotoras em serviço é também reduzidíssimo, só tendo começado a desenvolver-se muito recentemente.



fluindo portanto coisa que se veja no cômputo total. Cabe aqui esclarecer que nos Estados Unidos, com excepção dos arredores das grandes cidades, não se verifica uma densidade de tráfego que justifique os elevados encargos duma electrificação extensa. Lembremo-nos do que significa a existência de 50 milhões de veículos automóveis naquele país e também de que as grandes distâncias favorecem a concorrência do avião. O tráfego de mercadorias é realmente intenso; como porém o tipo de engatagem adoptado permite formar comboios de 5.000 a 10.000 toneladas, o problema é resolvido

Posição na Europa — Na maioria dos países europeus existe abundante produção de carvão e ausência quase completa de produtos petrolíferos — ao contrário do que sucede na América, em que abundam ambos os combustíveis. Esta diferença fundamental, aliada a uma maior densidade de população, menor número de veículos automóveis e maior concentração de empresas ferroviárias, faz com que logicamente a introdução da tracção Diesel tenha de ser mais cautelosa, dando-se boa preferência às electrificações, quer utilizando energia hidráulica, quer mesmo por centrais térmicas quei-

mando carvão com rendimento duplo do das locomotivas a vapor.

As preferências da maioria dos países da Europa apresentam-se, pois, da seguinte maneira:

a) Electrificação das linhas de maior tráfego.

b) Efectivação de todas as manobras por locotractores Diesel, mesmo em linhas electrificadas.

c) Tracção Diesel, por locomotivas e automotoras, nas linhas não electrificáveis.

d) Redução da tracção a vapor ao mínimo indispensável é garantia de uma reserva de emergência.

É este o caminho que actualmente se trilha, existindo já em serviço 200 locotractores Diesel em Inglaterra — o país do carvão... — 400 em França e 250 em Itália. Na Holanda todo o serviço de passageiros nas linhas não electrificadas é assegurado por moderníssimas composições Diesel, funcionando também numerosos serviços semelhantes na Alemanha, Austria e Irlanda. Trabalham 600 automotoras em França, igual número em Itália e numerosas outras nos restantes países da Europa.

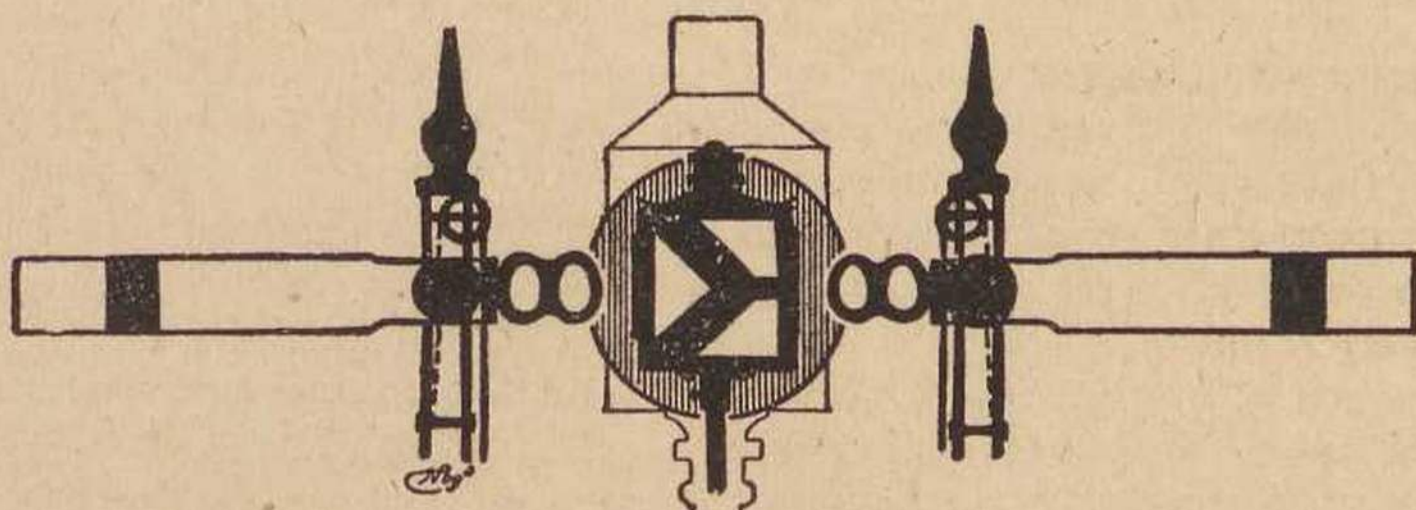
Noutros continentes — A tracção Diesel mostra-se especialmente indicada para regiões desérticas ou tropicais, pois resolve

da melhor maneira o problema da falta de água ou da má qualidade da que se encontra. Pode mesmo dizer-se que em locais como a Austrália, o Norte de Africa e o Próximo-Oriente só com o advento da tracção Diesel se tornou possível ao caminho de ferro preencher o papel que lhe cabe de estimulador da circulação das riquezas e energias desses países. O número de automotoras em tais regiões é já elevado e o de locomotivas Diesel segue-lhe rapidamente as pisadas.

* * *

No nosso país, como não podia deixar de ser, segue-se a traços largos a avisada orientação europeia atrás definida: Dieselização cautelosa e complementar de uma electrificação a efectuar onde e quando for justificada e possível.

Assim se nota como a tracção Diesel se encontra já sólidamente estabelecida por todo o Mundo, quer de facto, quer nos planos futuros de todas as empresas de responsabilidade. Não se deixe no entanto de saudar a tracção a vapor pelos inestimáveis serviços prestados ao progresso de todas as nações, pelos que ainda prestará por alguns anos, e sobretudo pelos que poderá prestar em épocas de emergência — em que a sua independência e «teimosia» sempre se revelarão preciosas.



Talvez não saiba que...

A muralha da China tem, aproximadamente, 2.450 quilómetros de comprimento. Se procurarmos comparação com o caminho de ferro a partir de Lisboa, verificamos que é igual à extensão da linha até Amsterdão, na Holanda.

* * *

No Mundo há cerca de 28 milhões de automóveis.

* * *

O equador, círculo máximo da esfera celeste, perpendicular ao eixo da Terra, tem 40.070 quilómetros de comprimento.

* * *

Chopin (Frederico François), músico de raro génio, filho de pai francês e de mãe polaca, que morreu em 1849, contando apenas 40 anos de idade, gostava de submeter as suas formosíssimas composições para piano ao julgamento duma criança, de preferência aos críticos profissionais. Por sua vez, Gounoud (Charles François), imortal músico francês, que viveu de 1818 a 1893 e nos legou também composições de singular beleza, considerava os críticos como «estéreis solteironas do Mundo artístico».

* * *

Os povos antigos julgavam que o globo do Mundo era suportado aos ombros do gigante Atlas e que, quando este o mudava de um ombro para o outro, a terra era abalada, dando, assim, origem aos terremotos.

* * *

A navegação a vapor foi adoptada nos Estados Unidos em 1807, na Inglaterra em 1812 e na França em 1816.

* * *

O melhor camelo anda 185 quilómetros por dia.

* * *

Na viagem marítima de Lisboa a Port-Said (Egipto), com derrota por Cadiz, Cartagena e Valência, percorrem-se cerca de 4.017

quilómetros. De Lisboa à Guiné, passando pela Madeira e S. Vicente, 4.200.

* * *

A duração média da vida dos seguintes animais é: o coelho, 8 anos; o carneiro, 9; o gato, 10; o cão, 12; o boi, 20; o cavalo, 30; o camelo, 40; o elefante, 200 a 300.

* * *

As mais antigas catacumbas que se conhecem são as dos reis de Thebas, que remontam ao ano 4.000 antes da era de Cristo.

* * *

Foi no Domingo, 19 de Maio de 1498, que os portugueses chegaram a Calecut, descobrindo a Índia.

* * *

Os seguintes nomes de pessoas têm a sua origem e significação:

Do Hebreu ⁽¹⁾: Abel, lacrimoso; Abrahão, pai de muitos; Adão, feito de barro; Bartolomeu, filho de Tholomé; Benjamim, filho querido.

Do Céltico ⁽²⁾: Acácio, o de Cássio ⁽³⁾; Adriano, natural de Adra; Amândio, o que deve ser amado; Armando, o que deve ser armado; Bonifácio, benfazejo.

Do Grego: Anacleto, invocado; Anastácio, ressuscitado; André, corajoso; Angelo, mensageiro; Arsénio, severo.

Do Germânico: Afonso, lesto; Balduino, vencedor intrépido; Bernardo, forte como o urso; Carlos, brioso, nobre; Roberto, orador brilhante.

⁽¹⁾ Hebreu — Língua hebráica ou idioma dos hebreus, primitivo nome do povo judaico.

⁽²⁾ Céltico — Língua dos celtas, do povo de origem indo-europeia que fez parte da antiga população da Gália e se estendeu à Espanha e a outros pontos da Europa.

⁽³⁾ Quinto Cassio — É de supor tratar-se de um dos partidários de Avidio Cássio, general do imperador Marco Aurélio (ano 161), que, ambicioso do poder, revoltou as legiões da Síria e do Egipto contra o seu soberano.

⁽⁴⁾ Adra — Cidade marítima da Espanha, sobre o Mediterrâneo, ou seja a antiga Ábdera dos Romanos.

IMPRESSIONES DUMA VIAGEM À SUIÇA

*A Excursão de Ferroviários
Portugueses, promovida
pelo nosso «Boletim», cons-
tituiu um novo êxito*

Por AUGUSTO DA COSTA MURTA

Inspector Principal dos Serviços
de Turismo e Publicidade da C. P.

Como é do conhecimento dos nossos leitores, o «Boletim da C. P.», que já têm levado a efeito, com grande êxito, várias excursões ao estrangeiro, e na qual têm tomado parte exclusivamente os assinantes desta publicação, organizou em Junho deste ano mais uma excursão à Suíça e a Milão, a qual partiu de Lisboa, no dia 13, no «Sud-Express», tendo regressado a 29 pelo mesmo comboio. Tomaram parte nessa excursão 51 pessoas, sendo 36 agentes de diversas categorias e 15 senhoras de família dos mesmos.

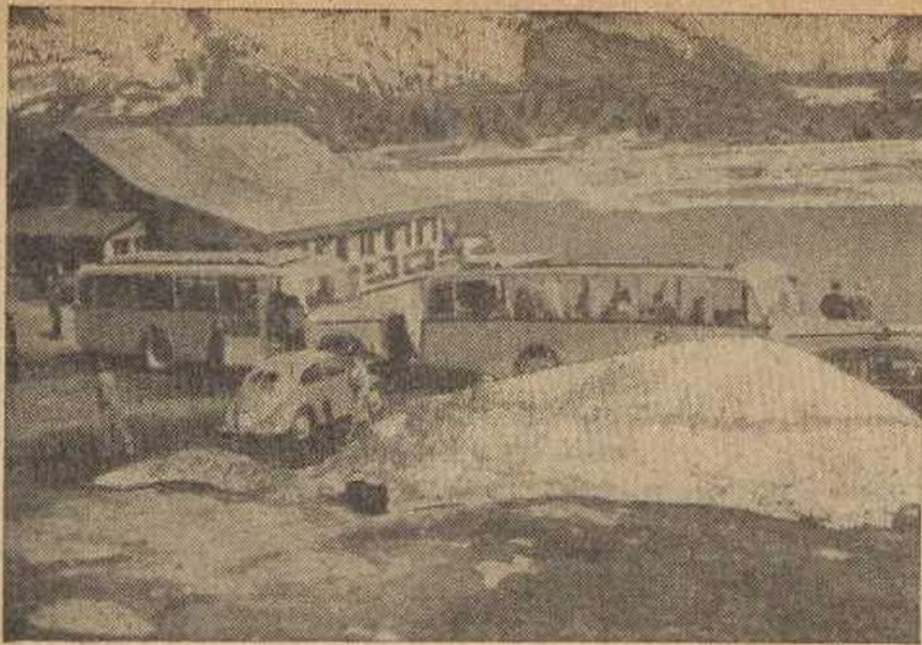
Em representação do sr. António Montês, editor deste Boletim, que se encontrava bastante doente, acompanhou a excursão, devidamente autorizado pelo sr. Director Geral



Uma das entradas da estação central de Milão

da C. P., Engenheiro Espregueira Mendes, o inspector sr. A. C. Murta, que, sobre essa excursão, escreveu sugestivo e minucioso relatório, de que, a seguir, reproduzimos vários trechos:

CONFORME o programa previamente estabelecido e ao qual, com bastante antecedência, o «Boletim da C. P.» se referiu em vários números, realizou-se em Junho, de 13 a 29, a anunciada excursão de ferroviários à Suíça, tendo sido visitadas as cidades e estâncias de turismo de Genève, Berna, Lucerna, Zurique, Coire, Arosa, St. Moritz, Lugano, Interlaken, Montreux e a cidade de Milão, esta última introduzida no programa a título de atractivo,



SUIÇA — Glaciares do Rodam

aproveitando-se a circunstância do estacionamento da excursão em Lugano, situada a uns escassos 80 quilómetros daquela cidade italiana.

A Direcção dos Caminhos de Ferro Italianos, num gesto de grande deferência e camaradagem para com os ferroviários portugueses, concedeu aos excursionistas passe gratuito colectivo entre Chiasso e Milão, importante centro ferroviário italiano que possui uma das maiores e mais importantes estações da Europa.

Tivemos ali uma recepção acolhedora e simpática. Com efeito, à chegada do comboio, os ferroviários portugueses foram recebidos na *gare* por funcionários do «Ufficio Centrale do Dopolavoro Italiano», organismo que pôs à disposição dos excursio-



SUIÇA — Pontresina — Monte Muottas Muragla

nistas dois magníficos autocarros e guias para a visita à cidade.

Em seguida à visita, que deixou em todos as mais gratas impressões, os ferroviários portugueses foram recebidos pelo Chefe do Departamento de Milão, que lhes ofereceu um aperitivo.

Todos os dias da nossa excursão foram esplendidamente preenchidos com passeios e visitas, porque tudo, na Suíça, oferece interesse, prazer e encantamento. Assim, no decorrer da nossa excursão efectuaram-se passeios de barco no Lago dos Quatro Cantões — em Lucerna — e no Lago Zurique, tendo sido utilizados nas nossas digressões comboios, autocarros postais e diversos fu-



BERNA

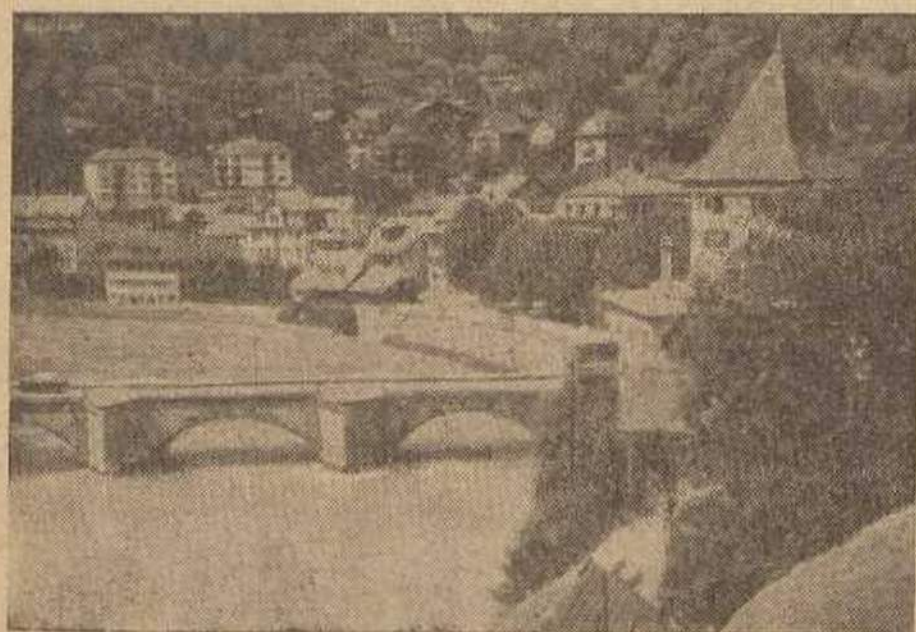
niculares. A travessia do célebre túnel de St. Gothard, na viagem de Lugano para Göschenen, despertou o mais vivo interesse em todos os excursionistas.

Mas o principal atractivo da nossa excursão consistiu na ascensão em caminho de ferro de cremalheira ao famoso Monte conhecido pelo nome de «Jungfrauoch», a 3.454 metros de altitude, a qual todos os ferroviários suportaram sem grande inconveniente, à excepção dum casal idoso que não quis sujeitar-se à prova.

No decurso da viagem, os excursionistas foram alvo de inequívocas demonstrações de apreço e cumulos de muitas gentilezas. Não ficaríamos de bem com a nossa cons-

ciência se não as registássemos aqui, nestas apressadas notas de impressão, e, registando-as, não demonstrássemos o nosso reconhecimento. Em Berna fomos recebidos pelo Ministro de Portugal na Suíça e pelo Secretário geral dos Caminhos de Ferro Federais; em Zurique, pelo Director Adjunto do Turismo Suíço; em Coire pelo Director dos Caminhos de Ferro Rhéticos e pelo Bispo da Diocese e em Milão, como referimos acima, pelo Chefe Departamental dos Caminhos de Ferro Italianos.

A recepção na Legação de Portugal em Berna, à qual assistiu também a esposa do



SUIÇA — Vista parcial de Berna

sr. Ministro, a ilustre poetisa e escritora sr.^a D. Fernanda de Castro, efectuou-se num ambiente acolhedor, numa sala lindamente decorada à portuguesa, tendo o sr. António Ferro, durante o aperitivo, agradecido, num discurso, a visita dos ferroviários portugueses, aos quais dirigiu palavras de simpatia e louvor.

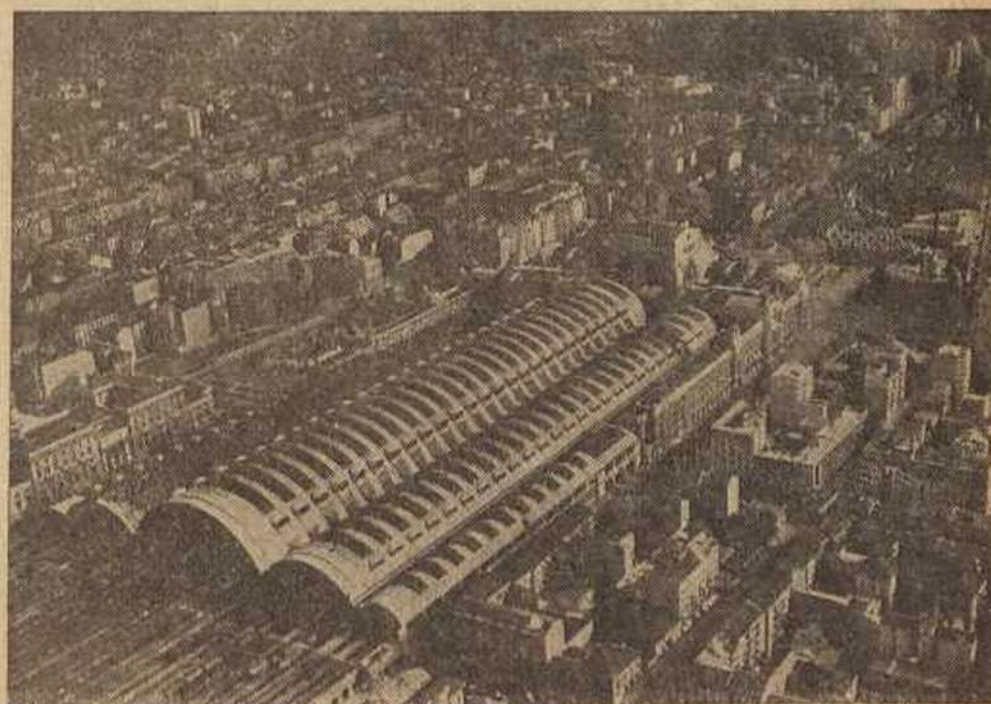
Mais uma nota, muito simpática, temos a registar: O excelente grupo de cantores ferroviários do «Jodler Club Tell», que, no ano passado, com grande éxito, se exhibiu em Portugal, a convite do «Boletim da C. P.», teve a amabilidade de oferecer uma audição aos excursionistas, numa sala do Hotel Volkshaus, em Berna, onde nos achava-



MILÃO — A Nova Praça Flume

mos hospedados. Sensibilizou-nos essa nova demonstração de camaradagem. Terminada a audição, que foi calorosamente aplaudida, o sr. Hans Uhlmann, presidente do grupo, ofereceu aos ferroviários portugueses, como lembrança, uma salva de prata, da qual fizemos entrega, no nosso regresso, ao sr. Director Geral da C. P., sr. Engenheiro Espregueira Mendes.

Apesar de ter chovido, nalguns dias, o programa foi integralmente cumprido, excepto no dia 20, em Arosa, onde não foi possível subir a Hornligrat, no «télésiège» ali existente, e que, por causa do nevoeiro, não funcionava. Para preencher o tempo,



MILÃO — Vista aérea da estação ferroviária Central

os excursionistas assistiram em Arosa a uma interessante sessão cinematográfica demonstrativa da vida da região, no verão e no inverno. No dia seguinte, felizmente, os excursionistas foram compensados desta supressão forçada, com a subida, num «télésiège», que funciona em Pontresina, nas proximidades de St. Moritz, afamada estância de turismo, onde pernoitámos.

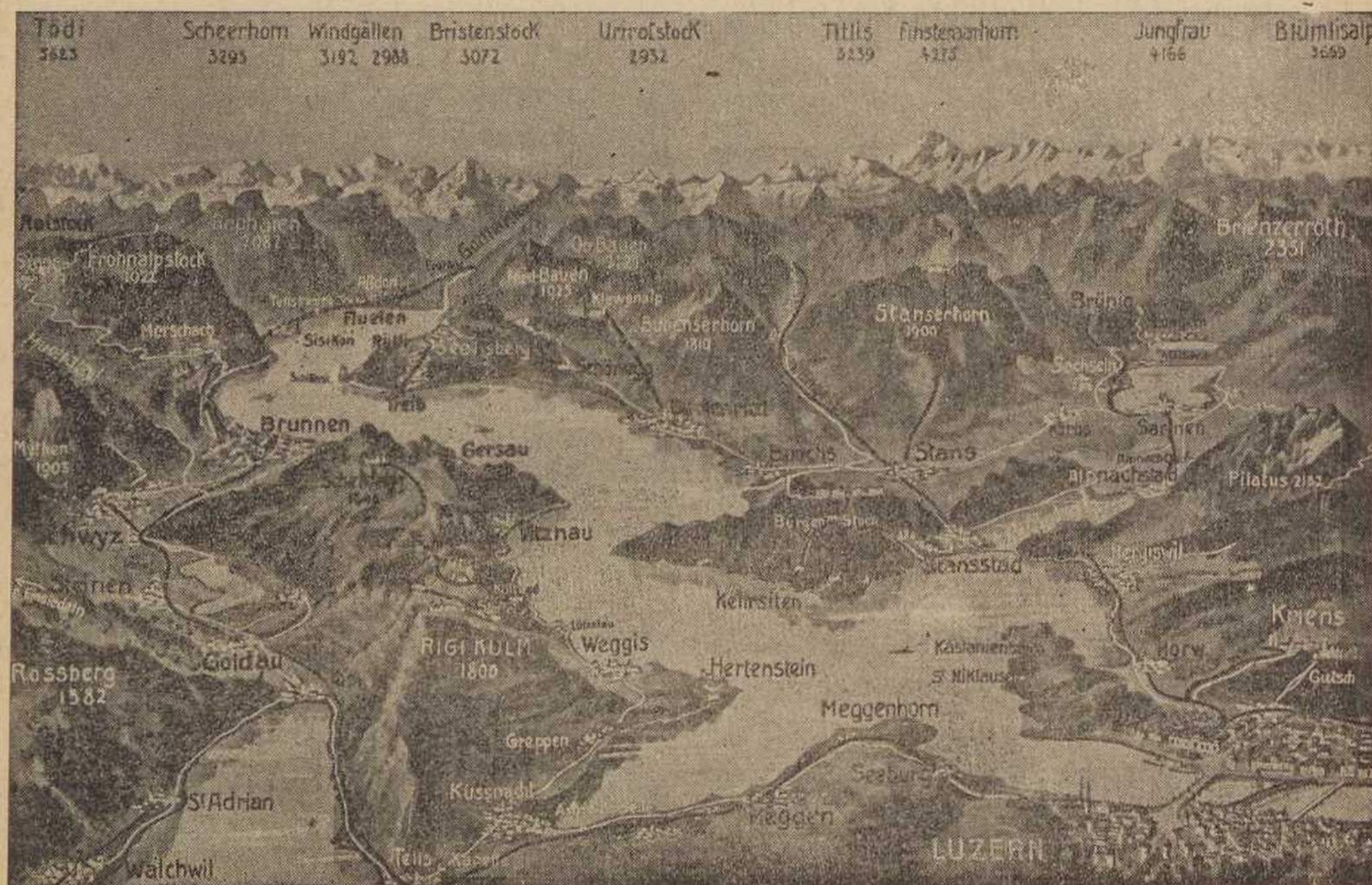
A excursão decorreu sempre num ambiente de franca camaradagem, sem qualquer incidente desagradável. Todos trouxeram da nossa visita à Suíça as melhores impressões, não só pelo programa, mas também pela sua organização e execução.

Os ferroviários que já tinham ido à Suíça em 1950, na primeira excursão promovida pelo «Boletim da C. P.», são unânimes em declarar que a deste ano foi superior sob vários aspectos, pois deu-lhes uma melhor ideia do clima alpestre da Suíça. Na realidade, tanto as montanhas do Jungfrau,

formando pirâmides de neve em pleno verão, como os Glaciares do Ródano, na estrada de Göschenan a Meiringen, onde a neve eterna toma a dureza da rocha, constituíram espectáculos deslumbrantes e inéditos para todos ou quase todos os excursionistas.

Não queremos fechar estas rápidas impressões de viagem sem dirigir algumas palavras de agradecimento e de homenagem ao sr. Armand Bourgnon, ilustre Director do Centro Nacional de Turismo Suiço em Lisboa, que não só nos prestou o seu valioso auxílio na organização desta excursão, como teve ainda a gentileza de nos acompanhar de Genève a Coire.

A intervenção do sr. Bourgnon junto das Companhias ferroviárias, Empresas e Hotéis da Suíça, se devem as concessões especiais obtidas, das quais resultaram apreciáveis economias que permitiram estabelecer um preço acessível para a nossa inolvidável excursão.



LUCERNE — Lago dos 4 Cantões



PORTO — Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados

NOVOS ÊXITOS DOS «EXPRESSOS POPULARES»

As excursões à capital do Norte, Coimbra, Tomar, Santarém e Algarve

NO nosso número de Julho assinalámos, largamente, o êxito obtido pelos «Expressos Populares» nas excursões promovidas a Extremoz e Vila Viçosa, nobres povoações alentejanas, e ao Luso e Aveiro, duas das mais belas estâncias de turismo do nosso País.

Ao registarmos, na nossa reportagem, o êxito das viagens que a C. P. vem promovendo, para que todos os portugueses conheçam melhor a sua terra e se orgulhem não apenas dos seus encantos, não apenas dos seus monumentos mas, também, do alto significado histórico de cada povoação visitada, afirmámos que essas viagens representam uma bela lição cultural e que a sua organização corresponde a um conceito de verdadeira propaganda turística.

Nunca será demais louvar a magnífica e patriótica iniciativa dos «Expressos Populares», que, desde o início da sua organização, vem revelando Portugal aos olhos e ao coração dos portugueses, por um preço acessível a todas as bolsas, e, por consequência, aliciante e convidativo.

Mas, com as excursões dos «Expressos Populares» não só lucram, espiritualmente, as pessoas que viajam, lucram também, economicamente, as regiões percorridas, que, nesses dias, se animam com a presença de muitas centenas de turistas.

E esses turistas, como é fácil de calcular, mesmo os mais modestos, nunca deixam de frequentar os restaurantes e os cafés locais e de adquirir as especialidades da terra. As excursões promovidas pela C. P. nos seus

já famosos «Expressos Populares», são sempre, por esse facto, recebidas com alvoroço em toda a parte.

O habitante de Lisboa ou seja o alfacinha da gema, aprende, com essas viagens, a reconhecer com surpresa e encanto que Portugal não se limita apenas aos cafés do Rossio e que além das esplanadas da Avenida há praias soberbas, pitorescas, de empolgante beleza, trazendo de cada excursão que faz a ideia de que o seu País não é pequeno nem minúsculo de valores paisagísticos e artísticos. Se os estrangeiros que nos visitam são unânimes em proclamar, com entusiasmo, Portugal como um país maravilhoso, porque razão os portugueses não hão de conhecer, para a amarem melhor, com mais enternecido orgulho, a sua própria pátria?

Mais cinco novas excursões temos a registar, promovidas pela C. P. ou sejam mais cinco «Expressos Populares»: ao Porto, em 6 de Julho, por ocasião do Campeonato Mundial de Hoquei em Patins; a Coimbra, a 13 do mesmo mês, por ocasião das gran-

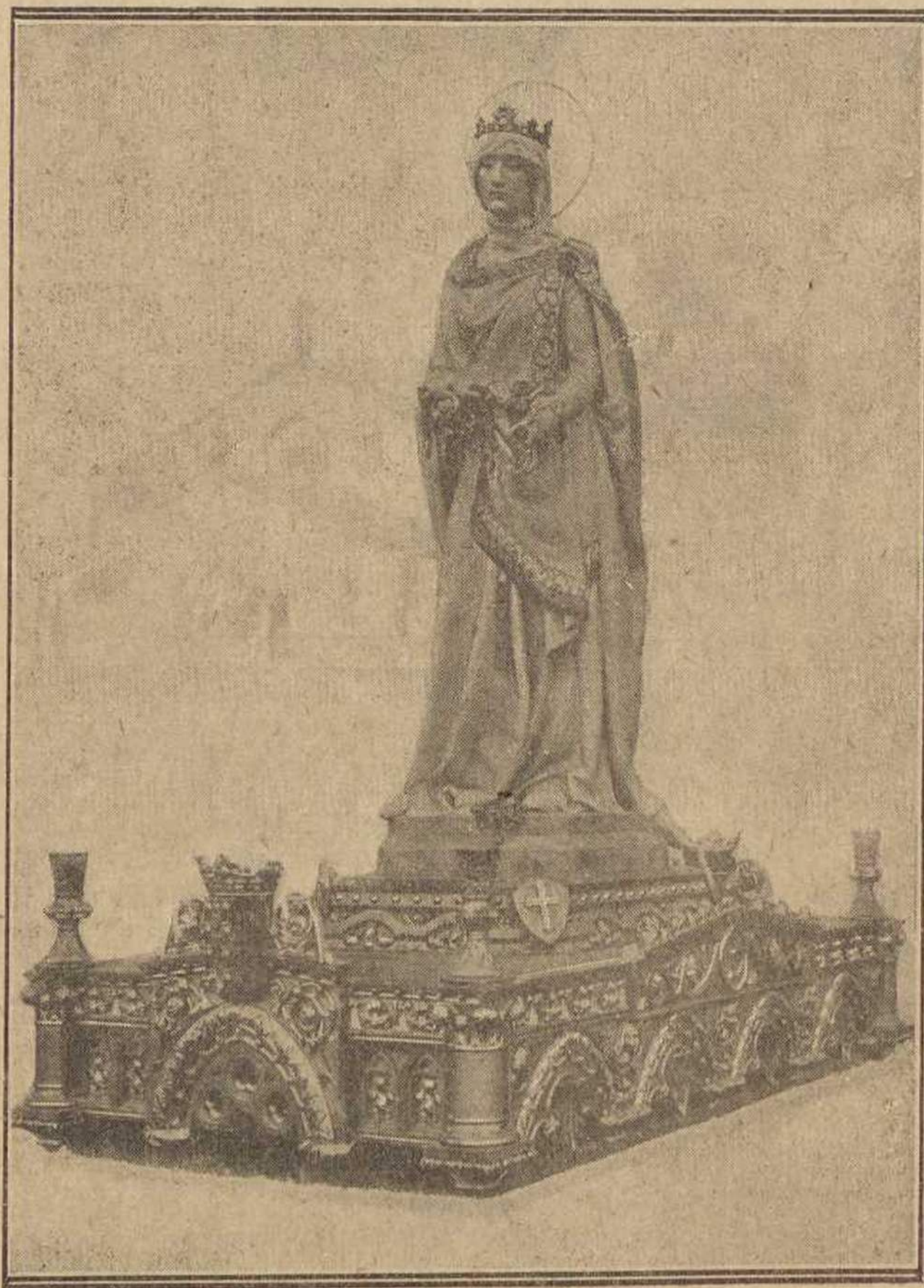
des Festas da Rainha Santa, e, nesse mesmo dia, mais outros dois «Expressos», que tiveram por finalidade a visita a Portimão e a Lagos, e a Tavira e Vila Real de Santo António, terras do Sul, que, no velho Reino dos Algarves, valem como jóias de alto

preço. As duas restantes excursões realizaram-se a Santarém e a Tomar.

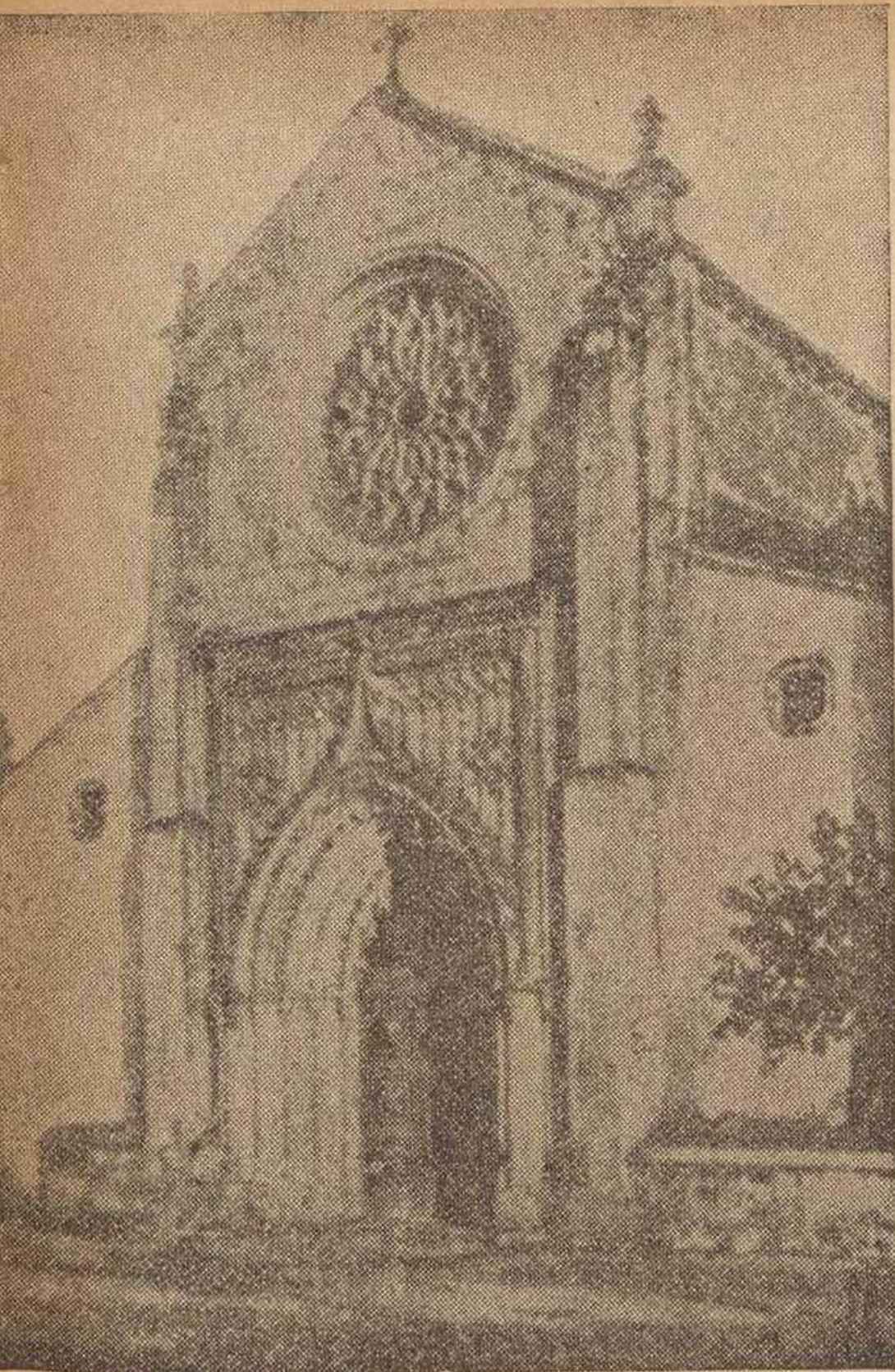
No Porto, os excursionistas, nas horas vagas que a disputa do Campeonato lhes deixou livres, puderam verificar os progressos que a capital do Norte vem registando e nos quais a iniciativa particular tem colaborado com verdadeiro e admirável espírito bairrista.

A presença dos excursionistas no Palácio dos Desportos, onde se realizou, pe-

rante milhares de pessoas, o referido Campeonato Mundial de Hoquei em Patins, correu, com a sua quota-parte, para o êxito dos hoquistas portugueses que, mais uma vez, conquistaram brilhantemente, o título de campeão. A C. P., por consequência, correu para esse grande triunfo, oferecendo com a organização de um «Expresso Popu-



COIMBRA — Imagem da Rainha Santa Isabel, obra do escultor Teixeira Lopes



SANTARÉM Igreja da Graça, monumento nacional, em cuja fachada se vêem dois belos motivos decorativos do gótico florido

lar» à formosa capital nortenha a possibilidade de muitas centenas de lisboetas fazerem parte da impressionante multidão de espectadores que, aplaudiu, com vibração patriótica, exaltada, numa apoteose inesquecível, os desportistas nacionais.

As Festas da Rainha Santa, em Coimbra, constituem uma das mais belas tradições religiosas do País. A C. P. não podia deixar de organizar, por essa data, um «Expresso Popular», associando-se, assim, a essa grandiosa manifestação de fé e concorrendo, portanto, para que algumas centenas de portugueses pudessem conhecer uma das cidades mais famosas da Europa, não só por ser um dos mais notáveis centros de cultura,

mas também por «conservar, na parte antiga, as mais típicas características medievais, as quais, permitimo-nos comentar, deviam ser mantidas, respeitadas e amadas.

Os dois «Expressos Populares», que se destinaram ao Algarve, tiveram também larga concorrência de excursionistas. Portimão, que foi elevada à categoria de cidade em 1924 e está situada na margem direita do rio Arade, tem como principal atractivo turístico a formosa e pitoresca Praia da Rocha, que rivaliza com as mais celebradas do País e, porque não acrescentar? — com muitas das mais afamadas da Europa. Em Lagos, os excursionistas admiraram os restos gloriosos duma época de esplendor, como janelas manuelinas, casas brasonadas, pórticos do Renascimento e a formosa e vasta baía, que lhe confere a importância de ponto estratégico de primeira ordem.

Tavira e Vila Real de Santo António foram as lindas povoações algarvias visitadas pelos excursionistas que tomaram lugar num dos «Expressos Populares». Tavira, dominada pela Igreja de Santa Maria do Castelo, é uma cidade curiosa. Por sua vez Vila Real de Santo António, edificada na margem direita do Guadiana, é um magnífico e importante porto de mar e tem como principal actividade económica a indústria de conservas de peixe. Fundada no século XVII, quando o Marquês de Pombal era primeiro ministro do Reino, Vila Real de Santo António faz lembrar, pelo traçado dos seus arruamentos, a Baixa de Lisboa.

Os «Expressos Populares» continuam, portanto, a desempenhar um papel muito importante como fautor do turismo nacional, dando a conhecer a milhares de portugueses os encantos e os valores do seu próprio País, não só por preços módicos mas também em magníficas condições de comodidade.

Finalmente, os dois últimos «Expressos Populares» dirigiram-se a Santarém, a *capital do gótico*, e a Tomar, onde o Convento de Cristo, que consagra a época dos descobrimentos marítimos, é um motivo de orgulho nacional.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 92 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo. Um bilhete de 1.ª classe de Santo Tirso a Viana do Castelo.

Linha de Guimarães, 6 km. $\times$ \$38	. . . =	2\$28
Arredondamento		\$02 2\$30
Linha do Minho, 56 km. $\times$ \$50	. . . =	28\$00
Total		30\$30

Resposta — Está errado. Segue discriminação:

Santo Tirso a Louzado,	
6 km. $\times$ \$38 (A. P. B. n.º 33)	. . . = 2\$28
Arredondamento	 \$02 2\$30
Louzado a Viana do Castelo, 57 km. $\times$ \$50	= 28\$50
Total	 30\$80

///

Pergunta n.º 93 — Peço dizer-me se a taxa de desinfectação estabelecida para gado, no artigo 16.º da Tarifa de Operações Acessórias, deve ser aplicada somente aos animais designados no Aviso ao Público B. n.º 89, ou a quaisquer outros não especificados.

Por exemplo:

uma grade com um cão,
uma grade com um gato,
uma jaula com animais ferozes ou bravios.

Resposta — A designação de «gado» constante no artigo 16.º da Tarifa de Operações Acessórias abrange os animais vivos especificados nas bases 11.ª, 12.ª e 13.ª — (Capítulo VIII) da Tarifa Geral e por conseguinte os designados nas bases 25.ª, 26.ª e 27.ª (Capítulo XIII) da mesma Tarifa, e, com excepção dos perús por serem criação, os designados no § 1.º do Capítulo III da Tarifa Especial Interna n.º 1 de Pequena Velocidade.

Dos animais incluídos no § 2.º do Capítulo III daquela última Tarifa apenas estão compreendidos na referida designação, os toiros, vacas bravas, novilhos ou garraios e os cabrestos.

Esclarece-se ainda o consulente que os cabritos, cordeiros, borregos e leitões, ou quaisquer outros animais a que corresponda a designação de gado de harmonia com os esclarecimentos acima prestados, estão cativos da taxa de desinfectação, quando esta seja de aplicar, ainda que transportados com acondicionamento ao abrigo dos artigos 29.º, 40.º e 71.º da Tarifa Geral.

///

Pergunta n.º 94 — Rogo dizer-me se está certo o processo de taxa, a seguir indicado. Pequena Velocidade de Sant'Ana a Lisboa-P. Entrepasto, 10 cascos com vinho de

pasto, 10.200 kg. e 2 barris com aguardente, 209 kg. Carga e descarga pelos Donos.

Distância 61 km. A. P. — B. n.º 94 e B. n.º 147

Vinho — A. P. B. n.º 147		217\$77
Manutenção		81\$60
Aguardente — Tab. Esp. 1 — preço v. c.	$\frac{40\$17 \times 21}{100}$	8\$44
Manutenção, 10,41 $\times$ 8\$00	 =	1\$68
Registo e aviso de chegada		8\$00
Arredondamento		\$01
Soma		317\$50

Entrepasto: Vinho já incluído
preço A. P. — B. n.º 147

Aguardente		1\$58
Arredondamento		\$02 1\$60
Total		319\$10

Resposta — Está errado.

Segue discriminação como corresponde:

Aviso ao Público B. n.º 94

Vinho — Aviso ao Público B. n.º 147

Aguardente — Tarifa Especial Interna n.º 1 — tabela 9

Vinho — preço \$35 $\times$ 61 $\times$ 10,2	 =	217\$77
Aguardente — preço 40\$17 $\times$ 0,21	 =	8\$44
Manutenção	vinho 8\$00 $\times$ 10,2 = 81\$60 aguardente 8\$00 $\times$ 0,21 = 1\$68	
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Arredondamento		\$01
Soma		317\$50
Entrepasto	7\$50 $\times$ 10,41 = 78\$08 arredondamento \$20	
Total		395\$60

///

Pergunta n.º 95 — Peço informar-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo e se quando uma remessa for taxada ao abrigo de Avisos ao Público, atingindo o mínimo exigido para vagão completo, se deve taxar se por fracções de 10 ou 100 kg. Carga e descarga pelos Donos. De Viana do Alentejo para Alhos Vedros, constante de um vagão de cortiça em bruto, 6.100 kg., uma prensa de ferro 110 kg. e um atado precintas, 120 kg. Remessa transportada em Fevereiro de 1952, em pequena velocidade.

Cortiça, 56\$70 $\times$ 519	 =	294\$27,3
Precintas, 69\$25 $\times$ 12	 =	8\$31
Prensa, 90\$25 $\times$ 11	 =	9\$92,75
Manutenção, prensa e precintas, 8\$00 $\times$ 23	=	1\$84
Arredondamento		\$05
Registo e aviso de chegada		8\$00
Total		322\$40

Resposta — Está errado. Segue discriminação da taxa considerando como usadas as precintas de ferro a que o consulente se refere:

Distância 105 km.

Cortiça — Aviso ao Público B. n.º 138 e Circular n.º 84 da Divisão Comercial.

Peso a taxar: 6.100 kg. — $\frac{6.100 \times 15}{100} = 5.185$ kg.

Prensa — Tarifa Geral 1.ª classe } Remessa distinta
Precintas — " " 4.ª " }
Preço $\$54 \times 105 \times 5,19 = 294\28

Remessa distinta:

Preço	$90\$25 \times 0,11$	=	9\$93
Precintas,	$69\$25 \times 0,12$	=	8\$31
Manutenção	$18\$00 \times 0,11$	=	1\$98
	$18\$00 \times 0,12$	=	2\$16
			22\$38
Registro			3\$00
Aviso de chegada			5\$00
Arredondamento			\$04
Total			324\$70

Esclarece-se o consulente que a aplicação a transportes em regime de vagão completo, nas condições que indica, dos preços previstos em Avisos ao Público deve ser feita por fracções de 10 kg. (centésimos da tonelada), excepto se o respectivo Aviso ao Público estabelecer doutrina em contrário.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 70 — Um comboio extraordinário de mercadorias de marcha acelerada, ultrapassa um comboio regular de mercadorias numa das estações do percurso, o qual tem cruzamento extraordinário previsto na segunda estação além do local da ultrapassagem, mas que o comboio extraordinário não tem cruzamento, porém, devido ao atraso do comboio que devia efectuar a ultrapassagem, o chefe da estação expede à frente o comboio que devia ser ultrapassado, (2.º caso de intervenção de trens).

Desejava ser esclarecido, se o chefe da estação onde se registou a alteração, se limita a estabelecer mod. M 126 ao comboio que passou a circular à frente e mod. M 125 ao que passa a circular à rectaguarda, ou se estabelece a este o mod. M 117, avisando-o do cruzamento extraordinário que estava previsto ao comboio regular, visto que o comboio que circula excepcionalmente à rectaguarda, passa a tomar os cruzamentos onde o que circula à frente os tem marcados, sem atenção à possibilidade que se pode registar, do comboio atrasado tomar a sua marcha normal.

Resposta — Tratando-se dum comboio extraordinário (especial) cuja marcha seja ignorada pelo pessoal do comboio que circula extraordinariamente à rectaguarda, o chefe que estabelece a intervenção, ao fornecer o mod. M 125, deve informá-lo do local de cruzamento, onde o regular, o tem fixado na sua marcha, podendo utilizar para esse efeito o espaço em branco existente no referido modelo e não o mod. M 117, porque pode suceder que a ordem normal seja restabelecida em estação anterior e isso estabeleceria confusão, mesmo porque o mod. M 117 não tem essa finalidade (aviso de cruzamento, derivado da aplicação do artigo 35.º).

Pergunta n.º 71 — Peço ser esclarecido se, em conformidade com a alínea a) do artigo 25.º do Livro E. 5, confirmado pela Instrução n.º 2.519, a quem compete lavrar autos de notícia, sobre qualquer acidente ocorrido numa estação onde não haja agentes ajuramentados.

Resposta — Um chefe não ajuramentado não pode ser considerado agente da autoridade. Nestas condições se observar qualquer delito, crime ou contravenção aos regulamentos, deve fornecer todos os elementos necessários a um agente ajuramentado para que a acção da justiça possa exercer-se.

///

Pergunta n.º 72 — No caso de um comboio chegar a uma estação às 23,47 horas e depois da chegada até às 0,23 horas resguardar noutra linha para cruzar com outro comboio e ainda das 0,23 horas às 0,50 horas manobrar para deixar um corte de material, quantos minutos perdidos devem ser atribuídos a cada Serviço?

O comboio tem concedido à estação 1 minuto, estacionou 1,03 horas e perdeu 1,02 horas.

Eu procedia como a seguir discrimino:

Atribuiria 35 minutos perdidos por diversos motivos, visto que a estação desfrutou de 1 minuto concedido desde a chegada até à ordem para resguardo e atribuíra 27 minutos perdidos ao Movimento, para deixar o corte de material.

Resposta — Está certa a solução indicada.

///

Pergunta n.º 73 — Tendo dúvidas no critério a adoptar, quanto à observação a fazer em folha de trânsito das circulações abrangidas pelas disposições do artigo 36.º do regulamento de circulação de comboios, Livro 2, em face das disposições da Instrução n.º 2.503, rogo ser esclarecido se prevalece a prevista observação, ou o estabelecimento do mod. 126, e, caso afirmativo, qual a chamada e número do referido modelo que se deve utilizar.

Resposta — Estabelece-se o mod. M 126 utilizando-se o n.º 3, com a alteração determinada pel. C/ Circular n.º 877 do Serviço do Movimento, de 10 de Dezembro de 1950.

DESPEDIDA

Pedro Luís Furet, Chefe do Depósito de máquinas de Campolide, tendo passado, em 1 de Julho, à situação de reforma, a seu pedido, fixou residência na Rua de Campolide, n.º 257-1.º Esq.

Não lhe tendo sido possível apresentar, como desejava e era do seu dever, as suas despedidas a todos os seus superiores, colegas, subordinados amigos, fá-lo por este meio, com agradecimentos pelas atenções e provas de estima que de todos recebeu.

REFLEXÕES

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Reflectindo no seu acto,
já no quarto de dormir,
o Zé viu-se reflectir
no espelho do guarda-fato.

E, com remorso, a sentir
o efeito do desacato,
lembrou conselho sensato,
que ao pai costumava ouvir:

— «Em vez de, constantemente,
criticares toda a gente,
dando sentenças a esmo,

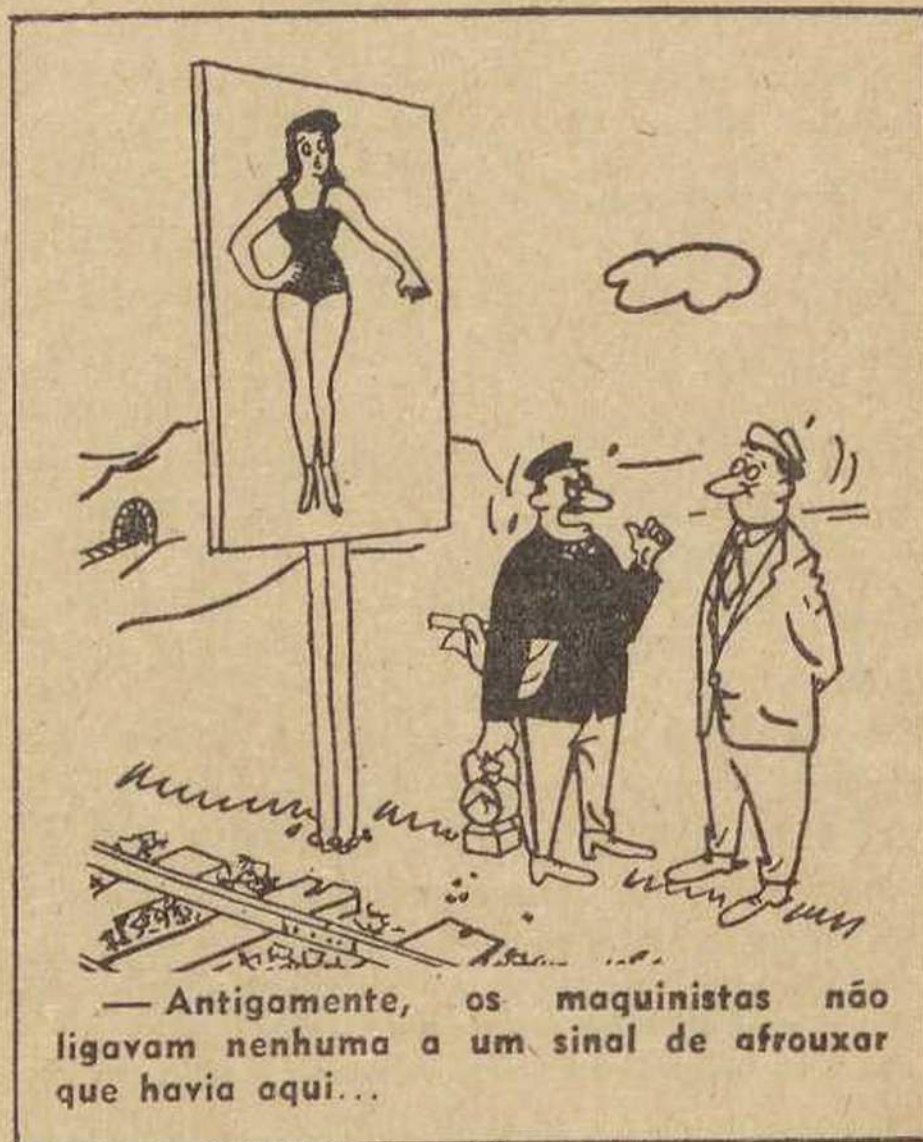
segue o conselho dum velho:
põe-te defronte do espelho
e censura-te a ti mesmo».

HOMENAGEM A UM FERROVIÁRIO

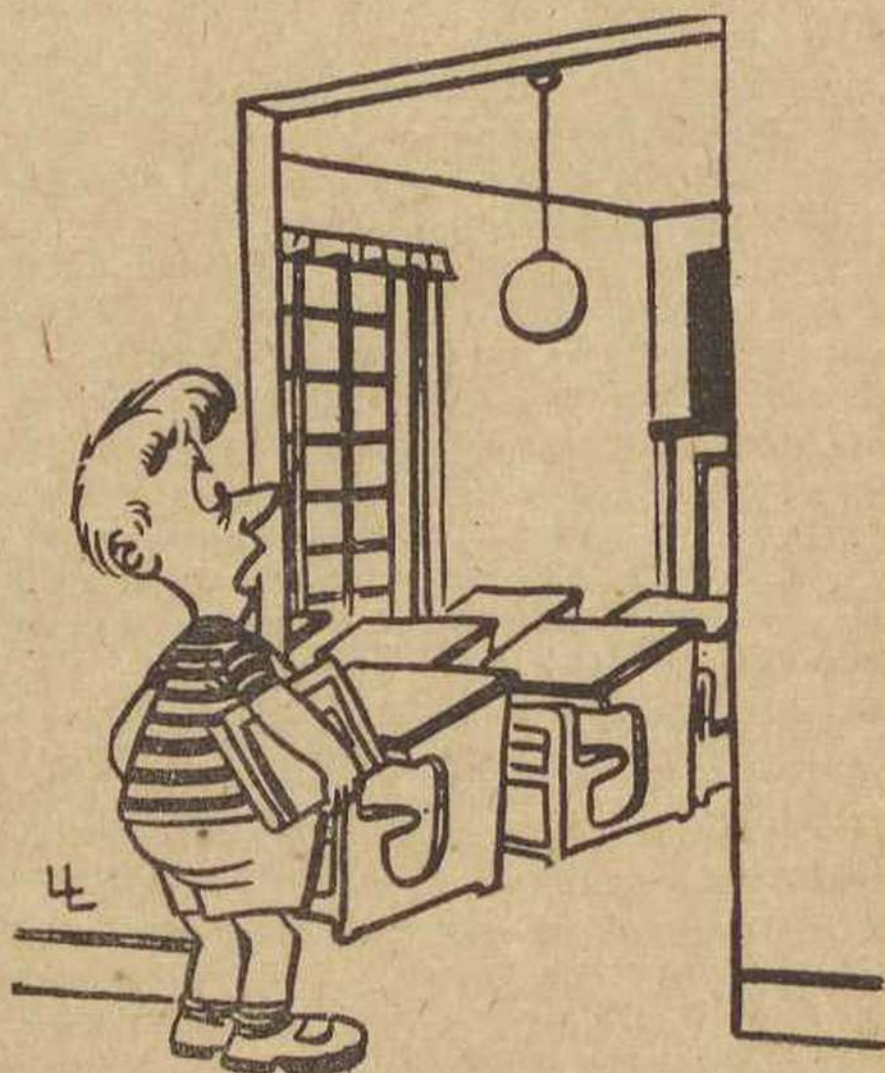
Por ter atingido o limite de idade em 17 de Junho, o sr. António S. Baptista, Telegrafista Principal de Braço de Prata, os seus amigos escolheram esse dia para lhe prestarem uma significativa e justa homenagem, à qual assistiram também, testemunhando-lhe, assim, com a sua presença, muito apreço e consideração pelas suas qualidades de carácter e trabalho, os srs. Inspectores Gomes da Costa, José Coelho, Torres e Salvado.

Em nome de todos os seus camaradas de trabalho, foi oferecida uma recordação ao sr. António S. Baptista, pelo sr. Inspector Gomes da Costa, sendo servido em seguida um «Porto» de honra.

Bom Humor



*



O filho do ferroviário ao entrar na aula:
— É boa! É a 1.ª classe e os bancos são de madeira.

Regulamentação dispersa

Direcção Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 312 — (12-3-1952) — Retrogradação da inscrição do Pessoal Feminino na Caixa de Pensões de Reforma.

Ordem da Direcção-Geral n.º 313 — (18-3-1952) — Responsabilidades do Pessoal por perdas e danos.

Ordem da Direcção-Geral n.º 314 — (7 de Abril de 1952) — Validade de concessões de transporte. Deixam de ter validade os passes emitidos para os anos de 1949 e 1950 e os cartões de identidade emitidos pelas empresas concessionárias das linhas incorporadas em 1947 (B. A., C. N., V. V. e N. P.).

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Geral de Transportes. Título I — Passageiros. Tabelas de Preços (Bases 1.ª, 2.ª e 3.ª) — (Em vigor desde 1 de Abril de 1952) — Substituem as que entraram em vigor em 1 de Abril de 1949.

Tarifa Geral de Transportes. Tabelas de Preços (Bases 4.ª e 7.ª Bagagens e Cães) — (Em vigor desde 1 de Abril de 1952) — Substituem as que entraram em vigor em 1 de Abril de 1949.

Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros. Livretes Quilométricos — (Em vigor desde 1 de Abril de 1952) — Anula e substitui a Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros «Livretes quilométricos», de 10 de Maio de 1951.

1.º Aditamento à Tarifa de Operações Acessórias — (Em vigor desde 17-3-1952) — Altera o período de tempo a considerar, para efeito de pagamento de taxas de armazenagem, relativamente a remessas constituídas por animais.

2.º Aditamento ao anexo à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) — (Em vigor desde 10 de Março de 1952) — Substitui os preços de transporte de bagagens no percurso da Suíça (Página 11 do referido anexo).

2.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (Em vigor desde 17-3-1952) — Altera o tratamento tarifário aplicável às cebolas alimentícias.

13.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 1-4-1952) — Inclui no número das linhas afectas às operações de carga e de descarga de vagões, sem cais, na estação de Muge, a linha n.º 4 daquela estação.

38.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — Pequena Velocidade — (Em vigor desde 1-4-1952) — Anuncia a entrada em vigor das novas Tabelas de preços de transporte, ao abrigo desta Tarifa, e determina que esses preços são aplicados com referência à distância total percorrida pela remessa.

39.º Aditamento à Tarifa Geral — (Em vigor desde 1-4-1952) — Estabelece bases de preços de transporte, em grande e em pequena velocidade, para percursos até 1.000 quilómetros.

Tarifa Geral de Transportes Grande Velocidade — Tabelas de Preços (Bases 5.ª, 6.ª e 8.ª a 17.ª) — (Em vigor desde 1-4-1952) — Substituem as que entraram em vigor em 1 de Abril de 1949.

Tarifa Geral de Transportes — Pequena Velocidade — Tabelas de Preços (Bases 19.ª a 23.ª e 25.ª a 35.ª) — (Em vigor desde 1-4-1952) — Substituem as que entraram em vigor em 1 de Abril de 1949.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — Pequena Velocidade — Tabelas de Preços — (Em vigor desde 1-4-1952) — Substituem as que entraram em vigor em 22 de Junho de 1949.

Aviso ao Público B n.º 144 — (Em vigor desde 1-4-1952) — Anuncia a aplicação dos preços de transporte com referência à distância total percorrida pelas remessas.

Aviso ao Público B n.º 145 — (Em vigor desde 1-4-1952) — Estabelece preços reduzidos, aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade e no regime de vagão completo, de remessas constituídas por «Barita em pe-

dra ou em pó (sulfato de bário nativo) e «Minério de manganésio não designado».

Aviso ao Público B n.º 146 — (Em vigor desde 1 de Abril de 1952) — Anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros «Livretes quilométricos».

Aviso ao Público B n.º 147 — (Em vigor desde 1-4-1952) — Estabelece preços reduzidos, aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de vinho de pasto e das respectivas taras vasias em retorno.

76.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 20-3-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fátima e o Despacho Central de Fátima (Cova da Iria).

105.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 25-3-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e os Despachos Centrais de Castelo de Vide e de S. Salvador de Aramenha.

144.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 20-3-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Évora e os Despachos Centrais de Évora e Redondo, servindo a povoação de S. Miguel de Machede, e entre a mesma estação e as povoações de S. Manços e Monte do Trigo.

145.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 31-3-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Leiria e os Despachos Centrais de Batalha e Porto de Mós.

41.º Aditamento à Circular n.º 1.056 (Exploração) (em vigor desde 12-4-952) — Anuncia: Abertura à exploração do ramal particular «Águeda-Dias». Anulação dos contratos relativos aos ramais particulares «Alcântara-Mar-Eléctrica» e «Quintans-Gustavo».

85.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 1-5-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de S. Pedro do Sul e os Despachos Centrais de Castro Daire, Reriz, Parada de Ester e Mosteiro de Cabril.

100.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 1-5-952) — Transporte entre a estação de Nelas e os Despachos Centrais de Paranhos da Beira, Seia e S. Romão e o Posto de Despacho de Santar

e entre a estação de Canas-Felgueira e o Despacho Central de Sameice.

141.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 25-4-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Cuba e o Despacho Central de Ferreira do Alentejo.

146.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 10-5-952) — Transporte de mercadorias entre as estações de Valado e Santarém e o Despacho Central de Santarém servindo as povoações de Évora, de Alcobaça, Turquel, Benedita, Alto da Serra, Rio Maior e S. João da Ribeira.

147.º Complemento à Tarifa de Camionagem (em vigor desde 6-5-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Póvoa de Varzim e Esposende.

Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 97 — Prescrições a observar na Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros (Livretes quilométricos).

Circular n.º 91 — Comunica que a partir de 1-4-952 o cálculo dos preços de transporte passa a fazer-se com base nas distâncias quilométricas corridas desde a estação ou apeadeiro de origem do transporte até à estação ou apeadeiro do destino, e esclarece a maneira como se deve proceder.

10.º Adt.º à C/ Circular n.º 76, 29-4-952 — Comunica que foi autorizado o transporte gratuito, nos combóios, do «Jornal Actualidades» e da revista «Seleções Femininas».

Comunicação-Circular n.º 98, 30-4-952 — Recomenda que seja feito com clareza e legibilidade precisas, o preenchimento das escriturações de remessas de G. V., P. V. e da Tarifa Especial n.º 8/108-G. V. e dos bilhetes brancos.

Carta Impressa n.º 54, 14-4-952 — Enumera as concessões de transporte que deixam de ter validade, por força da Ordem da Direcção-Geral n.º 314.

2.º Adt.º à Circular n.º 81, 26-4-952 — Introduce alterações na execução do serviço da contabilidade das estações.

Reclamações

Carta impressa n.º 2 de 12-3-1952 — Advertência sobre as instruções para o

transporte de tubos ou garrafas de ferro utilizadas no acondicionamento de oxigénio, gás carbónico, azoto, acetileno e outros gases.

Circular n.º 92 de 17-4-1952. (Divisão Comercial — Serviço de Fiscalização das Receitas — Serviço das Reclamações — Contém instruções relativas ao transporte de pequenos volumes com seguimento de urgência, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 2 de G. V.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Carta Impressa n.º 756 de 2-3-1952 — Envio à Oficina de Encerados, em Alcântara Terra, de vários encerados, para serem examinados.

Carta Impressa n.º 894 de 10-3-1952 — Envio à Oficina de Encerados, em Alcântara Terra, de várias cordas, para serem examinadas.

Instrução n.º 2.558 de 25-3-1952 — Sinalização da estação de Vilar Formoso.

Carta Impressa n.º 1.357 de 31-3-1952 — Envio à Oficina de Encerados, em Alcântara Terra, de vários encerados, para serem examinados.

Carta Impressa n.º 1723 de 7-4-1952 — Envio dos utensílios de iluminação para reparação, para a estação de Barreiro, consignados ao Pequeno Material.

Movimento

Carta Impressa n.º 2, de 11-3-1952 — Anúncio dos combóios n.ºs 23001 e 23002 entre Campolide e Alferrarede, no dia 15-3.

Ordem do Dia n.º 4584, de 25-3-952 — Mudança da hora legal no dia 6 4.

1.º Aditamento à Circular n.º 1096, de 1-4-1952 — Taras de várias cisternas de propriedade da União Fabril de Azoto e revalidação dos alvarás de licença de circulação passados a vagões de propriedade de várias firmas.

Aviso, de 18-4-1952 — Horário dos comboios Zona Norte (Linha do Tua).

Aviso de 18-4-1952 — Horário dos comboios Zona Centro (Linha de Espinho a Viseu).

Divisão de Abastecimentos

Pessoal e Expediente

Ordem de serviço n.º 26 — Redução da licença ao pessoal suplementar.

Divisão de Via e Obras

Divisão

Instrução de Via n.º 340 de 24-3-1952 — Transcreve carta n.º 30064-1 da n/ Direcção-Geral de 13-3-52 na qual subordina as normas a seguir com a redução ou supressão das licenças c/ vencimento estabelecidas na «O. D. G. 251 e 253» quando os agentes que beneficiem da concessão das mesmas licenças tenham estado ausentes do serviço durante 60 ou mais dias nos 12 meses anteriores.

Circular de Via n.º 3387 de 25-3-952 — Transcreve carta n.º 1655-A de n/ D. G. de 22-3-952 comunicando o encerramento dos escritórios Centrais e Regionais e as Oficinas, no meio dia da tarde de quinta-feira Santa e em todo o dia de sexta-feira.

Circular de Via n.º 3388 de 15 Abril de 1952 — Transcreve carta 193 da n/ Direcção-Geral de 12 4, comunicando não haver revista anual de inspecção aos militares que se encontram fora do serviço das fileiras.

Conservação

Circular de Via n.º 235 de 21-3-952 — Nova nomenclatura dos ferrolhos em uso nos aparelhos de mudança de via.

Circular de Via n.º 236 de 28 3-952 — Forma de proceder quanto ao estabelecimento de requisições de materiais de via destinados ao assentamento de ramais particulares, em virtude das novas instruções sobre despesas.

Circular de Via n.º 237 de 3-4-952 — Sobre a legislação a citar nos autos de notícia lavrados por motivo de um veículo, em caso de desastre, ser precipitado para a linha férrea.

Circular de Via n.º 238 de 25-4-952 — Determina a substituição por talcoxisto existente na área da 10.ª A Secção, do giz que as Secções costumam utilizar.



Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

ALEMANHA

Desde a Primavera de 1951 circula entre Dortmund — Francfort de Mein e Fulda um comboio ligeiro acelerado que, não obstante ser constituído por três unidades apenas, oferece nada menos do que 334 lugares de 2.^a e 3.^a. Isto explica-se por tratar-se de carruagens de dois pisos, sendo nos de cima a segunda classe e numa delas o restaurante. Os assentos de ambas as classes são almofadados. Cada unidade mede 22,4 metros de comprimento. As carruagens estão dotadas de ar condicionado. As janelas possuem persianas especiais contra o sol e as correntes de ar, o que não impede os passageiros de poderem admirar as paisagens.

De construção inteiramente metálica, são susceptíveis de grandes velocidades, não obstante o peso morto reduzido.

AUSTRÁLIA

Dada a enorme extensão do território, um comboio equipado exclusivamente com uma clínica dentária ambulante foi posto ao serviço na Austrália e já efectuou 4.500 intervenções no espaço de seis meses.

A carruagem furgão deste comboio abriga um automóvel munido de material operatório para permitir ao dentista a faculdade de se deslocar até às aldeias distantes da linha férrea, à simples chamada telefónica.

ÁUSTRIA

Na rede dos Caminhos de Ferro da Áustria vai entrar em breve em circulação uma nova série de locomotivas eléctricas.

Estas novas locomotivas foram construídas na Áustria, sob planos e orientação dos seus próprios engenheiros, que, em oficinas de material ferroviário, dirigiram a construção de toda a estrutura metálica. Os motores eléctricos foram montados e construídos em oficinas de material eléctrico de Viena, com excepção apenas dos motores de tracção e aparelhagem hidráulica (freios, etc.) que foram fornecidos pela casa suíça Brown Boverie.

DINAMARCA

Os Caminhos de Ferro do Estado, devido à crescente e séria concorrência de autocarros e automóveis de aluguer, resolveram estabelecer novos bilhetes baratos em vez de procederem a uma baixa geral no custo das passagens.

Assim, para animarem o prolongamento das férias emitiram bilhetes especiais válidos para os períodos de 3 de Março a 17 de Junho e de 23 de Agosto a 3 de Setembro. Esses bilhetes, porém, só serão emitidos para viagens além de 90 milhas, não se permitindo que o retorno seja efectuado antes de uma semana. Mais baratos em 25 %, os seus portadores gosam do privilégio de poderem fazer uma interrupção na viagem de retorno.

Até agora, resolveu-se conceder um desconto aos interessados; mas, daqui em diante, poderão ser adquiridos bilhetes de retorno, baratos, com uma área definida, em certos dias ou períodos, e, provavelmente, para determinados comboios.

ESPAÑA

O desenvolvimento verificado ultimamente pelo turismo na Espanha, por motivo das circunstâncias

económicas favoráveis e das medidas adoptadas com o fim de atrair os estrangeiros, é um facto conhecido. A criação do novo Ministério de Informação e Turismo é uma prova de atenção que o Governo presta a esta importante actividade. A reabertura das fronteiras permite aos estrangeiros conhecer as belezas naturais da Espanha e os monumentos antigos que a enriquecem. Por consequência, os visitantes serão propagandistas.

Segundo as estatísticas, 750.000 turistas entraram em Espanha no ano de 1950; em 1951, a cifra parece ter ultrapassado o milhão. A maior parte são Franceses e Portugueses, mas também muitos norte-americanos e ingleses vão a Espanha.

Segundo os números fornecidos pela Delegação do Turismo Espanhol em Londres, os turistas que visitaram a Espanha em 1950 foram em número de 60.000; em 1951, foram perto de 100.000.

Para facilitar o turismo, o «Crédito Hoteleiro» concedeu mais de cem milhões de pesetas para a ampliação dos hotéis e das «pousadas», colocados, oportunamente, em toda a extensão das estradas. Recentemente inauguraram-se os de Ordessa, Pajares e Riano. O chalé do Clube de Campo em Terremolinos e uma pousada em Pontevedra estão em construção.

Por sua vez, a RENFE não se poupou a esforços no sentido de fazer transportar por caminho de ferro esta importante corrente de tráfego. Durante o Verão passado pôs em circulação um novo expresso Irun-Madrid e vice versa. Aumentou igualmente de 40% o número de comboios de grandes percursos nas linhas Lisboa-Irun.

NORUEGA

Em 15 de Junho deste ano, foi inaugurado na Noruega um novo expresso, com o nome de *Expresso Noroeste*, com o fim de assegurar o enlace entre a Escandinávia, por uma parte, e os *Países Baixos* e Grã-Bretanha, por outra.

Saída de Oslo, às 7,41 horas. Chegada a Hoek

Van Holland, às 10,45 horas do dia seguinte. Chegada a Londres, às 20,34 horas.

Saída de Londres, às 9,33 horas, saída de Hoek Van Holland, às 19,30 horas. Chegada a Oslo, às 22,50 horas, do dia seguinte.

Este novo serviço constitui um importante melhoramento para os passageiros procedentes e com destino à Noruega, que não terão necessidade de passar a noite em Copenhague, como acontece com os horários actuais.

Este novo expresso não deixará de contribuir para trazer novos passageiros ao caminho de ferro.

SUIÇA

Os Caminhos de Ferro Federais organizaram nas estações e apeadeiros, de acordo com uma empresa particular, um serviço de aluguer de bicicletas — só para homens, até nova ordem — com o fim de alugá-las a terceiros.

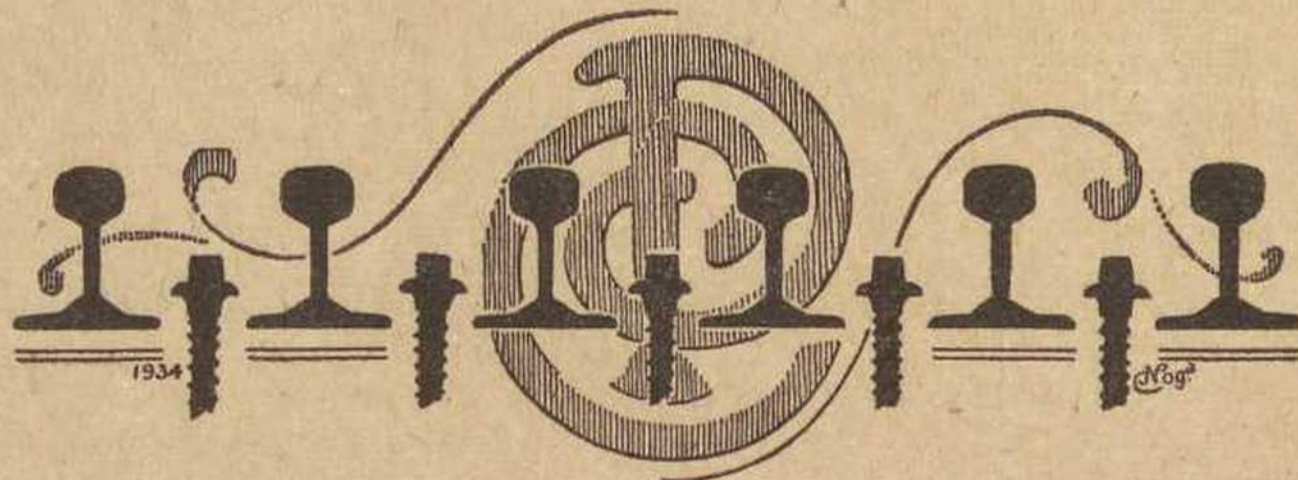
A empresa que aluga as bicicletas toma a seu cargo a conservação e as reparações, assim como os impostos eventuais e fixos que poderão recair naquelas máquinas de condução.

As bicicletas alugam-se, em primeiro lugar, aos clientes do caminho de ferro. As tarifas de aluguer oscilam, segundo o tempo em que estão ao serviço, de 1,50 francos a 4,50 francos, de doze a vinte e quatro horas. O arrendatário pode, também, restituir a bicicleta noutra estação da rede dos caminhos de ferro federais, embora diferente da do depósito.

As estações de depósito, podem, a pedido, enviar bicicletas de aluguer às estações que não as possuam ainda.

TURQUIA

O Governo turco, segundo se anuncia, está preparando um projecto de lei, no qual se prevê a liquidação da Junta Directiva actual dos Caminhos de Ferro do Estado e a organização de uma Companhia do Estado, que exploraria a rede com um capital de dois milhões e meio de libras turcas.



Concurso Internacional

do melhor cartaz de propaganda
dos transportes ferroviários

A C. P. faz público que o C. I. C. E. (Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus), organização internacional cuja presidência pertence actualmente aos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, lançou um concurso para a confecção do melhor cartaz de propaganda dos Caminhos de Ferro.

Os concorrentes devem enviar ao C. I. C. E., antes de 31 de Outubro deste ano, franco de porte, um único projecto do formato de 35x50 cms. em cinco ou seis cores.

O cartaz, que será reproduzido em cores no formato de 70x100 cms., deverá simbolizar as principais características do caminho de ferro e a solidariedade entre as diversas redes ferroviárias europeias.

Foram estabelecidos prémios para os 20 primeiros classificados neste concurso, no valor de 1.000.000 de liras, assim distribuídos:

Um primeiro prémio de 300 000 liras, ao concorrente classificado em 1.º lugar.

Dois segundos prémios de 150.000 liras, aos concorrentes classificados em 2.º e 3.º lugares.

Três terceiros prémios de 50.000 liras, aos concorrentes classificados em 4.º 5.º e 6.º lugares.

Quatro quartos prémios de 25.000 liras, aos concorrentes classificados em 7.º, 8.º, 9.º e 10.º lugares.

Dez quintos prémios de 15.000 liras, aos concorrentes classificados do 11.º a 20.º lugares.

No Serviço de Turismo e Publicidade da C. P. — Santa Apolónia, prestam-se todas as informações e fornecem-se exemplares do regulamento do concurso.

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só

na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

B o n a n ç a

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Áurea, 100 — LISBOA

GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, L^{DA}

L. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (4.º SÓC)
TELEF. 28055 LISBOA

**ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA**

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José de Castro, assentador do distrito 5/N. P. (Muro). Admitido como cozinheiro na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, em 7-8-912, promovido a assentador de 2.ª classe em 1-1-922; a assentador de 1.ª classe em 26-5-927 e a subchefe de distrito em 1-1-947. Classificado assentador em 1-1-949, pela portaria de 18-12-948.

António Barbosa, agulheiro de 2.ª classe de Penafiel. Admitido como carregador eventual em 6-6-912, foi nomeado carregador em 22-8-914. Depois de transitar pela categoria de agulheiro de 3.ª foi promovido agulheiro de 2.ª em 7-4-920.



Aníbal Augusto Reto, chefe de 3.ª cls. de Barqueiros. Tendo sido admitido como carregador eventual em 28-7-912, foi nomeado escrevente em 15-11-919. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª cls. em 1-1-929 e a chefe de 3.ª cls. em 1-9-946.

António José dos Reis, empregado de 2.ª classe do Serviço da Fiscalização (repartição do Porto). Tendo sido admitido como praticante em 5-7-912, foi promovido a factor de 2.ª classe em 1-7-917. Depois de transitar por outras categorias, foi nomeado escriturário de 3.ª classe em 1-7-946 e promovido a empregado de 2.ª classe em 1-1-952.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Pereira, subchefe do distrito 424 (Marco). No dia 11 de Abril p. p. encontrou abandonada na gare da estação do Juncal, uma samarra contendo a importância de 1.000\$00, e um guarda chuva, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

José Augusto Afonso Melim, limpador suplementar da Revisão de Coimbra-Espinho. Encontrando, ao passar a revisão da carruagem ACEY 1484, do comboio n.º 824 de Abril último, um porta moedas contendo a quantia de 1.040\$00, um terço de metal e um espelho, prontamente fez, ao seu superior imediato, entrega da quantia e objectos referidos.



João Gregório Patrício da Silva, limpador suplementar da Revisão do Barreiro. Tendo encontrado na automotora n.º 9624, de 21 de Maio findo, uma gabardine no valor aproximado de 500\$00, dela fez entrega ao chefe da estação de Tunes, que por sua vez a entregou a um passageiro que mais tarde a reclamou.

José Ferreira da Costa, assentador do distrito 402-A (Leixões). Louvado pela Direcção-Geral, pela abnegação, decisão e coragem que revelou no dia 20 de Abril p. p., na estação de Veride, ao socorrer a sr.ª D. Cacilda Calafata Ribeiro Quaresma, que esteve em perigo iminente de ser trucidada pelo comboio n.º 4734, por o ter tomado em andamento e ter-se desequilibrado.





Francisco Feliciano Delgado, operário de 2.^a cls. do Serviço de Obras Metálicas (Gaia). Louvado pela Divisão, pela acertada medida que tomou no sentido de evitar o descarrilamento de um grupo de 4 vagões que desarvoraram da estação de Gaia no sentido de Campanhã, quando ali andava em manobras, no dia 22 de Abril p. p., evitando com a sua acção um possível acidente de maior gravidade.

Alfredo João Maia, servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Gaia). Louvado pela Divisão, pela acertada medida que tomou no sentido de evitar o descarrilamento de um grupo de 4 vagões que desarvoraram da estação de Gaia no sentido de Campanhã, quando ali andava em manobras, no dia 22 de Abril p. p., evitando com a sua acção um possível acidente de maior gravidade.



Adriano Ferreira Torres, servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Gaia). Louvado pela Divisão, pela acertada medida que tomou no sentido de evitar o descarrilamento de um grupo de 4 vagões que desarvoraram da estação de Gaia no sentido de Campanhã, quando ali andava em manobras, no dia 22 de Abril p. p., evitando com a sua acção um possível acidente de maior gravidade.

Francisco de Oliveira Novais, servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Gaia). Louvado pela Divisão, pela acertada medida que tomou no sentido de evitar o descarrilamento de um grupo de 4 vagões que desarvoraram da estação de Gaia no sentido de Campanhã, quando ali andava em manobras, no dia 22 de Abril p. p., evitando com a sua acção um possível acidente de maior gravidade.



TRANSFERÊNCIA

Serviços Médicos — *João Bernardo de Oliveira Peste*, chefe de Secção, da 1.^a Repartição Externa da Contabilidade Central, para o Serviço Central dos Serviços Médicos, por permuta com o empregado de 2.^a António Marques Borges.

NOMEAÇÕES

Serviços Médicos — Dr. João Carlos Celestino Pereira Gomes, nomeado médico efectivo da 1.^a Zona da Assistência Domiciliária de Lisboa, com sede em Braço de Prata.

Via e Obras — *Assentadores «adidos»*: Mário Umbelino dos Santos, António Pereira e Joaquim Jorge.

Servente de Escritório: José Cordeiro Valente.

Guardas de P. N.: Mariana de Jesus Fonseca, Maria Francisca Caldeira, Emília Adelaide Cláudio, Maria do Céu Almeida, Maria Izaura da Silva, Gracinda da Luz Almeida Rocha, Deolinda dos Prazeres Martins de Sá, Maria da Soledade Meireles, Antónia Vieira, Tereza Soares Rodrigues, Lucinda Ferreira da Silva, Silvina Agostinho Lourenço, Mavilda de Jesus Martins, Palmira Lucinda Correia, Etelvina de Jesus Pereira, Gertrudes da Conceição, Idalina Maria Rodrigues, Otília de Jesus Cabrita, Quitéria Maria Marques, Natália Pedrosa dos Santos, Maria Augusta Santana, Maria da Luz Baptista, Isabel do Rosário Belo, Maria de Carvalho Góis, Maria da Piedade Carrilho, Angelina Rosa, Eufémia Carneiro de Sousa, Deodata Maria de Sousa, Ana Duarte Rovisco, Glória Rodrigues, Maria da Assunção Duarte, Luíza Maria, Alice da Silva Pereira, Glória Marques Consolado, Maria Beatriz Duarte Rodrigues, Adelaide Piedade Pereira da Pinha Zulmira da Conceição Amaral, Antónia Perpétua Baptista, Adelina da Luz, Florinda da Conceição, Elvira dos Santos Pires, Isabel de Jesus, Maria Lucete dos Reis, Iglantina Galhanas Fragosa, Guilhermina da Conceição, Palmira das Dores Martins, Maria Adelina Ramela Coelho e Maria Calíço de Sousa.

Assentadores: José João Louça, António Pereira Carvalho, Armando José Velez, João António Fernandes, António Domingos Cardinho, José de Brito Calvário, José Madeira Vassalo, José Bernardo dos Santos, Eduardo Joaquim Vieira, Samuel de Jesus Barbas, Manuel António de Sousa Costa, Eduardo dos Santos, Alberto Pereira Nicolau, Tito de Jesus Barbosa, Fernando Aurélio da Cruz, José Maria Correia, António da Cunha, Manuel Augusto de Almeida, Isidoro Rodrigues, Joaquim da Mota, Fernando José Lage, Luís Augusto Martins, Manuel Bernardo, João Dias Castelo, João Duque Valentim e Gaspar Pereira de Ávida, Domingos Gonçalves Lopes, José Bouçada Rodrigues, Adriano Pereira, Manuel Joaquim Capote, Francisco Martins Ferreira Pires, Joaquim Teodósio Raposo, Felix António de Almeida, Manuel João Henriqueta, Manuel Joaquim Madeira, Ildefonso António Guerreiro, Joaquim das Neves, José da Fonseca, António Tapedinhas Chapano, António Lopes da Silva, Mário da Silva Cardoso, Manuel Henriques da Costa, Francisco Gomes, João Miguel Barreira, João Gonçalves, Lino Rodrigues Simões, Francisco José Pereira, Manuel de Matos, António Pereira, Joaquim Nunes, José Pinto da Silva, Manuel do Couto, Carlos Bouçada Rodrigues, Manuel Ribeiro, Vicente Soares, José Pinto, Avelino Cerqueira, António Joaquim Teixeira, Carlos Mariabelo, Manuel dos Anjos Afonso, António da Silva Souto, Januário António Inverno, Elísio da Costa e Joaquim Pires Duque.

REFORMAS

Comercial—*António da Silva Biscaia*: Adjunto do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Francisco Caetano de Barros: Arquivista de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Manuel Moreira Pinto: Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Porto-Trindade.

Exploração—*Adelino da Costa Faria*: Condutor de 2.^a classe de Porto-Trindade.
João da Silva: Agulheiro de 2.^a classe de Guimarães.
Joaquim David Serra: Empregado principal do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.
David Fonseca Matos: Chefe de 1.^a classe de Pampilhosa.
João Cardoso Sequeira: Factor de 2.^a classe de Alcantara-Terra.
Alvaro Oliveira Barbosa: Inspector principal, adjunto à 1.^a Circunscrição (Campanhã).
José Pereira Lopes: Inspector, adjunto à 1.^a Circunscrição (Campanhã).
José Nunes: Chefe de 2.^a classe de Lisboa-Rêgo.
António Joaquim Trabulo: Chefe de 2.^a classe de Pinhão.
Jaime de Almeida Cansado: Chefe de 3.^a classe de Barca d'Alva.
Manuel Simões: Chefe de 3.^a classe de Outeiro.
Afonso Henriques Godinho: Chefe de 3.^a classe de Montemor-o-Novo.
Artur Machado:—Guarda-freio de 1.^a classe de Campanhã.
Joaquim Pereira: Fiel de cais de 1.^a classe de Lisboa P.
Francisco Assis de Alfama: Capataz de manobras de 2.^a classe de Alcantara-Mar.
Manuel Pinheiro Miranda: Agulheiro de 2.^a classe de Matozinhos.
João Miranda: Agulheiro de 3.^a classe de Canha.
Aníbal Pinto de Faria: Agulheiro de 3.^a classe de Ermida.
António Bernardo: Engatador de Régua.
Camilo Alves: Porteiro de Régua.
Luciano Júlio Ferreira Júnior: Porteiro de Régua.
António de Sousa: Guarda de estação de Porto.
Pedro Pereira da Silva: Carregador de Porto.
José Correia Belo: Carregador de Castelo Branco.
José Pinto da Silva: Carregador de Granja.
Joaquim dos Santos: Servente de Lisboa—R.
António Chaves: Chefe de 2.^a classe de Mangualde.
Manuel Francisco da Silva: Condutor de 1.^a classe de Pampilhosa.
Augusto da Cruz: Porteiro de V.^a do Castelo.
Manuel Pinheiro Silva: Carregador de Tondela.
José Júlio Grandela de Carvalho: Inspector principal da 3.^a Secção de Exploração.
António Augusto Oliveira: Chefe de 1.^a classe do Porto.
Luís Inácio Martins: Chefe de 1.^a classe de Évora.
Belmiro Augusto Monteiro: Chefe de 2.^a classe de Penafiel.
Eduardo Pereira do Amaral: Chefe de 3.^a classe do Porto.
Alexandre Almeida Tavares: Chefe de 3.^a classe de Barreiro.
António Alves: Revisor de 1.^a classe de Lisboa.
Francisco Rosa: Condutor de 1.^a classe de Alfaiates.
António Marques Mota: Guarda-freios de 2.^a classe de Alfaiates.
João Madeira Costa: Guarda-freios de 2.^a classe de Lisboa P.
António Gomes de Oliveira: Agulheiro de 1.^a classe de Campanhã.
Manuel Inácio: Agulheiro de 1.^a classe de Barreiro.
José Vilaça de Oliveira: Agulheiro de 1.^a classe de Trofa.
António Neves: Agulheiro de 2.^a classe de Luso.
João Jesus Leal: Agulheiro de 3.^a classe de Tavira.
Reinaldo Pereira: Agulheiro de 3.^a classe de Monte Real.
Joaquim de Sousa Calixto: Agulheiro de Souzela.
Luís Mineiro: Agulheiro de 2.^a classe de Pombal.
José Teixeira: Porteiro do Porto.
Joaquim Ribeiro de Almeida: Guarda de estação de Campanhã.
Joaquim Alves de Moura: Carregador de Campanhã.
Joaquim Vieira: Carregador de Vila Meã.
Manuel Rodrigues Pereira: Subchefe de escritório de 1.^a das Oficinas de Campanhã.
Tirso Gonçalves da Graça: Chefe de Secção do Depósito de Campanhã.
José Pereira Nunes: Chefe de Secção da Revisão de Campolide.
Francisco José da Silva: Contramestre Principal das Oficinas de Campanhã.
João Duarte Victório: Subchefe de Depósito de Campolide.
António Maria Sanches: Maquinista de 1.^a do Depósito de Barreiro.
Manuel da Silva Tavares: Maquinista de 2.^a do Depósito de Sernada.
Alfredo Barral: Máquina de 2.^a do Depósito de Entroncamento.
Miguel Pedro: Maquinista Fluvial.
Augusto Pereira de A. Santos: Operário de 1.^a (serralheiro) Oficinas de Campanhã.
Augusto Ricardo: Operário de 3.^a (caldeireiro) do Depósito de Campolide.
Henrique Filipe: Operário ajudante (serralheiro) das Oficinas da Figueira da Foz.
António Maria: Operário ajudante (auxiliar) das Oficinas Gerais.
Américo da Costa e Silva: Operário de 3.^a (carpinteiro) das Oficinas de Entroncamento.
Amadeu José Fernandes: Servente das Oficinas de Campanhã.
Delfim Soares da Costa: Limpador da Revisão do Minho-Porto.
Manuel Soares: Limpador de Depósito de Campanhã.

Serviços Médicos—*Augusto José Ferreira Mendes*: Enfermeiro Chefe.
Dr. Alberto de Oliveira Maia: Médico de Secção, transitado da extinta Companhia do Norte.

Via e Obras—*José da Cunha*: Assentador do distrito 15 (Vale de Figueira).
José dos Santos Silvestre: Assentador do distrito 5/5.^a (Guia).
Leandro Rodrigues: Inspector do Serviço de Obras Metálicas (Entroneamento).
João António: Chefe do distrito 5—Tua (Mirandela).
Francisco Lopes: Assentador do distrito 114 (Alvega).
Manuel Pereira Verride: Assentador do distrito 63 (Coimbra).
João de Figueiredo: Assentador do distrito 4—Dão (Torredeita).
Manuel da Graça: Assentador do distrito 46 (Paialvo).
José Vicente: Assentador do distrito 68 (Oliveira do Bairro).
Manuel da Silva: Assentador do distrito 5—Dão (Figueiró).
Ana de Jesus: Guarda de P. N. do distrito 13 (Santarém).
Zeferino de Oliveira: Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).
Elvira de Carvalho: Guarda de P. N. do distrito 60 (Formoselha).
Maria Rosa: Guarda de P. N. do distrito 115 (Belver).
Eduardo Miguel: Chefe do distrito 25/B. A. (Cerdeira).
António Baptista: Chefe do distrito 1/Tua (Tua).
Francisco Pinto Morinha: Subchefe do distrito 428 (Régua).
José Joaquim Gomes: Chefe do distrito 3/B. A. (Santana-Ferreira).
Eugénio Lopes Martins: Contramestre de 1.^a classe das Obras Metálicas (Lisboa-R).
João Lopes: Chefe do distrito 144 (Serpins).
António dos Santos: Chefe do distrito 8/V. V. (Paradela).
Maria de Jesus: Guarda de P. N. do distrito 55 (Soure).

FALECIMENTOS



Carlos Dias, Servente de obras da Oficina de Creosotagem do Entroneamento. Admitido como Guarda das Pedreiras de Chão de Maças em 8/11/1944. Passou a servente de obras da Oficina de Creosotagem do Entroneamento em 1/12/1945.

Júlio da Fonseca e Sá, Subchefe da Repartição do Pessoal. (Lisboa-R.). Admitido como empregado em 24/10/1920. Demitido em 21/9/1922. Readmitido, como empregado de 3.^a cl., em 1/6/1925. Promovido a empregado de 2.^a cl. em 1/6/1927; a empregado de 1.^a cl. em 1/1/1932; a empregado principal em 1/1/1937; a Chefe de Secção em 1/1/1945 e a Subchefe de Repartição em 1/1/1952.



Agostinho da Costa, Maquinista de 2.^a do Depósito de Sernada. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do V. Vouga, como Limpador, em 1-3-918, foi nomeado Fogueiro de 2.^a clas. em 1-3-921, Fogueiro de 1.^a classe em 1-3-924, Maquinista de 3.^a em 1-6-928 e Maquinista de 2.^a em 21-1-936.

Custódio Soares, Maquinista de 3.^a clas. do Depósito de Faro-Funcheira. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 19-6-923, foi nomeado Fogueiro de 2.^a cl. em 1-12-927, Fogueiro de 1.^a cls. em 1-1-937, e Maquinista de 3.^a cls. em 1-1-944.



Fernando Cândido Teixeira, Operário Ajudante (electricista) do Depósito de Régua. Admitido ao serviço da Companhia, em 7 de Novembro de 1939, passou a operário ajudante (electricista), em 21-4-948.

João Pinto Rodrigues, Operário ajudante (serralheiro) do Depósito de Régua-Corgo. Admitido ao serviço da extinta Companhia Nacional, em 1-1-946, como Aprendiz, passou a operário ajudante em 1-1-949.



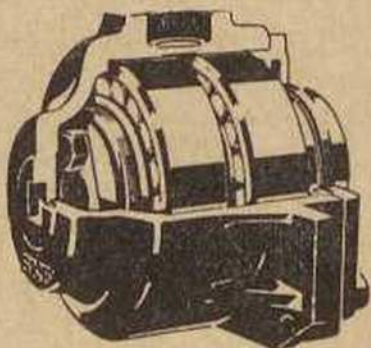
Mais de **680.000**

CAIXAS **SKF** COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma griagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

PORTO

Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

Sumário

Ferrovíarios Portugueses de visita à Suíça

Do interesse e desenvolvimento actual da Tracção Diesel, por Francisco de Almeida e Castro

Talvez não saiba que...

Impressões duma viagem à Suíça, por Augusto da Costa Murta

Novos êxitos dos «Expressos Populares»: As excursões à capital do Norte, Coimbra, Tomar, Santarém e Algarve

Perguntas e Respostas

Velhos Temas: Reflexões, por F. Pereira Rodrigues

Homenagem a um Ferrovíario

Bom Humor

Regulamentação dispersa

Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

Concurso Internacional do melhor cartaz de propaganda dos transportes ferroviários

Pessoal



NA CAPA — Viaduto na linha do Gothard na Suíça