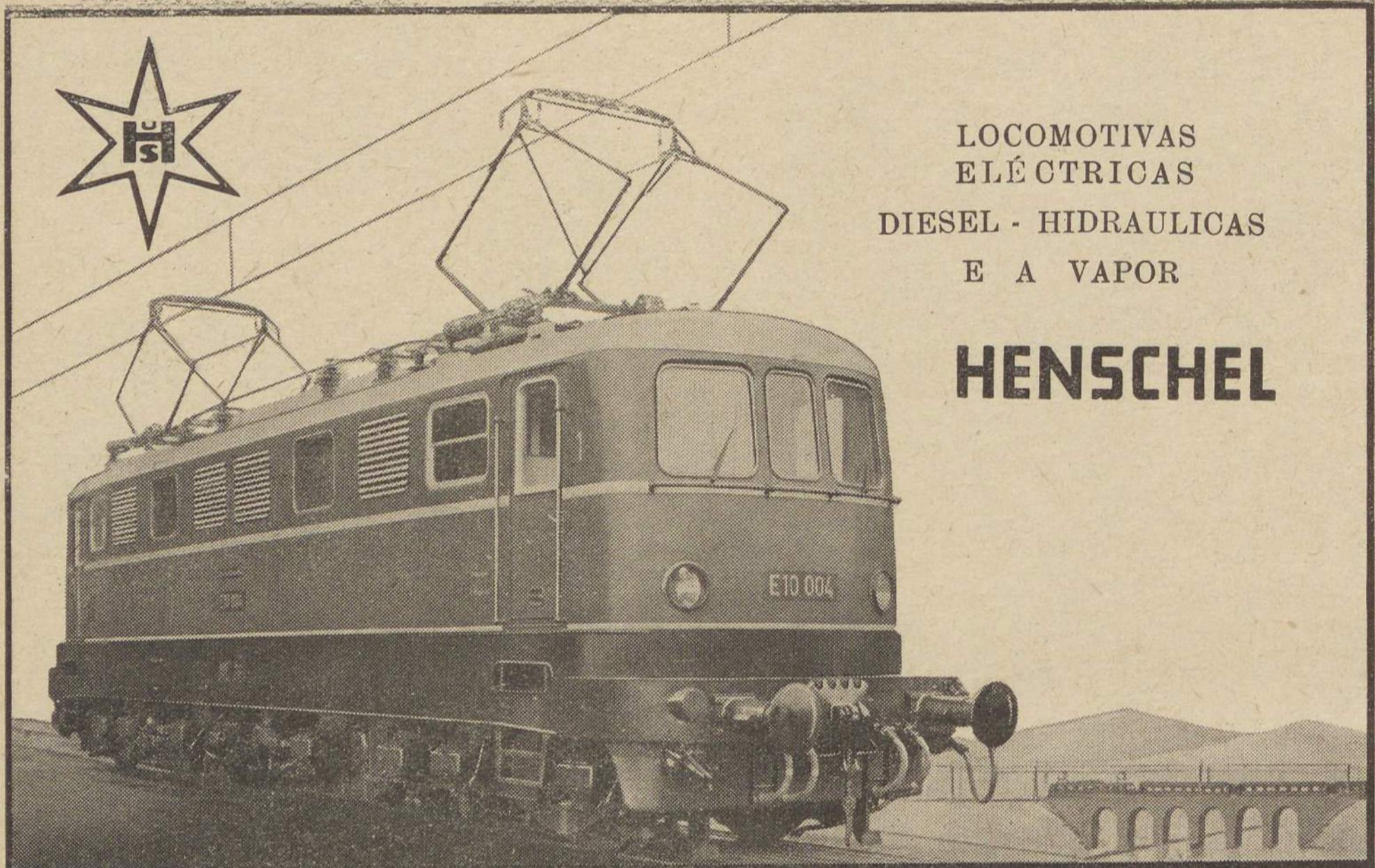


BOLETIM DA C.P.



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS
DIESEL - HIDRAULICAS
E A VAPOR

HENSCHEL

HENSCHEL & SOHN GM. BH. **KASSEL**

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

Bonança

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em
adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.

OCULISTA DE LISBOA, L. ^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L. ^{TD}

Rua Bernardino Costa 47 — Telef. 23282/4/5

E. PINTO BASTO & C.º L. ^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 7 linhas
AGENTE NO PORTO

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telef. 7

BOLETIM DA C.P.

N.º 291

SETEMBRO — 1953

ANO 25.º

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

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

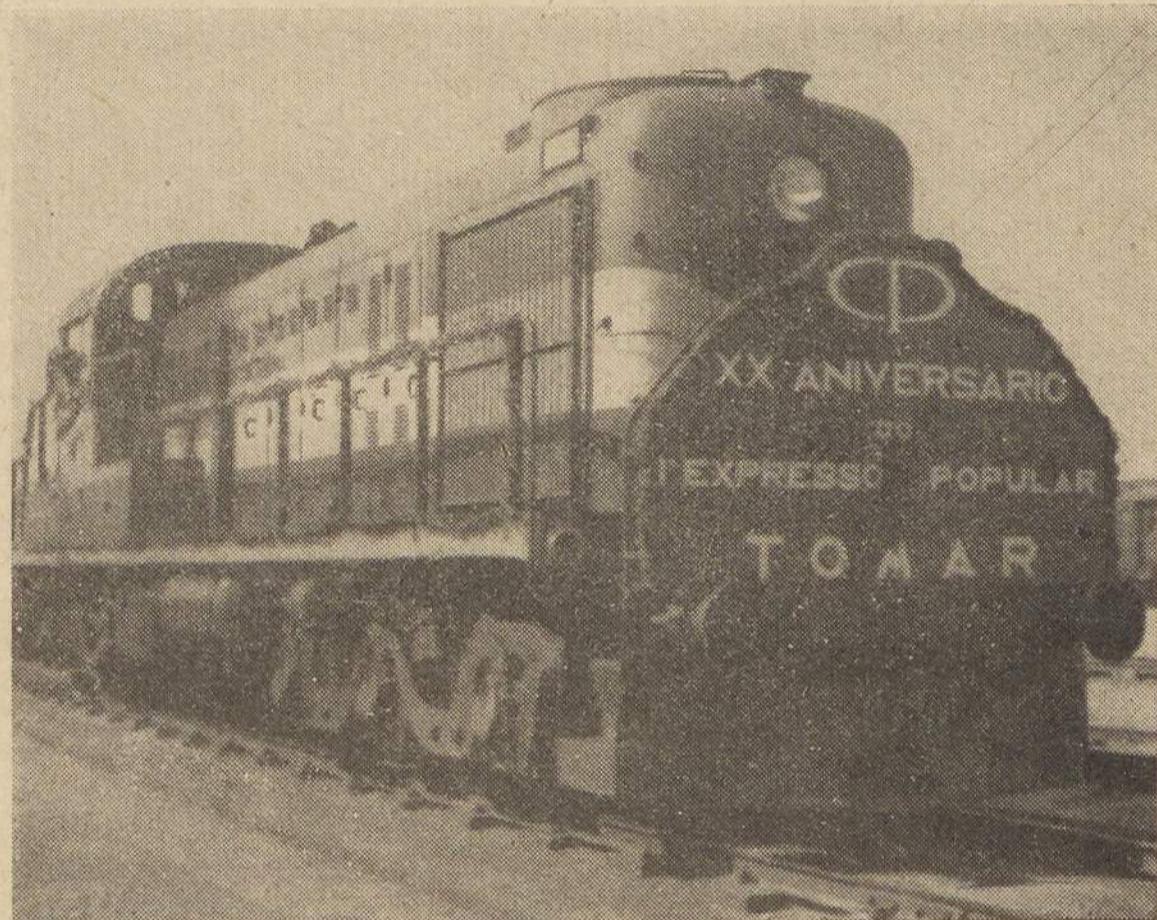
EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

O 20.º aniversário dos «Expressos- -Populares»



Foi em 6 de Agosto de 1933 que se iniciou, com uma viagem a Tomar e volta, pelo preço de 20\$00 por pessoa, a campanha dos Expressos Populares. A iniciativa da C. P. encontrou logo no público o mais entusiástico acolhimento. Depois de Tomar, cujo Convento de Cristo dá à cidade uma alta categoria turística, outros pontos do País, no Norte e no Sul, foram visitados. O gosto pelas viagens acentuou-se. Graças aos Expressos Populares os portugueses começaram a ter o interesse de conhecer e de viajar na sua própria terra.

No dia 9 de Agosto a C. P. para comemorar o 20.º aniversário da inauguração da sua campanha turística, organizou um Expresso-Popular a Tomar, pelo mesmo preço de há vinte anos, ou seja 20\$00 por pessoa.

O chamariz do preço e o encanto da cidade tomarense concorreram para o extraordinário êxito desta viagem, pois muito embora o Expresso-Popular se compusesse de 12 carruagens, a lotação, que era de

1.117 passageiros, esgotou-se rapidamente. O Expresso foi, na ida, desdobrado desde Santa Cita e na volta de Tomar a Entroncamento, para evitar o congestionamento da estação da cidade visitada, que não possui condições para receber comboios tão compridos e com tantos passageiros.

Os excursionistas foram entusiasticamente recebidos na cidade do Nabão, e a Comissão de Turismo distribuiu grande quantidade de roteiros e artísticos impressos de propaganda da linda região, tendo posto à disposição dos visitantes, guias para os conduzir aos locais mais interessantes. E graças às facilidades de transporte que a mesma comissão conseguiu, muitos foram também os excursionistas que foram visitar a barragem do Castelo do Bode. O regresso de Tomar fez-se às 19,30, tendo dirigido a excursão, que decorreu sempre na melhor ordem e com manifesto agrado de todos os passageiros, o sr. Laurentino Vinagre, verificador de contabilidade da C. P.

Eng. Pedro Joyce Dinis

COM o falecimento, ocorrido no dia 10 de Julho, do Eng. Pedro Joyce Dinis, perdeu o País um dos seus mais ilustres elementos, de grande projecção nacional e internacional, não apenas como técnico, dos mais notáveis, em caminhos de ferro mas, também, como conhecedor profundo de assuntos e problemas respeitantes a turismo e transportes. A documentar os seus altos conhecimentos, a sua experiência e a sua cultura especializada, deixou algumas obras de reconhecido mérito sobre minas e caminhos de ferro.

Natural de Coimbra, em cuja Universidade fez, com distinção, os preparatórios de Matemática, formou-se a seguir, com as mais altas classificações, na Escola Superior de Minas, de Paris.

De regresso a Portugal, entrou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde logo se evidenciou não só como engenheiro competentíssimo, mas também como chefe disciplinador e respeitado, que sabia ao mesmo tempo fazer-se estimar por todos os seus subordinados.

Reconhecidos os seus grandes méritos, foi encarregado de missões técnicas no estrangeiro, delas se desempenhando de maneira a conquistar justos elogios. O seu prestígio consolidava-se, de dia para dia.

O sr. Eng. Pedro Joyce Dinis exerceu, também, durante alguns anos, brilhantemente, o cargo de administrador-delegado da extinta Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

A sua carreira na C. P. terminou com a reforma, por limite de idade, no posto de engenheiro-chefe da Divisão de Material e Tracção.

Era também um apaixonado por assuntos automobilísticos, tendo sido, durante muitos anos, primeiro vice-presidente e depois, por

acclamação, em assembleia-geral do Automóvel Clube, presidente da Direcção desta prestante colectividade.

O Eng. Pedro Joyce Dinis, que faleceu



com 78 anos de idade, possuía, entre outras condecorações, a Legião de Honra, a Grã-Cruz de Mérito Industrial e a comenda de S. Tiago.

Os seus restos mortais ficaram sepultados em jazigo no cemitério do Alto Estoril.

A distinta família enlutada o «Boletim da C. P.» apresenta sentidas condolências.



Grupo de dirigentes da C. P., do «Lusitânia Expresso» e da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits», momentos antes da partida do comboio

O «Lusitânia Expresso» comemorou o 10.º aniversário da sua fundação

NO dia 23 de Julho de 1943 deu-se, nas relações ferroviárias entre as capitais de Portugal e Espanha, um grande acontecimento, com a inauguração de um comboio de luxo, composto de carruagens metálicas de 1.ª e 2.ª classes e carruagens camas, e ao qual se deu o nome de «Lusitânia Expresso». Com a inauguração desse Expresso as relações entre os dois países peninsulares melhoraram consideravelmente, e ao facto se referiram, com entusiásticos louvores, tanto os jornais portugueses como os de Espanha.

A organização desse comboio bem como os seus respectivos horários foram feitos de

comum acordo entre as Direcções da C. P. e da RENFE e outras entidades que não podiam deixar de intervir no assunto, como, por exemplo, a Companhia dos «Wagons-Lits» e as Alfândegas e Polícias dos dois países.

O estabelecimento do «Lusitânia Expresso», além de outras vantagens, morais e materiais, trouxe uma contribuição, muito de ponderar e enaltecer, para o estreitamento das relações de boa amizade entre Portugal e Espanha. O décimo aniversário da inauguração desse comboio de luxo, ocorrido no dia 20 de Julho, não podia, por tudo isso, passar despercebido, e sem ter também,



A gravura representa os srs. Eng. Lima Rego, (no 1.º plano), capitão Agostinho Lourenço, general Afonso Botelho e Dr. Malheiro Reimão, Administrador da C. P.

a consagrar a data, um acto em que se reunissem alguns elementos mais ligados àquela iniciativa.

Com efeito, a data não ficou por comemorar. Assim, as Direcções da C. P. e da Companhia dos Wagons-Lits ofereceram um «Vinho do Porto», servido meia hora antes da partida do «Lusitânia», na carruagem-restaurante.

Além dos srs. Director-Geral da C. P., Engenheiro Espregueira Mendes, e Director da Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus, Conde de Penalva, encontravam-se, entre os convidados, os srs. general Afonso Botelho, comandante da G. N. R.; eng.º Luís Costa, em representação da Direcção Geral dos Transportes Terrestres; Dr. Malheiro Reimão, administrador da C. P., engenheiros Pedro de Brion, Alberto Carlos Sousa Rego e Custódio Nazaré, respectivamente, Subdirector, Chefe e Subchefe de Divisão de Exploração da C. P.; Prof. Doutor João Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial; enge-

nheiros Sousa Nunes, Fonseca, Chefes de Divisão; eng. Horta e Costa e Constantino de Carvalho, subchefes de Divisão; eng.º Almeida Henriques; inspectores Rui Martins e Gonçalves, da Companhia dos «Wagons-Lits»; Leite Pinto e Augusto da Costa Murta, do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.; capitão Agostinho Lourenço, director da P. I. D. E.; dr. Tavares de Almeida, chefe dos Serviços da Imprensa do S. N. I., Jacinto Câmara Pestana, director geral da Alfândega; Dr. Mário Pinto da Luz e outras individualidades, vendo-se ainda largamente representada a Imprensa.

Além das individualidades portuguesas presentes, viam-se também os engenheiros espanhóis D. Mariano Lanzarote e D. Ricardo Garcia Torres, engenheiro principal e subchefe de Serviço, respectivamente, da RENFE, que propositadamente vieram de



O cavaleiro D. Francisco de Mascarenhas brindando, em nome dos passageiros e na pessoa do Director-Geral da C. P., pelos progressos do «Lusitânia-Expresso»

Madrid para tomar parte, junto dos seus camaradas portugueses, nos actos comemorativos do décimo aniversário da inauguração do «Lusitânia Expresso».

O sr. Dr. Malheiro Reimão, administrador da C. P., que foi a primeira individualidade a fazer uso da palavra, agradeceu a presença dos convidados e saudou os representantes da RENFE e a Direcção dos Wagons-Lits. Falou, a seguir, em nome da Companhia Internacional de Wagons-Lits e dos grandes Expressos Europeus, o sr. Conde de Penalva, que se congratulou com os êxitos, ao longo de dez anos, do «Lusitânia Expresso», terminando com uma saudação à Imprensa.

Às 20 horas e cinco minutos o «Lusitânia Expresso» saiu da estação, nele seguindo o sr. Eng.º Espregueira Mendes, e alguns convidados, a quem foi oferecido um magnífico jantar, sendo servido, no final, uma taça de espumoso, de que compartilharam os passageiros inscritos para a primeira série. O sr. Director-geral da C. P. dirigiu-se em seguida ao outro compartimento onde jantavam os passageiros e ao explicar-lhes o significado da sua visita, desejou a todos «boa viagem». Esta visita, por inesperada, e porque, também, poucos sabiam que naquele dia se comemorava o 10.º aniversário da inauguração do «Lusitânia-Expresso», impressionou os passageiros. Uma senhora, ergueu-se para agradecer, bastante comovida, ao sr. Eng.º Espregueira Mendes as suas saudações e pouco depois, em nome dos restantes passageiros, o cavaleiro tauro-

máquico, D. Francisco de Mascarenhas, veio também agradecer os cumprimentos do nosso Director-geral, aproveitando a oportunidade para enaltecer os progressos dos caminhos de ferro portugueses.

Falou ainda o sr. eng.º Lima Rego, que brindou pela Imprensa, tendo tido também algumas palavras de lembrança e justa homenagem para o sr. D. Gabriel Urigüen, eng.º da RENFE, a quem a organização do «Lusitânia-Expresso» mereceu um grande e eficaz interesse.

No Entroncamento, apareceram-se os convidados, depois de terem ido apresentar cumprimentos de despedida aos Engenheiros da RENFE, que seguiam para Madrid, de regresso ao seu país. Os srs. Eng. Espregueira Mendes e Conde de Penalva, bem como os seus convidados, tomaram pouco depois o rápido do Porto, no qual regressaram a Lisboa.



Grupo de convidados para o jantar comemorativo do 10.º aniversário do «Lusitânia-Expresso»

Túnel da Serra do Pilar

DOS três principais túneis do caminho de ferro do norte, o da serra do Pilar é o mais pequeno. Tem de extensão 425,10 m.; de altura sobre o balastro 6 m.; e de largura 8 m. Atravessa a serra de Oeste para leste.

Gastaram-se dois anos e cinco meses na perfuração da montanha e na construção do túnel, pois que principiaram os trabalhos em 1 de Julho de 1861, e concluiram-se em 1 de Dezembro de 1863. Em metade daquela extensão, pouco mais ou menos, encontrou-se rocha granítica, em partes mais ricas do que noutras. Predominava, em geral, o granito composto de grandes elementos; porém, numa extensão de 20 a 30 metros, era a rocha formada de granito porfiroide azulado.

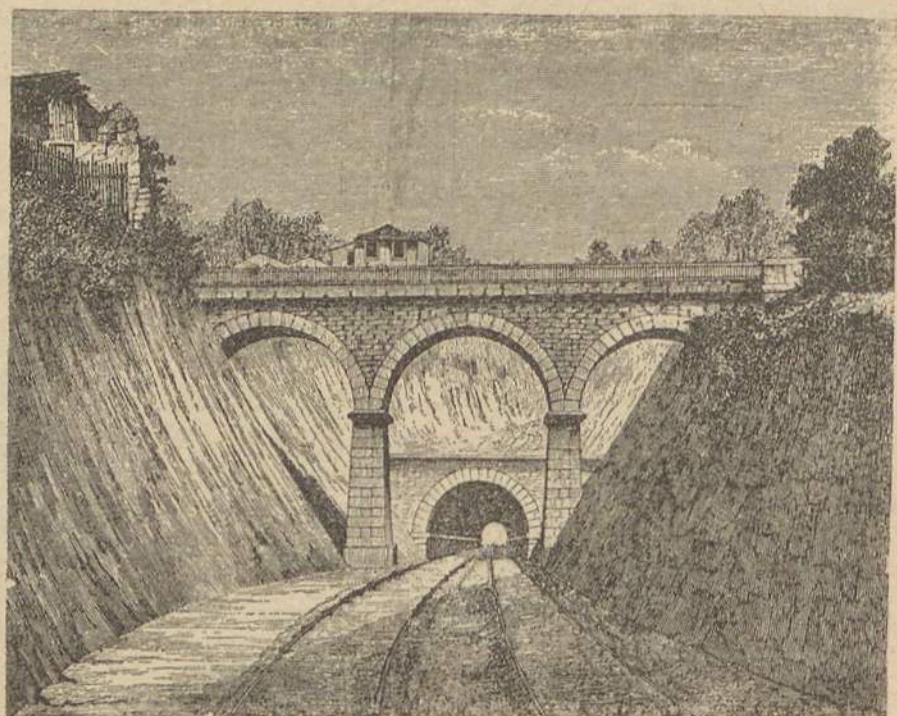
Está situado este túnel na margem esquerda do Douro, entre a estação das Devesas, que fica sobranceira a Vila Nova de Gaia, e é o termo provisório do caminho de ferro do norte e o sítio chamado a *Pedra Salgada*, onde se vai construir a ponte sobre o Douro, que deve dar passagem ao dito caminho para a margem direita do rio, no seu seguimento para a cidade do Porto.

Desde a saída do túnel até ao lugar destinado para a ponte tem a linha férrea a extensão de 2:420 metros. Acham-se muito adiantados, ou quase prontos, os aterros e assentamentos dos carris em toda esta extensão. O risco da ponte, feito pelo sr. Joubert, engenheiro chefe da construção, é esbelto e grandioso; produz um belo efeito, e deverá ser uma obra monumental, porém ainda está dependente da aprovação do Governo. Na margem direita do Douro, desde a ponte até à estação principal, na cidade do Porto, percorrerá o caminho de ferro uma extensão igual, ou quase igual, à que medeia entre o túnel da Serra do Pilar e a *Pedra Salgada*.

Saíndo da estação das Devesas para o túnel da serra do Pilar, encontra-se, a pouca distância, uma obra de arte importante. É uma alta ponte de cantaria, chamada *Ponte de Vila Nova*, com cinco arcos, de cons-

trução elegante e sólida, sobre a qual passa a via férrea. Esta obra acha-se concluída, faltando-lhe só o balastro.

Está lançada esta ponte sobre um vale ou quebrada entre duas colinas, situadas a leste do monte do Candal, e a Oeste da Serra do Pilar. Por conseguinte, logo adiante daquela ponte começa um longo desaterro, por onde segue a via férrea, quase sempre em bastante profundidade, até outra ponte mais pequena, donde continua, também entre altas trincheiras, até à entrada do túnel referido. Perto desta entrada, a uns 30 ou 40 metros de distância dela, atravessa a via



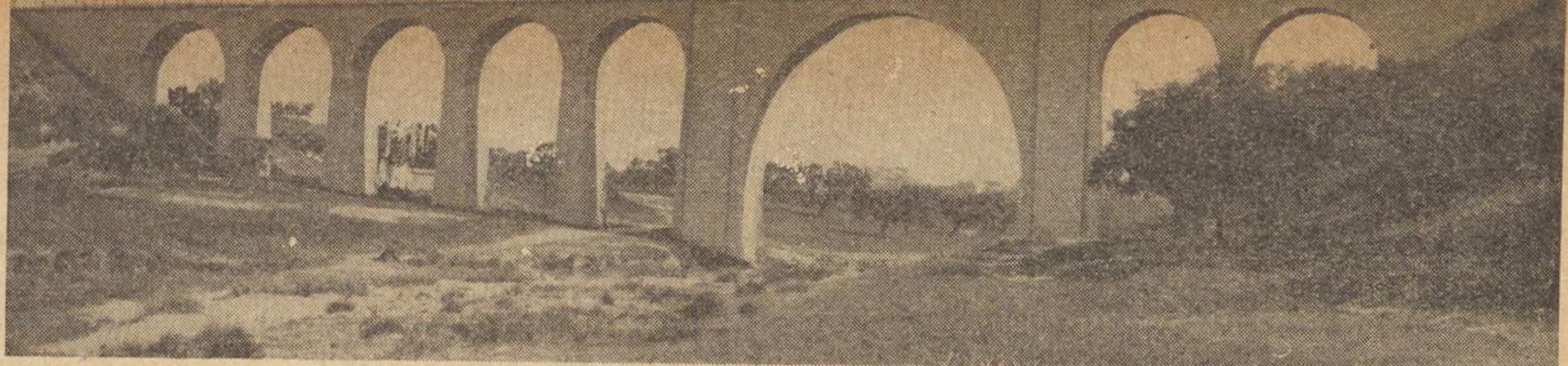
Túnel da Serra do Pilar

férrea a estrada da Bandeira sobre uma ponte com um grande e largo arco, que toma toda a largura da via, e dois meios arcos que se vão embeber nas altas trincheiras da mesma via. A ponte é de cantaria, e tem por guardas gradaria de ferro. Aquela estrada, ampla, bem traçada, e de lindas vistas, que conduz do alto da Bandeira até à ponte pênsil sobre o Douro, foi aberta e construída pelo governo, em 1861, para o serviço da mala-posta entre a capital e o Porto.

A nossa gravura, copiada de uma fotografia, que julgamos ser tirada pelo sr. Seabra, mostra a ponte da estrada da Bandeira e o túnel da Serra do Pilar.

I. DE VILHENA BARBOSA

Do Archivo Pittoresco — 1.º vol. de 1864 — pág. 281



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 141 — Cobrança a efectuar ao portador de livrete quilométrico em 3.ª classe, que apresenta senhas para 75 quilómetros, na bilheteira de Lisboa-Terreiro do Paço, pedindo bilhete para Faro, na mesma classe, utilizando o comboio n.º 8011 até destino.

Lisboa-T. do Paço a Barreiro	10 km.
Barreiro a Faro (Via Sado)	<u>289</u> »
	<u>299</u> »
$299 - 75 = 224$ km. $\times \$25$	<u>56\$00</u>

Deve ser estabelecido um bilhete indicando-se procedência e estação de destino e um F. 17 em complemento?

Resposta — A taxa apresentada está certa.

Deve ser estabelecido um bilhete ao abrigo Tarifa Especial n.º 2-P., para a estação dentro do máximo do percurso comportável e cobrar-se, por mod. F. 17, o excesso de percurso.

///

Pergunta n.º 142 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Pequena velocidade, de Pampilhosa para Mealhada, um vagão com 50 sacos milho em grão 3.000 kg., 50 sacos feijão seco 3.000 kg. e 50 sacos grão de bico 3.000 kg.

Carga pelo expedidor e descarga pelo consignatário. Distância 6 km.

Transporte (mínimo)	4\$00
Evoluções e manobras $8\$00 \times 10,00$	<u>80\$00</u>
Registo e Aviso	<u>8\$00</u>
Total.	<u>92\$00</u>

A aplicar-se o Aviso B. 158 ao feijão seco e grão de bico por 7 toneladas, e a 4.ª classe CR eo milho dá menos que o mínimo por Tarifa Geral.

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 143 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Grande velocidade de Lardosa para Condifelos, uma jaula com borregos 70 kg.,

um cabaz com ovos 11 kg., um saco com alhos 26 kg. e um saco com cebolas 50 kg.

Distância 403 km.

Borregos e ovos, Aviso ao Públ. n.º B 126.

Alhos e cebolas, Tarifa Geral, base 6.ª com 40% de redução.

Borregos e ovos, $1\$50 \times 403 \times 0,10$	<u>60\$45</u>
Alhos e cebolas, $448\$80 \times 0,08$	<u>35\$91</u>
Manutenção $18\$00 \times 0,08$	<u>1\\$44</u>
Transbordo $16\$00 \times 0,08$	<u>1\\$28</u>
Registo	<u>3\\$00</u>
Aviso de chegada.	<u>1\\$00</u>
Desinfecção	<u>5\\$00</u>
Arredondamento	<u>\$02</u>
Total.	<u>108\\$10</u>

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado; no entanto, se ao consultante for solicitado um transporte nestas condições, deverá convidar o expedidor a expedir os alhos e as cebolas em remessa separada, a fim de estas mercadorias disfrutarem da aplicação dos preços da Tarifa Especial n.º 3 de grande velocidade.

///

Pergunta n.º 144 — Rogo informar-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Pequena velocidade, de Malveira para Coimbra, 3 cascos com vinho de pasto 2.529 kg., 50 sacos com massas alimentícias 2.577 kg. e 150 caixas com sabão ordinário 4.608 kg.

Carga e descarga pelos Donos (Agrupamento B. 94)
Distância 205 km.

Vinho, Av. ao Públ. B. 147, $\$43 \times 205 \times 2,53$	<u>223\\$02</u>	
Massas, » » B. 164, $\$50 \times 205 \times 2,86$	<u>293\\$15</u>	
Sabão, » » B. 111, $\$55 \times 205 \times 4,61$	<u>519\\$78</u>	
Evoluções e manobras do vinho	$8\$00 \times 2,53$	<u>20\\$24</u>
Registo e aviso		<u>8\\$00</u>
Arredondamento		<u>\$01</u>
Total.		<u>1.064\\$20</u>

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:
Distância 205 km.

Vinho — Aviso ao Públ. B. 147 por 2.810 kg.
Massas — » » » B. 164 » 2.580 »
Sabão — » » » B. 111 » 4.610 »

Vinho	Preço; — \$43×205×2,81	247\$71
	Manutenção — 8\$00×2,81	22\$48
Massas — Preço : \$50×205×2,58	264\$45	
Sabão — » : \$55×205×4,61	3\$00	
Registo	519\$78	
Aviso de chegada	5\$00	
Arredondamento	\$08	
	Total.	1 062\$50

II — Divisão da Exploração

Rectificação à resposta dada à pergunta n.º 115, inserta no «Boletim da C. P.» n.º 290, de Agosto de 1953.

A todos os comboios de mercadorias, em harmonia com a Comunicação-Circular, do Serviço do Movimento n.º 882 de 2 de Maio de 1953.

///

Pergunta n.º 119 — Peço dizer-me se a designação das linhas, ramais, estações e apeadeiros, que as limitam, que constam da Comunicação-Circular n.º 96 do Serviço da Fiscalização das Receitas, de 27/2/952, é comum a todos os Serviços da Companhia e, portanto, se anula as que constam no Livro E. 15 e nos Anexos aos Livros E. 1 e E. 6.

Resposta — As novas designações de linhas e ramais e estações e apeadeiro que os limitam, foi determinada por Decreto n.º 38246 de 9 de Maio de 1951, transcrita na Comunicação Circular n.º 96 do Serviço da Fiscalização das Receitas, que não anulou evidentemente o Livro E. 15, por este Regulamento pertencer à Divisão da Exploração, mas até que este seja substituído por nova edição que está sendo preparada, devem adoptar-se as designações constantes da Comunicação-Circular acima referida.

///

Pergunta n.º 120 — Parte das estações da antiga linha da Beira Alta, apenas têm ao serviço um único agulheiro. Havendo necessidade de efectuar um cruzamento numa dessas estações com dois comboios, um Sud-Express e outro Ónibus, que chegam, o 1.º às 11-23 1/2 e o 2.º às 11-30 1/2.

O 1.º parte da estação colateral às 11-10 e o 2.º às 11-17 1/2. Na própria estação do cruzamento não reside nem presta serviço outro agente a que se possa deitar mão. Tem serviço de passageiros, bagagens e mais serviço, que pode originar reclamação do público.

Como deve proceder o chefe da mesma?

Resposta — O chefe de Vila Fernando terá de proceder de igual maneira como há muito tempo vem executando este serviço sómente com o pessoal de que dispõe. Assim, o factor de 3.ª classe vai guarnecer uma das agulhas de entrada, e o agulheiro a outra.

Como este factor folga aos domingos, é o chefe que, nestes dias, vai receber o comboio n.º 1004 à agulha, enquanto o agulheiro dá entrada ao n.º 1121.

Se ambos os comboios circularem à tabela ou com igual atraso ou então se o atraso do comboio n.º 1004 for superior ao do n.º 1121, o agulheiro ainda vai a tempo de substituir na agulha do lado oposto, o chefe que volta imediatamente à gare para regular o seu serviço.

Relativamente à venda de bilhetes e despacho de bagagens é serviço que apenas interessa ao comboio n.º 1121 e que geralmente fica concluído antes do chefe ir guarnecer a agulha para a entrada do comboio n.º 1004.

///

Pergunta n.º 121 — Suscita-se-me dúvidas a forma de proceder na expedição dum comboio de mercadorias, «ligado» quando este tenha de ser expedido à frente dum outro de maior categoria, qual o tempo mínimo a ter em vista para o seu resguardo em via dupla, quando este seja feito de recuo. A Comunicação-Circular n.º 882 do Serviço do Movimento, esclarece:

Máquinas isoladas	8 minutos
Comboios de passageiros, recoveiros e todos os que circulam ligados	10 »
Comboios de mercadorias	15 »

Se para uma máquina isolada o tempo mínimo é de 8 minutos, veículo fácil de manobras, também para um comboio de mercadorias «ligado» devem ser considerados 15 s não 10 minutos.

Agradeço ser esclarecido.

Resposta — Têm 15 minutos para resguardo todos os comboios de mercadorias em harmonia com a Comunicação-Circular n.º 882 do Serviço do Movimento, de 2/5/953

///

Pergunta n.º 122 — Vendas Novas anunciou a M n.º 32702 a chegar a Setil às 16 horas; devido ao seu atraso, o comboio n.º 2772 circulou à sua frente desde Agolada, passando o telegrama da interversão de trens que chegou a Setil antes da partida dali do comboio n.º 2743.

Quais os modelos que Setil e Muge têm a fornecer ao comboio n.º 2743 para a sua expedição, visto este comboio ter fixado o cruzamento com o comboio n.º 2772 em Marinhais?

Resposta — O chefe da estação de Setil fornece ao pessoal do comboio n.º 2743 os seguintes modelos:

M 117 estabelecendo na sua própria estação o cruzamento com a M 32702. (Artigo 64.º do Regulamento 2), M 126, utilizando o n.º 3; desta forma não se deve estabelecer o mod. M 116 porque o cruzamento com a M. 32702, é na mesma estação em que está fixado o cruzamento do comboio n.º 2772 com o comboio n.º 2743. (Art. 35.º do Regulamento 2).

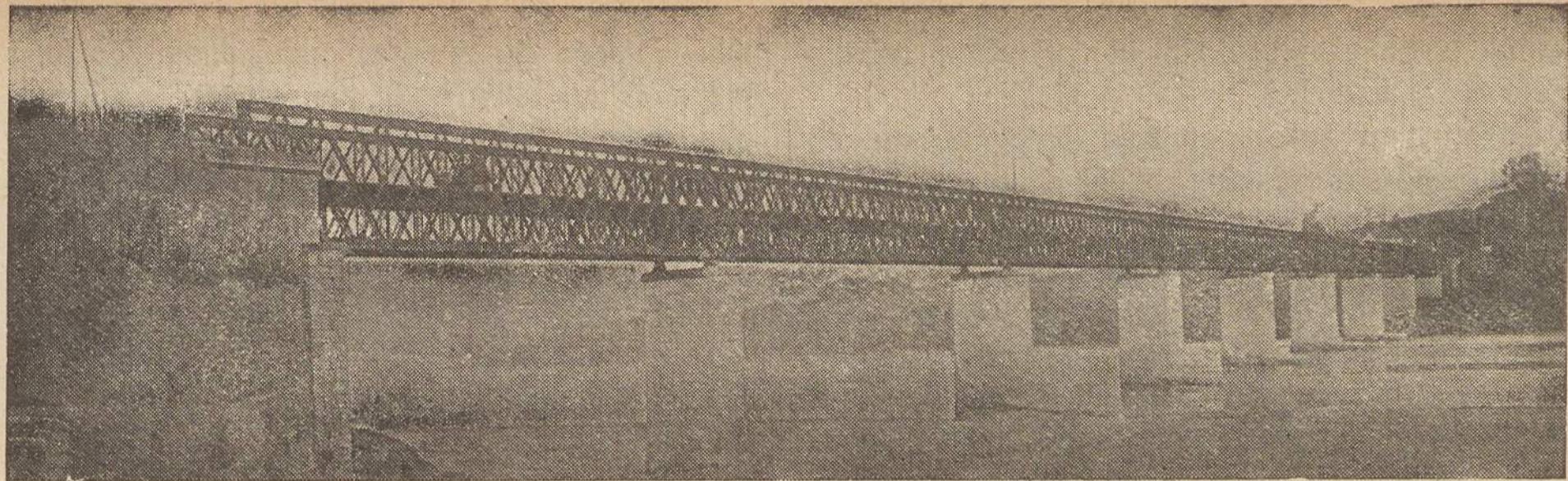
A estação de Muge não tem que fornecer qualquer modelo. O comboio n.º 2743 circula com avanço simples até Marinhais. Se o cruzamento do comboio n.º 2743 com o comboio n.º 2772 se efectuar em Marinhais e o cruzamento do comboio 2743 com a M 32702 se efectuar em Agolada, então é que a estação de Marinhais terá que fornecer ao pessoal do comboio n.º 2743 o mod. M 116 e a estação de Agolada o mod. M 126 (Art. 27.º do Regulamento 2).



«AMANHÃ OS ARRANJAREI!»

MUSEU DE JOÃO DE DEUS

PINTURA A ÓLEO DE JOSÉ MALHOA



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSE JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão da Via e Obras

A cidade de Anvers, na Bélgica, foi berço dos grandes pintores Van Dyck, Teniers, Gonzales Coques, Van Balen, Francken, Martinho de Vos, Paul Bril, Pedro Nefs, Fr. Millet, Jordaens e Quintino Matsys, bem como do gravador Edelinck, do geógrafo Ortelio e do filólogo Gruter.

* * *

A famosa composição musical Miserere, de Gregório Allegri (1587-1640), que costuma ser cantada na capela Sixtina, em Roma, teve a cópia durante muito tempo interdita, sob pena de excomunhão. Mas a proibição do Papa, que desejava ser o único a possuí-la, foi iludida pelo célebre compositor Mozart que a decorou e reproduziu, segundo se afirma, depois de a ouvir apenas duas vezes.

* * *

Antes de se usarem os sinos, os monges costumavam chamar para o côro os seus confrades, pronunciando em voz alta: *Aleluia! Aleluia!...* Esta palavra, de origem hebráica, significa *louvai a Deus* e era adoptada para designar um cântico sagrado que, na Igreja grega, se entoava todos os Domingos e dias santificados, mesmo que sejam na Quaresma. O Papa S. Gregório Magno (investido no ano de 590) ordenou

que, na Igreja latina, se cantasse em todo o ano depois de longo tempo só ser usado na época pascal. Mas, o concílio de Toledo decretou que ficasse suprimido nos ofícios de defuntos e, assim, desde o Papa Alexandre II (que ascendeu à cadeira de S. Pedro em 1061) se determinou que não fosse cantado no intervalo que vai da Septuagésima (terceiro Domingo antes do primeiro da Quaresma) até ao Sábado-Santo ou Sábado de Aleluia.

* * *

O rei D. Sebastião foi o primeiro monarca português que usou o título de majestade, tratamento este que parece ter-lhe sido dado, pela primeira vez, por Filipe II de Castela, na entressita de Guadalupe. Em Portugal, nos primeiros tempos da monarquia, o tratamento dos reis era de senhoria e de mercê; mais tarde, de alteza.

* * *

A marquesa de Alorna (D. Leonor de Almeida Lorena e Lencastre) ilustre poetisa e senhora de grandes virtudes, esteve encarcerada com sua mãe no convento de Chelas, durante 18 anos, por ordem do marquês de Pombal, em consequência de acusações injustificadas contra seu pai, que também foi preso, envolvendo a suspeita dele ter

tido conhecimento da conspiração contra el-rei D. José I.

Ora, durante esse tempo de clausura, a menina Leonor, que se tornou senhora e famosa poetisa, assinando-se com o pseudônimo de Alcipe, recebeu uma vez a visita de seu irmão disfarçado de aguadeiro, que, só assim, arriscadamente, conseguiu penetrar no convento.

Escusado seria dizer que, com a morte de D. José e caído o marquês de Pombal, foi imediatamente restituída à liberdade. De toda a parte rendiam homenagem ao seu talento, aureolado pelo prestígio do infotúnio.

* * *

D. Martinho da Costa, arcebispo de Lisboa, D. Pedro da Costa, bispo do Porto e D. Jorge da Costa, cardeal e mestre da infanta D. Catarina, filha de el-rei D. Duarte — nasceram na vila de Alpedrinha, no concelho do Fundão.

* * *

O altar da basílica de S. João de Latrão, em Roma, encerra uma peça de madeira que, segundo a tradição, teria servido a S. Pedro na celebração da missa.

* * *

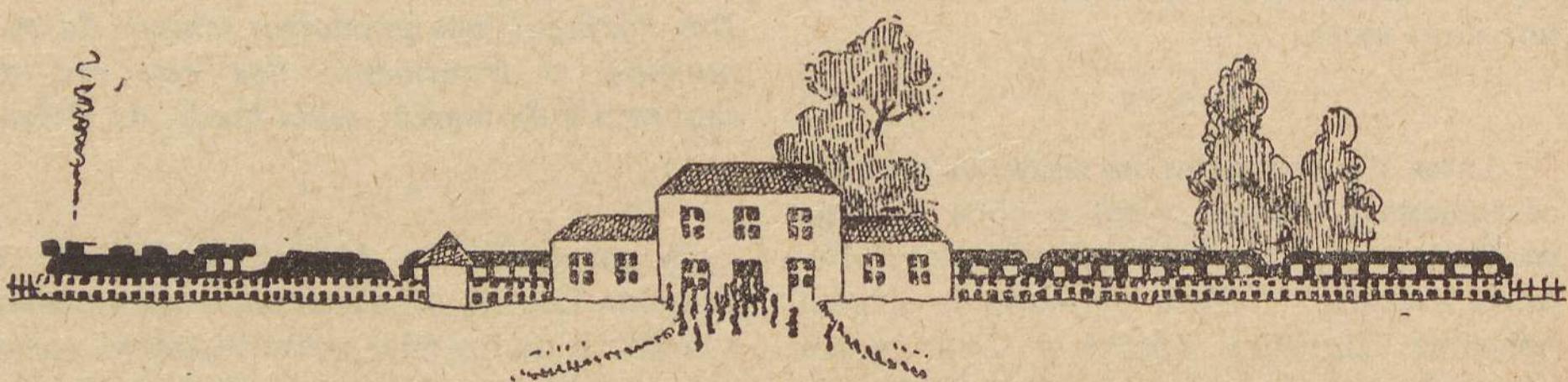
O instituidor da procissão do Senhor

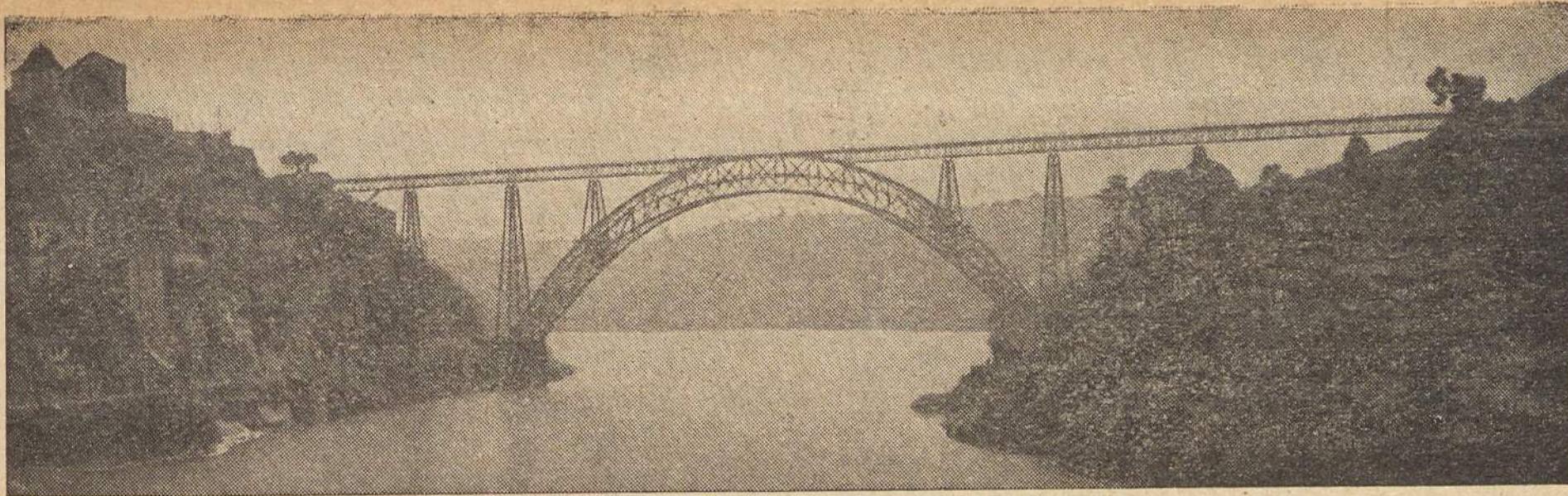
dos Passos da Graça, em Lisboa, foi Luís Alvares de Andrade, em 1587. No ano seguinte, o mesmo Andrade obteve um breve de Sixto V, em que este Papa concede indulgências a todas as pessoas que, no dia do Senhor dos Passos, visitem a capela da Graça.

* * *

Água Tofana é o nome dum célebre veneno que, segundo se dizia, matava lentamente sem deixar vertígios. Atribui-se a sua invenção a uma italiana, chamada Toffana. Era vendido em frasquinhos com a designação de *Maná de S. Nicolau de Bari* e fazia as suas vítimas principalmente entre os maridos de mulheres jovens.

A polícia de Roma, em 1659, andava impressionada com o facto de numerosas raparigas, que não viviam em boa harmonia conjugal, ficarem de repente na viuvez. Depois de porfiadas diligências, veio a descobrir uma sociedade secreta de viúvas, presidida por uma velha siciliana, Spara, que tinha fama de predizer o futuro e efectivamente profetizara a morte de várias pessoas. Spara e mais quatro envenenadoras foram condenadas à morte, após confissão de terem aprendido o remédio com Toffana, em Palermo. Esta grande criminosa havia ultimamente recolhido a um convento, donde saiu para ser torturada, tendo declarado que causara a morte a 600 pessoas!





Regulamentação dispersa

Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 141 — (17-6-1953) — Dá conhecimento, a todo o pessoal, da constituição dos Corpos Gerentes da Companhia, da Mesa da Assembleia Geral e do Comissariado do Governo.

Direcção-Geral

2.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 310 — (11-6-1953) — Comunica os dias que são considerados feriados municipais, em vários concelhos do país, de harmonia com o Decreto n.º 39.236.

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 273 — (24-6-1953) — Estabelece a validade dos abonos de víveres, para o pessoal das diversas Divisões e Serviços.

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 321 — (29-6-1953) — Reforma dos agentes incapazes para o serviço a seu cargo (Interpretação do art.º 16.º do Regulamento da Caixa de Aposentações do pessoal da Beira Alta).

Divisão Comercial

Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França — (Em vigor desde 20-6-1953) — Introduz alterações na Tarifa e novos preços nos percursos marítimos e britânicos.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1

C. — Passageiros — (Em vigor desde 15-6-1953) — Inclui na alínea b) da «Relação das estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas ou de repouso», a seguinte estação e respectiva estância servida: Paredes — (Paredes).

6.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — (Em vigor desde 10-7-1953) — Substitui a redacção do n.º 2 do Artigo 6.º e a redacção do Artigo 29.º.

29.º Aditamento ao Indicador Geral do Serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 16-6-1953) — Eliminação do número das linhas afectas às operações de carga e de descarga de vagões, sem cais, relativamente à estação de Viseu, as linhas n.ºs 8 e 9 daquela estação.

Carta-Pressa n.º 120 — (Em vigor desde 18-6-1953) — Anotação, na Classificação Geral de Mercadorias, dos Avisos ao Públíco que estabelecem preços especiais.

Aviso ao Públíco B. n.º 189 — (Datado de 12-6-1953) — Anuncia o encerramento do serviço de transporte de mercadorias entre a estação de Reguengos de Monsaraz e o Despacho Central de Mourão, servindo a povoação de Granja.

15.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 26-6-1953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Viana do Castelo e os Despachos Centrais de Ponte do Lima, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez.

37.º Complemento à Tarifa de Serviços

Combinados com as Empresas de Camionagem — Em vigor desde 1-7-1953) — Transporte de mercadorias entre as estações de Portimão e Santa Clara-Saboia, o Despacho Central de Monchique e o Posto de Despacho de Casais.

183.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 5-6-1953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Prado, Vila Verde, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez e Lindoso, servindo a povoação de Soutelo.

184.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 5-6-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Ponte da Barca e Arcos de Valdevez.

185.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 5-6-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Ponte da Barca e Arcos de Valdevez.

186.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12-6-1953) — Transportes entre a estação de Paredes e os Despachos Centrais de Lousada, Felgueiras e Lixa.

187.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12-6-1953) — Transportes entre a estação de Caíde e o Despacho Central de Lixa.

188.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1-7-1953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Portimão e o Despacho Central de Monchique, e da mesma estação para a cidade de Portimão e Praia da Rocha.

189.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1-7-1953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Santa Clara-Saboia e o Despacho Central de Monchique.

190.º Complemento à Tarifa de Serviços

Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 6-7-1953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Palmela e o Despacho Central de Palmela.

Estatística e Estudos

Carta-Impressa n.º 2 — (24-6-1953) — Registo de remessas nos mods. F 77 e F 82.

Reclamações

C/Circular n.º 28 — (23-6-1953) — Recomendação de cuidado no manuseamento de utensílios agrícolas metálicos, de peças de ferro fundido e de tubos metálicos; recomendação de critério na forma de arrumar nos vagões os tubos metálicos.

Divisão de Exploração

Instrução Profissional

2.º Aditamento à Instrução n.º 2551 — (12-6-1953) — Esclarecimento à alínea a) do n.º 5 da Instrução n.º 2551.

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2578 — (8-6-1953) — Sinalização da estação de Caxarias.

Movimento

3.º Aditamento à Circular n.º 1.098 — (8-6-1953) — Alvarás de licença de circulação passados pela D. Geral de Transportes Terrestres para vagões ZZ.

Carta Impressa n.º 13 — (17-6-1953) — Anúncio dos comboios n.ºs 22001-25101-27201 e 25302 20002, entre Lisboa-P. Trofa-Guimarães e Braga-Lisboa-P., nos dias 22 e 25-6.

Serviços Médicos

Instrução n.º 2577 — (5-6-1953) — Assidência Médica domiciliária do Porto.

Divisão da Via e Obras

Instrução de Via n.º 351 — (de 18 de Junho de 1953) — Transcreve carta n.º 63762 da nossa Direcção-Geral, datada de 8-6-1953, comunicando quais os abonos em que devem incidir os descontos dos contribuintes das Caixas de Aposentações e Socorros da B. A., C. N. e V. V..

DESPORTOS E CULTURA FERROVIÁRIA

Campeonato de Basquetebol da USIC em Bruxelas

COMO é sabido dos leitores do «Boletim», a USIC (Union Sportive Internationale des Cheminots) é a Associação Internacional Desportiva dos Ferroviários, e um dos seus objectivos consiste em organizar campeonatos, das várias modalidades desportivas, entre as nações filiadas.

Sendo o basquetebol um dos desportos mais vulgarizados em todos os países, os campeonatos desta modalidade sucedem-se com frequência; em 1951, por exemplo, o torneio realizou-se em Paris, e os leitores do Boletim certamente se recordam da esplêndida actuação dos nossos ferroviários, que nele tomaram parte, pela primeira vez, e do honroso 2.º lugar alcançado entre as 5 nações participantes ⁽¹⁾. A classificação geral nesse ano foi a seguinte: 1.º França, 2.º Portugal, 3.º Bélgica, 4.º Itália, 5.º Suiça. A Jugoslávia, que se havia inscrito também, não pôde, por dificuldades surgidas à última hora, apresentar os seus jogadores em Paris para tomarem parte no campeonato.

* * *

Tendo sido a Bélgica o país designado pela USIC para organizar os campeonatos ferroviários de basquetebol no ano corrente de 1953, a União Desportiva dos Ferroviários Belgas endereçou-nos, em Março, convite para participarmos no torneio. Obtida a autorização da nossa Direcção-Geral, respondeu-se afirmativamente ao convite recebido, e começou a tratar-se da selecção e da preparação da nossa equipa.

Para o efeito, realizou-se no Entroncamento, na manhã de sábado, 4 de Abril, um

torneio relâmpago entre os nossos 6 Grupos Desportivos (Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Figueira, Sernada e Campanhã) a fim de se ajuizar do valor relativo das várias equipas, e das possibilidades individuais de cada um dos jogadores. Embora este processo não seja talvez o mais indicado para se determinar a constituição da selecção ferroviária, a verdade é que, dispondo-se apenas de cerca de mês e meio para a preparação da equipa a enviar à Bélgica, a solução adoptada teve pelo menos a vantagem de ser rápida.

Resolveu-se opôr às três equipas consideradas mais fortes (Campanhã, Figueira e Barreiro), as outras três, por sorteio. Seguidamente indicamos a ordem dos jogos disputados, nestas eliminatórias, e os respectivos resultados:

1.º jogo: Campanhã-Sernada, vitória de Campanhã por 38-11.

2.º jogo: Figueira-Entroncamento, vitória de Figueira por 16-13.

3.º jogo: Barreiro-Lisboa, vitória de Barreiro por 9-5.

Seguiram-se as meias finais, disputadas entre os três vencedores e o grupo de Entroncamento, que foi de entre os vencidos o que alcançou melhor resultado.

O sorteio opôs Campanhã à Figueira e Entroncamento a Barreiro. Os resultados foram os seguintes:

Campanhã vence Figueira por 24-14.

Entroncamento vence Barreiro por 19-14.

A final disputou-se pois entre Campanhã e Entroncamento, e terminou com a vitória de Campanhã por 33-12.

Vencendo o torneio, o grupo de Campanhã não só ganhou a taça «Selecção», como conquistou o direito de representar, no campeonato de basquetebol da USIC, os ferroviários portugueses. Tendo-se distinguido excepcionalmente, porém, no decorrer do torneio, os atletas Henrique Pinto Machado, do grupo da Figueira, e Mário Fernandes Fonseca, do de Entroncamento, foi

⁽¹⁾—A notícia relativa ao assunto foi publicada, com o devido relêvo, no N.º 265 do «Boletim da C. P.», (Julho da 1951).

resolvido incluir estes dois elementos na equipa a deslocar à Bélgica.

Feitos alguns treinos de conjunto, no Porto, infelizmente não muitos, sob a competente orientação do treinador Alves Teixeira, a equipa, acompanhada pelos dirigentes do grupo de Campanhã, saiu daquela cidade no dia 30 de Maio e chegou a Bruxelas, onde teria lugar o campeonato, no dia 1 de Junho.

Constituíam a representação ferroviária portuguesa o Eng. Celso de Vasconcelos e José Rodrigues Valverde, respectivamente

A representação portuguesa foi distribuída por quatro hotéis no centro da cidade, a expensas da União Desportiva dos Ferroviários Belgas (USCB).

Sete foram os países que se inscreveram, este ano, no campeonato: Áustria, Bélgica, França, Itália, Portugal, Suiça e Jugoslávia.

Sendo ímpar o número de países participantes, a Bélgica, organizadora do torneio, apresentou duas equipas (A e B), a fim de poderem ser constituídas duas séries, ambas com igual número de equipas.

O sorteio realizou-se no próprio dia 1 de Junho, pelas 18 horas, e a ele assistiram todos os delegados técnicos das equipas concorrentes.

O sorteio conduziu à distribuição seguinte:

1.ª Série: Áustria, Bélgica A, Suiça e Jugoslávia.

2.ª Série: Bélgica B, França, Itália e Portugal.

Segundo o Regulamento e calendário do torneio, nos dias 2, 3 e 4 de Junho, as equipas de cada série, jogando entre si, estabeleceriam a respectiva classificação relativa. E no dia 5 de Junho jogariam umas com as outras as equipas igualmente classificadas nas duas séries, para assim se obter a classificação geral do campeonato.

Este decorreu com toda a regularidade, cumprindo-se escrupulosamente o Regulamento.

Seguidamente indicamos em pormenor os resultados dos jogos realizados nos dias 2, 3 e 4 de Junho:

Dia 2

1.ª Série

Às 9,30 — Bélgica A vence Suiça por 36-13.

Às 10,45 — Jugoslávia vence Áustria por 75-15.



Da esquerda para a direita—De joelhos: S. Machado, da F. da Foz; Luciano, de Campanhã; Um miúdo belga; Fonseca, do Entroncamento; Esteves, de Campanhã. De pé: Vieira, Abílio, Armando, Sande, António Mário e António Pires, todos de Campanhã

presidente e tesoureiro do Grupo Desportivo de Campanhã, e os jogadores Abílio Serafim da Conceição, Angelo Vieira, Mário Esteves, Armando da Silva, António Mário da Silva, António Sande, Albino Luciano, António Ribeiro Pires, Henrique Pinto Machado e Mário Fernandes Fonseca. Como atrás referimos, só os dois últimos não pertenciam ao grupo de Campanhã.

O treinador Alves Teixeira não pôde acompanhar a equipa, porque na mesma ocasião teve de deslocar-se à Suiça para acompanhar o campeonato do mundo de hóquei em patins, por conta do seu jornal — «O Norte Desportivo».



Os nossos representantes à sua passagem por Paris

2.ª Série	
1.º — Itália	: $2+2+2=6$ pont. (193-110)
2.º — França	: $2+2+0=4$ » (186-144).
3.º — Portugal	: $0+0+2=2$ » (173-192).
4.º — Bélgica B	: $0+0+0=0$ » (99-205).

Para a classificação geral realizaram-se no dia 5 de Junho os seguintes jogos:

Às 9.30 entre os 4.ºs classificados das duas séries, para apuramento do 7.º e 8.º da classificação geral:

Áustria vence Bélgica B por 59-49

Às 10.45 entre os 3.ºs, para apuramento do 5.º e 6.º:

Portugal vence Suiça por 72-47

Às 15 h. entre os 2.ºs, para apuramento do 3.º e 4.º:

França vence Bélgica A por 67-50

Às 17.30 entre os 1.ºs para apuramento do 1.º e 2.º:

Jugoslávia vence Itália por 77-51

Assim, a classificação geral ficou final-

2.ª Série

Às 15 — Itália vence Bélgica B por 65-23.

Às 16,15 — França vence Portugal por 67-65.

Dia 3

1.ª Série

Às 9.30 — Bélgica A vence Áustria por 70-47

Às 10.45 — Jugoslávia vence Suiça por 99-24

2.ª Série

Às 15 — França vence Bélgica B por 74-21.

Às 16,45 — Itália vence Portugal por 70-42.

Dia 4

1.ª Série

Às 9.30 — Jugoslávia vence Bélgica A por 87-45.

Às 10.45 — Suiça vence Áustria por 46-38.

2.ª Série

Às 15 — Portugal vence Bélgica B por 66-65.

Às 16,45 — Itália vence França por 58-45.

A classificação das equipas ficou pois estabelecida, dentro de cada série como segue:

1.ª Série

1.º — Jugoslávia : $2+2+2=6$ pont. (261-84).

2.º — Bélgica A : $2+2+0=4$ » (151-147).

3.º — Suiça : $0+0+2=2$ » (83-168).

4.º — Áustria : $0+0+0=0$ » (95-191).



Taça de filigrana de prata, oferecida pela representação portuguesa à U. S. C. B.

mente estabelecida pela ordem a seguir indicada:

1.º Jugoslávia	(338-135)
2.º Itália	(244-187)
3.º França	(253-194)
4.º Bélgica A	(201-214)
5.º Portugal	(245-239)
6.º Suiça	(130-242)
7.º Austria	(156-240)
8.º Bélgica B	(148-264)

As atenções dispensadas pelos ferroviários belgas aos representantes dos vários países foram inexcusáveis, e magnífica toda a organização do campeonato.

Como é tradicional na USIC, as despesas de alojamento e a alimentação das equipas estrangeiras e dos respectivos dirigentes foram totalmente de conta da União Desportiva dos Ferroviários Belgas.

Logo no dia da chegada à Bélgica todos os representantes estrangeiros (num total de uma centena de pessoas) foram obsequiados com um banquete, oferecido pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, e presidido pelo Dr. Huyberechts, Director-Geral Adjunto. Do banquete participaram vários administradores e altos funcionários da S. N. C. B. acompanhados por suas mulheres, e entre eles o Sr. A. Huys, Presidente do Comité permanente da USIC, que saudou os visitantes estrangeiros, a todos dando as boas vindas e brindando pelos respectivos países. Em seguida usou da palavra o Engenheiro Pernot, da S.N.C. F., Presidente da USIC, para agradecer, em nome da Associação, aos organizadores do campeonato, desejando o maior êxito para este grande acontecimento desportivo ferroviário.

No dia da final desportiva, teve lugar o banquete de despedida, oferecido igualmente pela SNCB, a todos os participantes, no restaurante da estação de Bruxelas-Norte.

Presidiu o sr. Hazard, director do Pessoal e dos Serviços Sociais da S. N. C. B., acompanhado por vários dirigentes da U. S. C. B., delegações sindicais, e muitas senhoras. O sr. Hazard fez a distribuição dos prémios às 3 primeiras equipas classificadas: jugoslava, italiana e francesa, bem

como de medalhas comemorativas a todos os convidados. Por sua vez, os delegados da Itália e da Suiça ofereceram lembranças à U. S. C. B. e o representante de Portugal fez entrega da magnífica taça de filigrana de prata que, para o efeito, tinha sido adquirida pela Direcção do Grupo Desportivo de Campanhã. Toda a assistência apreciou e admirou o artístico troféu.

O banquete terminou, em franca atmosfera de amizade e camaradagem, aos vivas à USIC!

No dia 6 de Junho os nossos representantes visitaram a cidade de Antuérpia, regressando a Bruxelas para, no dia seguinte, iniciarem a viagem de regresso a Portugal.

Apesar do escasso tempo de preparação, a 5.ª classificação alcançada no torneio pela nossa equipa não está de acordo com o seu valor desportivo e as suas possibilidades. Se não oferece dúvida que as equipas jugoslava e italiana nos eram, de facto, superiores, outro tanto já não pode dizer-se das equipas da França e da Bélgica A, que obtiveram, respectivamente, como vimos, a 3.ª e 4.ª classificações.

Não só o sorteio nos foi desfavorável, como, por outro lado, no jogo com a equipa francesa fomos visivelmente prejudicados pela arbitragem, que chegou a motivar protestos da assistência. Em compensação, porém, a correcção e o aprumo dos nossos representantes foram sempre inexcusáveis tendo os jogadores portugueses sabido conquistar, em poucos dias de convívio, a simpatia, consideração e amizade de todos os ferroviários estrangeiros que se reuniram em Bruxelas.

E em Desporto isto é, afinal, o que mais importa!

Parabéns, pois, à nossa equipa de basquetebol!

Serão Cultural e Recreativo em Campanhã

No dia 1 de Agosto, realizou-se, num dos edifícios das Oficinas Gerais da 4.ª Circunscrição de Material e Tracção, um Serão Cultural e Recreativo, organizado pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários de Cam-



Um aspecto da assistência ao Serão Cultural de Campanhã

panhã (Centro de Alegria no Trabalho, n.º 184), em colaboração com a F.N.A.T. e dedicado aos sócios e suas famílias.

O amplo palco foi armado em um dos topes das Oficinas de Carpintaria e Pintura.

Preenchendo a parte Cultural, colaborou neste serão a Orquestra Sinfónica do Conservatório de Música do Porto, sob a regência do Maestro Frederico de Freitas, e a parte de Variedades foi preenchida pela Orquestra de Resende Dias e por vários artistas da F.N.A.T. e da Rádio Nortenha.

Na primeira parte, a Orquestra Sinfónica do Conservatório de Música do Porto principiou por interpretar a já célebre «Ouverture» de «Dominó Negro», partitura de Auber, completa de efeitos orquestrais, onde, desde logo, se notou um perfeito equilíbrio de execução e acerto na interpretação.

Seguidamente, escutámos, como parte principal do programa Cultural, a conhecida «Suite» de Massenet:— «Cenas Alsacianas», dividida nos seguintes quadros:

- a) — Domingo de manhã
- b) — No «Cabaret»
- c) — Sob as tílias
- d) — Domingo á noite

Júlio Emílio Frederico Massenet nasceu em Montaud (Sante Estevam) em 1842 e escreveu esta «Suite» em 1881.

Dos quadros tão pitorescos de Massenet — que nos foram revelados com frescura — destacou-se o terceiro «Sob as Tílias», com

os solos de clarinete e violoncelo, executados, respectivamente, pelos distintos Professores Alberto Costa Santos e Celso de Carvalho, que foram excelentes interpretantes.

O final da «Suite» foi arrebatador com os fortíssimos da Orquestra; ela foi entusiasticamente executada através de grande requinte na regência.

Finda a «Suite», a Orquestra iniciou o «Momento Musical» de Schubert, página musical fértil em melodia e harmonia, salientando-se, muito em especial, o sombrio colorido que o Maestro realizou magnificamente.

Foi executado apenas com instrumentos de arte e foi modelarmente perfeito de execução e afinação muito especialmente os maravilhosos efeitos do «Pianíssimo».

Remataram majestosamente a primeira parte deste Serão de Arte os acordes da marcha «Pompa e Circunstância n.º 1» de Elgar, sempre oportuna em solenes momentos.

Foram maravilhosos os fortes da Orquestra quando da repetição do tema.

E assim terminou a primeira parte deste Serão.

Depois de um curto intervalo, iniciou-se a 2.ª parte preenchida pela variedades da F. N. A. T. com a Orquestra de Resende Dias e nela colaboraram os artistas da Rádio Nortenha, Maria Amélia Canossas, as três Marias e o tenor, já bastante conhecido pelas suas interpretações, Belmiro Moraes.

Todas as canções foram interpretadas



Outro aspecto da assistência ao serão cultural

com aprumo, havendo motivos de género ligeiro e popular, que agradaram a todos.

Finalmente, não deixaremos de mencionar a maneira graciosamente espontânea como actuou o locutor do Emissor Regional do Norte da Emissora Nacional, que também valorizou esta segunda parte do programa.

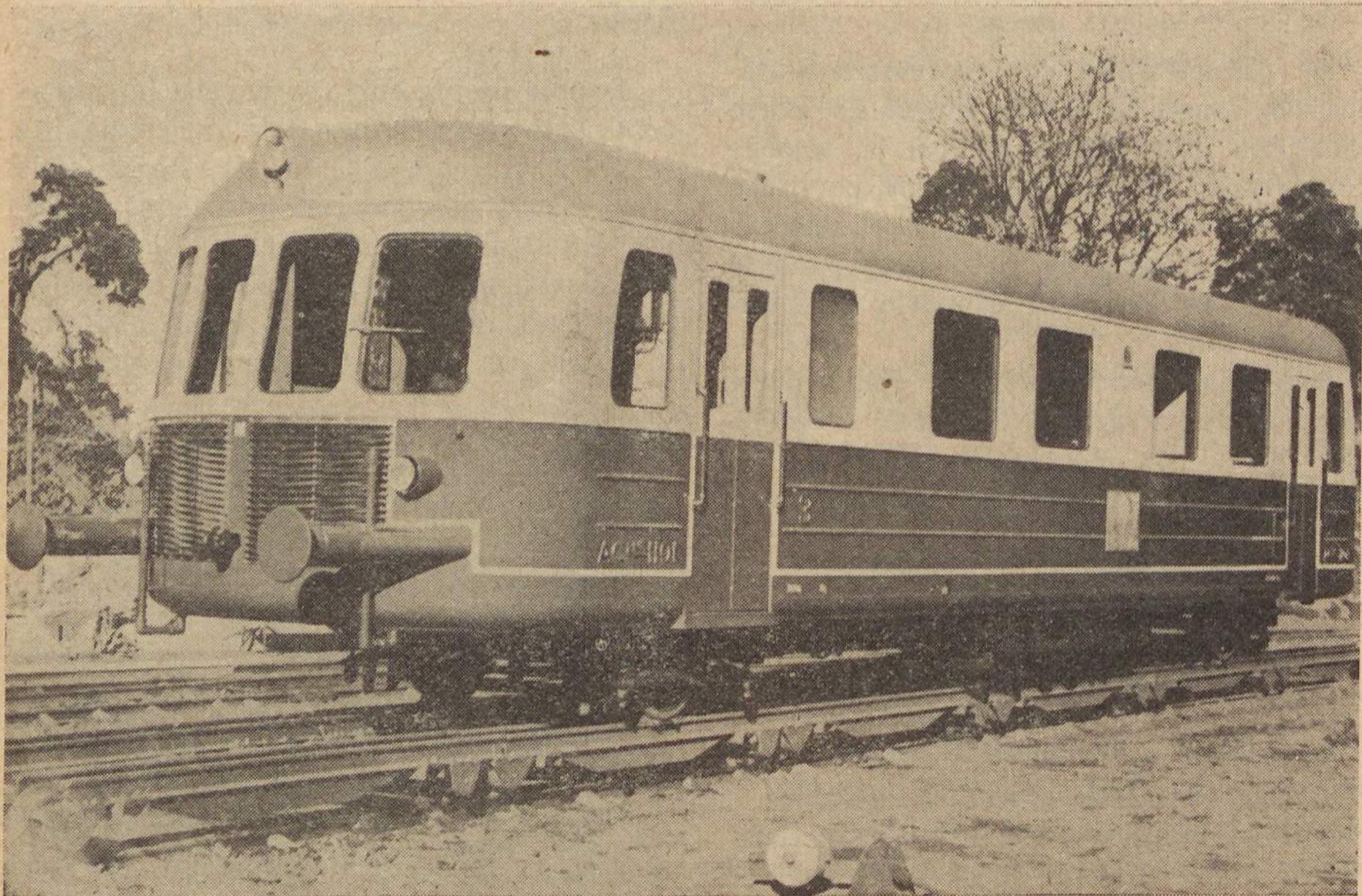
Terminado o Serao, todos os artistas foram muito ovacionados pelo auditório muito numeroso e computado em mais de 1.500 espectadores, salientando-se, entre eles, o sr. Dr. Manuel Ribeiro de Castro, como Delegado da F. N. A. T., os srs. Engenheiros Sousa Pires, Canavezés Júnior, Celso de Vasconcelos, da nossa Companhia e Manuel Ramos, da D. G. T. L., bem como ainda os srs. Inspectores, Evaristo Monteiro, Américo Costa, Júlio Maciel, etc., acompanhados de suas Famílias.



Três das artistas que actuaram no serão recreativo

As fotografias que publicamos dão ideia da numerosa assistência presente ao belo Serao Recreativo.

Este Serao foi integralmente retransmitido pelo Emissor Regional do Norte da Emissora Nacional.



Automotora sueca, em circulação nas linhas férreas portuguesas

Excursão de Ferroviários á ITÁLIA

VÃO já a caminho da Itália os ferroviários portugueses que fazem parte da excursão organizada pelo «Boletim da C. P.». De quantas este «Boletim» tem organizado até hoje, é esta, sem dúvida, a que maior número de participantes conseguiu reunir, o que significa que as nossas iniciativas, além do interesse turístico que suscitam, satisfazem, plenamente, quanto à organização e preço, as pessoas que fazem parte das nossas excursões.

Foram em número de sessenta as pessoas que tomaram parte na excursão à Itália.

A estação do Rossio, minutos antes da partida do «Sud-Express», oferecia um



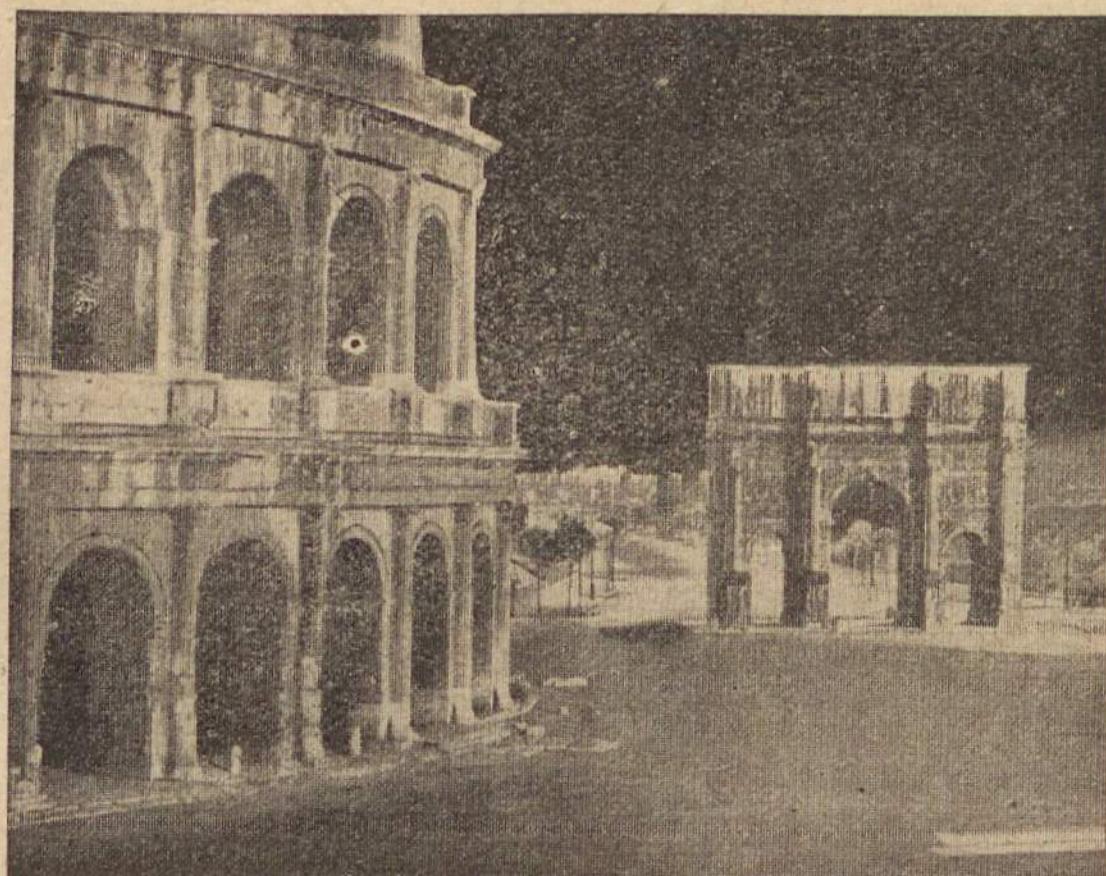
ROMA — Castelo S. Angelo

espectáculo animado, pois além dos excursionistas, entre os quais muitas senhoras, viam-se numerosas pessoas de família e amigos pessoais que quiseram ir despedir-se dos nossos assinantes e desejar-lhes boa viagem.

Todos os excursionistas se apresentavam sorridentes, felizes por poderem realizar um grande sonho: uma visita à Itália, com digressões a Nice, Monte Carlo e Ilha de Capri.

A Itália, país da arte, visitada anualmente, por muitas centenas de milhares de excursionistas, possui cidades encantadoras, praias admiráveis e portos maravilhosos.

Os assinantes do «Boletim da C. P.», durante a sua viagem de sonho, caminharão de deslumbramento em deslumbramento, visitando Génova e Roma; Pompeia e as suas ruínas gloriosas; Nápoles, debruçada sobre

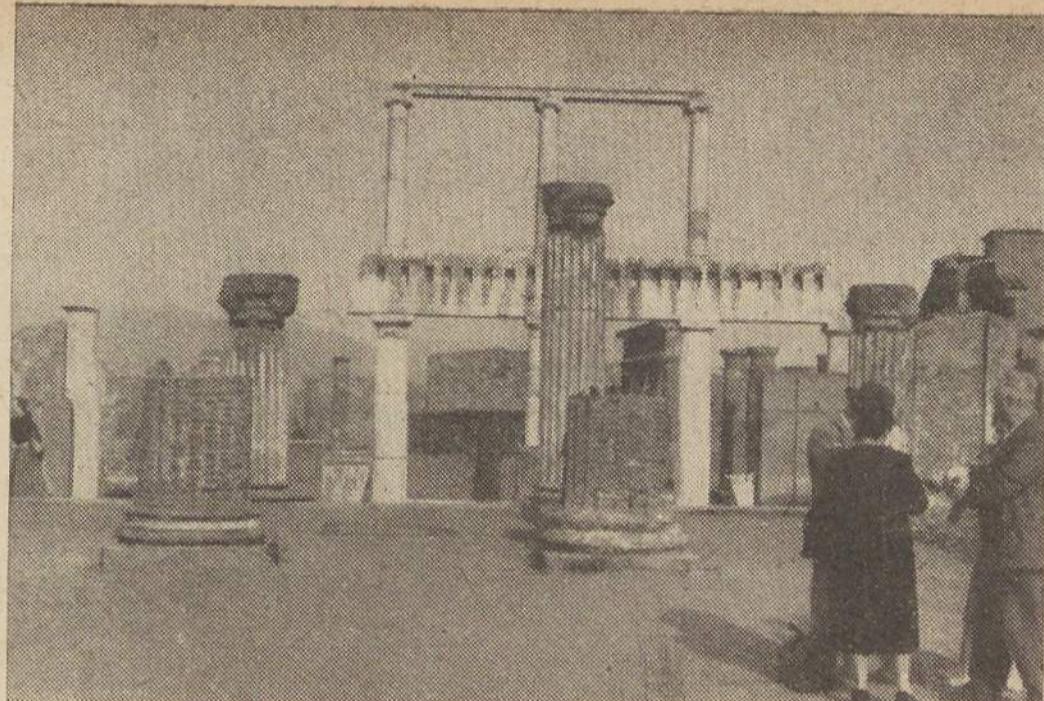


ROMA — O Arco de Constantino e um troço do Coliseu

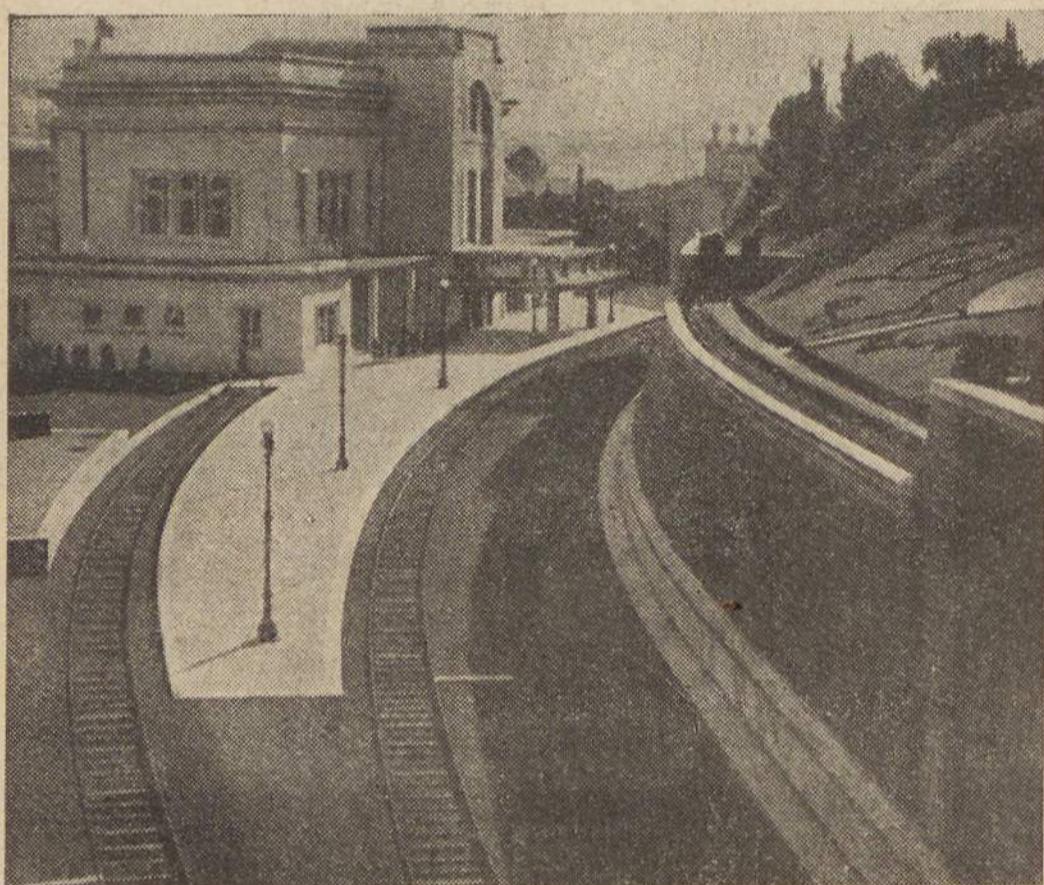
uma das mais belas baías do mundo; Pádua e a sua célebre basílica de Santo António; Veneza, com os seus canais e palácios maravilhosos; a praia do Lido, de fama universal; Milão e o Lago Maior; Turim, cidade de encanto.

A excursão foi organizadameticulosamente, de modo a serem vistos, sem pressa, com as maiores comodidades, os templos mais famosos e os lugares de maior encanto.

Também fomos despedir-nos dos nossos assinantes e desejar-lhes boa viagem e, no regresso, como nos foi



As ruinas de Pompeia



Estação ferroviária da cidade do Vaticano

prometido, os excursionistas nos comunicarão as suas impressões. Impressões gratíssimas, por certo, dessas que hão-de ficar gravadas na retina e na alma, perduravelmente.

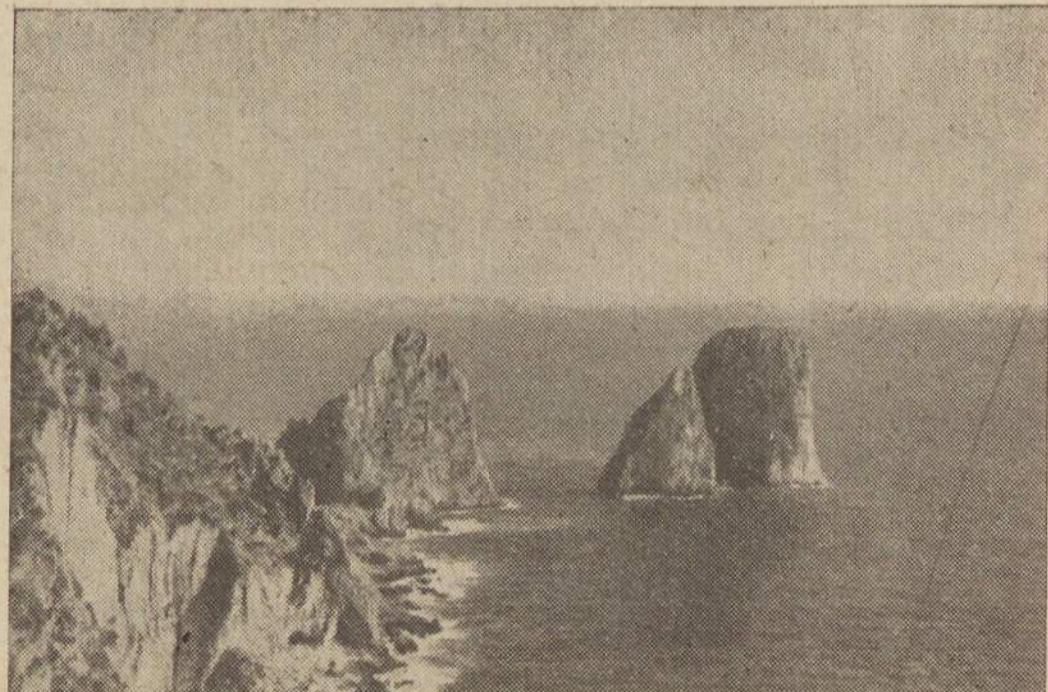
As viagens assim são simultaneamente de prazer e de cultura, em que o espírito nunca sente a menor fadiga. As melhores férias são, pois, aquelas que nos proporcionam mudança de ambiente, a contemplação de obras de arte, a vista de novas paisagens e o conhecimento de outras civilizações.

A Itália, país latino, tem muitas afinidades com Portugal e, além

disso, é um velho país amigo com quem o nosso mantém as melhores relações de cultura e um activo intercâmbio comercial.

Os nossos assinantes não se sentirão, nesse doce país, absolutamente, em terra alheia, pois poucos povos sabem receber como o italiano e proporcionar aos turistas, até mesmo nas pensões de 2.ª classe, não só um acolhimento agradável mas também comodidades de toda a ordem. De facto, a indústria hoteleira italiana dá lições a todo o mundo.

A excursão à Itália que, neste momento, 60 ferroviários portugueses estão realizando, constitui um novo triunfo para o nosso Boletim.



CAPRI - Os três rochedos conhecidos por os «Faraglioni»

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Esclarecimentos para efeitos
de Abono de Família

Carta-Circular N.º 2.011-AF

Lisboa, 24 de Junho de 1953

Para conhecimento de todos os agentes se transcreve a parte que interessa do ofício n.º Z-1/19, L.º 11-A, de 12 do corrente, da Direcção-Geral de Administração Política e Civil para a Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses:

«... informo V. Ex.ª de que vai ser expedida circular, esclarecendo as juntas de freguesia de que os atestados destinados à concessão de abono de família apenas

estão sujeitos ao pagamento do emolumento de 2\$50, fixado no n.º 6.º do Cap. VI da tabela anexa ao Decreto n.º 14.027 de 7 de Agosto de 1927».

Mais se comunica que a mesma Caixa de Abono de Família, em ofício n.º 365 de 15 do corrente, recomendou que se recorde aos sócios o dever constante do art.º 17.º do Decreto-lei n.º 33.512 de 29 de Janeiro de 1944, nomeadamente acerca da necessidade de participação especial, para efeito de abono de família, «no prazo de dez dias, de qualquer alteração no número ou situação das pessoas a cargo do empregado ou assalariado», e sobre o preenchimento de novo boletim de pedido, em duplicado, quando subsista o direito a abono de família por quaisquer parentes.

O CHEFE DOS SERVIÇOS GERAIS

B O M H U M O R



Em todos os países, pela época das vilegiaturas, a conquista de um lugar no comboio que segue para a praia ou para o campo é um caso muito sério. Assim também era na França, antes das greves, evidentemente... Na balbúrdia, que um caricaturista francês fixou, a uns voa-lhes o chapéu, outros perdem as botas!

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Beatriz da Conceição — Guarda de p. n. do distrito 65.ª Secção (Amieira), admitida como guarda de p. n. em 21 de Julho de 1913.

Carmina da Graça — Guarda p. n. do distrito 65.ª Secção (Amieira), admitida como guarda de p. n. em 21 de Julho de 1913.



João Augusto Garcia — Operário de 1.ª classe (caldeireiro), das Oficinas de Barreiro, admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste, em 1 de Abril de 1913, foi promovido à sua actual categoria, em 1 de Dezembro de 1945.

Manuel Soares — Operário de 1.ª classe (pintor) das Oficinas de Barreiro, admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul Sueste em 1 de Abril de 1913, foi promovido à categoria actual em 1 de Dezembro de 1945.



Joaquim Vicente — Operário 2.ª classe (caldeireiro) das Oficinas Gerais, admitido ao serviço da Companhia, em 21 de Abril de 1913, foi promovido a Operário de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1945.

Emilio Mateus — Operário de 3.ª classe (serrador) das Oficinas Gerais de Lisboa, admitido ao serviço da Companhia, em 21 de Abril de 1913, passou à actual categoria, em 1 de Dezembro de 1945.



José Rodrigues Coelho — Chefe de escritório de 1.ª classe da 7.ª Circunscrição (Beja), admitido como praticante de estação em 5 de Junho de 1913, foi nomeado factor de 3.ª classe em 24 de Junho de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de escritório de 2.ª classe em 1 de Maio de 1941 e a chefe de escritório de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1945.

Francisco Martins Guerreiro — Chefe de 1.ª classe (Beja), admitido como praticante em 5 de Junho de 1913, nomeado factor de 3.ª classe em 18 de Janeiro de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1948 e, a chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.





António Carlos Monteiro — Chefe de 1.ª cl. Casa Branca, admitido como praticante de estação em 5 de Junho de 1913, foi nomeado factor de 3.ª classe em 23 de Setembro de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 Julho de 1948 e a chefe de 1.ª classe, em 1 de Dezembro de 1952.

Baltasar Ribeiro Capela Bolina — Fiel de estação de Lisboa-P. admitido como praticante de estação em 5 de Junho de 1913, foi nomeado factor de 3.ª classe em 24 de Junho de 1916. Depois de transitar pela categoria de factor de 2.ª classe, foi promovido a factor de 1.ª classe em 21 de Junho de 1923 e a fiel de estação, em 8 de Maio de 1925.



Humberto do Nascimento Pardal — Agulheiro de 3.ª classe de Vila Viçosa, admitido como carregador auxiliar em 12 de Junho de 1913, foi nomeado carregador em 1 de Maio de 1917 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 19 de Agosto de 1926.

Manuel Luís da Ponte — Guarda de estação de Évora, admitido como guarda de noite auxiliar em 17 de Junho de 1913, foi nomeado guarda de estação em 31 de Dezembro de 1913.



Domingos Fernandes Braga — Guarda de estação de Braga, admitido como carregador eventual em 25 de Junho de 1913, foi nomeado guarda de estação em 12 de Abril de 1918.

Mário da Silva Varela — Chefe de 1.ª classe de Entroncamento, admitido como praticante em 1 de Maio de 1913, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de 1.ª classe, em 1 Janeiro de 1945.



José da Fonseca — Chefe de 1.ª classe de Pombal, admitido como praticante em 1 de Maio de 1913, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1944 e a chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.

José Pinto Barroso — Chefe de 1.ª classe de Portalegre (Dirigente único), admitido como praticante em 30 de Maio de 1913, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1945 e a chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.



Augusto Pinheiro de Oliveira — Chefe de 2.ª classe de Amadora, admitido como praticante em 1 de Maio de 1913, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1936 e, a chefe de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1941.

Francisco Aguilar Teixeira Cardoso — Chefe de Repartição, admitido em 1 de Maio de 1913 como amanuense provisório, foi promovido a amanuense de 3.ª classe em 1 de Maio de 1914, passou a empregado em 1 de Janeiro de 1918, foi promovido a empregado principal em 27 de Setembro de 1923, a chefe de Secção em 1 de Agosto de 1927, a Subchefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1939 e a Chefe de Repartição em 1 Janeiro de 1945.





Joaquim Moreira — Chefe de brigada das Oficinas de Barreiro, Admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste, em 1 de Abril de 1913, foi promovido à sua última categoria, em 21 de Março de 1932.

Luis Guilherme — Operário de 1.ª classe (serralheiro), das Oficinas de Barreiro, admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste, em 1 Abril de 1913, foi promovido à categoria actual em 1 de Dezembro de 1945.

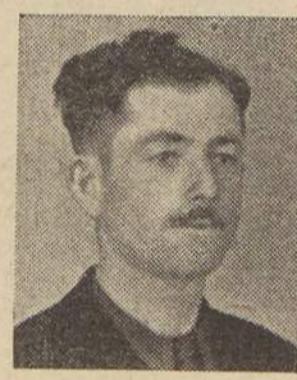


AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



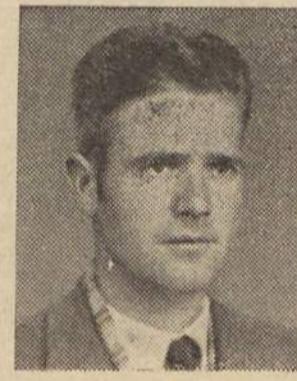
Francisco de Jesus, chefe do dist.º 403 (Ermezinde). No dia 17 de Dezembro de 1952, encontrou junto ao apeadeiro de Leandro, ao km.º 11,300-Minho, um porta-moedas de senhora, contendo 13\$10, que prontamente entregou na estação de Ermezinde.

Manuel Sequeira — Assentador do distrito 116 (Barca de Amieira), louvado pela Direcção-Geral e gratificado com 100\$00, pela sua actuação quando do desabamento duma porção de terras e pedras da trincheira ao km.º 31,450 — Beira Baixa, no dia 25 de Janeiro de 1953, facto que interrompeu a circulação dos comboios.



João Simões — Assentador do distrito 280 (Aguas de Moura), louvado pela Divisão, porque embora se encontrasse ausente do serviço e em viagem no comboio 3120, de 25 de Janeiro de 1953, colaborou na desobstrução e ripagem da via ao km. 31,450 — Beira Baixa, por motivo do desabamento duma porção de terras e pedras da trincheira existente àquele quilómetro.

Américo Pires Moura — Assentador do distrito 280 (Aguas de Moura), louvado pela Divisão, porque embora se encontrasse ausente do serviço e em viagem no comboio 3120, de 25 de Janeiro de 1953, colaborou na desobstrução e ripagem da via ao km. 31,450 — Beira Baixa, por motivo do desabamento duma porção de terras e pedras da trincheira existente àquele quilómetro.



João Ramos — Assentador do distrito 122 (Castelo Branco), louvado pela Divisão, porque embora se encontrasse ausente do serviço e em viagem no comboio 3120, de 25 de Janeiro de 1953, colaborou na desobstrução e ripagem da via ao km. 31,450 — Beira Baixa, por motivo do desabamento duma porção de terras e pedras da trincheira existente àquele quilómetro.

Augusto da Silva Vieira — Assentador do distrito 132 (Benespera), louvado pela Divisão, porque embora se encontrasse ausente do serviço e em viagem no comboio 3120, de 25 de Janeiro de 1953, colaborou na desobstrução e ripagem da via ao km. 31,450 — Beira Baixa, por motivo do desabamento duma porção de terras e pedras da trincheira existente àquele quilómetro.



António José da Silva — Operário ajudante (caldeireiro) do Depósito de Campolide-Diesel, tendo encontrado abandonada, no recinto da Oficina, a quantia de 570\$00, que depois se provou pertencer a um seu companheiro, prontamente a entregou aos seus superiores.

António Coelho Caetano — Carregador suplementar, que no dia 19 de Março do corrente ano, quando procedia à limpeza das linhas próximo da Báscula, encontrou uma carteira com 4 020\$00 e outros documentos que imediatamente entregou ao chefe da estação.





Tomás Antunes — Encarregado de obras da Secção de Santa Comba, no dia 26 de Novembro de 1952 achou na gare da estação de Mangualde, um relógio de algibeira, que prontamente entregou na referida estação.

Albino Jorge — Suplementar de via do distrito 52 (Vermoil), no dia 11 de Abril deste ano, quando trabalhava ao km. 156,100-Norte, encontrou na linha uma nota de 20\$00, que imediatamente foi entregar ao seu chefe do distrito.



NOMEAÇÕES

Via e Obras — Assentadores: Joaquim dos Santos Rocha, António Coelho e Manuel António. Servente de obras (adido) — Carlos Soares Montanha.

REFORMAS

Divisão Comercial — *Luis Barca Luz*, Chefe de Repartição. *António Augusto Gomes Ferreira*, Empregado de 1.º cl. do Serviço de Fiscalização das Receitas.

Ilda da Conceição Diogo de Carvalho, Escriturária principal de Gaia.

Laura Ferreira Silva Salazar, Escriturária de 1.ª cl. de Campanhã.

Elvira Quadros, Escriturária de 1.ª cl. de Lisboa-R.

Maria Júlia Pardo Campos, Escriturária de 1.ª cl. de Lisboa-R.

Avelino Fernandes Martins, Fiscal de revisores de Campanhã.

José Ferreira Queiroz, Guarda da estação de Gaia.

António Rodrigues, Porteiro de Lisboa-Terreiro do Paço.

António dos Santos, Carregador de Évora.

Joaquim Rodrigues, Carregador de Messines.

Manuel de Oliveira, Carregador de Campanhã.

José Ferreira Brites, Servente de Braga.

Cândida Jerónimo, Escriturária de 1.ª classe de Gaia.

Aida Ferreira da Silva e Silva, Escriturária de 1.ª classe de Campanhã.

José Maria Ribeiro Góis, Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Alfarelos.

Exploração — *Firmino João de Sousa*, Chefe de 3.ª classe de Chaves.

José Leitão, Agulheiro de 2.ª classe de Pedras Salgadas.

Guilhermino Joaquim de Sá, Carregador de Vilarinho.

Simplicio de Jesus Pinto, Carregador de Bragança.

Virgílio Simões Portulez, Carregador de Figueira da Foz.

Artur Marques da Silva, Subinspector da 15.ª Secção de Exploração (Sernada).

Hermenegildo de Freitas Guimardes, Chefe de 1.ª classe de Porto-Boavista.

Agostinho Queiroz, Chefe de 3.ª classe de Celorico da Beira.

José Matias Carloto, Factor de 2.ª classe de Gaia.

Albino Alves, Guarda da estação de Lisboa-R.

António Monteiro Araújo Miranda, Chefe de 2.ª classe de Campanhã.

Agostinho Correia Pereira, Chefe de 3.ª classe de Arcozelo das Maias.

António da Cruz Fazenda, Factor de 1.ª classe de Casa Branca.

José Vicente Mangas, Factor de 2.ª classe de Lisboa-Terreiro do Paço.

João Rodrigues, Condutor de 1.ª classe de Campanhã.

António Ferreira, Condutor de 1.ª classe de Pampilhosa.

Joaquim Augusto de Queiroz, Condutor de 1.ª classe de Campanhã.

José Vieira, Condutor de 2.ª classe de Campanhã.

João da Costa de Oliveira Cosme, Conferente de Guimarães.

Manuel Correia, Agulheiro de 1.ª classe de Porto.

Augusto Nogueira da Silva, Agulheiro de 2.ª classe de Porto.

João Baptista Araújo, Agulheiro de 2.ª classe de Cacém.

António de Jesus Fialho, Chefe de 1.ª classe de Vendas Novas.

João Augusto Pereira, Chefe de 3.ª classe de Cerveira.

Manuel Ventura, Chefe de 3.ª classe de Seixal.

Guilhermino Nunes Pombo, Factor de 1.ª classe de Vale de Prazeres.

Joaquim Matos, Capataz de manobras de 2.ª classe de Ermezinde.

Joaquim Dias, Agulheiro de 3.ª classe de Entroncamento.

Elísio Amaro Ricardo, Agulheiro de 3.ª classe de Verride.

Alexandre Soares da Costa, Carregador de Campanhã.

Material e Tracção — *Carlos Morgado*, Chefe de Maquinistas do Depósito de Entroncamento.
António Pinto Fernandes, Chefe de escritório 1.ª das Oficinas de Campanhã.
José Pereira Guedes, Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Régua.
José Jerónimo Pereira de Almeida, Capataz de 2.ª, do Depósito de Figueira da Foz-Alfarelo.
José Maria Aires Lourenço, Limpador do Depósito de Figueira da Foz-Alfarelos.
Francisco Alves, Limpador do Depósito de Campanhã-Viana.
Manuel Gomes de Paula Júnior, Operário de 1.ª classe (serralheiro) do Depósito de Barreiro.
Vitoriano José Viçoso, Operário de 1.ª classe (torneiro) do Depósito de Faro.
Joaquim José, Operário de 2.ª classe (forjador) das Oficinas de Barreiro.
António Rodrigues Alves, Operário de 3.ª classe (forjador) das Oficinas de Barreiro.
Pedro Marques de Jesus, Operário de 1.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro.
José Ferreira, Operário de 2.ª classe (funileiro) das Oficinas de Figueira da Foz.
Manuel J. Nunes Imaginário, Operário de 2.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento.
Afonso Loureiro, Operário ajudante (serralheiro) do Depósito de Pampilhosa.
Fernando António Ferro, Revisor de material de 3.ª classe da Revisão de Barreiro.

Serviços Médicos — *Dr. António Homem da Cruz*, Médico da 16.ª Secção-Crato.
Dr. Artur Alves Ferreira, Médico da 2.ª Secção da Linha do Tâmega-Celorico de Basto.

Via e Obrao — *José António Tenedório*, Chefe do distrito 416 (S. Pedro da Torre).
António Ferreira Pinto, Assentador do distrito 18 N. P. (Amarante).
Francisco Dionísio da Silva, Chefe de Secção do Serviço de Conservação (Lisboa-R.).
António Duarte, Assentador do distrito 1 (Lisboa-P.).
José Maria Fernandes, Chefe do distrito 414 (Moledo).
Manuel Francisco, Assentador do distrito 55 (Soure).
Lúcio Augusto Sobral, Ajudante de Secção do 3.º lanço da Secção de St.ª Comba-Dão (Mangualde).
Carlos Frederico Pereira de Sousa, Chefe de escritório de 3.ª classe da 10.ª-A Secção (Pinhão).
Albino Alves Vieira, Chefe do distrito 413 (Afife).
Alberto Andrade, Subchefe do distrito 127 (Fundão).
Maria da Graça Silva, Guarda de p. n. do distrito 55 (Soure).

FALECIMENTOS



Adelaide dos Santos Narciso
— Servente de rouparia, especializada de 1.ª cl. da Revisão de Campolide. Admitida ao Serviço da Companhia, como costureira, em 12-6-922, passou à sua última categoria, em 1-4-946.

José Ferreira — Guarda de P. N. do distrito 403 (Ermezinde)—
Admitido como assentador de 2.ª classe (M. D.) em 13-3-927, baixado de classe a guarda por indicação dos Serviços Médicos, em 19-9-947.



Constantino Chambel — Operário de 2.ª classe da 1.ª Secção (Lisboa-P.), admitido como operário de 5.ª classe em 8 de Novembro de 1944, mudança de categoria para operário ajudante em 1 de Janeiro de 1945, promovido a operário de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1948 e a operário de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1952.

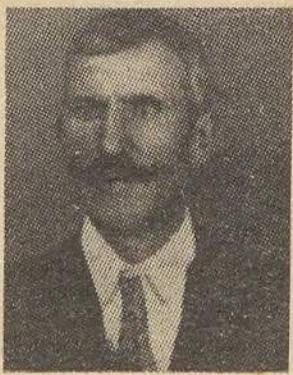
António Mira Lára — Subchefe do Serviço das Caixas de Reformas e Pensões, admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, em 23 de Fevereiro de 1928, como amanuense praticante. Nomeado para o quadro, como amanuense, em 1 de Setembro de 1928. Promovido a Subchefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1943.



Luis Carvalho de Oliveira — Chefe de 1.ª classe de Montijo, admitido como praticante em 25 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 11 de Maio de 1910. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1941 e a chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.

Alfredo Henriques — Carregador de Lisboa-P., foi admitido como carregador em 1 de Junho de 1920.





António Pereira — Capataz de manobras principal de Entroncamento, admitido como carregador em 14 de Outubro de 1904, foi promovido a agulheiro em 12 de Abril de 1911. Depois de transitar pela categoria de capataz de manobras de 2.ª classe, foi promovido a capataz de manobras de 1.ª classe em 21 de Abril de 1923 e a capataz de manobras principal, em 21 de Janeiro de 1935.



Abilio Tomás — Fogueiro de 2.ª classe, do Depósito de Campolide, admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 14 de Novembro de 1945, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1950.



António Feliciano de Oliveira — Limpador da Revisão de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, na mesma categoria, em 5 de Março de 1928.



Eduardo Augusto Rodrigues — Chefe de brigada, do Depósito de Campolide, admitido ao serviço da Companhia, como operário ajudante, em 22 de Maio de 1917, foi promovido a chefe de brigada, em 3 de Abril de 1933.



Manoel Rodrigues Pereira — Operário de 1.ª classe (serralheiro) do Depósito de Campanhã, admitido ao serviço da extinta Direcção do Minho e Douro, em 8 de Maio de 1923, foi promovido à última categoria em 21 de Janeiro de 1952.

José Matias — Revisor de bilhetes de 3.ª classe de Campanhã, admitido como carregador suplementar em 6 de Setembro de 1940, foi nomeado carregador em 1 de Fevereiro de 1945 e em 1 de Setembro de 1946 foi nomeado conferente. Em 1 de Setembro de 1947 foi nomeado revisor de bilhetes de 3.ª classe.



João Armando de Carvalho — Fogueiro de 2.ª do Depósito de Campanhã, admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 10 de Janeiro de 1946, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1950.



Defim de Albuquerque — Limpador, da Revisão do Minho-Porto, admitido ao serviço da Companhia, com a mesma categoria, em 9 de Fevereiro de 1922.



António Vaz Pinto — Operário de 1.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Campanhã, admitido ao serviço da Companhia, em 15 de Novembro de 1928, foi promovido à sua última categoria, 21 de Janeiro de 1952.



Manuel Domingos — Operário de 3.ª classe, (forjador) das oficinas de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, em 9 de Maio de 1928, foi promovido a operário de 3.ª classe, em 1 de Dezembro de 1945.





José da Silva Tavares Júnior — Operário de 3.ª (carpinteiro) das Oficinas Gerais de Lisboa, admitido ao serviço da Companhia, em 14 de Maio de 1928, foi promovido a Operário de 3.ª classe em 1 de Dezembro de 1945.

Filipe Rodrigues — Operário ajudante (forjador) das Oficinas de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, em 27 de Junho de 1929, foi promovido à sua última categoria, em 21 de Abril de 1948.



José Marques — Servente das Oficinas de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, em 22 de Junho de 1925.

Manuel Viera Grego — Recebedor de materiais de 1.ª classe, Armazém Reg. de Entroncamento, admitido como recebedor de travessas de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1926, foi promovido a recebedor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.



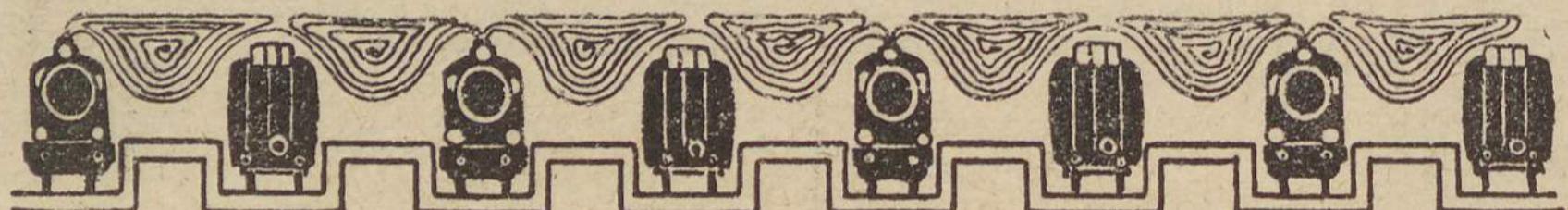
José Francisco Neves — Chefe de 1.ª classe de Guarda, admitido como praticante em 20 de Maio de 1916, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1917. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1943 e a chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1949.

Evangelista das Dores Barbão — Agulheiro de 2.ª classe de Santa Vitória Ervidel, admitido como carregador suplementar em 28 de Maio de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1938. Em 21 de Outubro de 1940 foi promovido a agulheiro de 3.ª classe e em 1 de Janeiro de 1952 foi promovido a agulheiro de 2.ª classe.



Sebastião Faustino — Guarda de estação de Portalegre, admitido como carregador em 1 de Setembro de 1916, passou a guarda de estação em 21 de Julho de 1940.

Rafael Fernandes Marinho — Carregador de Lisboa-R., admitido como carregador suplementar em 7 de Maio de 1922, foi nomeado carregador em 21 de Março de 1923.

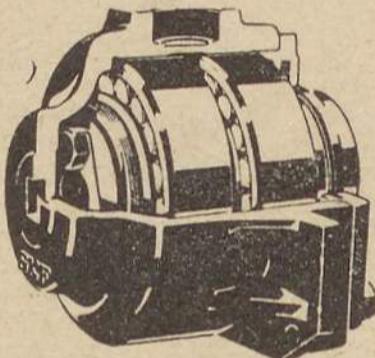


Mais de **680.000**
CAIXAS **SKF** COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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 gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

PORTE

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

PRESTA UM BOM SERVIÇO A O. P.
RECOMENDANDO AS PESSOAS
DAS SUAS RELAÇÕES OS:

- **BILHETES DE FAMILIA**
- **BILHETES FIM DE SEMANA**
- **BILHETES DE VERANEIO**
- **BILHETES QUILOMÉTRICOS**

Grave na sua memória
onde gravar
os seus trabalhos



Fotogravura

ARMEIS & MORENO, LDA.
T.S. JOÃO DA PRAÇA, 38
TELEF. 28055
LISBOA

Sumário

O 20.º aniversário dos «Expressos-Populares»
Eng. Pedro Joyce Dinis

O «Lusitânia Expresso» comemorou o 10.º aniversário da sua fundação

Túnel da Serra do Pilar

Perguntas e Respostas

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

Regulamentação dispersa

Desportos e cultura ferroviária

Excursão de Ferroviários à Itália

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Bom Humor

Pessoal

NA CAPA — Locomotivas ao serviço da C. P., em várias épocas