



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 282

DEZEMBRO — 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

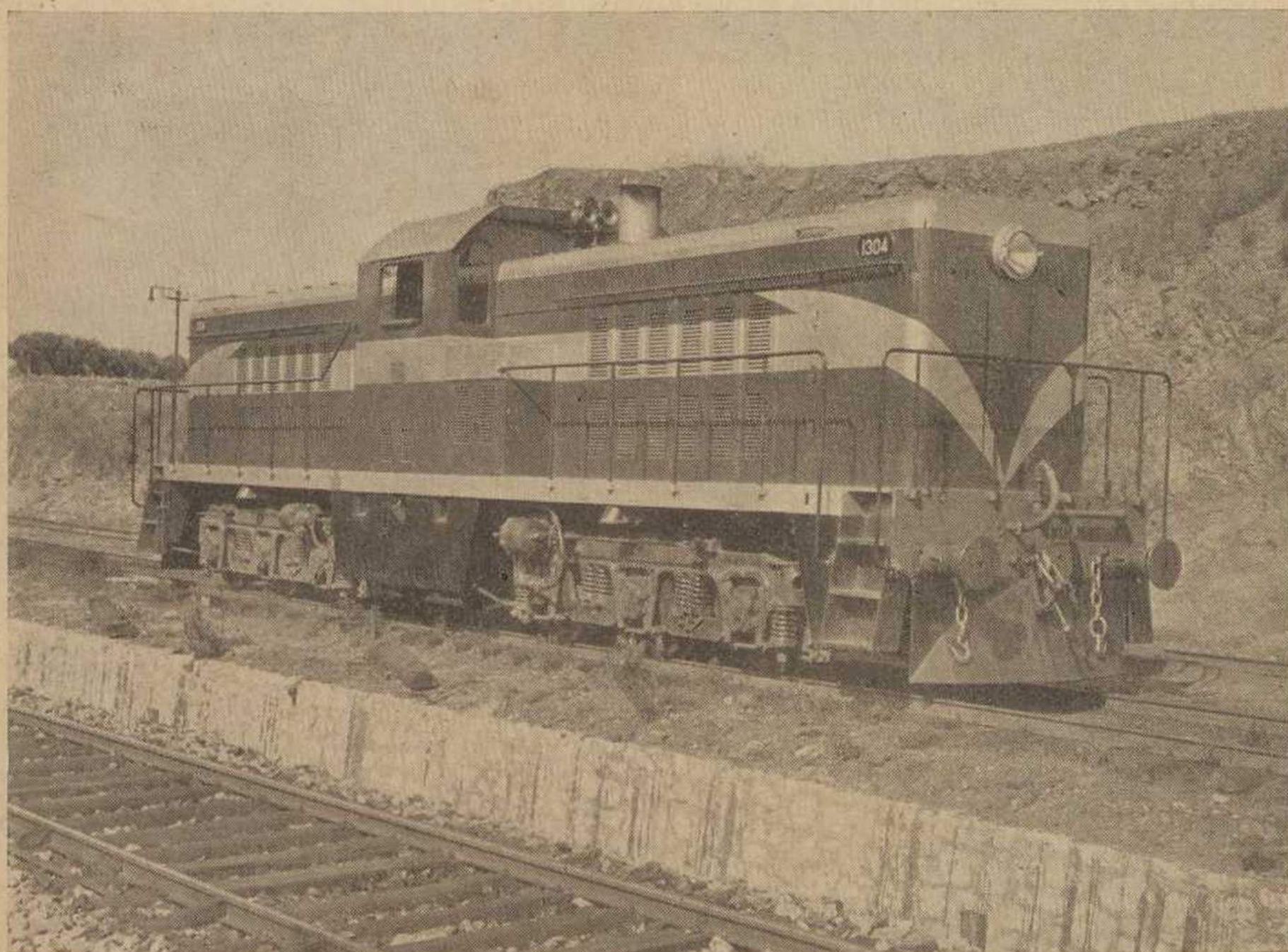
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

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.



A C. P. tem introduzido, nestes últimos anos, vários e importantes melhoramentos no seu parque de material, que já conta numerosas unidades, fabricadas nos Estados Unidos, na Suíça e na Suécia.

A gravura que publicamos nesta página, representa uma das 12 locomotivas Diesel-Eléctricas fabricadas na América para a Companhia. Estas locomotivas, que têm 1350 HP. de força, podem atingir a velocidade de 120 km/h.

O nosso Caminho de Ferro perante as actuais necessidades de transporte

Pelo D R. ÉLIO CARDOSO
(Comercialista-Ajudante)

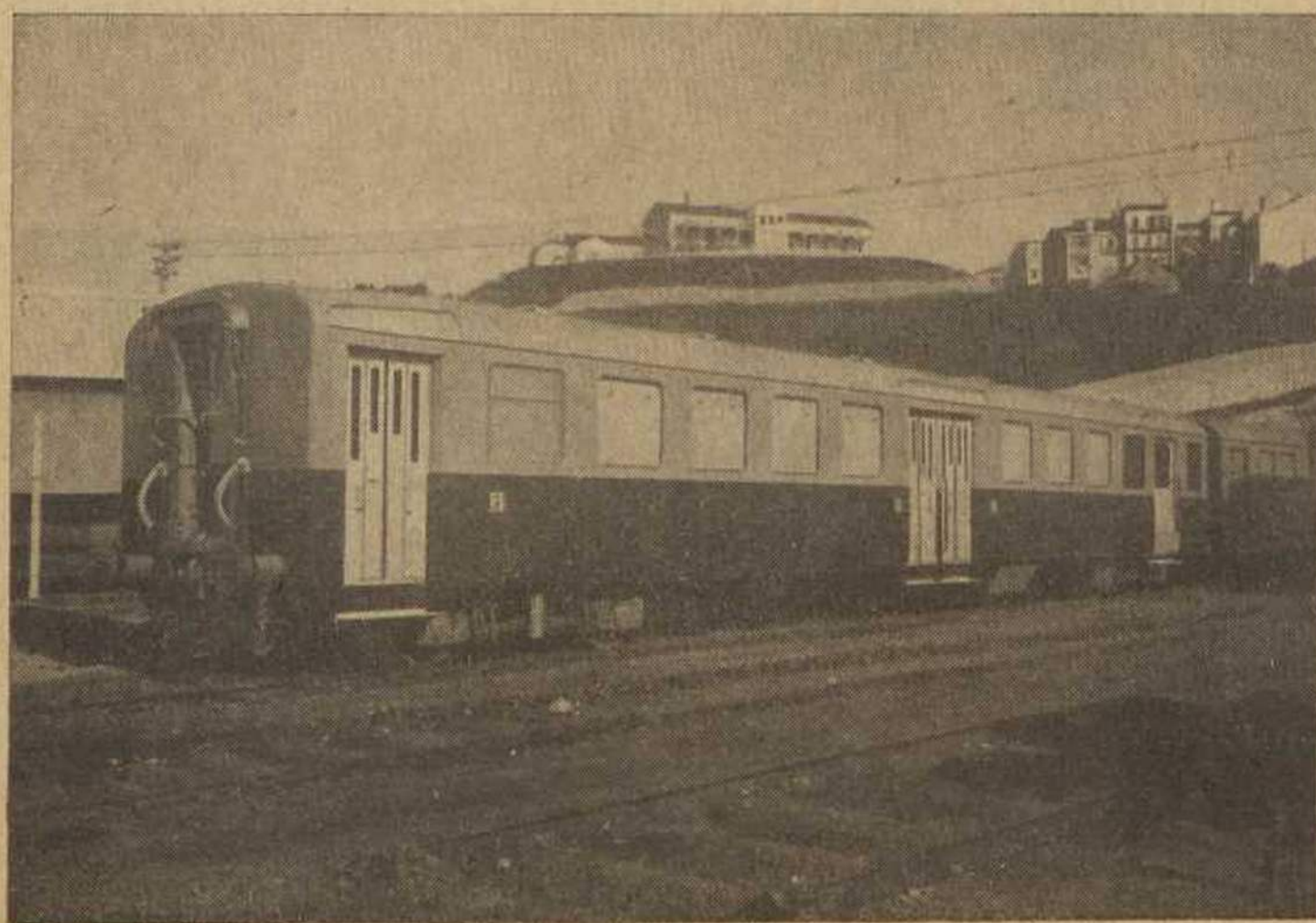
A evolução do transporte rodoviário, caracterizada pelo progressivo melhoramento das estradas e pela enorme difusão do automóvel, — já para não referirmos a via aérea — veio acentuar de forma premente, a necessidade do caminho de ferro aperfeiçoar rapidamente os seus serviços, técnica e comercialmente, de molde a melhor corresponderem às actuais exigências de transporte.

Infelizmente, só muito lentamente tem sido possível operar-se tal transformação. É que as características especiais do caminho de ferro — indústria de grandes dimensões,

exigindo o emprego de elevado número de agentes e a presença de avultados capitais — inibem que se adoptem soluções breves, por forma a de um momento para o outro permitirem a execução rápida de medidas consideradas indispensáveis.

Por outro lado, a conservação forçada de linhas deficitárias e a obrigação de movimentar toda a casta de mercadorias de transporte improdutivo, — obrigações de serviço público — ainda mais avolumam a dificuldade de suprir as deficiências que se notam. Estas sujeições, — se já não se quisesse reconhecer a indispensabilidade do comboio na economia nacional — bastariam por si só para fazer compreender o amparo prestado pelo Estado, velando pela exploração ferroviária e auxiliando-a convenientemente.

A necessidade de renovar e reequipar a nossa rede tem sido objecto — como aliás acontece além-fronteiras — de conferências e estudos cuidados, tendentes a proporcionar ao comboio os meios de vida im-

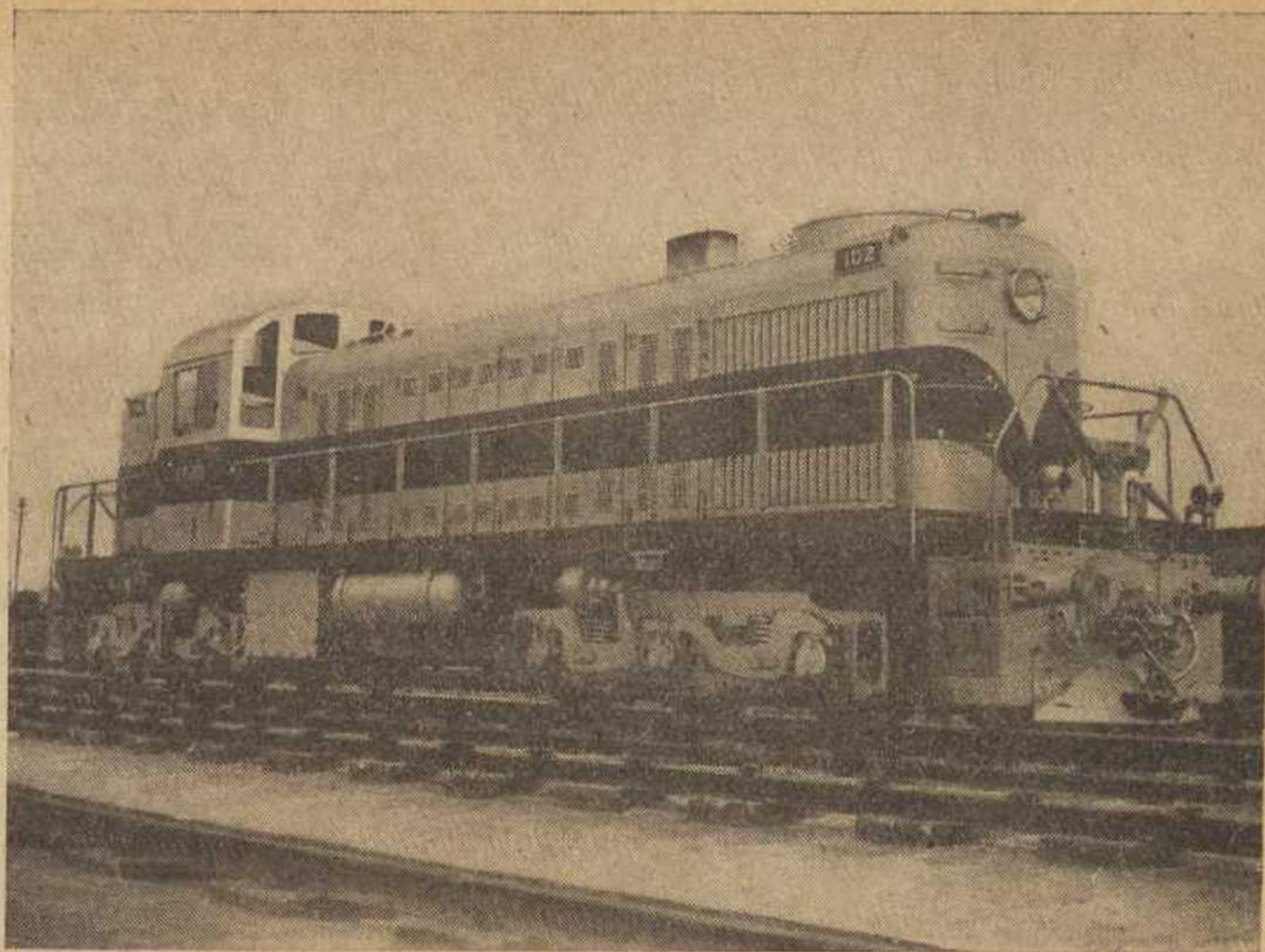


Carruagem de fabricação suíça

prescindíveis ao cabal desempenho da sua missão. Paralelamente com o aumento da rentabilidade a atingir, baseada numa baixa do custo de produção, procura-se oferecer ao público melhoria das condições de transporte traduzíveis em maior frequência de circulações, aumento de velocidade, barateamento de preço de transporte e maior comodidade e conforto proporcionados.

Para tal se conseguir, impunha-se, de início, a substituição do material motor de tracção a vapor — hoje condenado por obsoleto e muito dispendioso — por outro de baixo custo de produção e que permitisse a obtenção de maiores velocidades: tracção diesel, emprego de automotoras e electrificação. Obter-se-ia assim uma exploração produtiva e porfiar-se-ia, simultaneamente, por melhorar o material circulante — comprando ou construindo internamente carruagens e vagões adequados, ou ainda transformando as unidades existentes. A melhoria nos resultados financeiros, sucessivamente alcançados, permitiria proceder-se mais tarde ao embarateamento dos preços tarifários. Poder-se-ia, ainda, conseqüentemente, rever os horários estabelecidos melhorando os de forma considerável, consentânea com as necessidades hodiernas.

Assim se tem procedido. E nessa orientação, iniciada em 1948, começou a C. P. a adquirir quer directamente, quer por intermédio do Estado através do Fundo Especial de Caminhos de Ferro (hoje Fundo Especial de Transportes Terrestres) quer ainda ao abrigo do Plano Marshall, material de circulação diverso: automotoras e respectivos atrelados, locomotivas diesel, loco-tractores e carruagens metálicas, além de outro



Locomotiva Diesel-Eléctrica de fabricação americana

destinado a beneficiação da via, sinalização, etc..

Por curiosidade, indicamos a seguir o material circulante já recebido, desde 1948:

Automotoras	35
Atrelados	11
Locomotivas diesel	29
Locomotivas a vapor	6
Loco-tractores	18
Carruagens metálicas	61

Aguarda-se para breve a chegada de 35 automotoras, 20 atrelados, 12 loco-tractores, 7 carruagens metálicas e 3 comboios automotores, constituídos, cada um, por 3 unidades.

Estas encomendas, bem como outras a efectuar, são parte resultante do estudo de renovação da nossa rede, iniciado em 1948 (Plano de Reequipamento) e continuado e ampliado em 1952 (Plano de Reapetrechamento), estudo esse de execução escalonada, que abrange todos os sectores de actividade ferroviária. Além da aquisição de novas unidades de material motor e circulante, a utilizar nos serviços de passageiros e de mercadorias, prevê-se a electrificação de determinadas linhas ou troços de linhas, a renovação da via, a ampliação de estações, a criação e alargamento de instalações ofi-

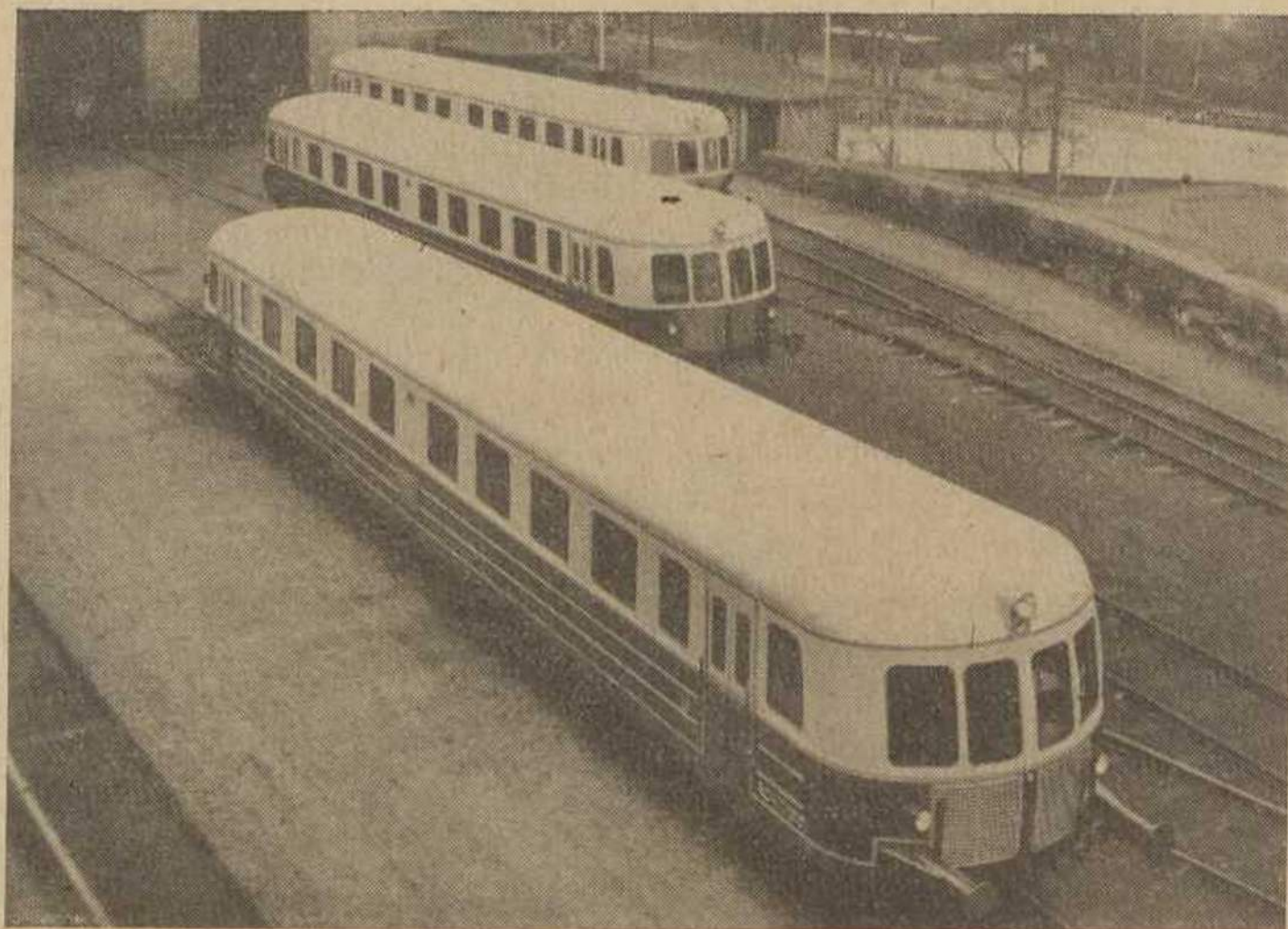
cinais e armazéns, a supressão de algumas passagens de nível, a reparação de caminhos de acesso a estações, obras de sinalização e telecomunicações, etc..

No tocante a matéria tarifária — embarquecimento dos preços de transporte — tem-se seguido, desde 1950, uma política de reduções tarifárias importante. Para passageiros, publicando-se numerosas tarifas especiais ou estabelecendo-se preços de aplicação local em determinadas zonas mais populacionais; para mercadorias, firmando-se muitos acordos especiais, concedendo-se bonificações ou estabelecendo-se preços de aplicação imediata. Simultaneamente, tomaram-se medidas diversas com base na concessão de facilidades de outra ordem: redução das taxas por ocupação de terrenos, ampliação dos prazos de armazenagem gratuita, etc.. É legítimo esperar-se, em futuro próximo, modificação tarifária importante.

Também em muitos outros sectores de actividade ferroviária, deve notar-se, se têm operado naturais remodelações nos métodos de exploração. Os que mencionámos, no entanto, são aquelas que o público directamente mais vê e sente.

Importa, porém, que paralelamente com todas as alterações preconizadas se procure simplificar eficazmente alguns serviços que contactam directamente com o público, maleabilizando normas por vezes excessivamente rígidas — e que este já não admite ou sequer mesmo compreende — e se faça rodear, tanto o passageiro como o transportador, de atenções, de delicadeza, de boa vontade. O caminho de ferro realizará assim, e por si próprio, a sua melhor propaganda.

Oxalá todas as dificuldades se removam para que o comboio possa ocupar, no actual quadro de transportes, o lugar a que tem inteiro jus.



Automotoras de fabrico sueco

Os Homens da Ponte Maria Pia

I

Manuel Afonso de Espregueira

Pelo ENG.º FREDERICO ABRAGÃO

Chefe do Serviço de Obras Metálicas

POR 1872, o problema da passagem do rio Douro pelo caminho de ferro do Norte parecia não sair das intermináveis discussões quando, pela decisão forçada do Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Le François, assumiu esse lugar o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira. Sob a sua acção, como foi dito no anterior número do «Boletim», rapidamente foi apresentada e realizada nova solução, aquela que hoje todos conhecemos. O nome do Engenheiro Manuel Afonso de Espregueira tem, pois, jus a ser colocado em primeiro lugar entre os dos homens que ficaram ligados à famosa obra de arte, que é a ponte Maria Pia.

* * *

Nasceu Manuel Afonso de Espregueira, em Viana do Castelo, a 5 de Junho de 1835. Formou-se em Matemática pela Universidade de Coimbra e fez, na Escola do Exército, os cursos de Infantaria e Estado Maior.

Em 1856 era promovido a Alferes e, 43

anos mais tarde, em 1899, atingia o posto de General de Brigada; em 1901 General da Divisão de reserva, reformando-se em 14 de Julho de 1902 por ter atingido o limite de idade. Havia, porém, 14 anos que deixara o

serviço activo do Exército por fazer parte do quadro dos Engenheiros das Obras Públicas.

Cursou a Escola de Pontes e Calçadas de Paris, onde foi um dos alunos mais classificados, ao lado de personalidades proeminentes como Sadi-Carnot, depois presidente da República Francesa.

Bem cedo a política o atraiu e fascinou. E, nesse campo, como a todas as outras actividades, a sua forte personalidade imprimiu carácter de marcada superioridade. Eleito deputado em varias legislaturas, de 1869 a 1904, foi Vice-Presidente da Câmara dos

Deputados em 1895 e Presidente em 1890 e 1897; Par do Reino por carta régia de 4 de Abril de 1905 e Ministro da Fazenda em 1898, 1904, 1908 e 1909.

Como Engenheiro, foi relevante a sua acção nas mais diversas modalidades: como



Conselheiro Manuel Afonso de Espregueira

director das obras do Mondego e da barra da Figueira; nos estudos sobre o porto de Leixões e barra do Douro; porto de Viana e porto artificial de Ponta Delgada. Fez ainda parte da Junta Consultiva de Obras Públicas, de que foi Inspector Geral.

Mas a sua actividade, que mais nos interessa, é a de Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, lugar que occupou desde 1872 a 1884 e 1890 [a 1894] e no qual devemos dar devido relevo à resolução do importante problema do atravessamento do rio Douro pela linha férrea do Norte, problema que, como o último número do «Boletim» pormenorizou, se arrastava há longos anos.

O Engenheiro Manuel Afonso de Espregueira deixou os seguintes trabalhos:

«Missão de estudo ao Porto de Antuérpia» — Lisboa 1886.

«A interpelação sobre as obras do porto de Lisboa», discurso proferido na Câmara dos Deputados nas sessões de 2 e 4 de Maio de 1888.

«Memória descritiva do projecto de um porto de abrigo em Leixões» — Lisboa, 1874.

«Relatório dirigido a Sua Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e legislação relativa ao rio Mondego, valas e campos de Coimbra» — Coimbra, 1869.

«Memória sobre as obras executadas nos campos do Mondego, desde 1 de Julho de 1866 até 31 de Outubro de 1870» — Lisboa, 1871.

«Relatório sobre a administração do porto artificial de Ponta Delgada» — Lisboa, 1871.

«Projecto para conclusão do porto artificial de Ponta Delgada» — Lisboa, 1872.

«A questão Leixões-Salamanca», discurso proferido na Câmara dos Deputados na sessão de 18 de Julho de 1889.

«Projecto do caminho de ferro de Mossamedes», discurso proferido numa das sessões da Câmara dos Deputados em 1890.

«Relatório, propostas de lei e documentos apresentados na Câmara dos Deputados» — Lisboa, 1900 e 1905.

Foi possuidor das seguintes condecorações: Grande official, comendador, official e

cavaleiro da Ordem de S. Bento de Aviz; Comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição, de Vila Viçosa; Official da Legião de Honra e da Ordem da Rosa do Brasil; Grã-Cruz da Águia Vermelha da Alemanha; de Danneborg, da Dinamarca; do Mérito Militar, da Espanha; Comendador da Ordem de Carlos III, de Espanha.

O Engenheiro Manuel Afonso de Espregueira faleceu, na sua casa de Vila Franca, concelho de Viana do Castelo, em 28 de Dezembro de 1917, com 82 anos de idade. Foi indiscutivelmente um homem verdadeiramente notável do seu tempo e que, pelo seu porte aprumado e correcção inexcusável, imprimiu sempre um cunho de verdadeiro gentleman a todos os actos da sua vida e, pela sua forte personalidade, deu sempre o maior e mais destacado relevo aos altos lugares que occupou.

Para nós, ferroviários, fica, porém, sempre em primeiro lugar a sua acção como Director Geral da Companhia e impulsor da conclusão da famosa «5.^a Secção» da Linha do Norte — a sua ligação definitiva com a cidade do Porto.

CORRIGENDA

O artigo do sr. Eng.^o Frederico Abragão, Chefe do Serviço de Obras Metálicas, publicado no número de Novembro deste «Boletim» e intitulado «A ligação de Lisboa com o Porto por caminho de ferro», trouxe várias gralhas tipográficas, a maior parte de fácil correcção por parte do leitor. Outras, porém, carecem de ser devidamente mencionadas aqui.

Eis as principais:

Pág.	Linha	Coluna	Onde se lê	Leia-se
6	46	1. ^a	projecto	proposto
6	46	2. ^a	emprega	conjugua
8	26	1. ^a	sua	não
8	23	2. ^a	outro	então
9	2	1. ^a	mais	meio
9	20	1. ^a	mais	meio
9	21	»	um porto	uma ponte
9	22	»	2.300	23 metros
11	gravura	2. ^a	ponte pênclil	ponte de barcas

Na separata, folha 3, linha 6, onde se lê rentre, leia-se rendre.

Na página 23, na gravura que encima o artigo *A inauguração da Ponte «Maria Pia»* deixou, por lapso, de figurar a legenda «gravura da época, de S. Sanhudo». Na página 24, faltou também a legenda das suas gravuras: Anverso e reverso da medalha de prata, comemorativa da inauguração da Ponte Maria Pia.



O SANGUE É A VIDA

Por JOSÉ LOURENÇO

Chefe de Secção do Serviço de Instrução Profissional de Exploração

JA vai longe o tempo em que se ouviam frequentes apelos pela telefonia a solicitar dadores de sangue, para salvarem vidas em perigo. Apesar de ser um processo que muito compungia os ouvintes, causava uma feliz emoção a quem se prestava a tão benemerente acto. Salvar uma vida é a maior alegria que jámais se pode sentir, não só pelo esforço que se dispõe, como pela humanitária acção que se pratica.

Presentemente, as transfusões de sangue não são feitas directamente e na maioria dos casos o dador não sabe quem foi o beneficiado. Embora este novo processo seja menos emocional que o primitivo, não deixa, do mesmo modo, de ser valioso e altamente benéfico.

Não se pratica nenhum acto heróico dando sangue, mas comete-se uma acção humanitária, salvando-se uma vida. O dador não faz um esforço hercúleo com a contribuição que presta, mas dá o mais rico e o mais importante que possui: o sangue. Dando um pouco de si, dá vida. E dar vida a um ser prestes a extinguir-se, é contribuir grandemente para a sua felicidade, bem estar e alegria.

Quantas lágrimas faz estancar, quantas ansiedades transforma em alegrias e quantos

sofrimentos alivia e elimina, com o seu préstimo salvador!

Todos no mundo formamos uma comunidade. No dizer dos «Iluminados» somos todos irmãos. Por isso, quem se presta a *servir* entrega-se à comunidade, não se importando saber se prestou serviço a um santo ou a um miserável, se a um criminoso ou a uma pessoa de bem, se a um sábio ou a um ignorante.

Devemos servir todos, para bem de todos.

Quem não é capaz de dar a vida para salvar outra vida, pode dar de qualquer outro modo a sua contribuição para o bem da humanidade.

Qualquer pessoa pode fazer um esforço que possa auxiliar o seu semelhante, prestando-lhe um serviço, animando-o em ocasiões difíceis, com actos, palavras ou até com um sorriso.

«Quem dá um ramo de flores, fica sempre com um pouco de perfume nas suas mãos», como diz o provérbio chinês.

Mas quantas pessoas há que julgam para nada servirem e que os seus préstimos pouco poderão valer? Grande engano. Todos no mundo podem prestar um serviço, ainda que modesto ou de fraco valor. Pensando bem e querendo, pode-se contribuir muito para o bem comum.

Nos hospitais, há ainda dificuldade em

se adquirir sangue em quantidade suficiente, para tantos casos urgentes, que surgem constantemente. Havendo pessoas sãs, cheias de vigor e de constituição forte, que muito bem podiam ser bons dadores de sangue, não prestam o seu concurso humanitário, com receio de prejudicarem a sua saúde.

Sabemos, por experiência própria, que um dador de sangue, que cumpra os conselhos médicos e que, periodicamente, vá aos exames clínicos, nunca se prejudica.

Não há médico algum que tire sangue a qualquer dador, sem saber primitivamente da sua saúde, do estado do seu sangue e da qualidade e grupo a que pertence.

Nos Centros Heomoterápicos, há uma ficha, onde tudo fica exarado. A saúde dos seus ascendentes e descendentes, a qualidade das suas veias, as doenças que teve, as operações que sofreu, o estado da sua boca e o grupo sanguíneo a que pertence. Igualmente, é radiografado e examinado periodicamente, com toda a minúcia e constantemente interrogado acerca da mais pequena alteração que lhe seja notada. A vigilância médica é constante e os dadores devem seguir rigorosamente os conselhos que lhes dão sempre.

Todas as pessoas saudáveis podem dar um pouco da sua vida, para o bem estar dos outros. Como se diz, para dar sangue, não é preciso ser herói, não é forçoso estar treinado na luta contra a morte, não é necessário ser um hercules. Basta ter saúde e grande vontade em ser útil ao seu semelhante. Quem dá sangue, dá vida. Uma vez um dador foi chamado com toda a urgência a um hospital, para dar sangue a um doente em perigo de vida. Pediram-lhe que fosse o mais depressa possível, visto tratar-se de um caso grave. Meteu-se num taxi, recomendando ao chauffeur que o levasse com rapidez ao hospital. Como já era conhecido o grupo sanguíneo a que pertencia, logo que chegou ao hospital, introduziram-no na sala de operações, onde, já quase moribundo, se encontrava o doente.

O dador deitou-se na «marquesa» ao lado do paciente e, sem perda de tempo, começaram a fazer a transfusão directa. Isto é, de braço para braço.

O doente, logo que principiou a receber o sangue, começou a respirar profunda-

mente, o que até ali mal se notava. Pouco tempo depois, abria os olhos e mirava os circunstantes. O sangue continuava a correr-lhe para as veias e quando já estava melhor, disse em voz baixa:

— Tenho sede, quero água.

— Espera um pouco, que já bebes água — disse-lhe o médico.

A transfusão continuava e o doente começava a ter cor e a estar mais animado. Em dado momento, o paciente sentindo-se já com forças e energia, moveu-se um pouco e como que impulsionado por uma revolta que o minava, exclamou com voz forte e vigorosa:

— Nesta casa não há água?

Passados oito dias tinha alta.

Bom humor



¡Carlos! ¡Não é esta a estação onde nos devemos apear!

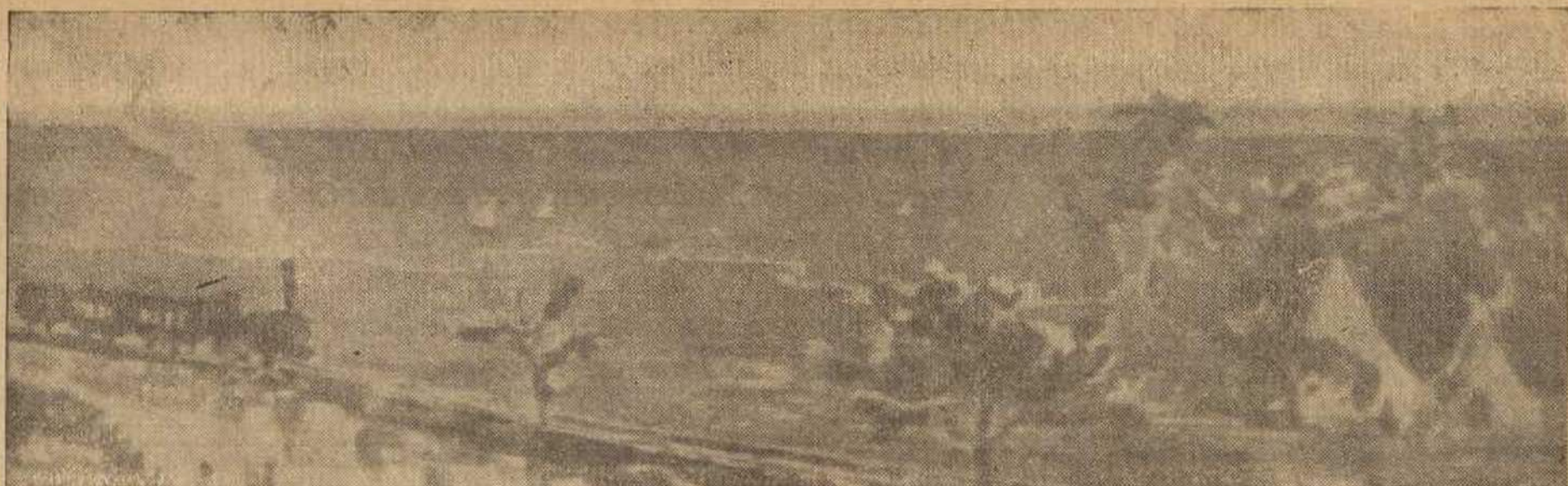
(De Ici Paris)

*



Sem palavras

(De Tist Brts)



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe da Repartição da Divisão da Via e Obras

Os órgãos, instrumentos musicais de tubos, ar e teclado, foram introduzidos nas igrejas do Império Grego, 65 anos antes da era cristã.

* * *

O primeiro asilo para cegos foi instituído em Paris, no ano de 1254, pelo rei de França, Luís IX (São Luís), que, condoído de ver os cegos parisienses reunirem-se em grande número ao ar livre, lhes doou uma parcela de terreno situada entre as Tulherias e o Louvre, num sítio onde era costume despejar os lixos da cidade.

Ali se ergueu um soberbo edifício destinado a albergar 300 cegos. Com o decorrer do tempo tornou-se conhecido por L'Hospice des Quinze-Vingts ou, simplesmente, Quinze-Vingts.

* * *

S. Jerónimo, o autor da «Vulgata» ou tradução latina da Bíblia, foi secretário do Papa lusitano S. Dâmaso, natural de Guimarães, que subiu ao trono de S. Pedro no ano de 366.

* * *

Ao célebre músico Mendelssohn (1809-1847) foi outorgado pela Universidade de Leipzig o

grau honorífico de Doutor em Filosofia por «méritos extraordinários em música».

É curioso notar que mais de um século atrás, ao famoso compositor Haendel (1685-1759), quando em certa altura da sua vida atravessava pobreza, a Universidade de Oxford conferira-lhe o grau de Doutor em Música. Mas o agraciado teria de pagar quinhentos dólares. Haendel recusou, exclamando: «Por que diabo hei-de atirar fora o meu dinheiro por aquilo que os tolos me dão? Não me interessam essas honrarias».

* * *

O emprego das docas flutuantes começou a fazer-se no ano de 1716.

* * *

O Papa Gregório III (investido no ano de 731) foi o primeiro Pontífice que enviou nuncios às potências estrangeiras.

* * *

Confúcio, o maior filósofo da China e o fundador da religião, ou melhor, do sistema filosófico designado por Confucionismo, firmado no culto dos grandes antepassados e no septicismo, viveu entre os anos 551 e 479 antes do nascimento de Cristo. Alguns dos curiosos preceitos educativos da sua doutrina são: É

preciso educar o filho desde a mais tenra idade; ensiná-lo a andar, a comportar-se, a falar, a assistir a uma visita, a distinguir o que deve aos velhos e às pessoas novas». «Aos quatro ou cinco anos ensinai-o a fazer a reverência e a contar; aos seis ou sete ensinai-lhe os caracteres». «Enquanto for pequenino, não o habitueis a comer muito, nem a andar bem vestido; basta que não tenha fome nem frio».

Ainda hoje a educação e a instrução chinesas são dominadas em grande parte pela veneração de Confúcio, «o muito santo, o muito perfeito, o educador de dez mil gerações».

* * *

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

Do Grego: *Cosme*, ornamento, ordem; *Cipriano*, natural de Chipre ⁽¹⁾, *Ciriaco*, mestre, senhor (deu a forma latina *Cirilo*); *Damião*, popular; *Dionísio*, sacerdote de Baco; *Hipólito*, condutor de cavalos.

Do Germânico: *Edgar*, feliz na honra; *Edmundo*, feliz na paz; *Eduardo*, guarda da felicidade; *Ernesto*, sério; *Frederico*, rico em paz.

Do Céltico: *Crespim* (ou *Crispim*), de cabelo crespo; *Díogo*, consagrado a Deus; *Estácio*, o que está firme; *Fabiano*, o das favas; *Fernando*, vestido ou armado de ferro.

* * *

A era de Cristo, cristã ou vulgar, começou no dia de quinta-feira, 1 de Janeiro do ano X

da adopção do ciclo solar, no ano 4004 da era judaica, segundo a «Vulgata», e no 754 da edificação de Roma.

A era de César teve começo 38 anos menos 11 dias antes da era de Cristo e foi usada pelas nações da Europa até aos séculos XIV ou XV desta. A era de César principiou a ser contada na Península Ibérica ⁽²⁾ desde o tempo do Imperador romano, Octaviano Augusto (reinou de 20 a. C. a 14 de C.). Em Castela vigorou até à data das cortes de Segóvia (1387).

Em Portugal, a era de César foi substituída pela cristã, em 1422, por virtude da lei de 22 de Agosto do mesmo ano promulgada pelo rei D. João I.

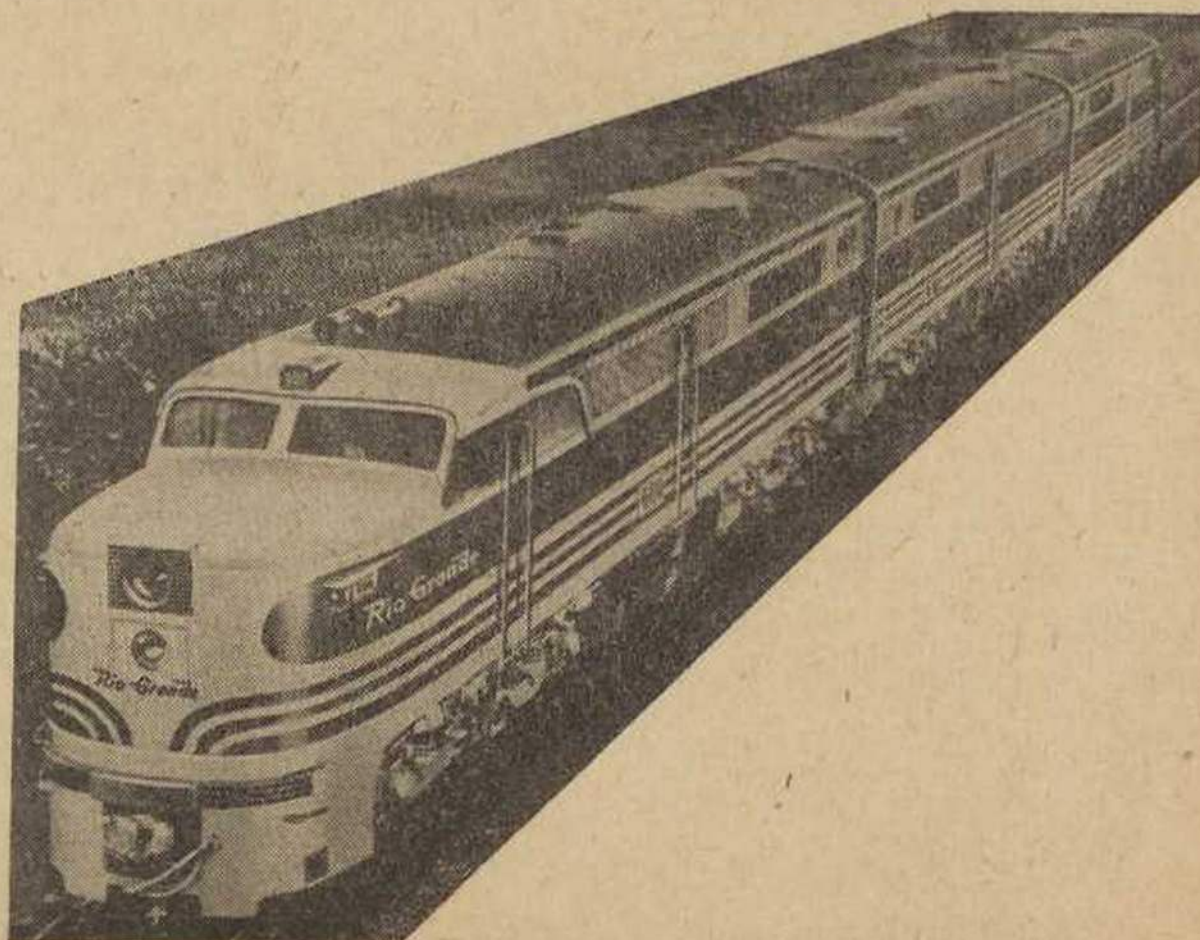
⁽¹⁾ Os naturais de Chipre chamam-se hoje, também, cipriotas.

⁽²⁾ Permitimo-nos dizer já Península Ibérica e não Península Hispânica, porque só até ao século III antes de Cristo é que a Ibéria parece ser entendida num sentido restrito, pois era considerada apenas como uma região do Sul ou do Leste da Península e não por esta em conjunto. Mas, com a expansão, depois dos Iberos e da Cultura Ibérica para o Norte e para o Ocidente, onde florescera a cultura trazida pelos Celtas, generalizou-se, na opinião de Schulten, o nome de Ibéria a toda a Península.

CORRIGENDA — A página 7 do número de Outubro do nosso Boletim lê-se que Vespasiano reinou entre os anos 79 e 69 antes de Cristo, quando, na verdade, foi entre 69 e 79, da era cristã. A simples troca de números deu origem ao lapso havido, do qual pedimos desculpa aos nossos leitores.

Vespasiano (Tito Flávio Vespasiano), Imperador romano, nasceu em Reate no ano 7 da era cristã e morreu em Cutilles, em 79. Reinou entre os anos 69 e 79, falecendo, portanto, com 72 anos de idade.

Locomotiva Algo-Ge de 6750 cavalos. Esta locomotiva Diesel-Eléctrica americana para comboios rápidos de passageiros compõe-se de três unidades, desenvolvendo cada uma a potência de 2250 cavalos. Cada unidade está equipada com um motor Diesel de 16 cilindros em V, sobrealimentado por tubo-compressor alimentado pelos gases de escape, duma geradora eléctrica e de quatro motores de tracção. À velocidade de 130 quilómetros à hora, desenvolve um esforço de tracção de 70 toneladas.





«COMO ELES SE CRIAM»

DA COL. DE D. MARIA JOSEFINA DE VASCONCELOS ABREU

PINTURA A ÓLEO DE JOSÉ MARIA DE VASCONCELOS ABREU

Para a História do Caminho de Ferro

ESTA gravura reproduz um desenho relativo a um grande acontecimento, que, em 1887, bastante preocupou a política europeia, qual era o caminhar incessante dos Russos para as fronteiras de Afghanistan onde, afirmava um jornal da época, se hão de necessariamente encontrar com os Ingleses, o que — dizia ainda a mesma publicação — vai trazer de futuro conflitos da maior gravidade.

E o articulista da «Ilustração», de Mariano Pina, de onde extraímos estas curiosas notas, acrescentava:

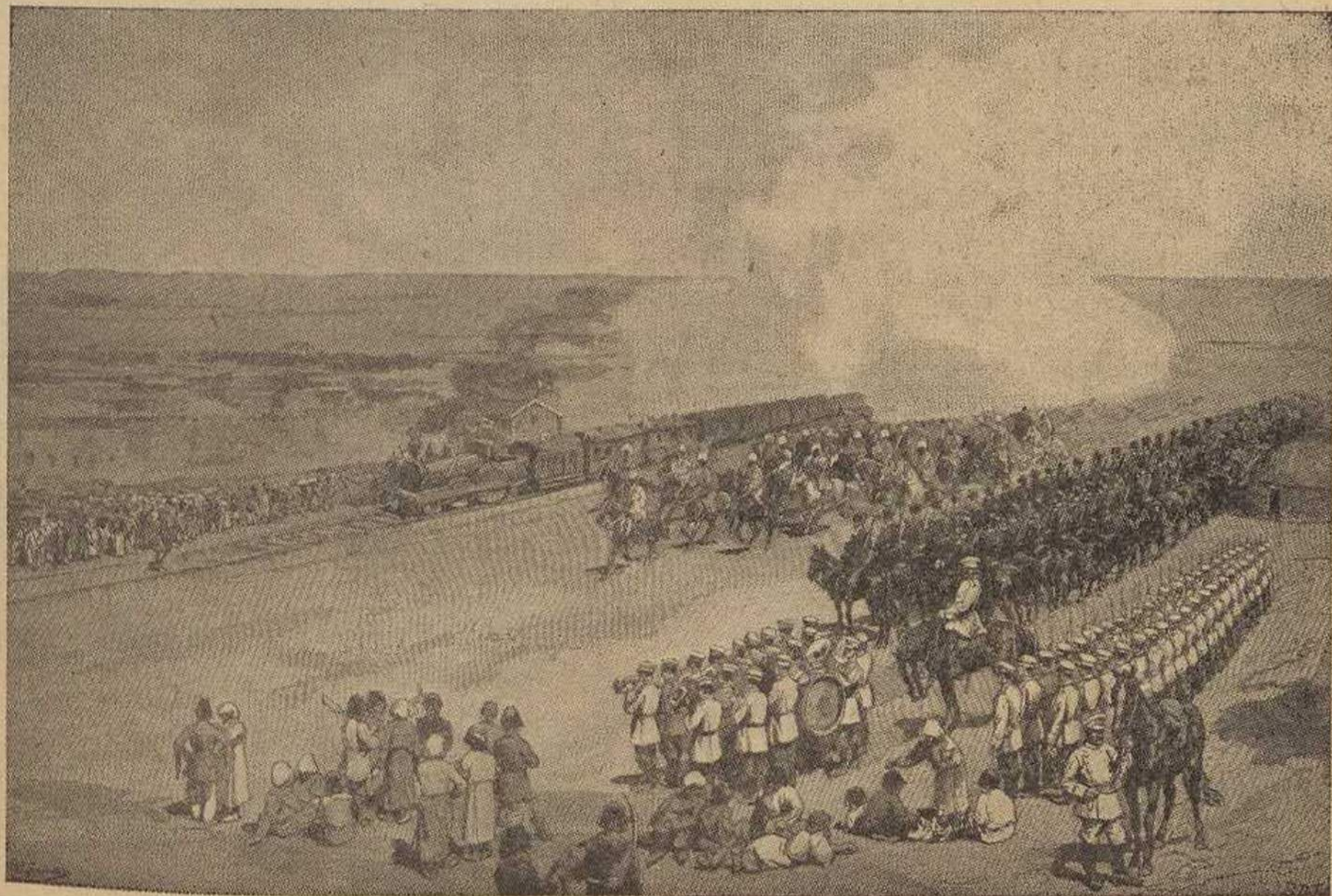
«Sob o pretexto de proteger tribus dispersas dos Turcomanos Tekés a Rússia avança dia a dia para as Índias, e é aí que um dia ela se há de encontrar face a face com a Inglaterra, e é aí que se há de decidir da sorte de vários países da Europa...

A nossa gravura representa a inauguração do caminho de ferro de Merva ao Mar Caspio, caminho de ferro construído com uma rapidez prodigiosa, e que tornou célebre, em toda a Europa, o engenheiro general Armenkoff, encarregado pelo Czar de dirigir todos os trabalhos.

No país atravessado por esta linha tanto se pode morrer de frio como de calor. No dia da inauguração o termómetro marcava 43 graus à sombra!

Isto basta para lhes dar uma ideia das dificuldades que foi preciso vencer.

Quanto aos Ingleses, não estão nada satisfeitos com o que se passa, e este caminho de ferro já tem sido a causa de várias notas diplomáticas entre os gabinetes de Londres e de São Petersburgo».



Inauguração do Caminho de Ferro de Merva. — A chegada do primeiro comboio a Merva

VIDA FERROVIÁRIA

Homenagem ao Chefe do Depósito de Campanhã

O pessoal de Máquinas do Depósito de Campanhã prestou recentemente homenagem ao Chefe daquele Depósito, sr. Albino Pinto da Costa, no dia em que este digno funcionário da C. P. completou cinquenta anos de idade.

A comissão promotora da homenagem, constituída pelos srs. José Monteiro, António Vieira Soares, António Lopes, Artur José Pinto, Joaquim Ferreira Cardoso, Álvaro Simões de Almeida, António Pereira da Silva e Agostinho Ferreira da Silva, ofereceu-lhe um banquete num restaurante do Porto e presenteou-o com um relógio de ouro.

Presidiu à festa o homenageado, que tinha à direita seu pai, o sr. Adelino Pinto da Costa, vendo-se ainda na mesa de honra os srs. Francisco Teixeira, Francisco Pereira da Cunha, Firmino Brás, Tomás de Magalhães, Ernesto Cavalheiro, Ernesto Angelo, Manuel Soares e Fernando Augusto de Carvalho, chefes, subchefes, vigilantes e maquinistas principais.

Aos brindes, vários oradores enalteceram, em termos justos, as qualidades de carácter e de trabalho do homenageado que ao serviço da nossa Companhia tem sido um bom maquinista, um bom chefe de maquinistas e, presentemente, um bom Chefe de Depósito.

Dois Inspectores Principais de Tracção passaram à situação de reforma

O Inspector Principal de Tracção, sr. Lourenço da Costa, passou, a seu pedido, à situação de reformado, depois de ter prestado serviço à Companhia durante 38 anos. Com o afastamento do serviço activo do sr. Lourenço da Costa, a Companhia sofre a perda de um colaborador que, admitido como operário ajudante montador, em 13 de Agosto de 1914, ingressou no quadro do pessoal de máquinas, como fogueiro de 2.ª cls., em 1 de Julho de 1916, tendo ascendido, por

mérito próprio, seguindo a escala hierárquica, à categoria que tinha, na qual soube impor-se à consideração de todos e do qual muito havia ainda a esperar.

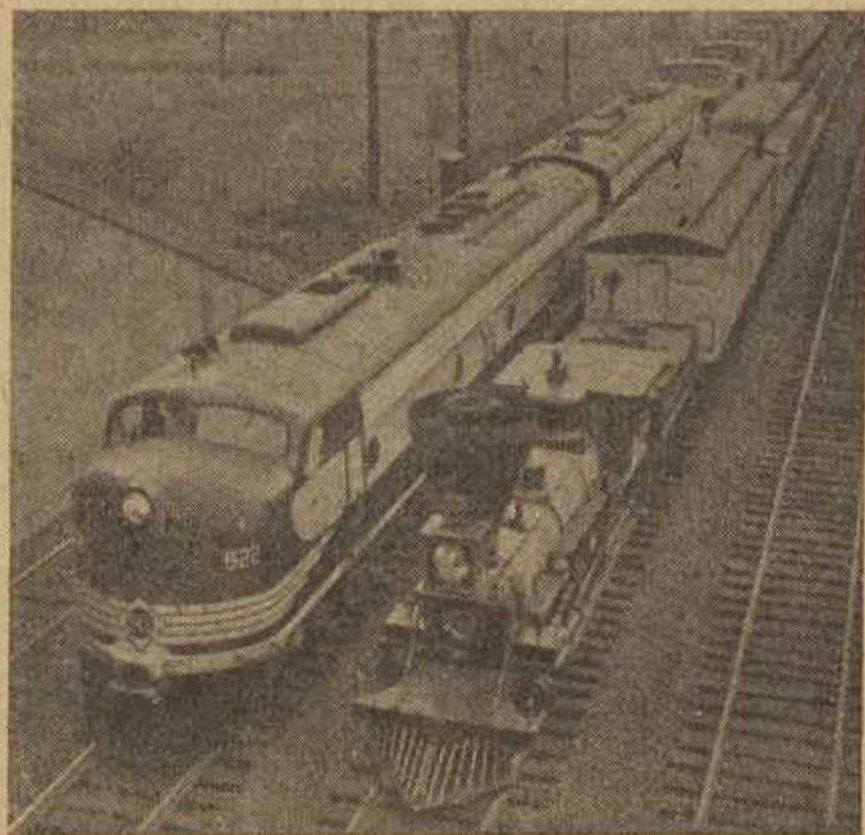
Também o pessoal, nomeadamente o de máquinas, perde o convívio de quem à causa do desenvolvimento dos seus conhecimentos técnicos se dedicara com invulgar carinho.

* * *

A partir de 1 do mês de Agosto passado, passou também à situação de reforma o Inspector Principal de Tracção sr. José da Silva Gaspar J.º, que, tendo sido admitido como aprendiz de serralheiro, em 11 de Janeiro de 1908 e transitado para o quadro do pessoal de máquinas, como fogueiro de 2.ª cls., em 1 de Março de 1914, prestou serviço à Companhia durante mais de 44 anos.

Durante esse período, o Inspector José da Silva Gaspar J.º demonstrou sempre em todas as situações de escala hierárquica, por que passou, o maior zelo e dedicação pelo serviço, qualidades que confirmou na categoria que agora tinha.

Com o afastamento do serviço do sr. José da Silva Gaspar J.º, perde a Companhia um dos seus colaboradores dedicados.



Uma potente locomotiva Diesel junto da velha «William Mason», de 1851, nas comemorações do centenário da Erie Railroad.

Leixões ganhou o Primeiro Prémio do XI Concurso

MAIS uma vez se realizou este interessante Concurso, que de ano para ano faz aumentar o gosto pelo arranjo artístico dos jardins que, junto às estações ferroviárias, as tornam mais atraentes, mais vistosas e bonitas.

O primeiro concurso das «Estações Floridas», como já tivemos a oportunidade de lembrar, o ano passado, aos nossos leitores, foi aberto precisamente nas colunas do «Boletim da C. P.» e desde logo a nossa iniciativa encontrou da parte do pessoal da Companhia a melhor compreensão e o mais entusiástico apoio. Depois, tendo chegado ao conhecimento do Secretariado Nacional de Informação a organização dos nossos concursos, este departamento oficial, a quem o turismo tantos serviços deve, ofereceu-nos espontaneamente a sua valiosa colaboração, concorrendo, assim, para o êxito sempre crescente da nossa iniciativa. Com efeito, em 1950, foi de 57 o número de estações concorrentes; em 1951, foram 72 as estações que disputaram o concurso e este ano registaram-se nada menos de 78 inscrições. E como nos anos an-

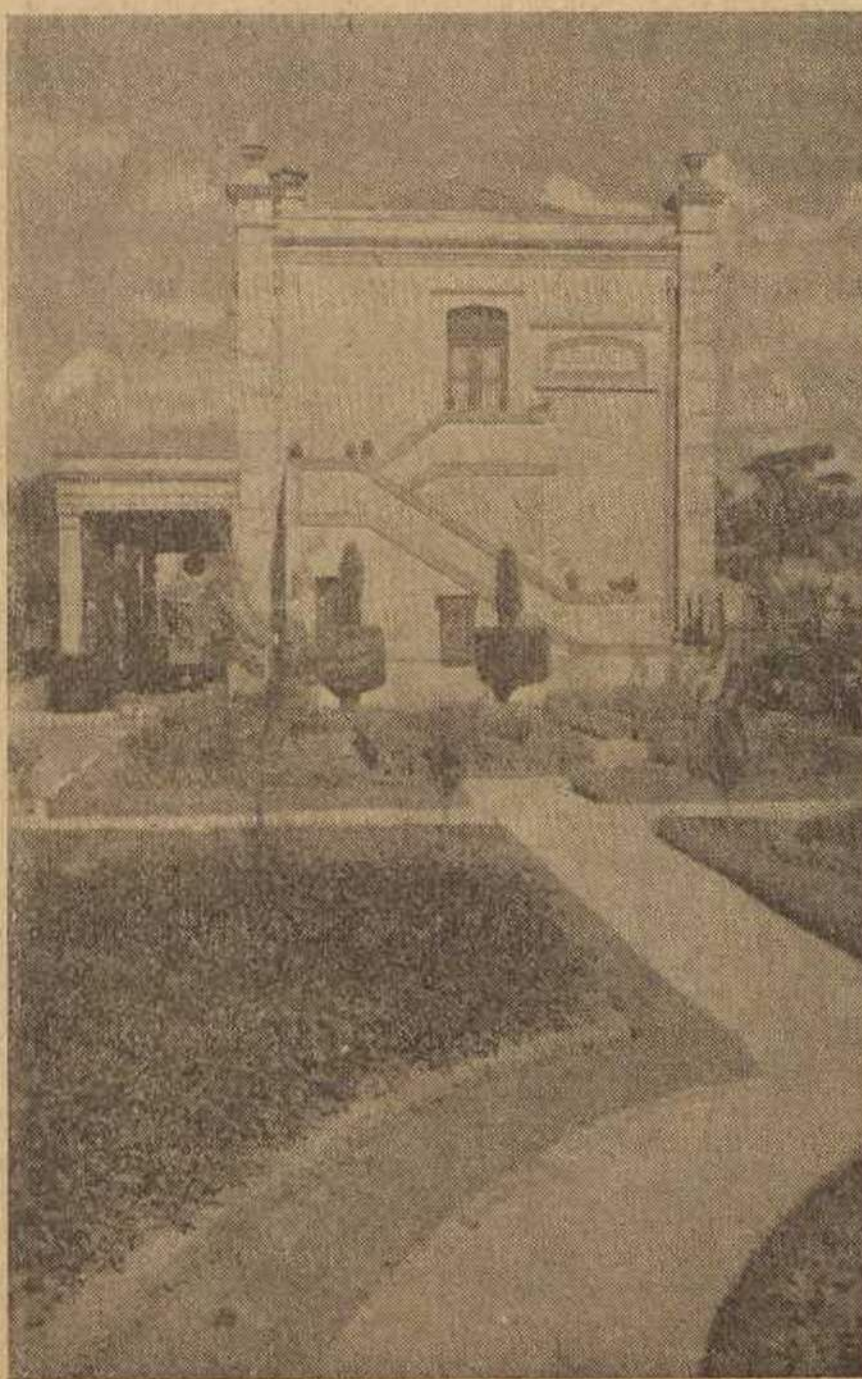
teriores, a Companhia, que sempre, e de início, reconheceu a importância e a finalidade do concurso, continuou a fornecer plantas, tendo aumentado, por outro lado, o número de prémios.

Com estes incentivos não admira que, de ano para ano, o Concurso das «Estações Floridas» aumente de interesse e de entusiasmo.

Há que elogiar, sem reservas, sem nenhuma espécie de favor, os chefes das estações e o pessoal encarregado da conservação dos jar-

dins, tanto mais que, duma forma geral, se notou mais esmero no tratamento dos canteiros e na qualidade de flores e de plantas, muitas delas fornecidas pelo «Boletim da C. P.» dos viveiros do Jardim Primavera.

Este ano houve jardins tão bem arranjados, que se deu o caso curioso de o 1.º classificado ter ganho ao 2.º por uma diferença mínima, e para o 4.º lugar terem ficado três estações empatadas, pelo que foi necessário o Juri reunir novamente para resolver sobre os 4.º, 5.º e 6.º prémios. Algumas Menções Honrosas também quase tiveram a mesma nota que os últimos classificados com prémio.



A estação de LEIXÕES — 1.º Prémio

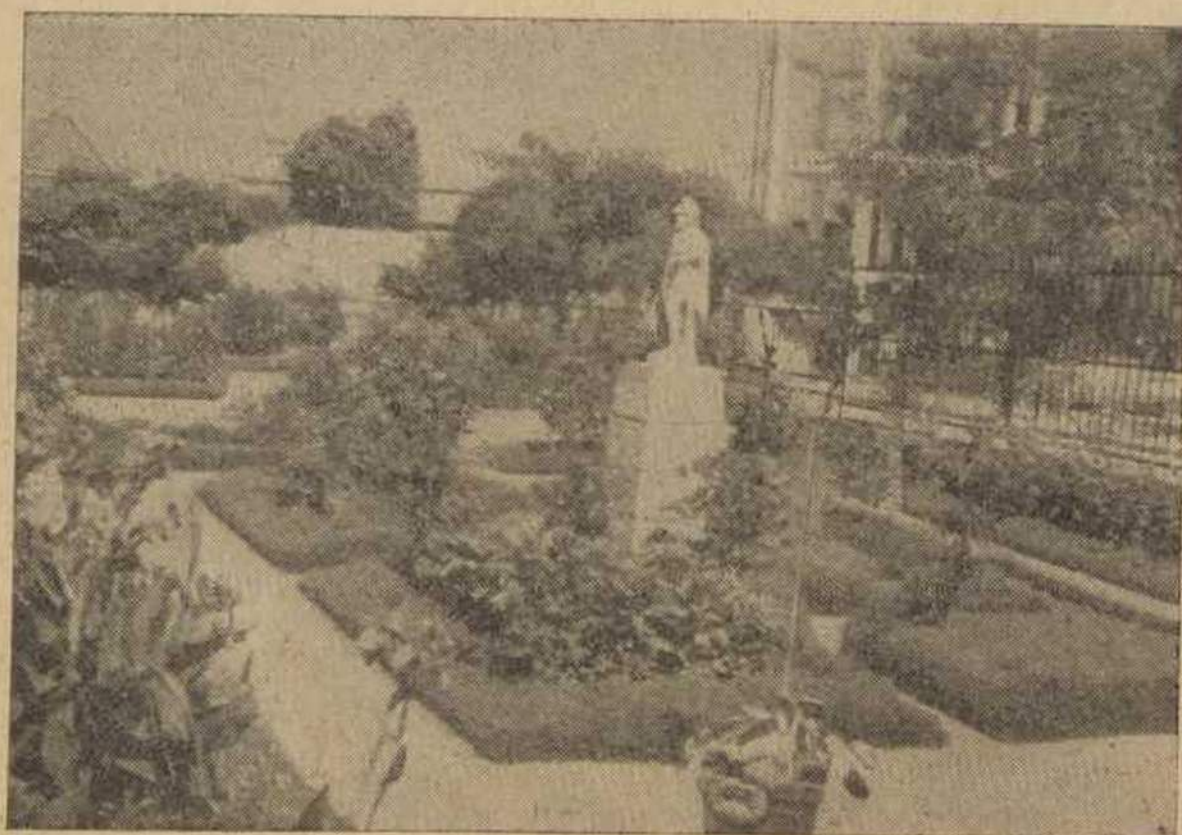


A estação de VALADO — 2.º Prémio

O Juri, constituído pelos Srs. Eng. Agrónomo Mário Meller Mendes, Alberto Pereira Leite, representante do Secretariado Nacional de Informação, e Inspector Principal Leite Pinto, do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P., pelo nosso «Boletim», resolveu atribuir as seguintes classificações:

Prémios Pecuniários

- 1.º Prémio — Leixões, Esc. 2.500\$00.
- 2.º » — Valado, Esc. 2.000\$00.
- 3.º » — Runa, Esc. 1.500\$00.
- 4.º » — Olhão, Esc. 1.000\$00.
- 5.º » — Cete, Esc. 750\$00.
- 6.º » — Afife, Esc. 500\$00.



A estação de OLHÃO — 4.º Prémio

Menções Honrosas Especiais

Caminha, Pero Negro, Nine, Celorico da Beira e Rio Tinto.

Menções Honrosas

Gouveia, Vila Meã, Sintra, Torres Vedras, S. Martinho do Porto, Lourical, Luso, Fornos de Algodres, Porto-Trindade, Visela, Guimarães, Paçô-Vieira, Caxias, Carcavelos, Parede, Caxarias, Valadares, Ermezinde, Barcelos, Tamal, Barrocelos, Darque, S. Pedro da Torre, Gondifelos, Vila do Conde, Santo Tirso, Espinho.

Prémios de Persistência

(3 Menções Honrosas Especiais e Simples)

Celorico da Beira — Esc. 700\$00.

Pero Negro — Esc. 650\$00.

Nine — Esc. 650\$00.

Gouveia — Esc. 600\$00.

Vila Meã — Esc. 600\$00.

A distribuição dos Prémios e Diplomas será feita brevemente.

O «Boletim da C. P.» deseja agora agradecer e apresentar os melhores cumprimentos ao Secretariado Nacional de Informação que, a bem do Turismo, patrocinou, mais uma vez,



A estação

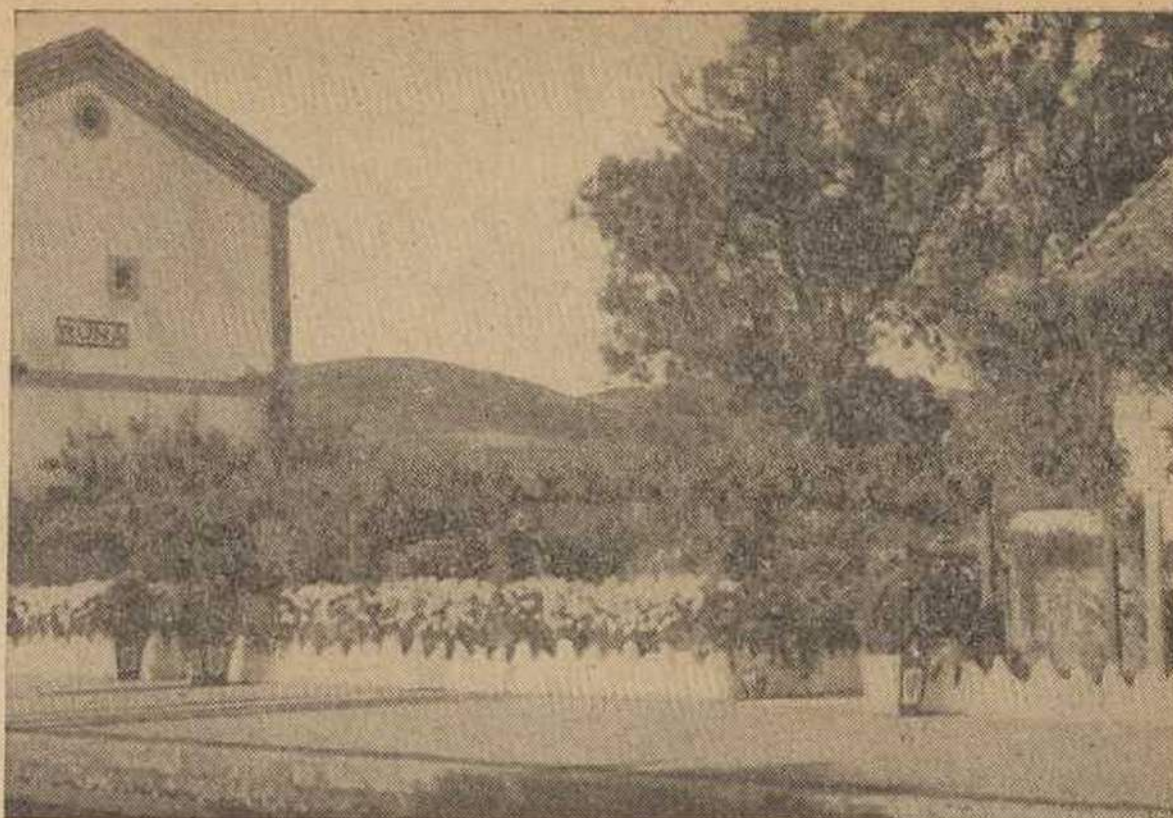
este interessante e útil Concurso, e ao seu representante, sr. Pereira Leite, pela dedicada colaboração que, desde o 1.º certame, vem prestando a esta nossa iniciativa.

O «Boletim da C. P.» sente-se duplamente satisfeito pelos magníficos resultados do XI Concurso das Estações Floridas, não só por ter tomado a sua iniciativa mas também por verificar que os chefes das estações souberam corresponder ao seu apelo.

A colaboração do Secretariado reveste-se de um significado especial, pois veio consagrar a nossa iniciativa e estimular o interesse dos ferroviários que têm à sua guarda as respectivas estações e apeadeiros.

Se a participação do caminho de ferro na indústria do turismo é de capital importância, o arranjo artístico das estações é uma contribuição valiosa para o seu desenvolvimento.

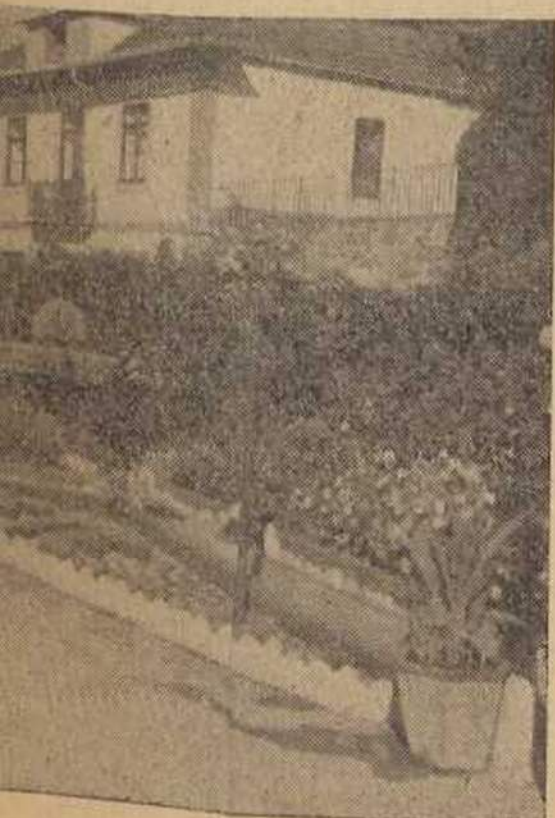
As estações floridas equivalem a cartazes de propaganda das respectivas terras. Alegram os olhos dos passageiros em trânsito, fazem com que eles decorem os nomes das terras por onde vão passando, incutem-lhes o desejo de, um dia, voltarem a passar por lá e descer para conhecer melhor a localidade. Uma estação é, em certas localidades, uma pequena sala de visitas. E é, também, um



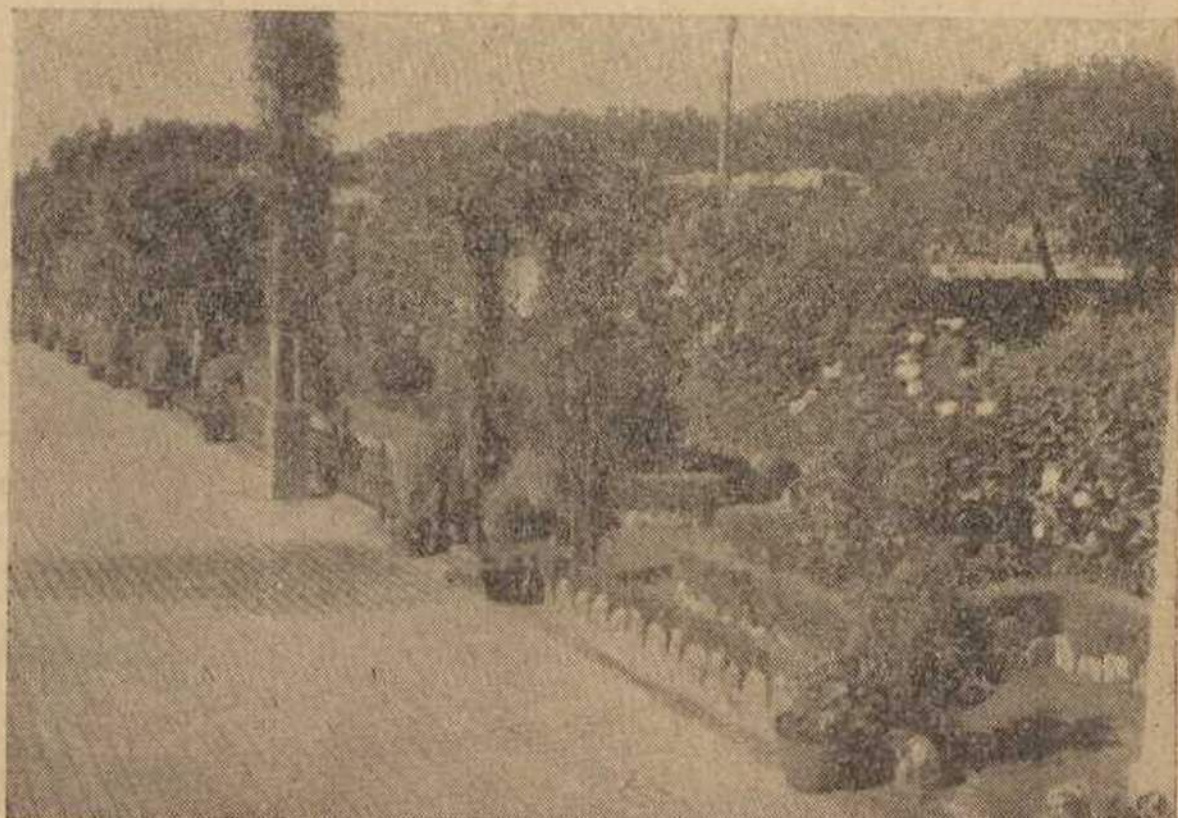
A estação de RUNA — 3.º Prémio

documento à vista de psicologia da população. Ao lado de uma estação florida há sempre um povo feliz e amante do asseio, da ordem, do bem-estar.

O «BOLETIM DA C. P.» DESEJANDO CONTINUAR A COLABORAR NO BOM EXITO DO CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS FORNECE, A QUEM AS SOLICITAR, PLANTAS E FLORES.



E — 5.º Prémio



A Estação de AFIFE — 6.º Prémio

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO

Condutores de 2.ª classe:

Distinto: Miguel António Vasconcelos.

Aprovados: Domingos Santos Florêncio, Faustino Ferreira, Agostinho Alves Teixeira, Alvaro Dias Pereira, António Ascensão, José Simões Neto, Camilo dos Santos, António Maria Rodrigues Pascoal, António de Oliveira, António Maria Carvalho, Joaquim Fernandes Gata, João Marques Chaparro, António Pereira Machado, José Santos Pimentel, José dos Reis, Manuel Sebastião, António Maria Franca, Albino de Almeida, António de Sousa Campos, Manuel Gonçalves, Manuel Cláudio, Alfredo Coelho, Eduardo Fernandes, Albino Soares, Ricardo Justino Barbado, António José Machado, José Serrano Carapeto, Moisés Felício, Bernardo José da Silva, Germano de Oliveira, Claudino da Silva, Manuel da Costa, José Seriz, José Ramires, Aníbal Carlos Rezende, Ilídio Cardoso Dias e António Júlio Guedes Capão Júnior.

Factores de 3.ª classe:

Distintos: Francisco Mariano das Neves, José Pinto Ribeiro, Francisco Fernandes Ricardo, Alfredo Freire, José da Encarnação Delgado, António Ventura Júnior, António Figueiredo de Oliveira, Horácio de Campos Vasconcelos.

Aprovados: Eugénio Paixão Ruivo, António Francisco Andrino Júnior, João Cordeiro Valente, José Henriques Rebelo de Andrade, Alberto Luís Venceslau, José Fernandes Coutinho, Francisco de Matos Rosa, Manuel Lopes, Etelvino Pratas Duque, Manuel Lourenço Cadete, Joaquim Jorge, Sérgio Amabélio dos Santos, Abílio Soares Fernandes Barreiro, Manuel Augusto da Silva Moutinho, Joaquim Cameira Calado, Jaime Alves Ribeiro, Joaquim da Silva Rosa, José Henriques Correia, Francisco Rodrigues Neto, António Antunes Pereira, Jacinto Lourenço Grossinho, António da

Conceição Bernardes, Benjamim dos Santos Mineiro, José Gregório Felício, Manuel Duarte Gameiro, Nomelini Rodrigues Cabarrão, Rolando Rodrigues, Carlos dos Santos Silva, Manuel Rita Assunção, António Bárbara Aleixo, Ismael António Crespo, Manuel de Freitas, Joaquim da Silva Patrício, João Monteiro de Oliveira, Joaquim Ribeiro da Silva, José António Brito Faria, Jaime Ramos da Gama Bandeira, Salvador Moreira, António Marques Neto, Boaventura dos Santos Silva, Manuel Quita Felix Ribeiro, José da Costa, Alvaro Cruz Dias, João Luís Anacleto da Fonseca, Augusto Silva, Joaquim Matos Carias, António Pinto Zézere, Francisco Bispo, António Esteves Baptista, José Gregório, Alfredo Moraes Serra, Bento Pimenta, António José de Matos Pereira, Manuel Marvão Candeias, Manuel Pedro dos Santos, Joaquim Saldanha, João Mateus Gante, Mário Rosa Pimentel, Jorge da Costa, Júlio Dias Carvalho, Francisco da Silva Cordeiro, António Machado Luís Forte, Silvério Domingos Portela, Eduardo Rodrigues Cozinheiro, Dionísio Malho, Abel Monteiro de Oliveira, João dos Reis Ventura, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, João de Matos Machado, Artur Vieira, Arménio Lopes Caldeira, João Duarte, José Henriques Pinheiro, Joaquim Guedes da Silva, Lino Ferreira Vaz, Humberto Vaz de Sousa, José de Freitas, Antero Cristóvão, Amílcar Mendes Simões, Joaquim Manuel da Silva Peste, José Luís dos Anjos Leitão, Adriano Gomes, Tiago José Baía dos Reis Geraldo, José Pinto Miranda, Abel de Oliveira Macêdo, Armando Gonçalves Cabeça, Amílcar Augusto Pires Conde, José Paulo, João Pereira Manso Rendeiro, Ildefonso Pedro de Carvalho Soares Botas, Eduardo Duarte, Manuel Paulo Fernandes, Manuel Martins Gonçalves Coelho, Henrique Diniz, António Martins Narciso, Manuel da Silva Carvalho, Manuel Gomes da Mota, Joaquim Cordeiro Valente, José Tiago da Costa, António Guedes Moreira, António Ventura Júnior, Fernando

dos Santos Bernardino Morgado, Abel Dias dos Santos, Manuel Baguinho Quita, José Maria Lopes Marques, Severino Alves Bento, José António Martins, Luís Nestor de Azevedo, Hélio Duarte, João da Graça, Manuel Antunes Carrilho, José Homero de Sousa Monteiro, Armando Pais da Cunha, Vítor Hugo de Oliveira, Joaquim Marques Serra Júnior, Joaquim Alves de Almeida, António de Oliveira e Silva, José Gil, António de Oliveira Machado, Horácio Augusto Ribeiro, Lucas Lourenço Alves, Manuel Matos Luís, António Narciso, Joaquim Barata Sanches, Agostinho de Matos Santana, Manuel Rodrigues da Cruz, Manuel Henriques Mocho, Joaquim de Sousa Vinagre, Manuel Francisco de Sousa, Albano Fernandes Lindo, Manuel Lopes Inês, João Ferreira Lopes, Joaquim Domingues do Espírito Santo, José Salavessa Belo, Virgílio Gomes, João Marques Ivo, Adérito Rodrigues de Sousa, José Ferreira Macieirinha, Miguel Maria Moita Júnior, João José Dias Mora, Francisco Pimentel Lopes, Fernando Nunes Cardoso, Manuel Maia Valente, Horácio Vieira Jorge, José de Oliveira Guerra, Alberto Jorge Baptista, Júlio Gomes Lourenço, Alexandre Lopes Cristino, António Sarmento de Castro, António das Neves, António Adriano Loureiro, David dos Santos, Alvérico Correia Panão, Martinho Dias Roldão, Joaquim Magalhães, Francisco Afonso Nogueira, Manuel Vieira de Figueiredo, Oscar Augusto Lopes Roseira, Manuel César Rodrigues Rôlo, Alexandre Borges Morgado, Francisco Miranda, António Marques Lôbo, Francisco Caetano dos Santos, António Antunes Duque, João Pires Cargaleiro, Alfredo Vieira Lopes, Eduardo Gomes da Costa, Joaquim da Silva Rocha Gonçalves, Alberto Pacheco Moreira, José Gonçalves da Costa Amieira, Joaquim de Castanheira Carvalho, António Brito dos Santos, João de Oliveira Cunha, Carlos Burgeiro, Fernando Ferreira da Conceição, António de Oliveira Ferreira, Américo Rodrigues Lagarto, José Gonçalves Venâncio, Francisco Marques Robalo.

Raúl Gaspar, José de Matos Gorgulho, Basílio Foles Santa, António Valente, António Ambrósio Pires, Manuel José Évora, Filipe José Moleirinho Casquinha, Alfredo Belo Fernandes, Carlos Luís Almeida e Sousa, Manuel Marques da Silva, António dos Santos Mor-

gado, Nelson Augusto Teixeira da Fonseca, Joaquim Garcia, Artur Marques Sequeira, José Pereira Reis, Manuel Gonçalves Faísca, Alfredo Pinto Rodrigues, João de Deus Esteves, António da Costa Almeida, Alcino dos Santos Amaral, José Miranda das Neves, David da Silva Lopes, Maciel Nunes, Manuel Pires Pombo, João Dias, Serafim Luís da Silva, Adelino José Pinto, José Luís de Almeida, Vítor Manuel da Conceição dos Santos, João Jerónimo Martins, Aníbal da Costa Roxo, Joaquim Martins Leonardo, Artur Eduardo Ferreira, Joaquim Pinheiro Magalhães, Germano Matias de Sá, Aníbal dos Santos Lopes, António Moreira da Silva, José Lopes, Bernardino dos Santos, Avelino dos Santos, Manuel Carlos Cardoso, João Pereira Pinhão, Jorge Matos Heitor, José Domingos Henriques, João Agostinho, Manuel Pinto da Silva, João Nunes Pereira, Manuel Ramos da Silva, Vitorino Alves Teixeira Magalhães, António Pinto, Augusto dos Santos Costa, Joaquim Alfredo Martinho, José dos Santos Albuquerque, Elísio Caeiro, Feliciano da Costa Seabra, Joaquim António da Silva, Manuel Gomes da Cruz, Valdemar Alves Fernandes, José Augusto Carvalho, Manuel Freire de Oliveira, David Pereira, Agostinho Marques Grácio, Manuel Lopes Paulo, José Rodrigues Maia Nabais, Antero Assunção Casimiro, Torcato Teixeira Coelho, Emílio Teixeira Magalhães, César de Azevedo Ramos, José Cação, David Luís, Francisco da Silva Leitão, António Roque Melo, Francisco António, Augusto Marques Pita, Adelino Mendes, Acácio António Fevereiro, Manuel Pinto de Moura, António Júlio Simão, António Tavares da Silva, Joaquim Lobato Falcão, José Rosa dos Santos, José de Freitas, Alberto Francisco Jesus Silva, Nelso Vilela Pereira Bastos, José Joaquim, Óscar Lopes Ferreira da Costa, Adelino Gabriel Dias Cunha, António de Almeida Pacheco, Álvaro Pessoa Machado, António de Matos Penteeiro, Manuel Cândido Cardoso, António Marques da Clara, Américo de Freitas Rodrigues, Aires Ribeiro, Elísio de Melo, António Fernandes Campos, Adelino da Silva Teixeira, Vítor Manuel Baía, Alfredo Pereira Cardoso, Joaquim Domingos Ferreira de Matos, Manuel Perfetino Fernandes Paredes, Celestino de Melo Semêdo, António Nogueira Leitão, Mário de Carvalho Palheiro, Fernando

Carlos Freire Seabra, António Bebiano, Joaquim Marques da Silva, Manuel Botelho Ferreira de Carvalho, Joaquim António Pereira Cardoso, Luís da Fonseca Soares, Fernando Dias Moraes, Joaquim Bebiano, António Antunes da Costa, Horácio Freire Seabra, António Cavaleiro, António Tavares Soutinho, Américo de Sá Ferreira, Arménio Tavares Lobato, José de Matos Cardoso, Rui Pereira Negrão, Manuel Joaquim Tavares dos Santos, Belmiro Fernandes Soares, Fernando Henrique Tavares da Silva, Manuel António Fernandes, Adelino dos Santos Aguiar, António Vaz Queiroz, António Pereira Pinto e Vale, Jorge Moreira Mesquita, José António dos Santos Teixeira, Manuel Amílcar Moraes, Augusto Alexandre Gomes, Octávio Sérgio Pinto, José Simões Dinis Lopes Pires, Domingos Martins de Sousa, Mário José Ribeiro, António José Nogueiro, Mário da Costa Pereira, Acácio Moreira Simão, Severino dos Santos Craveiro e Francisco Teixeira Pinto.

VELHOS TEMAS

GLUTONARIA

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Quer de noite, quer de dia,
num instinto irracional,
o glutão tudo aprecia
com apetite brutal.

E sendo a glotonaria
pecado grave, mortal,
arranja gastropatia
que o conduz ao hospital.

Quem vive para comer
arrisca-se a morrer cedo.
Comer — só para viver.

Na cauta frugalidade
é que reside o segredo
de feliz longevidade.

Os médicos da C. P. vistos pelos ferroviários

Dr. Armando Ribeiro Cardoso

Conhecem, com certeza, Gouveia. É uma vila alegre e hospitaleira, encaixada nas abas da Serra da Estrela. Bastante populosa e laboriosa, as suas fábricas de tecidos acolhem centenas de operários. É nesta vila progressiva que vive, exercendo clínica, o sr. dr. Armando Ribeiro Cardoso, médico da C. P. e que, pelo seu saber e suas altas qualidades pessoais, conquistou as simpatias dos ferroviários e de toda a população.

Nesta época de egoísmo e comodismo, o sr. dr. Armando Ribeiro Cardoso constitui uma excepção e, como verdadeiro médico que é, faz da sua profissão um nobre sacerdócio. Não se poupa a esforços para bem atender os seus doentes, visita-os a qualquer hora que é chamado, nunca o seu sorriso bom desaparece da sua face e para todos tem uma palavra de conforto, animando assim os menos corajosos. A sua bondade vai ao ponto de ceder medicamentos aos doentes mais carecidos de meios e por vezes tem transportado no seu carro aqueles enfermos que carecem de seguir para o hospital.

Com estas singelas palavras, com que traduzo o sentir de muitos camaradas meus, presto a minha sincera homenagem ao sr. dr. Armando Ribeiro Cardoso.

Contenças, Setembro de 1952.

António Ribeiro Goes

Factor de 1.ª, n.º 17825

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção completa do «Boletim da C. P.», desde 1929 a 1945, estando os primeiros dez anos encadernados em volume, e os números correspondentes aos anos de 1940 a 1945 (12 números cada ano) em brochura.

Quem pretender adquirir esta colecção, que oferece grande interesse pela sua raridade, deve dirigir-se ao «Boletim da C. P.», em Santa Apolónia.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 104 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo. Estudante portador de bilhete fornecido ao abrigo da Tarifa 7-P. de Coimbra a Espinho, em 3.ª classe, avisa o revisor seguir a Viana do Castelo:

Espinho a Campanhã . . . — 20 km.
 Campanhã a Porto . . . — 3 »
 Porto a Viana do Castelo — 85 »
 Preço 3.ª classe $108 \times \$25 = 27\00 ida
 » 3.ª » $27\$00$ volta
 A cobrar 54\\$00

No caso do estudante não concordar com o excesso de percurso de ida e volta, por ter outro meio de transporte no regresso, devo considerá-lo sem bilhete?

Resposta — O processo de taxa apresentado está certo.

Quando um passageiro portador de bilhetes da Tarifa Especial n.º 7-P. pretender ir além da estação de destino indicada no seu bilhete e não quiser sujeitar-se ao pagamento de bilhete de ida e volta correspondente a excesso de percurso (n.º 1 do art. 7.º da Tarifa Especial n.º 7-P), deve ser considerado como passageiro sem bilhete a partir da estação de destino do bilhete de que é portador.

///

Pergunta n.º 105 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado está certo. Grande velocidade, de Couto de Cucujães a Sampaio-Oleiros, 20 caixas com manteiga, 200 quilos:

Distância 23 km.
 Tarifa Especial n.º 3 = 32\\$25
 $32\$25 \times 20 = 6\45

Mínimo de cobrança 5\\$00
 Carga, descarga, evol. e manobras $0,20 \times 18 = 3\$60$
 Registo e Aviso 4\\$00
 Total, 12\\$60

No meu entender o mínimo é de 5\\$00, em conformidade com o artigo 93.º do 33.º Aditamento à Tarifa Geral.

Resposta — No caso apresentado é de 4\\$00 o mínimo de cobrança a aplicar, e, por conseguinte, o resultado final da taxa é de 11\\$60.

O mínimo da cobrança de 5\\$00 referido no art. 93.º da Tarifa Geral, apenas tem aplicação às mercadorias cujo transporte não esteja previsto na mesma Tarifa.

///

Pergunta n.º 106 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo. Transporte em Grande velocidade, constante de 3 bidões com gasolina, 300 quilos, 10 sacos

de fava seca, 498 quilos e um tractor agrícola 1.500 quilos, de Lisboa — Santo Amaro para Beja:

Via fluvial — $80\$00 \times 0,30 = 24\00
 $40\$00 \times 50\% = 20\$00 + 40\$00 =$
 $= 60\$00 \times 1,50 = 90\00
 $40 \times 0,50 = 20\$00$ 134\\$00
 Via férrea — $154 \text{ km.} = 396\$40 \times 1,8 = 713\52
 Base 5.ª red. $40\% 237\$84 \times 0,50 = 118\92
 Carga, desc., evol. e manobras $2,30 \times 18 = 41\$40$
 Registo e aviso 4\\$00
 Arredondamento \\$06 877\\$90
 Total, 1.011\\$90

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 107 — Por motivo do número reduzido de lugares nas automotoras que circulam nesta linha, acontece amiudadas vezes um passageiro ter grande necessidade de seguir em determinada automotora.

Para garantir o seu seguimento, poderá mandar um emissário à estação de Póvoa de Varzim, comprar um bilhete — Tarifa aplicável Especial 1-P., — e essa pessoa viajar até Vila do Conde com esse bilhete e nesta estação fazer entrega do mesmo à pessoa que o deseja, desembarcando o primeiro passageiro? Quer o Título I — Passageiros, quer a Tarifa Especial 1-P., não proíbem nem autorizam, como também não determinam que o bilhete é intransmissível (o que não pode ser).

Resposta — Não é de aceitar tal procedimento, por contrariar o disposto nos n.ºs 1 e 2 do Artigo 5.º e o n.º 1 do Artigo 10.º da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros.

///

Pergunta n.º 108 — Estando de serviço à porta de saída, para recolher os bilhetes dos passageiros desembarcados, notei que da 1.ª ou da 2.ª classes desembarcou um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe e que nesta classe havia muitos lugares disponíveis. O passageiro diz ter viajado em 3.ª classe em todo o trajecto e apenas utilizou a 1.ª ou 2.ª classes para sair do comboio, sem comprar esse direito com testemunhas do caso.

Deve ou não cumprir-se com o art.º 13.º da Tarifa Geral — Título I — Passageiros?

A meu ver deve ser feito como indica a 2.ª condição deste artigo e se o passageiro tiver justificação faz o pedido de reembolso.

Resposta — Os passageiros só ficam abrangidos pelo disposto no n.º 2 do art.º 13.º da Tarifa Geral — Título I Passageiros, se forem encontrados em lugar de classe superior. O simples desembarque do passageiro de classe supe-

rior à indicada no seu bilhete não pressupõe forçosamente a utilização de tal classe ou a sua utilização indevida.

Rectificação à resposta dada à pergunta n.º 100 publicada no «Boletim da C. P.» n.º 280.

A resposta a considerar é a seguinte:

A cobrança a efectuar é de 6\$00.

Segue discriminação:

Balazar a Famalicão (17. ^a Zona) 1 secção	3\$00
Famalicão a Trofa (7. ^a Zona) 1 secção	3\$00
Total a cobrar	6\$00

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 82 — Peço informar-me se já foi anulada a Circular n.º 604 da antiga 4.^a Circunscrição — Campanhã, de 16 de Dezembro de 1931, em que diz: — *Esclarecimento ao art.º 103.º do Regulamento 2.* Tendo-se suscitado dúvidas sobre o cumprimento do art.º 103.º do Regulamento 2, foi pelo Sr. Engenheiro Chefe da Divisão de Exploração lavrado em 2 do corrente o seguinte despacho, como esclarecimento ao mesmo artigo:

«Sempre que um comboio siga em dupla tracção pela cauda entre uma estação e um determinado ponto quilométrico aquém da estação imediata, pois só assim poderá a máquina dupla seguir desengatada, não há necessidade em tal caso de fazer parar o comboio na estação imediata».

Resposta — Embora se reconheça que no caso apresentado, não há necessidade de fazer parar os comboios na estação seguinte, em virtude da máquina seguir desengatada, é mantida a obrigatoriedade de paragem imposta pelo art.º 103.º do Regulamento 2, até que este assunto seja regulado por diploma a publicar, para conhecimento de todo o pessoal.

///

Pergunta n.º 83 — A estação de Cotas, situada ao km. 133 da linha do Douro, tem ao km. 132,344 da mesma linha, uma P. N. sem telefone. Esta estação recebeu às 9h,54 um anúncio dum comboio especial com passagem na mesma às 12h,20. Deve a referida estação avisar por escrito a guarda da P. N., ou é à estação de S. Mamede do Tua, que compete avisar o chefe do distrito conforme consta da Instrução n.º 2551?

Resposta — As guardas de P. N. sem telefone, não são avisadas directamente pela estação, mas sim por intermédio do chefe do distrito ou do agente por ele designado, na sua ausência.

Este deve ser avisado, por meio de próprio pelo chefe da estação mais próxima da sua residência ou do ponto quilométrico onde trabalha, se não houver possibilidade de comunicar com ele, telefonicamente.

///

Pergunta n.º 84 — Os comboios n.ºs 822 e 825 não têm tempo previsto nas suas marchas para toma de água, mas por avaria na grua de Oliveira de Azemeis, foram forçados a tomar nesta (Couto-Cucujães) não excedendo os 5 minutos. No meu entender e em conformidade com o que está regulamentado, este tempo deve ser marcado a *Diversos*, mas segundo os expedientes n.ºs 4157, 4158, 4160, 4247 e 4448 do Serviço do Movimento de 16-9-951, ordenam que seja marcado à Tracção.

Agradeço ser esclarecido.

Resposta — Para que o tempo utilizado para toma de água em Couto-Cucujães, fosse marcado a «Diversos», era necessário que, no itinerário dos comboios indicados, estivesse indicado toma de água em Oliveira de Azemeis.

Assim não sucede e portanto o tempo é marcado à Tracção.

///

Pergunta n.º 85 — Há necessidade de fazer uma manobra para além da agulha por onde é recebido o comboio n.º 6241 que circula à tabela.

Como já tinha sido dado avanço ao comboio 6241, pode contar-se com o tempo que falta para a chegada daquele comboio para poder fazer a manobra?

Julgo que não se pode fazer, pois pode dar-se o descarilamento do material em manobras e não haver tempo de tomar as medidas necessárias para evitar o choque dos comboios.

Resposta — A linha por onde deve dar entrada um comboio, deve estar completamente desimpedida, 5 minutos pelo menos, antes da hora regulamentar de chegada de um comboio.

(Art.º 10.º do Regulamento 2)

Verificando-se necessidade inadiável de fazer qualquer manobra para além da 1.^a agulha, o chefe da estação deve cumprir com o art.º 51.º do Regulamento 3.

Rectificação da resposta à pergunta n.º 78, publicada no «Boletim da C. P.» n.º 280 de Outubro de 1952.

O chefe da estação avisará telefonicamente o guardafios.

Os comboios pararão à agulha de entrada do Ramal, em obediência ao disco avariado na posição de fechado, até que este seja reparado, devendo o condutor comunicar imediatamente à estação, pelo telefone do desvio, a ocorrência.

A estação, se não houver qualquer outro impedimento para a circulação, pode dar ao condutor ordem de avançar, que este transmitirá ao maquinista.

No caso de não poder utilizar o telefone, o condutor verificará a imobilização da agulha e a sua conveniente posição e mandará avançar o comboio até à primeira estação onde efectuará sempre paragem, a fim de comunicar a ocorrência.

Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 315— (14-8-1952)—Comunica que por deliberação do Conselho de Administração, é permitida a admissão dos quadros permanentes, com qualquer idade, de todos os suplementares, auxiliares, contratados, adidos e outros de designação equivalente que se encontrem presentemente ao serviço da Companhia e para ele entraram satisfazendo às condições previstas no artigo 2.º do Regulamento Geral do Pessoal.

Divisão Comercial

Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 C.—Passageiros— (em vigor desde 1-9-952)—Alterará o Artigo 2.º e o n.º 1 do Artigo 5.º da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4—Passageiros— (em vigor desde 1-9-952)—Cria preços do Capítulo III das estações de Barreiro, Lavradio, Lisboa (Terreiro do Paço), Pinhal-Novo, Praias-Sado, Setubal e do apeadeiro de Barreiro-A para o apeadeiro de Penteado.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 5—Passageiros— (em vigor desde 20-8-952)—Cria o Capítulo V da Tarifa e altera a redacção do título, que passa a ser a seguinte: «Bilhetes de entrada nos cais de embarque das estações. Bilhetes para utilização dos ascensores da estação de Lisboa (Rossio).

Licenças para transitar a pé na linha férrea. Bilhetes para utilização do funicular de Santa Luzia—Viana do Castelo».

3.º Aditamento aos Quadros das Distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha do Vouga e no ramal de Aveiro— (em vigor desde 1-9-952)—Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Carvalho da Portela.

5.º Aditamento aos Quadros das Distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha da Beira Alta e respectivo anexo— (em vigor desde 15-8-952)—Atribui distâncias próprias ao apeadeiro de Abrunhosa,

10.º Aditamento aos Quadros de Distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste— (em vigor desde 1-9-952)—Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Penteado.

17.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1—Passageiros— (em vigor desde 1-9-952)—Substitui os preços da 12.ª Zona.

19.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.— (em vigor desde 1-9-952)—Anuncia a reabertura à exploração do apeadeiro de Carvalho da Portela e estabelece o serviço que presta.

20.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.— (datado de 21-8-952)—Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Penteado.

Aviso ao Público B. n.º 155— (em vigor desde 10-8-952)—Estabelece a venda de bi-

lhetes especiais [de] ida e volta, desde 1 de Julho a 31 de Outubro, das estações de Fafe, Guimarães e Santo Tirso para as de Póvoa de Varzim e Vila do Conde.

Aviso ao Público B. n.º 156 — (em vigor desde 26-8-952) — Prevê preços especiais, reduzidos, aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de cimento hidráulico e de cal hidráulica.

Aviso ao Público B. n.º 157 — (datado de 14-8-952) — Considera caduco o Aviso ao Público A. n.º 991.

Aviso ao Público B. n.º 158 — (em vigor desde 1-9-952) — Prevê preços especiais, reduzidos, aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de feijão seco e de grão de bico.

3.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Coimbra — (em vigor desde 28-8-952) — Prevê preço especial para remessas de vagão completo de cimentos hidráulicos e cal hidráulica, desde a estação de Coimbra aos domicílios da mesma cidade.

118.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (em vigor desde 1-9-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Cunheira e o Despacho Central de Comenda.

156.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (em vigor desde 20-8-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre as estações de Porto (São Bento) e de Cete e o Despacho Central de Castelo de Paiva.

157.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (em vigor desde 20-8-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vimieiro e o Despacho Central de Vimieiro.

158.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (em vigor desde 1-9-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Caldelas, Covas (Terras de Bouro) e Vilar.

Fiscalização das receitas

Circular n.º 94 de 26-8-1952 — Prescrições a observar, a partir de 1 de Setembro de 1952, na efectivação dos seguros de passageiros contra acidentes, e de bagagens, mercadorias (excepto dinheiro, valores e objectos de arte), animais vivos e veículos,

expedidos em grande ou pequena velocidade, a efectuar em qualquer estação da Companhia, contra prejuízos causados por avarias, perdas totais ou parciais.

Divisão de Exploração

Serviços Gerais

Divisão de Exploração—Divisão Comercial—Circular n.º 4, de 1 de Agosto — Normas a adoptar quanto à data a inscrever nos boletins sanitários e aos turnos a distribuir aos agentes com alta médica.

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2.563 de 20-8-952 — Levantamento do ramal particular «Santarém-Tartáricos» situado ao Km. 73,090 da Linha do Norte.

Movimento

Comunicação-Circular n.º 880 de 4-8-952 — Tolerância de um excesso de 5 % nos vagões fechados, tipo americano.

Aviso, de 25-8-952 — Paragem de automotoras, quando houver passageiros para embarcar ou desembarcar, no apeadeiro de Carvalhal da Portela, ao Km. 4,770 do ramal de Aveiro a Sernada.

Aviso, de 26-8-952 — Paragem de comboios ao Km. 20,200 do ramal de Montijo.

Aviso, de 29-8-952 — Circulação de automotoras durante o mês de Setembro do corrente ano na linha do Tâmega.

Divisão de Via e Obras

Instrução de Via n.º 345 de 21-8-952 — Esclarecimentos aos Serviços da Divisão e Secções regionais, sobre as normas a seguir com o fornecimento e consumo de água nas diferentes dependências da Companhia.

Instrução de Via n.º 346 de 27-8-952 — Transcreve carta n.º 15333/2 da nossa Direcção-Geral, determinando a obrigatoriedade da indicação da residência dos agentes nos seus pedidos de adiantamento.

Concurso Utilitário do "Boletim da C. P."

Com a assistência dos srs. Jorge de Vasconcelos, Secretário Adjunto da Direcção Geral e Administrador do «Boletim da C. P.», Sebastião Neves, representante da Philips Portuguesa e Augusto da Costa Murta, Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, realizou-se no dia 24 de Outubro p. p. numa dependência de Santa Apolónia, o sorteio dos prémios deste Concurso que teve o seguinte resultado:

Ordem dos prêmios	Designação dos Prêmios	Número premiado	NOME	Categoria	Localidade
1.º	Um rádio receptor Bx 305 U	874	António Francisco de Castro	Assentador dist.º 215	Alcáçovas
2.º	" " Bx 205 U	9991	José Ferraz Coelho	Factor de 2.ª	Coimbra
3.º	Um ferro eléctrico de engomar MO.	12271	Pedro Duarte Ferreira	Factor de 1.ª	Viseu
4.º	" " " "	8230	António Faustino Conchinhas	Factor de 2.ª	Castelo de Vide
5.º	" " " "	10441	Ilídio Carvalho dos Reis	Operário ajudante	Torre
6.º	" " " "	6331	António Marques	Chefe de estação 2.ª	Benfica
7.º	Uma lanterna dínamo 7424	8494	Joaquim Luís de Almeida	Assentador dist.º 65	Pampilhosa
8.º	" " " "	4688	António da Silva Pestana	Carregador	Lamarosa
9.º	" " " "	9510	Adolfo Augusto Fernandes	Revisor de Bilhetes	Porto-Trindade
10.º	" " " "	13503	Benigno Maurício	Agulheiro	Belver
11.º	" " " "	4004	Humberto Travassos	Limpador suplementar	C. da Rainha
12.º	" " " "	3580	José Rodrigues Lareiro	Assentador dist.º 235	Tunes
13.º	" " " "	11998	Manuel Antunes Corino	Operário de 2.ª	Coimbra
14.º	" " " "	12238	Franklin Ribeiro P. Vital	Factor de 2.ª	Caxarias
15.º	" " " "	2607	Manuel Bife	Capataz de Manobras	Pampilhosa
16.º	" " " "	10153	José Marques Ventura	Operário ajudante	Entroncamento
17.º	Um lote de 10 lâmpadas	9341	Aureliano da Silva	Agulheiro de 3.ª	Runa
18.º	" " " "	3603	Joaquim Gonçalves	Assentador dist.º 239	Faro
19.º	" " " "	5878	Luís António Bispo	Factor de 2.ª	Beja
20.º	" " " "	10262	Alfredo de Almeida	Operário ajudante	Entroncamento
21.º	" " " "	14084	César Salvado Amaro	Operário ajudante	Entroncamento
22.º	" " " "	2300	César da Silva	Revisor de Bilhetes	Pombal
23.º	" " " "	9500	António Ferreira de Carvalho	Revisor de Bilhetes	Ermezinde
24.º	" " " "	9362	Manuel Celso P. de Carvalho	Conferente	Régua
25.º	" " " "	14352	João Bicho Mendes	Fogoeiro de 2.ª	Mercês
26.º	" " " "	12793	José Mendes da Conceição	Carregador	Lisboa-R.
27.º	Um lote de 6 lâmpadas	1640	Elvira Anahory	Escriturária de 1.ª	Lisboa-P.
28.º	" " " "	14001	José Nunes Cardoso	Factor de 1.ª	Entroncamento
29.º	" " " "	1440	Fernando Inácio Viegas	Servente Obras suplement.	Funcheira
30.º	" " " "	13707	António dos Santos Serodio	Guarda-freio de 2.ª	Alfarelos
31.º	" " " "	6395	Manuel da Silva Ferreira	Servente de Armazém	Barquinha
32.º	" " " "	4157	José Freire	Operário de 3.ª	Tomar
33.º	" " " "	8229	Francisco de Matos	Carpinteiro	Ponte de Sor
34.º	" " " "	4815	Augusto José Lopes dos Reis	Empregado Principal	Campanhã
35.º	" " " "	14619	António Nunes de Oliveira	Factor de 2.ª	Lisboa
36.º	" " " "	12890	José Joaquim Fernandes	Revisor de Bilhetes	Cacém
37.º	" " " "	13817	Carlos da Silva Lopes	Maquinista de 2.ª	Barquinha
38.º	" " " "	7715	José Martins	Chefe do distrito 83	Ohelas
39.º	" " " "	4052	Manuel Alves da Silva Júnior	Revisor Material de 3.ª	Vila N. de Gaia
40.º	" " " "	9331	Jorge Carlos Ramos	Factor de 2.ª	Alvor

Os prémios serão entregues contra o respectivo bilhete postal, no Serviço de Turismo e Publicidade em Santa Apolónia.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Fernandes, Conductor de 1.^a classe de Lisboa. Admitido como carregador em 23 de Setembro de 1912, foi promovido a guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1921. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937 e a condutor de 1.^a classe em 1 de Maio de 1945.

Carlos Nunes Frutuoso Gaio, Porteiro de Sintra. Foi admitido como porteiro em 13 de Setembro de 1912.



Eulália Libério, guarda de P. N. do distrito 1/5.^a (Dois Portos). Admitida como guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1912.

Anunciação do Nascimento, guarda de P. N. do distrito 2/5.^a (Bombarral). Admitida como guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1912.



Maria Rosa, guarda de P. N. do distrito 91 (Sabugo). Admitida como guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1912.

Carolina Maria Vilela, guarda de P. N. do distrito 406 (Nine). Admitida como guarda de P. N. em 31 de Outubro de 1912.



Lúcio Augusto Sobral, ajudante de Secção do 3.^o lanço da Secção de Santa Comba Dão (Mangualde). Admitido como assentador (Beira Alta) em 6 de Fevereiro de 1912; promovido a sub-capataz em 1 de Janeiro de 1916, a capataz em 1 de Setembro de 1919, a capataz de distrito em 1 de Setembro de 1922, a chefe de lanço em 1 de Fevereiro de 1929, a chefedelanço de 1.^a classe em 21 de Setembro de 1943 e a capataz geral de via em 21 de

Junhode 1945. Classificado como ajudante de Secção em 1 de Janeiro de 1949.

António Marques Ramos, Chefe de escritório principal das Oficinas da Figueira da Foz. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como Practicante de escritório, em 6 de Setembro de 1912, foi promovido a Encarregado de Secção em 1 de Outubro de 1925, a Empregado principal em 1 de Abril de 1926, a Tesoureiro em 1 de Abril de 1933, transitando para a Companhia, com a sua actual categoria em 1 de Janeiro de 1947.





João Gomes, Chefe de Depósito em Pampilhosa. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como Limpador, em 12-8-912, foi promovido a Fogueiro de 3.ª classe em 1-1-915, a Maquinista de 3.ª classe em 5-6-920, a Chefe de Maquinistas em 4-2-632 e a Chefe de Depósito em 1-1-944.

João Aním, Capataz de manutenção de 1.ª da Revisão de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como Servente, em 22-8-912, passou a Capataz em 17-7-924, a Capataz de 2.ª, em 1-1-943 e a Capataz de 1.ª em 1-1-944.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Monteiro Alves Fresco, fiel de 1.ª classe da estação de Coimbra, n.º 4.204, juntamente com mais dois agentes, encontrou, numa carruagem do comboio n.º 4725, de 5 de Agosto findo, abandonada num dos bancos, a importância de 2.000\$00; que prontamente entregou ao seu chefe.

Jerónimo Gil Parente Correia, arquivista de 2.ª classe do Serviço de Tráfego, n.º 2743, encontrou, no dia 30 de Julho findo, no postigo n.º 3 das bilheteiras da Rede Geral da estação de Lisboa-R uma carteira de cabedal com a importância de 1 100\$00, que prontamente entregou ao chefe da citada estação.



Fernando Costa Cardoso, carregador suplementar da estação da Figueira da Foz, juntamente com mais dois agentes, encontrou numa carruagem do comboio n.º 4725, de 5 de Agosto findo, abandonada num dos bancos, a importância de 2.000\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Coimbra.

José Transmontano Pelouro, factor de 1.ª classe da estação de Lisboa Rego, n.º 2.493, encontrou, no dia 19 de Agosto findo, quando se dirigia da sua residência para o comboio n.º 122, uma carteira contendo a importância de 2.500\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.



José Joaquim Bonifácio, subchefe do distrito 3/Tua (Abreiro), elogiado pela dedicação e bom serviço prestado na noite de 17/18 de Junho p.º p.º, na desobstrução de alguns pontos da linha, que, devido ao temporal, se encontravam pejados de pedras e terras, entre os kms. 34,900 e 35,350 — Tua.

Manuel Maria de Sousa, assentador do distrito 3/Tua (Abreiro), elogiado pela dedicação e bom serviço prestado na noite de 17/18 de Junho p.º p.º, na desobstrução de alguns pontos da linha, que, devido ao temporal, se encontravam pejados de pedras e terras, entre os kms. 34,900 e 35,350 — Tua.



José Tavares, chefe do distrito 73 (Cacia), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.

Oscar Quita Barragon, subchefe do distrito 72 (Aveiro), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.





António Marques da Costa, assentador do distrito 73 (Cacia), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.

Manuel Rodrigues Barge, assentador do distrito 73 (Cacia), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.



António Soares, assentador do distrito 73 (Cacia), louvado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.

Ernesto de Oliveira Morgado, assentador do distrito 73 (Cacia), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.



Manuel Velhas, assentador do distrito 72 (Aveiro), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.

Manuel Governo, suplementar do distrito 72 (Aveiro), elogiado pelo zelo e forma criteriosa como actuou, primeiro na reparação da avaria que permitiu a passagem do comboio presidencial ao Porto, em 27 de Maio p.º p.º, embora com precaução, e depois na substituição do carril que se encontrava partido e que motivou o sinal de paragem feito pelo pessoal do distrito 73 à automotora de exploração ao referido comboio presidencial.



Maria Leonor, guarda de P. N. do distrito 54 (Pombal), louvada pela Divisão e gratificada com 50\$00, pela decidida actuação e acertadas medidas que tomou, quando em 21 de Fevereiro p.º p.º se apercebeu da fuga de dois vagões da composição do comboio n.º 30260, evitando um possível acidente.

Amaro Cardoso, assentador do distrito 76 (Ovar), gratificado com 100\$00, pelas acertadas medidas que tomou quando, em 4 de Abril p.º p.º, estando deitado e ouvindo pancadas estranhas, à passagem do comboio n.º 52, correu a examinar a linha, encontrando um carril partido, ao km. 295,570—Norte. Tomando rápidas providências e substituindo o carril, evitou, possivelmente, um grave acidente.



Joaquim Estrompa Cansado, chefe do distrito 27/B. A. (Vilar Formoso), no dia 24 de Junho p.º p.º, quando se dirigia para a estação de Vilar Formoso, encontrou na linha, ao km. 250,400—Beira Alta, uma carteira contendo a importância de 16\$00, que imediatamente entregou naquela estação.

Fernando Franklin de Magalhães, assentador do distrito 410 (Barrozelas), no dia 28 de Julho p.º p.º, quando retomava o serviço pelas 13 horas encontrou na linha n.º 1 da estação de Barrozelas uma carteira com 70\$00 em moeda corrente e mais 199 pesetas, do que fez imediatamente entrega ao seu chefe de distrito.





António Rodrigues de Carvalho, Capataz de manutenção de 1.^a classe da Revisão de Coimbra. Ao passar, juntamente com dois agentes da Exploração, a revisão à carruagem Ctf 2283-CP, chegada à estação de Figueira da Foz, pelo comboio n.º 4725 de 17 de Agosto, encontrou sobre um banco a quantia de 2.000\$00, que prontamente entregou na estação mediante recibo em R. 60.

Orlando Pereira Mendonça, revisor de bilhetes de 2.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 4015, encontrou no dia 22 de Agosto findo, no cais de passageiros da Estação do Porto, um alfinete de gravata, de ouro, com 5 pedras, avaliado em 250\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.



Augusto Leite Azevedo, revisor de 2.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 17.072, encontrou numa carruagem do comboio n.º 904, em 7 de Agosto último, uma mala de senhora contendo 9.732 cruzeiros e a importância de 815\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Espinho.

Manuel Alves, carregador suplementar da estação do Porto, encontrou, no dia 27 de Agosto findo, abandonada na sala de expedição da G. V., a importância de 430\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.



TRANSFERENCIA

Serviços Médicos — *Joaquim de Oliveira Cabedal*, empregado de 3.^a, da Divisão dos abastecimentos para o Serviço Central dos Serviços Médicos, por permuta com o empregado de 2.^a *Manuel Agostinho Pires*.

NOMEAÇÕES

Via e Obras — *Guardas de P. N.*: Maria Amélia Rodrigues e Irene Antunes Gonçalves. *Assentadores*: António Fernandes Barrau e Joaquim de Jesus Medeiros.

PROMOÇÕES

Via e Obras — *Chefes de Distrito*: José António Pardal, António Marques, Cipriano dos Remédios Roma, Alexandre dos Santos, José António, Arlindo Aleixo, Albino Gomes Correia, Manuel Domingues Júnior, Cirilo Lopes Olaró, Raúl Joaquim das Dores, José Gil e Joaquim Frade Cabrita.

Subchefe de Distrito — Manuel Francisco Lercas, António Francisco, José Francisco Mendes Vargas, José Maria Areias, João Roma, Júlio da Silva Tremoço, Henrique da Estrela Costa, Manuel José Alves, António Gonçalves, António José Vicente Saramago, Manuel Valente Júnior, Henrique Fernandes Girão, João Gomes dos Santos, Fernando Matos, José Gonçalves Guerreiro, Manuel Joaquim Serrano, Manuel Joaquim Monteiro, José Ferreira da Costa, António da Costa Moreira, Alberto Valério, João Pires, António Henriques Marreiros, Ivo de Brito, José André, António Inácio Victória Encarnação e José António Francisco.

REFORMAS

Abastecimentos — *Mário Costa*, Adjunto do Armazém Regional da Figueira da Foz. — Serv. Aprovisionamento e Armazéns.

José Raúl Correia, Empregado Principal das Repartições Anexas à Chefia da Divisão.

Joaquim Santiago, Recebedor de materiais de 1.^a classe do Serviço de Recepção.

Direcção-Geral — *Ernesto Teixeira*, Porteiro.

Material e Tracção — *Lourenço da Costa*, Inspector Principal do Depósito de Campolide.

José da Silva Gaspar, Inspector Principal do Depósito de Entroncamento.

Amílcar Augusto Pires, Inspector do Depósito de Barreiro.

Amadeu José da Silva, Chefe de Maquinistas do Depósito de Campanhã.

Manuel Rodrigues, Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Entroncamento.

Ismael Domingos de Sousa, Maquinista de 2.^a classe do Depósito de Campanhã.

Josué Duarte, Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Pampilhosa.

António Ferreira da Silva, Fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Campanhã.

Alvaro da Silva Peixoto, limpador do Depósito de Régua-Pocinho.

Eduardo Dias Castro, Revisor de material de 3.^a da Revisão do Minho Porto.

José Pereira dos Santos, Operário de 1.^a (carpinteiro) do Depósito de Sernada.

Emanuel Coelho da Rocha, Operário de 2.^a (forjador) das Oficinas de Campanhã.

Manuel Capela, Operário de 3.^a classe (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro.

António Silva Ricardo, Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Campolide.

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

Serviços Auxiliares de Caminhos de Ferro

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

- AGENTES DE NAVEGAÇÃO
- VIAGENS E TURISMO

ARMAZÉM GERAL DE COMÉRCIO

RECOLHA E ENTREGA DE BAGAGENS
E OUTRAS MERCADORIAS AO DOMICÍLIO

SERVIÇO DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

Rua do Arsenal, 124-1.º — LISBOA

Telefones { 3 2151/54
3 2161/64

R. Mousinho da Silveira, 30-PORTO

Telefones 2 5938/9

Sumário

O nosso Caminho de Ferro perante as
actuais necessidades de transporte, por
Elio Cardoso

Os Homens da Ponte Maria Pia, por Fre-
derico Abragão

O sangue é a vida, por José Lourenço
Bom humor

Talvez não saiba que..., por José Júlio
Moreira

Para a História do Caminho de Ferro
Vida Ferroviária

Estações floridas: Leixões ganhou o Pri-
meiro Prémio do XI Concurso

Instrução Profissional

Velhos temas: Glotonaria, por F. Pereira
Rodrigues

Os médicos da C. P. vistos pelos ferroviários
Perguntas e Respostas

Regulamentação dispersa

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

NA CAPA — «Phidias», de João Salgueiro
da Costa, 5.º Prémio do Con-
curso de Fotografias do «Bo-
letim da C. P.»

Grave na sua memória
onde gravar
os seus trabalhos



Fotogravura

ARMEIS & MORENO, LDA.

T.S. JOÃO DA PRAÇA, 38
TELEF. 28055
LISBOA

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só
na **União de Confecções, Lda.**
Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeá-
veis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas
Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937