

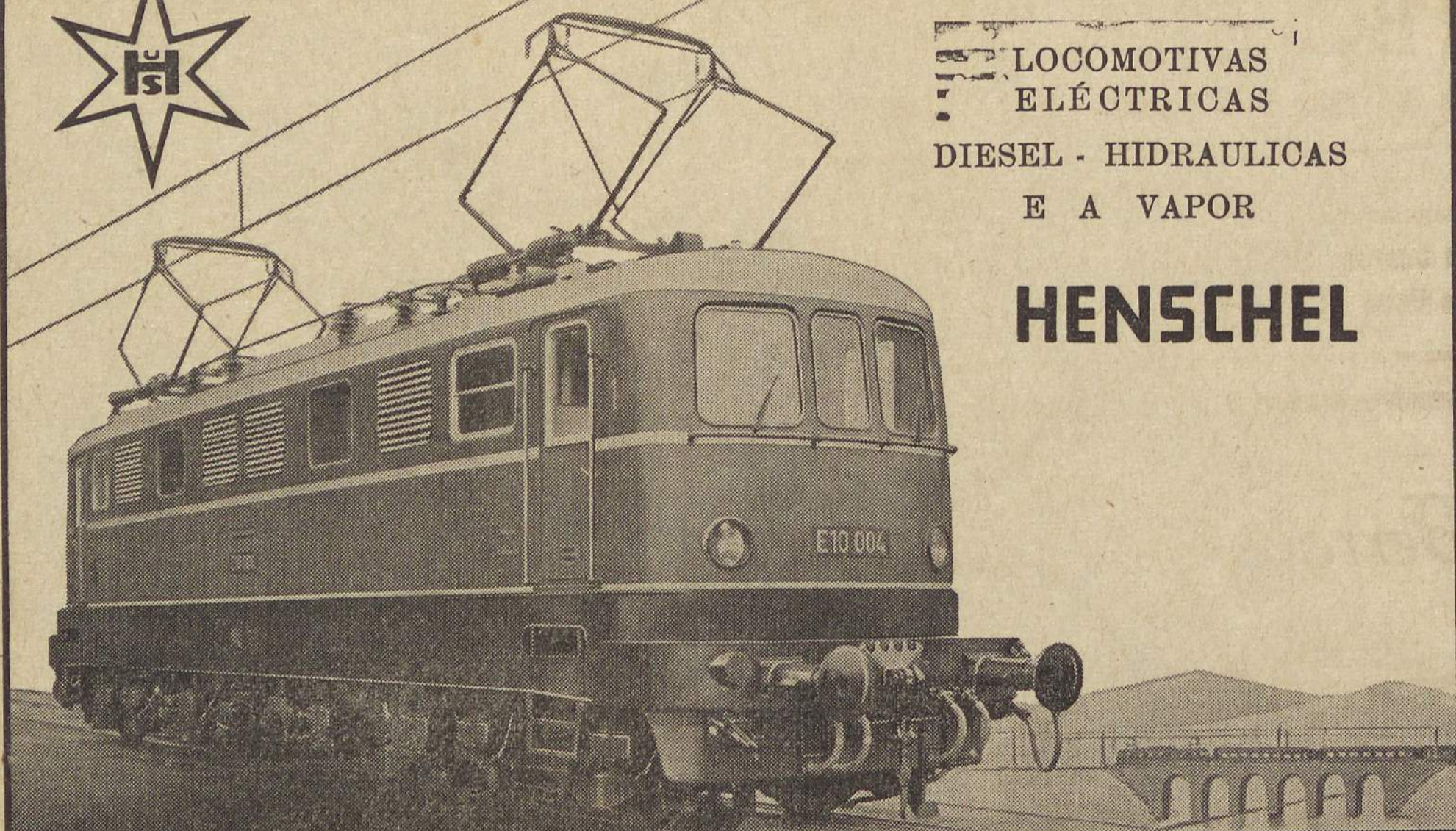


BOLETIM DA C.P.



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS
DIESEL - HIDRAULICAS
E A VAPOR

HENSCHEL



HENSCHEL & SOHN KASSEL GM BH REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

- Transportes Nacionais e Internacionais
- Serviços Auxiliares do Caminho de Ferro
- Recolha e entrega de mercadorias e bagagens no domicílio
- Serviço de porta à porta em Contentores
- Armazenagem de Mercadorias

Agentes de Viagens e Turismo — Agentes de Navegação

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 3 2151/55 e 3 2261/65

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30-2.º

Telefs. 25938/39

PORTO

BOLETIM DA C.P.

N.º 293

NOVEMBRO — 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.

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

Ferrovieiros Italianos de visita a Portugal



Em Setembro, dois grupos de ferroviários italianos visitaram o nosso País, donde levaram magníficas impressões. A gravura representa um desses grupos rodeando, no jardim da sua residência, o Rei Humberto da Itália, a quem foram apresentar cumprimentos.

EXCURSÃO DE FERROVIÁRIOS ITALIANOS A PORTUGAL

NO mês de Setembro deste ano realizaram-se duas excursões de ferroviários italianos a Portugal, promovidas pelo Ufficio Centrale del Dopolavoro, com sede em Roma, e organizadas pelo «Boletim da C. P.»

Estava prevista inicialmente a vinda de 3 grupos com um total de 90 excursionistas, agentes dos caminhos de ferro italianos e pessoas de suas famílias, efectivo este que ficou reduzido a 2 grupos, com um total de 57 pessoas, em consequência das últimas greves em França terem motivado adiamentos nas datas fixadas para as viagens.

O 1.º grupo, composto de 34 pessoas, chegou a Lisboa no dia 16, no comboio n.º 2010, vindo de Barcelona e Madrid, sendo chefiado pelos Srs. Luigi Tedeschi e Vincenzo Maini, respectivamente, chefe de estação de 1.ª classe, em Roma Termini e Chefe de Posto de Sinalização; o 2.º grupo, composto de 23 pessoas, chegou a Lisboa no dia 24, no «Lusitânia-Expresso», também proveniente de Barcelona e Madrid, vindo sob a chefia do Dr. António Puoti, Inspector Principal e Presidente do Conselho Directivo do Dopolavoro de Roma.

Também faziam parte deste grupo os engenheiros Filipe Cerenza e Cianfranco Angoleri, respectivamente, Inspector Chefe Superior e Inspector de 1.ª classe.

De acordo com os programas previamente estabelecidos, os excursionistas visitaram Lisboa e seus arredores, Nazaré, Alcobaça, Batalha e Fátima.

Ambos os grupos, no regresso de Sintra pela praia do Guincho e Cascais, visitaram o rei Humberto de Itália, que reside próximo da Boca do Inferno.

Os excursionistas italianos, todos pertencentes à região de Roma, regressaram ao seu país no «Sud-Express», respectivamente nos dias 19 e 26 de Setembro com as melhores impressões desta digressão em Portugal, manifestando-se entusiasmados pela forma como foi cumprido o programa elaborado pelo «Boletim da C. P.» e muito reconhecidos por todas as atenções que lhes foram dispensadas pelos nossos caminhos de ferro.

À partida, na gare do Rossio, foram oferecidos aos excursionistas de ambos os grupos recordações de Portugal que muito apreciaram.

O Sr. Dr. Bruno Bonotto, representante, em Lisboa, do ENIT (Enti Nazionale per la Industrie Turistiche) prestou a devida assistência aos seus compatriotas, tendo sua esposa a gentileza de acompanhar as senhoras do 1.º grupo no passeio a Sintra, Cascais e Estoril.



Os excursionistas no Mosteiro dos Jerónimos

8.º Congresso da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo

NUM grande ritmo, sucedem-se, em Lisboa, os Congressos Internacionais. A capital portuguesa, velha de mais de oitocentos anos, mas cada vez mais bela e remozada, tornou-se, com essas reuniões, em que se têm encontrado as mais distintas individualidades do mundo culto, uma verdadeira Capital de Congressos. O facto só nos pode causar alegria. Não é só Lisboa que lucra com essas reuniões, é todo o País que colhe as vantagens e os frutos da vinda de engenheiros, de sábios, de médicos e de artistas, a quem se tem proporcionado, não só por espírito de hospitalidade mas, também, a título de propaganda, passeios e excursões de carácter simultaneamente cultural e turístico. Nenhum dos nossos visitantes deixou até hoje de nos prestar justiça e de exaltar os encantos e os valores deste cantinho privilegiado da Europa. O VIII Congresso da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, inaugurado, em Lisboa, no dia 7 de Outubro, trouxe até nós a representação de 48 nações. Foi, sem



O Presidente do Congresso, Dr. Pietro Romani, com o sr. Dr. José Manuel da Costa, Secretário Nacional da Informação

dúvida, no ponto de vista numérico, o congresso internacional mais importante, de maior projecção realizado em Lisboa.

A inauguração efectuou-se no Castelo de S. Jorge, no dia 7 de Outubro, sob a presidência do sr. Professor Doutor João Pinto da Costa Leite (Lumbrales), que tinha à sua direita os srs. Drs. Pietro Romani, Presidente da Reunião Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, e José Manuel da Costa, Secretário Nacional, e à esquerda os srs. Drs. Henri Ingrand; vice-presidente da U.I.O.O.T., e Jorge Felner da Costa, alto funcionário do S. N. I. e delegado de Portugal à reunião internacional e que foi reeleito para a Vice-presidência da Comissão Europeia de Turismo.

Todos os trabalhos decorreram com muito interesse. Entre os assuntos ventilados figuraram os de interessar no turismo as classes populares, com facilidades de transporte, as férias pagas e a anulação de «vistos» nos passaportes. A propósito,



Um grupo de congressistas que visitou Évora no dia 13, vendo-se entre eles os srs. Dr. Pietro Romani, Presidente do Congresso, Eng.º Henrique Bravo, sub-director da C. P., Dr. José Manuel da Costa, Secretário Nacional da Informação, Eng.º Henrique Chaves, etc.

podemos afirmar, com orgulho, que a C. P., há vinte anos, com a inauguração do «Expresso Popular», contribuiu de maneira notável para que os portugueses comesçassem a conhecer melhor a sua terra, inculcando-lhes o gosto de visitar cidades e praias, de conhecerem os nossos mais belos e expressivos monumentos.

A C. P., que se tem interessado bastante pelo desenvolvimento do turismo em Portugal, não ficou, porque não podia ficar, indiferente aos trabalhos e aos objectivos da grande reunião dos organismos oficiais de turismo e assim, desejando colaborar com o S. N. I., pôs à disposição dos congressistas um comboio «Foguete», no dia em que estes, a convite daquele organismo, visitaram a cidade de Évora.

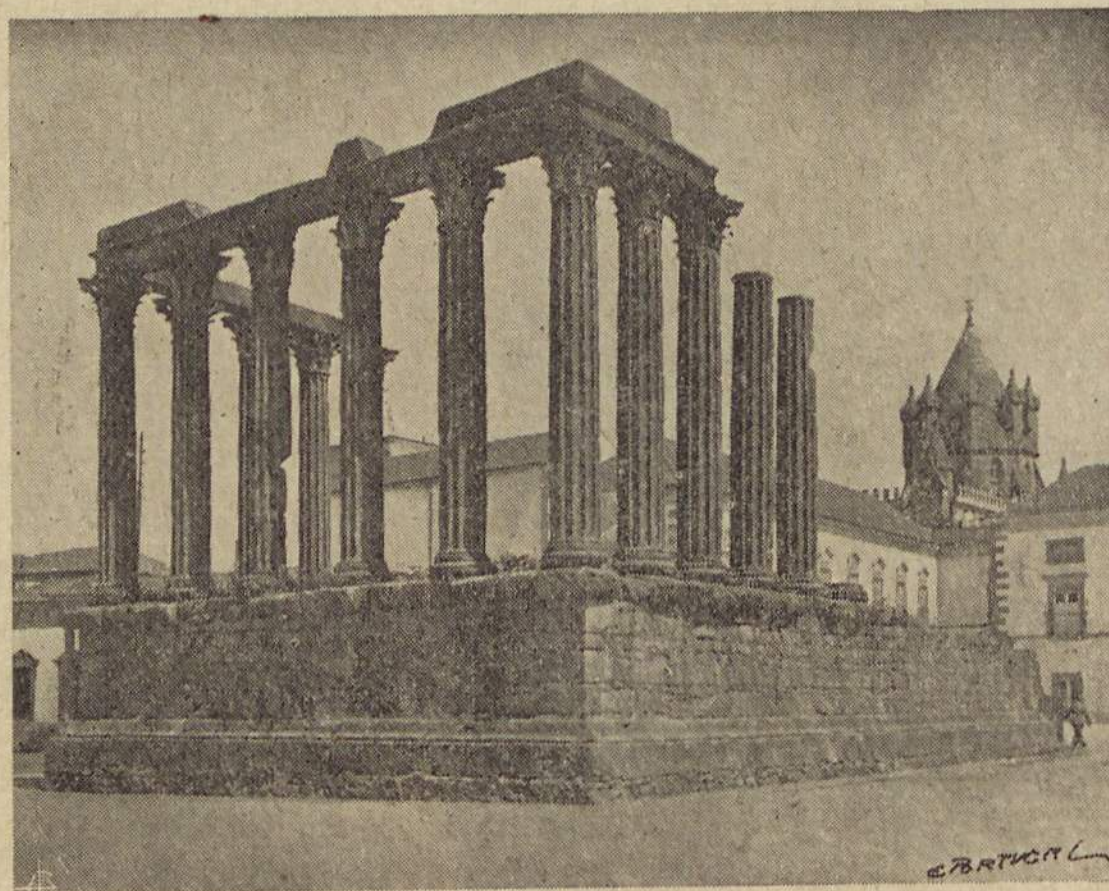
Com efeito, no dia 13, de manhã, saiu do Barreiro um comboio «Foguete», com numerosos congressistas, acompanhados de vários funcionários do S. N. I. e do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P..

As visitas começaram pela capela de S. Brás, seguindo-se o palácio de D. Manuel, a igreja de S. Francisco, as igrejas de Nossa Senhora da Graça e da Misericórdia, e a ma-

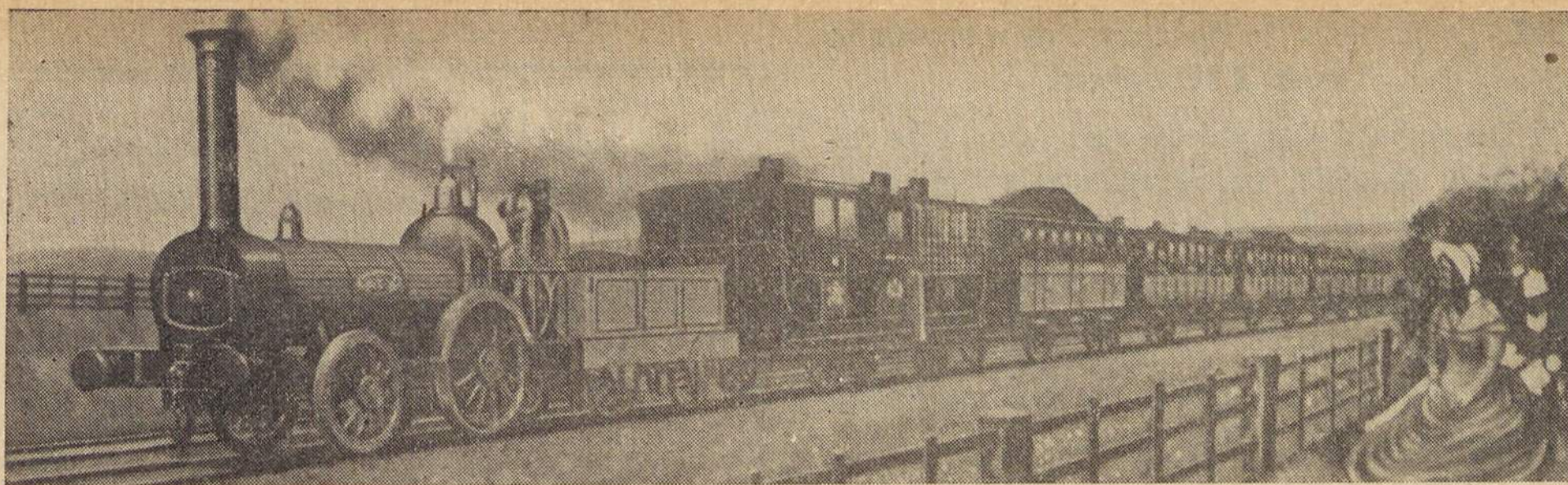
ravilhosa Sé Catedral, de cujos terraços os delegados estrangeiros puderam admirar o panorama empolgante da cidade e arredores.

Em seguida, o sr. eng. Henrique Chaves, presidente da Câmara Municipal e sua esposa, ofereceram, no seu magnífico solar, um almoço a todos os visitantes. Saúdamo os seus distintos hóspedes, o sr. eng. Henrique Chaves formulou votos por que levassem de Évora as mais gratas impressões, tendo brindado, na pessoa do sr. Dr. Pietro Romani, por todos os congressistas, desejando à Itália — a grande pátria latina — e aos 48 países representados no Congresso as maiores prosperidades. O sr. dr. José Manuel da Costa, que se associou às palavras do sr. Presidente da Câmara Municipal de Évora, agradeceu, em nome pessoal e do organismo que dirige, a hospitalidade dispensada a todos os convivas. Os srs. drs. Pietro Romani e Borel agradeceram em nome dos Congressistas.

Nesse mesmo dia, os nossos ilustres hóspedes regressaram a Lisboa, confessando-se todos eles encantados com a sua visita a uma das mais históricas e belas cidades portuguesas.



EVORA — Templo romano



LÁ POR FORA...

Novos tipos de material circulante nos Caminhos de Ferro Alemães

As revistas técnicas alemãs referem-se com insistência a dois comboios automotores Diesel, articulados, recentemente construídos pelos Caminhos de Ferro Alemães, de colaboração com a Companhia das Carruagens-Camas e Carruagens-Restaurantes, alemã.

Tais comboios são destinados a viagens longas; um, para viagens de dia, outro, com camas, para viagens de noite. Pelo emprego de materiais leves (ligas alumínio-magnésio-silício), podem, com potência relativamente baixa, atingir grandes velocidades e elevadas acelerações.

O peso, em ordem de marcha, por lugar oferecido, do comboio, de lugares simples é de 706 quilogramas (equivalente peso, no comboio espanhol «Talgo», é de 603 quilogramas). O peso, em ordem de marcha, por lugar oferecido, do comboio-camas, é de 2,005 toneladas.

O leito das carruagens fica a 0,863 metros da cabeça do carril (o das carruagens normais recentes fica a 1,25 metros). São dotadas de condicionamento térmico e acústico; o ar é renovado 17 vezes por hora nas carruagens cama e 27 vezes por hora nas carruagens de lugares simples.

O transporte ferroviário no segundo plano quinquenal Argentino

Da revista «Ferrocarriles y Tranvias» extratamos as seguintes notas, que nos parece poderem interessar os nossos leitores.

O Segundo Plano Quinquenal Argentino fixa, como objectivo fundamental em matéria de transportes, a construção de um sistema orgânico coordenado e racional, que assegure o movimento da produção até aos centros de consumo, portos de embarque e mercados externos, que facilite a vinculação entre os núcleos populacionais, que promova o incremento demográfico, social e económico do país, e que facilite o desenvolvimento industrial.

As bases desse sistema são as seguintes:

1 — Integração de todos os meios de transporte em uma unidade funcional, evitando sobreposições anti-económicas, possibilitando a utilização conjunta e combinada desses diversos meios.

2 — Em matéria ferroviária: aumento da capacidade das vias, por duplicação, sinalização, dieselização e electrificação, etc..

Para o apetrechamento da via férrea estão previstos 3.345.100.000 pesos (cada peso vale aproximadamente 1\$30 escudos), dos quais 1.748.000.000 pesos para a via, 921.400.000 pesos para material circulante (motor e de reboque), 110.000.000 pesos para estações, etc..

Três processos de descarga de um vagão com 750 caixas

Da revista «La vie du rail», de 13 de Setembro de 1953, reproduzimos a figura seguinte, que nos parece sugestiva e denota a atenção e o estudo que os problemas de manutenção de mercadorias a transportar, ou transportadas, no caminho de ferro, estão merecendo por parte das empresas ferroviárias.

Utilizando o carro de 4 rodas

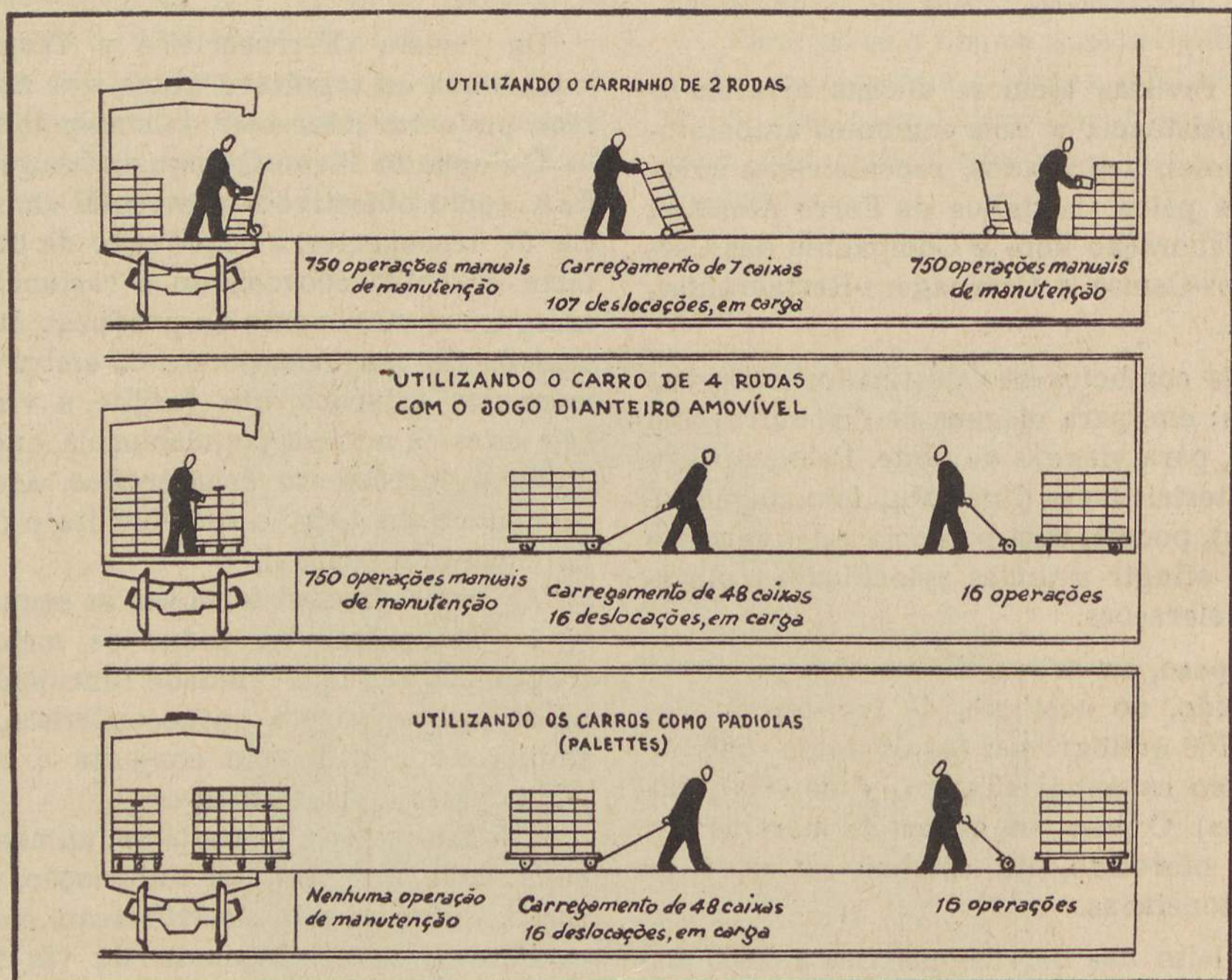
750 operações manuais de manutenção	Carregamento de 48 caixas 16 deslocações, em carga	16 operações
-------------------------------------	---	--------------

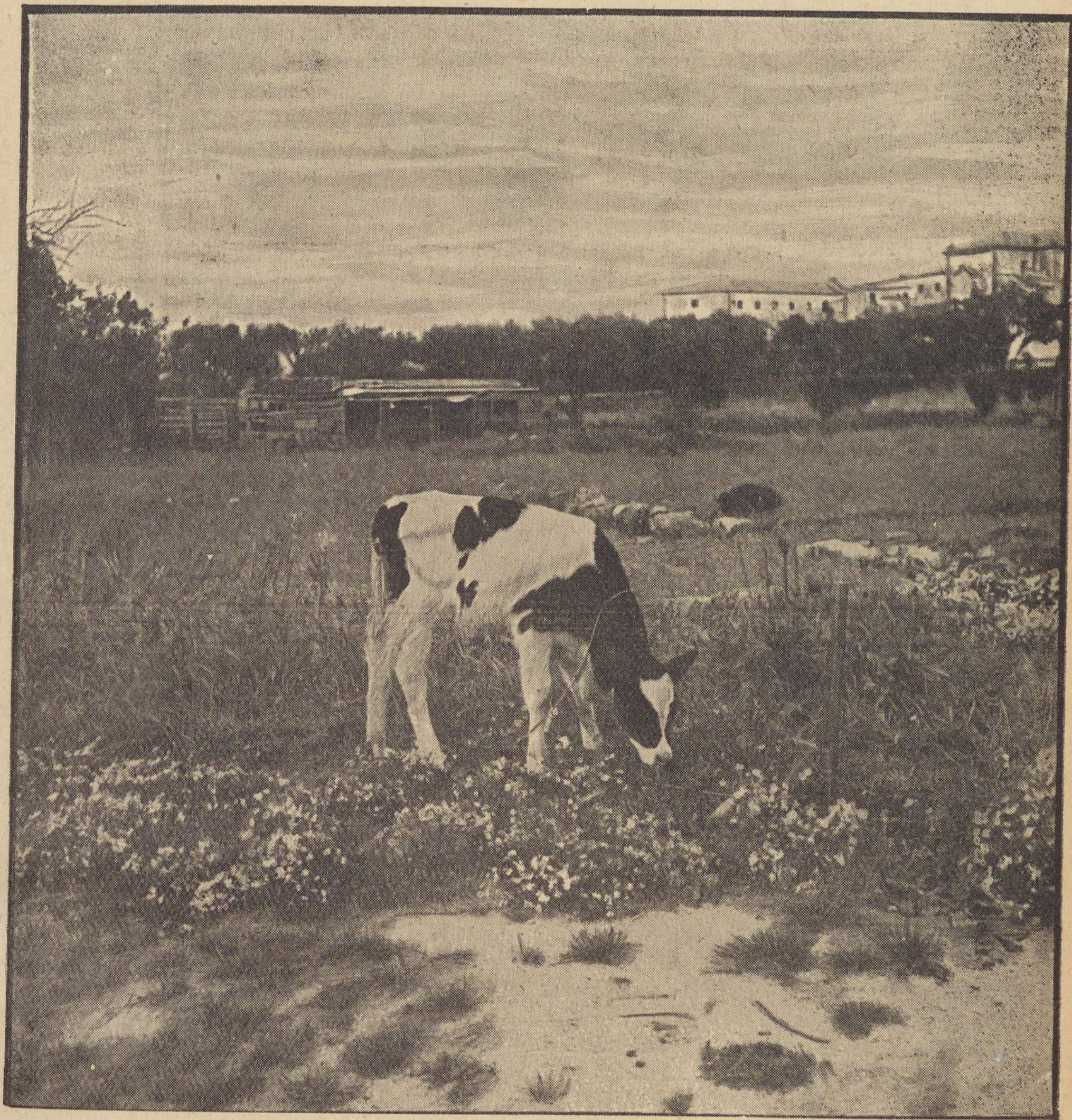
Utilizando o carrinho de 2 rodas

750 operações manuais de manutenção	Carregamento de 7 caixas 107 deslocações, em carga	750 operações de manutenção
-------------------------------------	---	-----------------------------

Utilizando os carros como padiolas (paletas)

Nenhuma operação de manutenção	Carregamento de 48 caixas 16 deslocações, em carga	16 operações
--------------------------------	---	--------------





A vida no campo é simplesmente bela. A Quinta de S. Vicente, em Carnide nos arredores de Lisboa, oferece-nos esta paisagem bucólica



INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

EXPLORAÇÃO

Chefes de 2.^a classe:

Aprovados; Francisco Ribeiro de Lima, Raúl de Oliveira Monforte, Alberto Cardoso Macedo, António Pereira da Mota, Cândido Lopes de Brito, António Joaquim Pereira, Manuel Monteiro Bonifácio, Albino Fernandes Madeira, João Gonçalves da Conceição, Américo Sebastião Coelho, Salvador de Oliveira Coruche, João dos Santos Patrício, Álvaro Agonia Salvador, José de Sousa Salgadinho, Viriato Bruno Horta, Francisco Esteves dos Santos, Joaquim Rodrigues Coelho Júnior, Feliciano António Tonicher e José da Silva Apolo Júnior.

Chefes de 3.^a classe:

Distinto: Júlio Baptista Martins.

Aprovados: Manuel José Brás; José Lopes dos Reis, Joaquim Marques de Oliveira, Manuel Lourenço de Oliveira, Guilherme António Gonçalves, Reginaldo Raúl Pereira Camoezas, João Roda Damásio, Joaquim Duarte Esmerado, Francisco António Parro, José Alves Caldeira, José Maria Si-

mões Pirra, Henrique da Costa Fonseca Moisés Marques Farias, Manuel Moutinho Martins Santos, Angelo de Oliveira Monforte, Albino de Sousa Moreira, Abílio Pinto de Menezes, José Ferreira de Sousa, Manuel Rafael Ferreira, João Augusto Azevedo Santos, Joaquim Augusto Ferreira, José Pinheiro Carvalho, Alfredo Bento de Queiroz, Salomão Eurico Gouveia, Armando Inácio, Júlio de Azevedo, António Teixeira Campos e José Quaresma de Matos.

Factores de 1.^a classe:

Aprovados: José Simões Garrido, Joaquim Oliveira Estudante, José Gomes Aires, Vitorino Daniel Lourenço, Manuel da Silva Oliveira, Manuel Arrais, António Antunes de Oliveira Matos, José Angelo Moreira da Silva, António Rodrigues, Bernardo Aires Madeira, António da Anunciada Barrento, Manuel Joaquim Marques, Miguel da Silva Amaro, João Gomes Costa, António Joaquim Cau, Augusto Baptista, Constantino Cardoso da Silva, António Felizes Teixeira, David Rebola, António da Estrela Guedelha, João Baptista Meira, Júlio Afonso Rôlo, Manuel Serrano e Jaime Valentim.

Factores de 2.ª classe:

Distinto: Armando Domingues.

Aprovados: António da Costa, João Henriques Correia, António Paulino, José Ferreira, Acílio Alves da Costa, Eduardo Sebastião Guita, Artur Valido Rosa, Armando Pereira da Silva, Manuel Martins, Júlio Mendes Salgueiro, João António dos Santos, Artur Joaquim da Fonseca, José Bento Ribeiro, António Vaz da Silva, Luís Furtado Ribeiro, Acácio Pires Parente, José da Silva, Armando Gomes Tomás, José Lopes Júnior, Luís Matias, José Marques, José Marques dos Santos, Amílcar Barreto Rajado, Mário Simões da Rocha, José Fonseca Ferreira de Sousa, Alfredo Gomes, José Augusto da Silva, Filipe José Maria, João Francisco Semedo, Manuel dos Santos Ferrer Lemos, António Ferreira Gaspar, Simão Estanqueiro Pinheiro, Manuel Augusto Jacinto, José Alberto da Silva, Amílcar da Silva Santos, Júlio Fernandes da Cruz, António Correia da Costa, António da Silva Júnior, José da Silva Nunes, José António Oitavém, Abílio Rodrigues Marques, José Miranda de Figueiredo, Manuel Dias Neto, António Salgueiro Alves, Afonso da Costa Esteves, António Francisco Guerreiro, António Duarte Barra-dinhas, Manuel da Silva, Joaquim Pragana, Manuel Marques, João Soares Rasteiro, José Joaquim de Oliveira, Tavares, Joaquim Fernandes dos Santos, Octávio Faustino Gomes, Manuel Vicente, Armindo Rodrigues Samouco, Sebastião Baptista Ferreira Verga, Cipriano Louro, Francisco Serrano, José Marques Júnior, José Antunes Ferreira, Afonso Francisco dos Santos Júnior, Augusto Gomes Trindade, Augusto Matias Pereira, Joaquim Norte Jordão, António Duarte, António Joaquim Costa Garrido, João Bernardo Ramos, José da Silva, Alberto Justino Rodrigues Soares, Mário de Oliveira, António Firmo, Pedro Romero Vila, José Figueiredo, António Joaquim da Silva Gonçalves, Manuel Gonçalves Soares, António Santos, Manuel José de Carvalho, Manuel Pereira Maia, Joaquim Almeida Fa-

zendeiro, António Rodrigues de Sousa, António Valente Júnior, Joaquim Dias Leitão, Francisco da Costa Nunes, António de Oliveira Sousa, Augusto Ferreira da Santa, Armando Pereira Pires, Júlio Marciano Rita, João Luís Vasconcelos Júnior, Joaquim de Azevedo Sequeira e Silva, Abílio Simões Fontes.

Condutores de 2.ª classe:

Aprovados: Eduardo Silva Cascais, Angelo Mendes, Manuel Chorão Nunes, Joaquim Anacleto Abreu, José Carvalho, José Maria Alves, Alexandre Machado, José Aleixo e Abílio Maria Domingos.

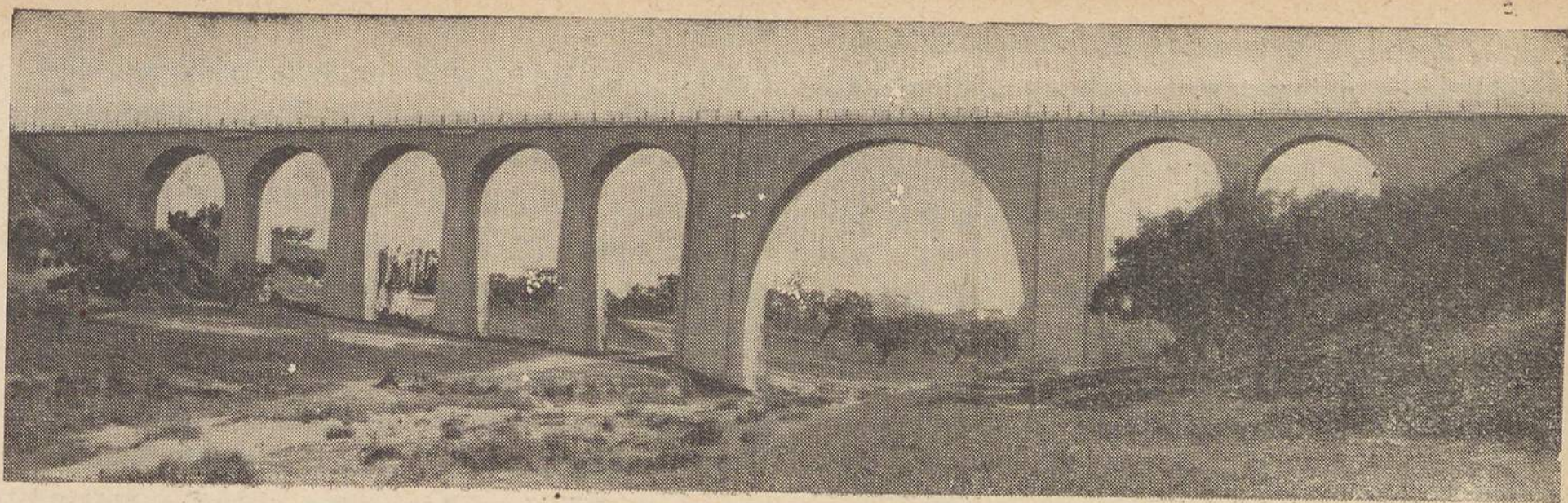
Guarda-freios de 1.ª classe:

Aprovados: José Correia Costa Júnior, Joaquim Pimentel Girão, José Vítor Januário, José Inácio de Matos, José Louro, José Afonso, António Gomes Aires, Agostinho Gama, António Augusto Simões Bugalho, João Castanheira Roque, José Rodrigues Júnior, Américo Martins Magro, Aniceto dos Santos Taborda, José Rodrigues Raposo, Agostinho Sousa Faria, José Esteves Carvalho, António Lopes, Manuel Cipriano Fragoso, Sebastião Gonçalves, António Nunes Ribeiro, Inácio Lopes Laranjeiro, João Freire, Joaquim Velez Tavares, Manuel António da Graça, Fernando Salvado, Júlio Mendes Tarrafa, José Bento, José Maria Estudante, Manuel da Costa, João Antunes Simplicio, Domingos Taborda, Anselmo dos Santos Leitão, José Júlio da Cunha, António Maria de Almeida, Joaquim António Salas, João Luís dos Santos, Manuel Lopes, Raúl dos Santos e António Henriques da Silva.

Guarda freios de 2.ª classe:

Distinto: Abílio Rosa Félix.

Aprovados: José da Luz, Alberto António Moreira, João de Souza Mano, Manuel Francisco, António Joaquim da Cruz Júnior, Joaquim Pinho dos Santos, João Dias da Costa, Jacinto da Silva Rosa, António Maurício, Manuel Mendes, José Gonçalves Carito e Delfim Reis Lemos.



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros — (Em vigor desde 14-8-953) — Altera o Artigo 3.º e o n.º 8 do Artigo 10.º da Tarifa.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros — (Em vigor desde 14-8-953) — Substitui a redacção do n.º 1 do Artigo 5.º da Tarifa.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 10 — Passageiros — (Em vigor desde 14-8-953) — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França — (Em vigor desde 1-9-953) — Introduz alterações na Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 6 — Passageiros — (Em vigor desde 14-8-953) — Substitui a Tabela n.º 1 para cálculo de preços da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2-C. — Passageiros — (Em vigor desde 14-8-953) — Substitui a redacção do Artigo 1.º da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França — (Em vigor

desde 1-9-953) — Introduz alterações na Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-C. — Passageiros — (Em vigor desde 14-8-953) — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

Anexo n.º 1 à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha — Redução de preços aplicável, em certos percursos franceses, aos bilhetes de ida e volta adquiridos nas procedências portuguesas para uma estadia em França não inferior a 5 dias — (Datado de 15-8-953) — Anula e substitui o Anexo n.º 1, datado de 23 de Fevereiro de 1952 e o seu 1.º Aditamento, de 1 de Abril de 1953.

30.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 10-8-953) — Altera a redacção da Nota n.º 21 do Indicador Geral.

31.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 1-9-953) — Altera a redacção da Nota 30 — Serviço que presta o apeadeiro de Santa Margarida.

32.º Aditamento ao Indicador Geral do Serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 7-9-953) — Determina a passagem à categoria de apeadeiro, da estação de Monte das Flores, alterando tam-

bém o serviço a prestar de harmonia com aquela nova categoria.

11.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (Em vigor desde 4 9 953) Altera o tratamento tarifário de raiz de chicória, seca.

Carta-Impressa n.º 121 — (Em vigor desde 12-8-953) — Determina que, para efeitos tarifários, as «garrafas de aço, de ferro ou de chumbo» utilizadas no transporte de gases, são assimiláveis a tubos de aço ou de ferro para transporte de gases.

Aviso ao Público B. n.º 192 — (Em vigor desde 1-9-953) — Prevê a aplicação do preço especial de \$50 por Ton. Km., ao transporte em grande velocidade, de castanha comum sem preparo durante a respectiva campanha.

1.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1-9 953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Faro e o Despacho Central de São Braz de Alportel.

15.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1-9 953) — 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.

18.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1 9-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e o Despacho Central de Caldelas.

76.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1 9 953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fátima e o Despacho Central de Fátima (Cova da Iria).

158.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1 9 953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Caldelas, Covas (Terras de Bouro) e Vilar.

162.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Ca-

mionagem — (Em vigor desde 15-9 953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Leiria e os Despachos Centrais de Cortes, Reguengo do Fetal, São Mamede (da Batalha) e Mira de Aire.

195.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12-8 953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Cabaços e de Alvaiázere e de passageiros e bagagens entre a mesma estação e o Despacho Central de Carregal.

196.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12 8 953 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Espinhal e entre a estação de Miranda do Corvo e os Despachos Centrais de Cabaços e de Espinhal.

197.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12 8-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Caxarias e o Despacho Central de Cabaços.

198.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12 8-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Espinhal e Cabaços.

199.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 12-8-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Miranda do Corvo e o Despacho Central de Semide.

200.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 17-8 953) — Circuito turístico a Castelo do Bode, Tomar, Vila Nova de Ourém, Fátima, Batalha, Porto de Mós e Torres Novas, em ligação com a estação de Entroncamento.

201.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 20 8 953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Esmoriz e o Despacho Central de Esmoriz e os domicílios da Freguesia de Esmoriz.

202.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 25-8-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vesúvio e os Despachos Centrais de Cedc-vim e Penedono.

203.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 1-9-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e o Despacho Central de Montalvão.

Reclamações

C/ Circular n.º 29 — (de 19-8-953) — Suspensão do estabelecimento do auto (R 20) para faltas e avarias que em trânsito forem notadas em remessas, destinadas a outras estações.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

2.º Aditamento à Instrução n.º 2299 — (de 6 de Agosto de 1953) — Sinalização do desvio de Vale de Guiso ao Km. 87,785 da Linha do Sado e circulação dos comboios entre Alcácer e Grândola.

Instrução n.º 2579 — (de 5 de Agosto de 1953) — Sinalização da estação de Abrantes.

Movimento

Comunicação Circular n.º 883 — (de 19-8-953) — Tempos determinados para resguardo das várias circulações em estações de via dupla.

Ordem de Serviço n.º 86 — (de 29-8-953) Interrupção temporária da via descendente entre Aveiro e Estarreja no período das 8-00 às 18-00 horas.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3426 — (de 5-8-953) Nota dos assentadores que frequentaram, em Entroncamento, uma das brigadas para subchefes de distrito e a respectiva classificação nos exames realizados nos dias 13 a 18 de Julho.

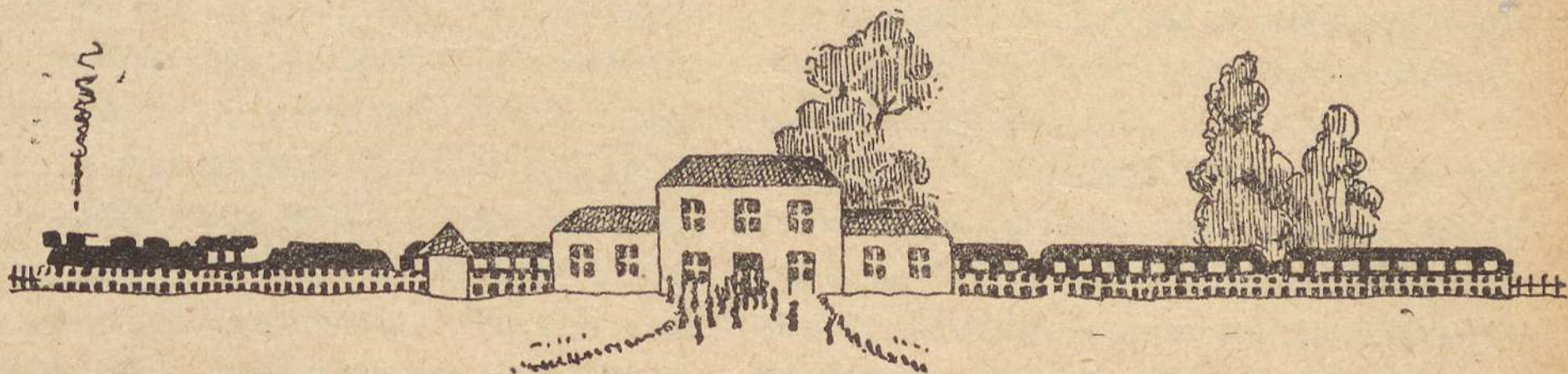
Circular de Via n.º 3427 — (de 5-8-953) — Nota dos assentadores que frequentaram, em Entroncamento, uma das brigadas para subchefes de distrito e respectiva classificação nos exames realizados nos dias 13 a 18 de Julho.

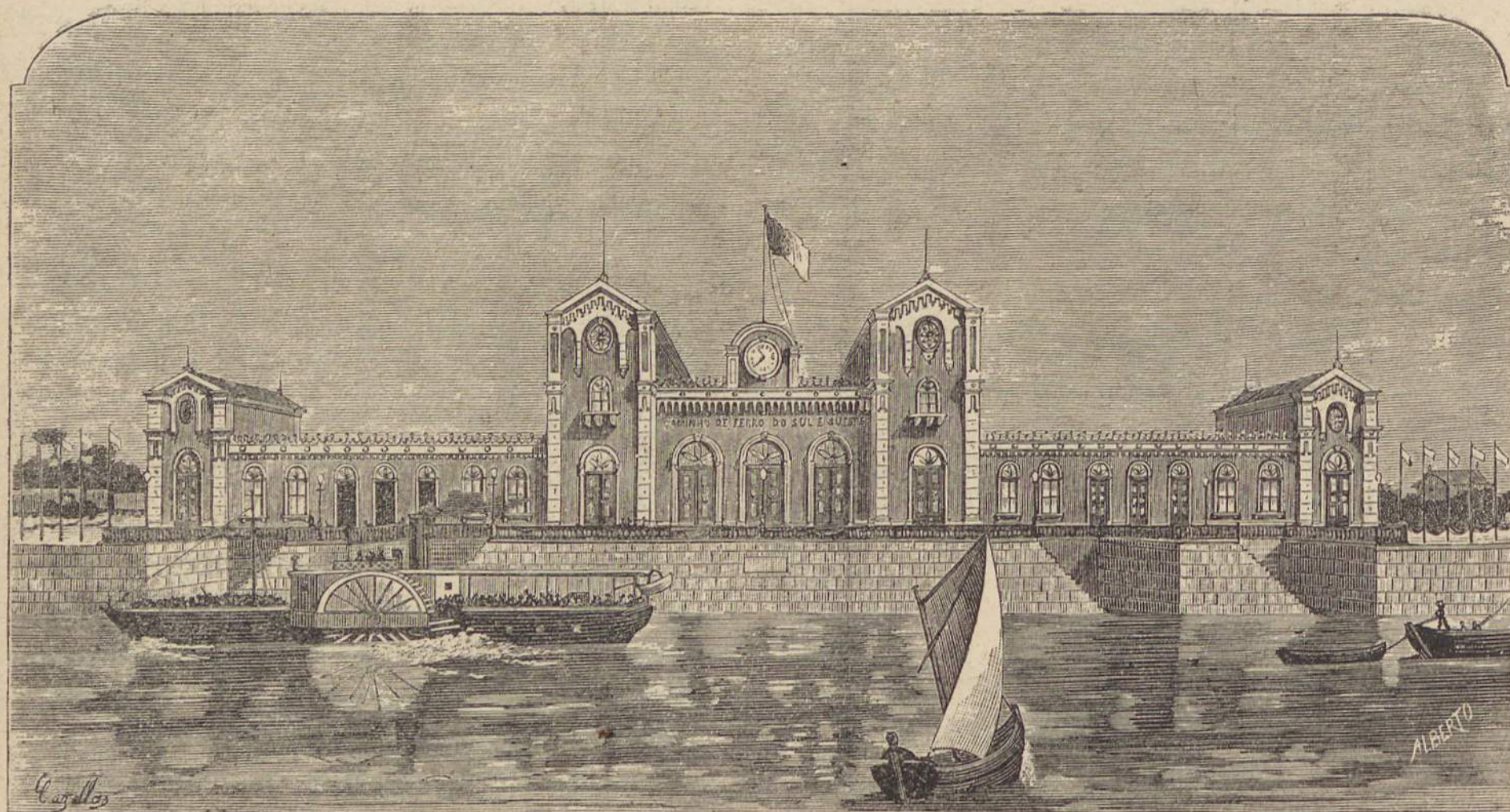
Circular de Via n.º 3428 — (de 5-8-953) — Nota dos assentadores que frequentaram, em Casa Branca, a brigada para subchefes de distrito e respectiva classificação nos exames realizados no Barreiro, nos dias 13 a 16 de Julho.

Circular de Via n.º 3429 — (de 5-8-953) — Nota dos assentadores que frequentaram, em Verride, a brigada para subchefes de distrito e respectiva classificação nos exames realizados em Coimbra, nos dias 13 a 16 de Julho.

Circular de Via n.º 3430 — (de 10-8-953) — Aditamento à Circular de Via n.º 3425 de 20 de Julho findo — Transcreve carta n.º 22066-B da nossa Direcção Geral de 6 de Agosto, comunicando quais os dias e números dos comboios «Foguete» em que são admitidos os agentes, quer do activo quer reformados e as pessoas de sua família, bem como os pensionistas, quando munidos de qualquer tipo de transporte gratuito, em 1.ª classe.

Circular de Via n.º 3431 — (de 21-8-953) — Transcreve a carta n.º 2711 de 20 de Agosto, comunicando o encerramento do Armazém de Víveres de Campanhã, durante os dias 22 a 25 do corrente, por motivo de balanço.





A estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, inaugurada em 4 de Outubro de 1884.

(Desenho do natural, tirado por Caselas no dia imediato ao da inauguração).



1.º Prémio — OLHÃO

XII.º Concurso de Estações Floridas

NEM TODA A SEMENTE SE PERDE...

P o r A L B E R T O P E R E I R A L E I T E

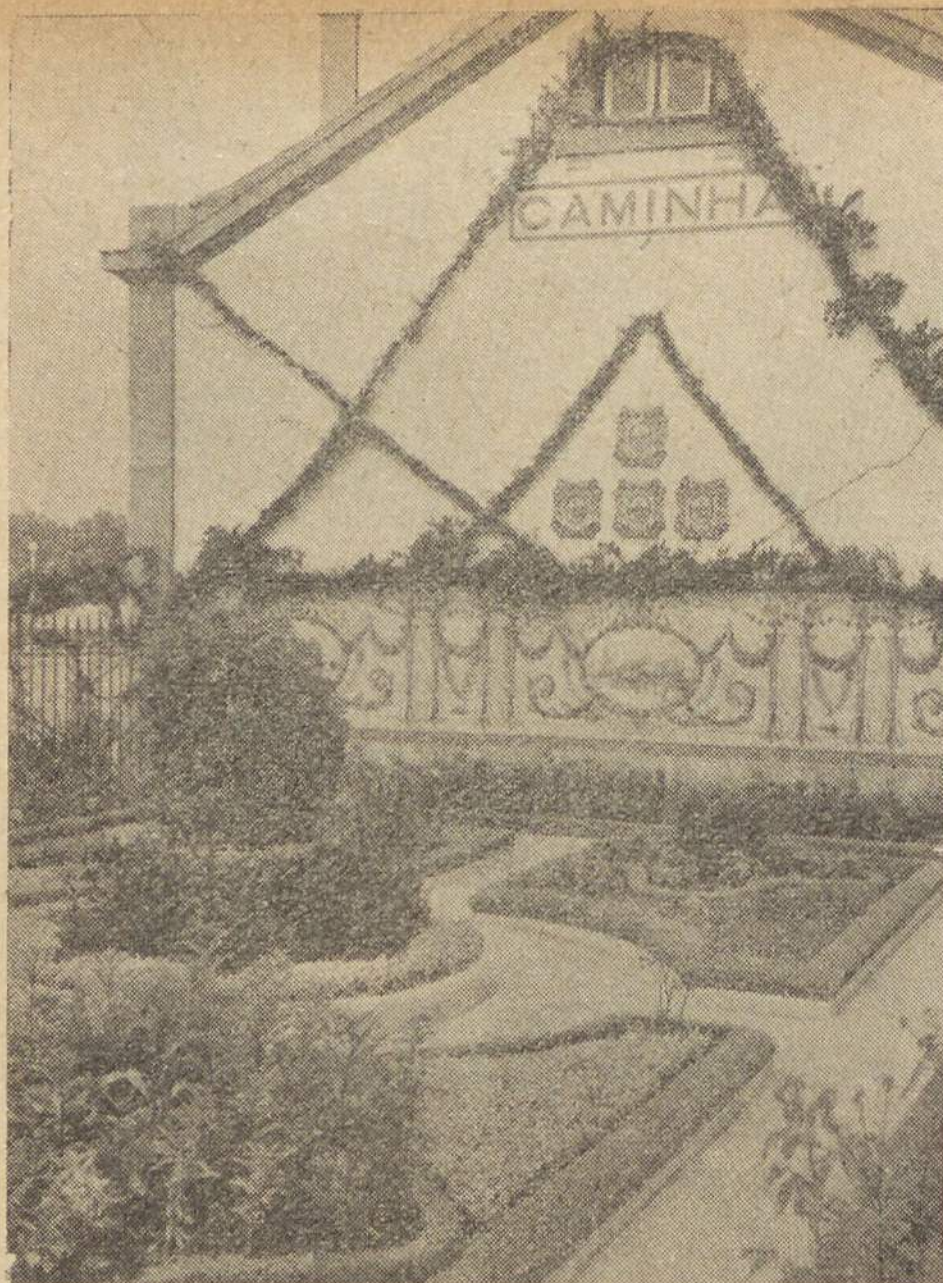
Do Juri das Estações Floridas e do Secretariado Nacional de Informação

A ideia do Secretariado da Propaganda Nacional — hoje Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo — ter retomado em suas mãos, qual facho olímpico, a iniciativa do Concurso das Estações Floridas, que vem realizando desde 1941, apenas com interrupção no ano de 1949, tem sido uma prova elara, exuberante e convincente. Semente deitada à terra, germinou, floriu e está dando os seus frutos, à vista de toda a gente.

Com efeito, este certame, nascido em 1931 de um grupo de viajantes da linha de Sintra, na maioria residentes nessa vila e de acordo com a Companhia dos Caminhos de

Ferro Portugueses, mas circunscrito apenas àquela linha, originou a efectivação de outro, realizando-se noutras linhas da antiga rede da C. P. Nesta fase, o primeiro perdurou ainda por alguns anos — quase uma dezena — tendo o segundo apenas vida efémera. A falta de continuação de tão simpática iniciativa fez que os resultados, que poderiam ter sido brilhantes, fossem cedo esquecidos, infelizmente.

Em 1940, o director do S. P. N., sr. António Ferro, sonhou com a realização, de novo, de tão útil certame, quando os Serviços de Turismo transitaram do Ministério do Interior para o, então, ainda jovem or- 15



2.º Prémio — Caminha

ganismo oficial. E, se bem o sonhou, prontamente o mandou pôr em execução.

Convidadas as diferentes companhias de caminhos de ferro, existentes nessa época: Sociedade Estoril, Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, Nacional, do Norte, da Beira Alta e Portugueses, prontamente aquiesceram a fazer-se representar por algumas das suas estações, cujos chefes consideraram os seus jardins em condições de concorrer. Resultou a inscrição de mais de uma centena de estações; porém, como não houvera uma selecção prévia e os interessados não estivessem devidamente esclarecidos, não se notava em algumas delas o mínimo de valor indispensável a justificar a sua inclusão, sob o ponto de vista da ornamentação floral. Este facto levou os organizadores a introduzir no regulamento do Concurso a base de uma selecção prévia — que evitasse a deslocação inútil do Júri — e a limitação do número de estações a apre-

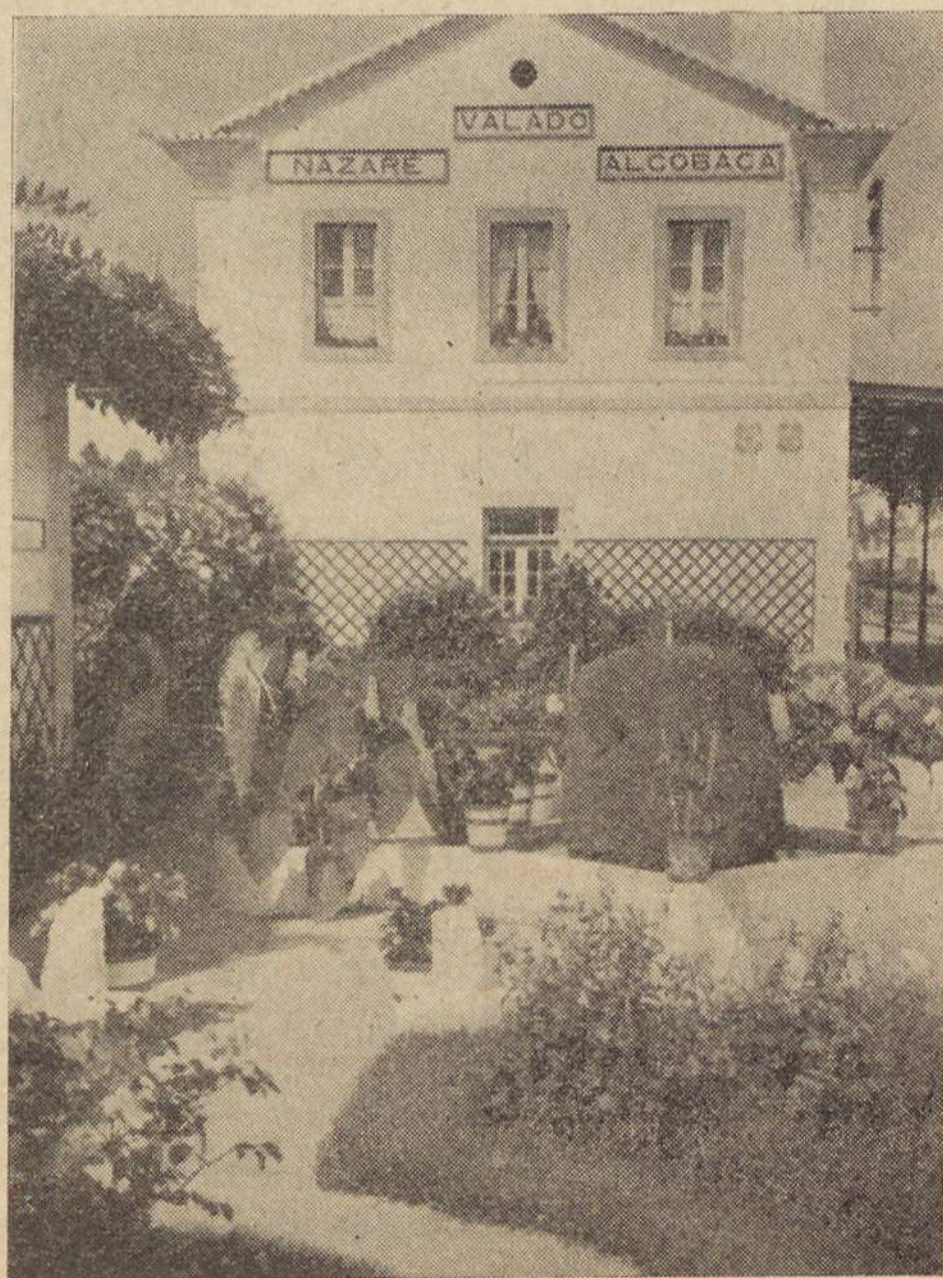
sentar à aprovação definitiva a três, por cada linha ou ramal.

Necessariamente, o número de inscrições baixou; mas, o valor artístico subiu e tem vindo a aperfeiçoar-se, de ano para ano. Este facto só vem abonar as tendências artísticas da grande maioria dos agentes da Companhia, que hoje engloba todas, menos uma, as organizações existentes no início deste prélio.

À dedicação e sacrifício material, muitas vezes, dos chefes das estações se deve muito do êxito verificado nesta manifestação da actividade ferroviária, paralela ao dever exclusivamente profissional.

O viajante que transita no comboio, ao verificar o esmero com que se apresenta o jardim que tem à vista, ignora, a mór parte das vezes, as canseiras, trabalho e engenho dispendidos por estes modestos funcionários, para se obter tão evidentes resultados.

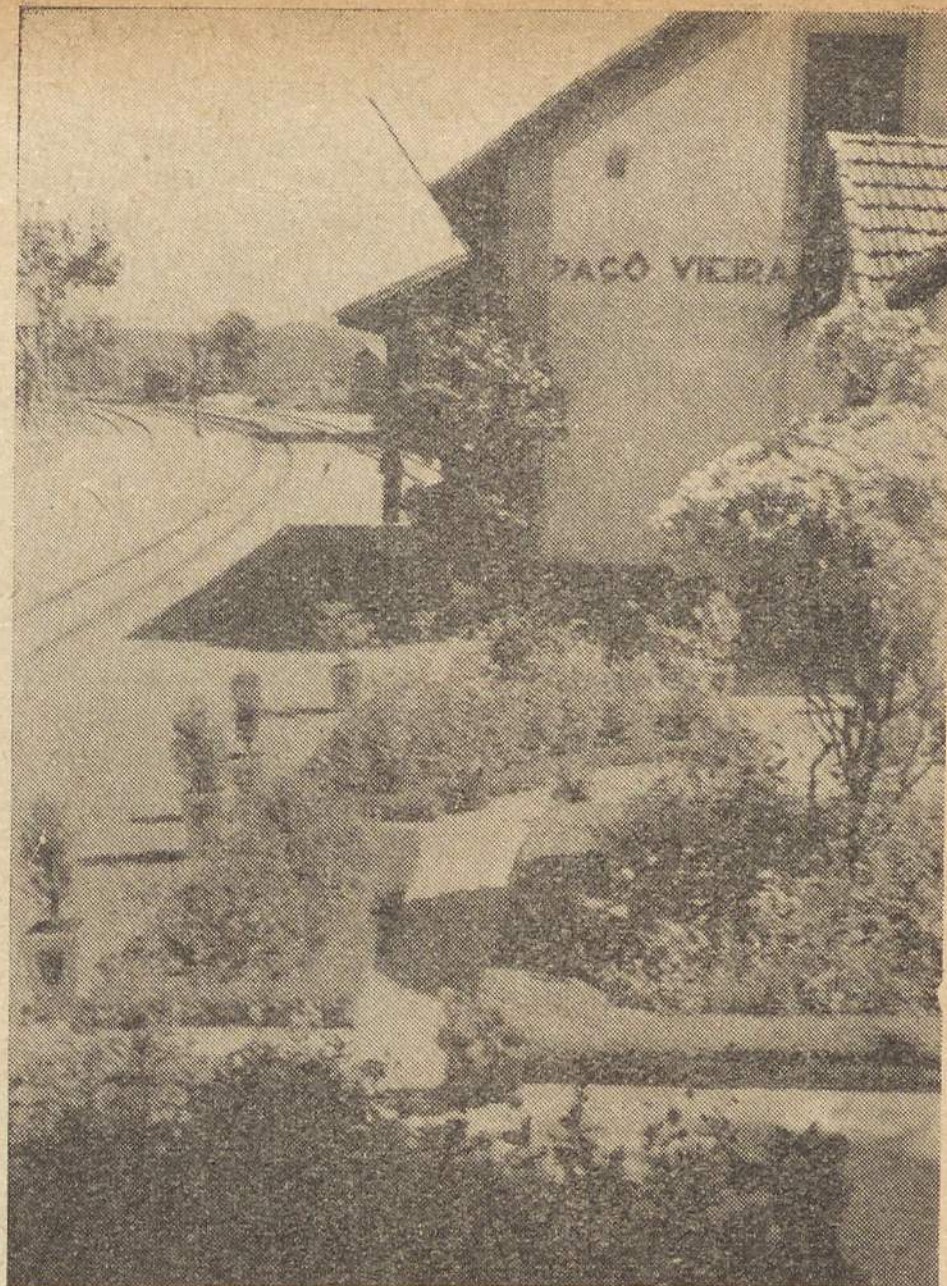
Para resolver o problema das regas, di-



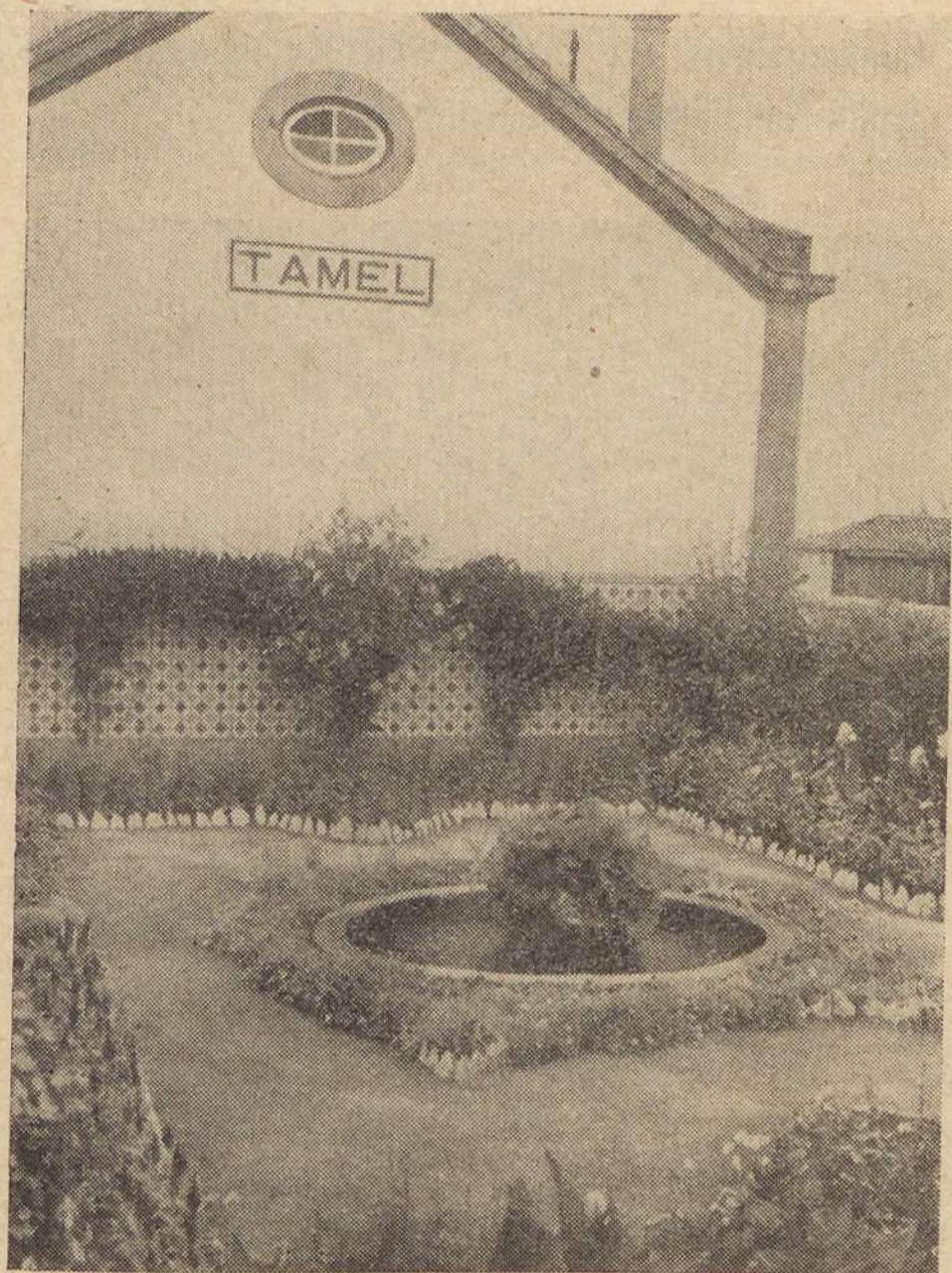
3.º Prémio — Valado

ficuldade que constitui a sombra negra dos encarregados dos jardins, que de subterfúgios e expedientes, honestamente empregados! Utilizando a influência pessoal, através de amizades de família e outras no gênero, procuram obter a água indispensável, que virá transportada de quilômetros de distância; às vezes, fazendo o escambo com o maquinista da locomotiva, este cede um pouco da água, que carregou na bomba antecedente, em troca de desperdício — tão cubitado, também — obtido na fábrica de fiação local; outras vezes, será o desvio da pena de água — preferentemente empregada no regadio do milharal — para, altas horas da noite, matar a sede das suas queridas flores; ou, ainda, o empenho junto da edilidade local para, do seu jardim público, lhe ceder um pouco do precioso líquido, indispensável para o humedecimento vital do seu jardim; e tantos mais casos no mesmo gênero...

Mas, que alegria e sentimento de euforia,



Paço Vieira, Menção honrosa especial



Tamel, Menção honrosa especial

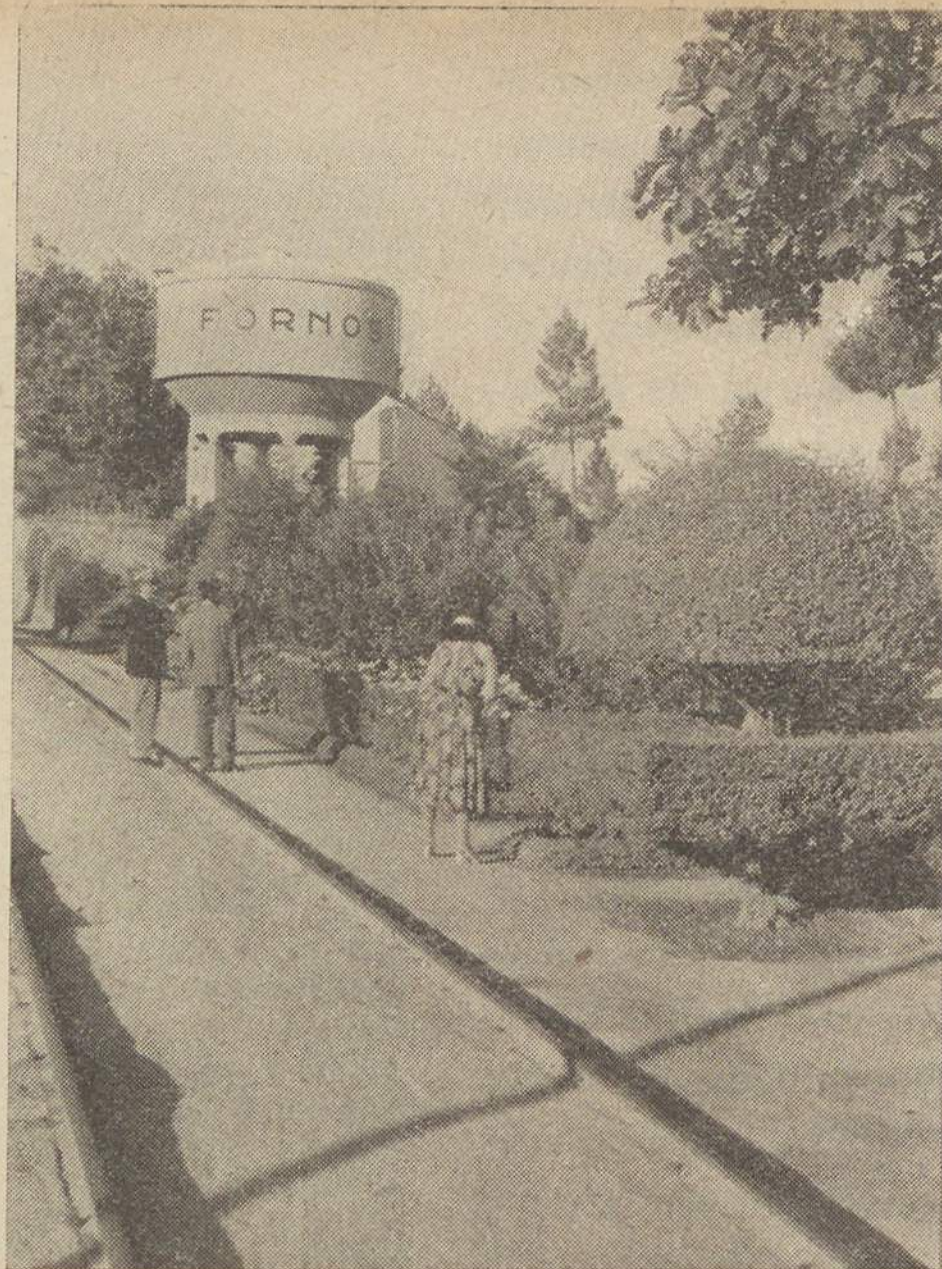
quando o Júri passa e apresenta os seus cumprimentos ao chefe, pela bela apresentação do seu jardim. Que cogitações e palpites, sobre quem virá a ser o contemplado com a «taluda» do primeiro prêmio! E arriscam-se prognósticos, quase sempre baseados e mal em informações de quem viu este ou aquele jardim... E todos crêem que o «seu» é, necessariamente, o melhor.

Assim, não é de admirar que o Júri, este ano, mais uma vez e nunca como agora, se tenha sentido embaraçado para dar o seu veredicto quanto à classificação e concessão dos prêmios, tão elevado foi o número dos jardins que, submetidos a um julgamento mais rigoroso do que antecedentemente, mesmo assim, mereceram pelo seu arranjo a mais alta pontuação.

A estação de Olhão mereceu e muito justamente o primeiro prêmio este ano, depois de, sempre bem classificada e sob a chefia do mesmo funcionário, ter concor-

rido desde 1941. As estações de Valado e Runa, já na primeira fase destes Concursos tinham tido as melhores classificações, que têm vindo ratificando. Outro tanto se poderia dizer de Leixões ou de Caminha; e, se não se mantém sempre a mesma classificação, não quer dizer que o seu arranjo tenha descaído, mas que o das outras subiu de valor. Pena é e demonstra falta de espírito desportivo — em que o que tem mais valor é o entrar no prélio, e o prémio, se possível, vem por acréscimo — que estações, que já obtiveram boas classificações, porque não foram premiadas, abandonem o certame e deixem ao desbarato o arranjo dos seus jardins... Felizmente, são uma minoria, mas poderiam citar-se.

Várias estações de cruzamentos de comboios apresentaram os seus jardins vistosamente floridos e bem compostos, mas, porque não estavam dentro das condições do concurso, não recebe-



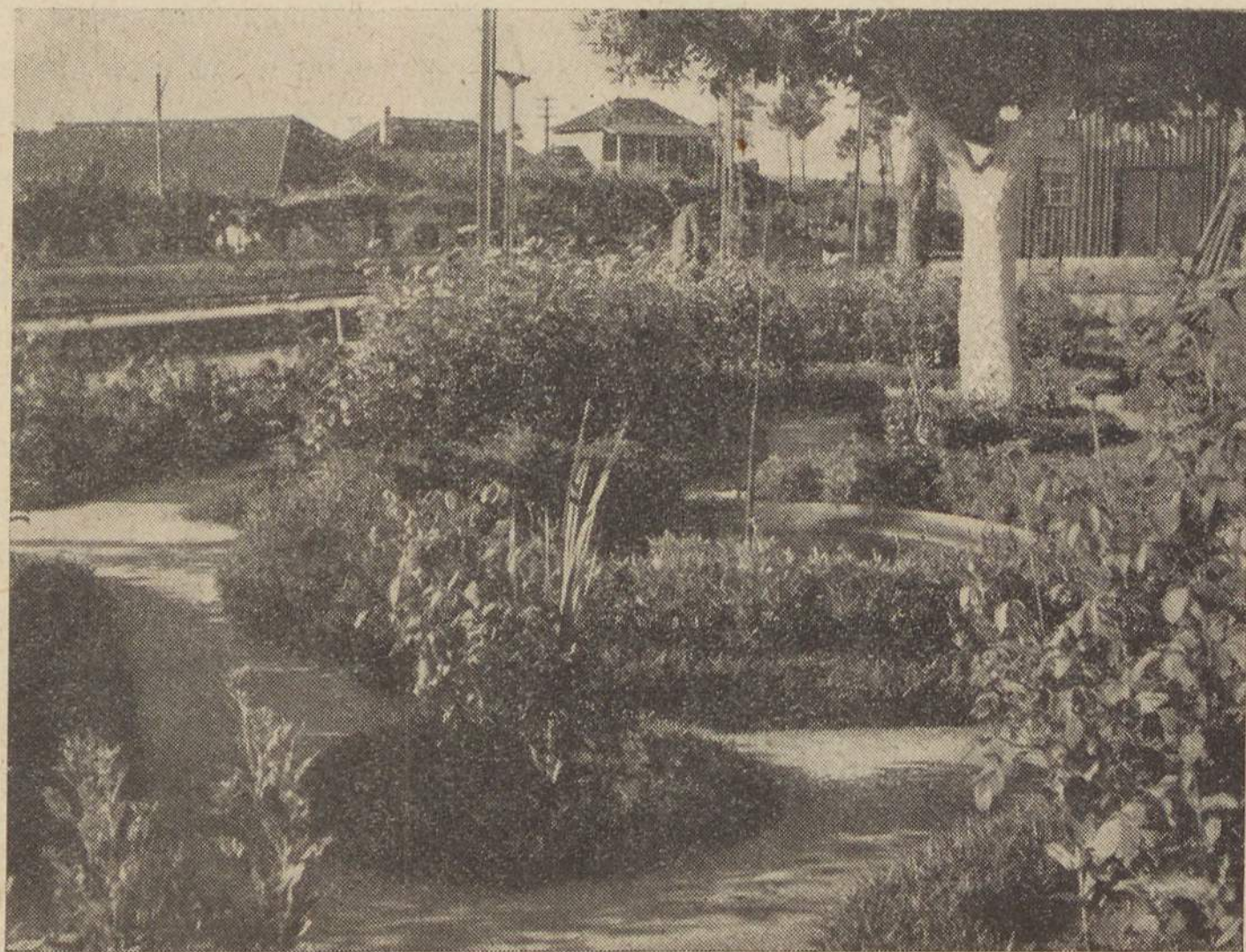
Fornos de Algodres, Menção honrosa especial

ram, por esse facto, qualquer prémio ou menção honrosa.

Para a consecução do êxito, está comprovato, não há como a persistência; assim, seria de lastimar que os louros já colhidos fossem considerados demasiados e interrompida a carreira desta realização.

O Júri, que era formado pelos srs. Eng. Manuel Rodrigues e Alberto Pereira Leite, em representação do S.N. I., e Inspector Principal Leite Pinto, re-

presentante da C. P., atribuiu os seguintes prémios e menções honrosas:



Penafiel, Menção honrosa,

Estações classificadas

- 1.º — Olhão
- 2.º — Caminha
- 3.º — Valado
- 4.º — Runa
- 5.º — Rio Tinto
- 6.º — Leixões

Menção honrosa especial

Amarante
Sintra
Pero Negro
Louriçal
Gouveia
Fornos de Algodres
Porto-Trindade
Santo Tirso
Vizela
Paçô Vieira
Ermezinde
Cete
Vila Meã
Espinho
Valadares
Nine
Tamel
Barroselas
Afife

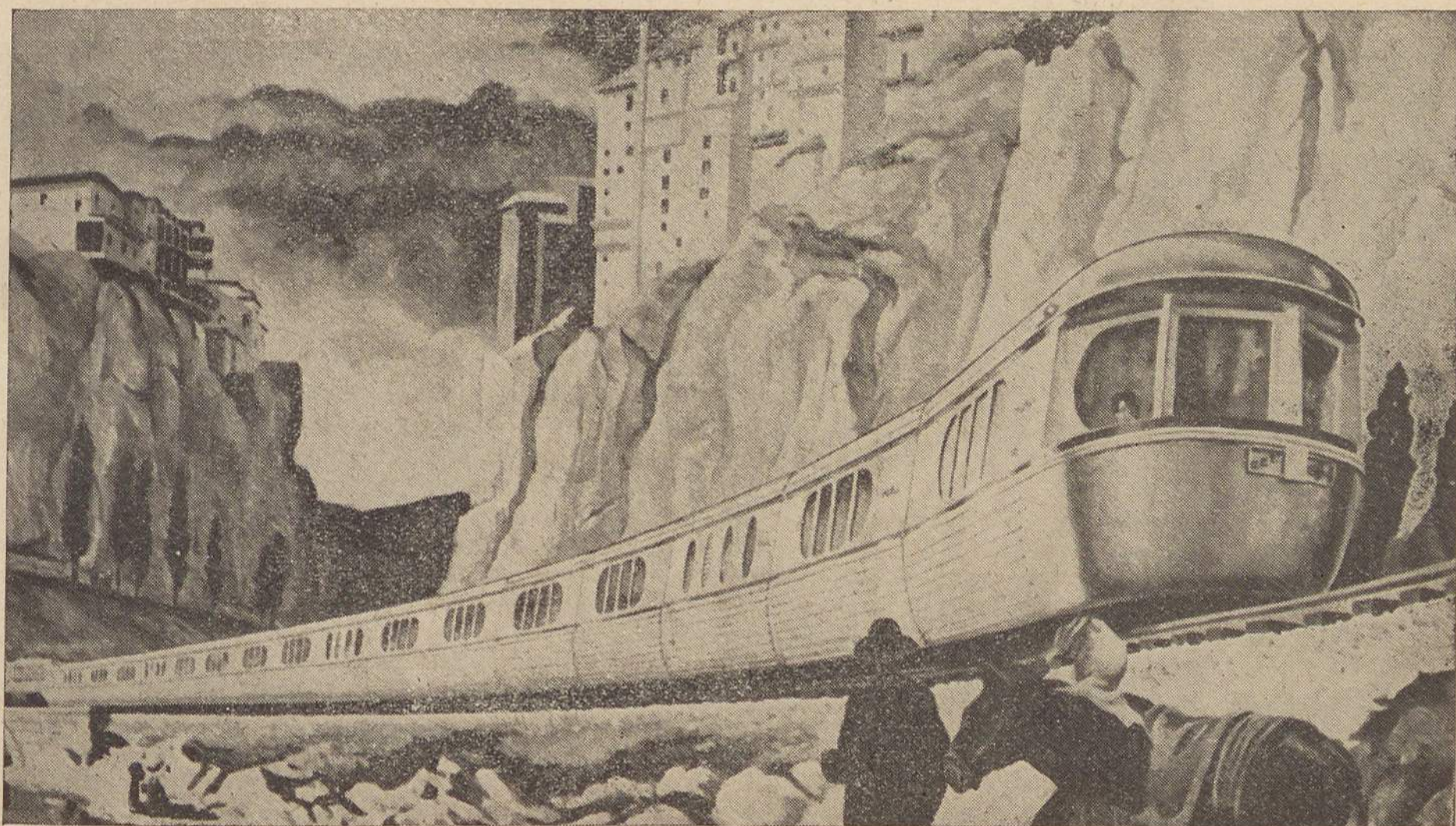
Gondifelos
Pareda

Menção honrosa

Pinhal Novo
S. Martinho do Porto
São Domingos
Luso-Buçaco
Celorico da Beira
Leça do Bálio
São Mamede de Infesta
Guimarães
Contumil
Recarei
Penafiel
Caxarias
Darque
São Pedro da Torre
Braga
Vila do Conde
Caxias
Carcavelos

Prêmios de persistência

Sintra — Santo Tirso — Vizela — Espinho — Barroselas — Afife — Pareda — Luso — S. Mamede de Infesta — Penafiel — Darque — Carcavelos.



Uma curiosa passagem do «Talgo» por Cuenca

União dos Sindicatos dos Ferroviários

Foi-nos enviado um exemplar do Relatório e Contas da Direcção da União dos Ferroviários, referente ao exercício de 1952. A Direcção deste organismo, constituída por Guilherme Augusto Tomás, (presidente), Luís Pinto Vilela, Manuel Pedro, António Augusto da S. Ramos, João Inácio Martins, Manuel Pinto de Mesquita, Gonçalo Correia, Custódio Rodrigues Duarte, Homero Genaro Pimentel Correia de Almeida, João Ferreira, António José Vaz, Joaquim Lourenço de Moura e António José Marques, está de parabéns, pois conseguiu, no ano em referência, realizar em favor dos ferroviários, no respeitante, sobretudo, à assistência, uma obra de vulto. Efectivamente, este organismo tendo se ocupado, com excelentes resultados, do abono de família dos ferroviários e do acesso ao quadro dos suplementares, dedicou especial interesse aos problemas da assistência médica, tendo aumentado o quadro clínico, para, assim, poderem ser atendidos mais sócios e famílias dos sindicatos.

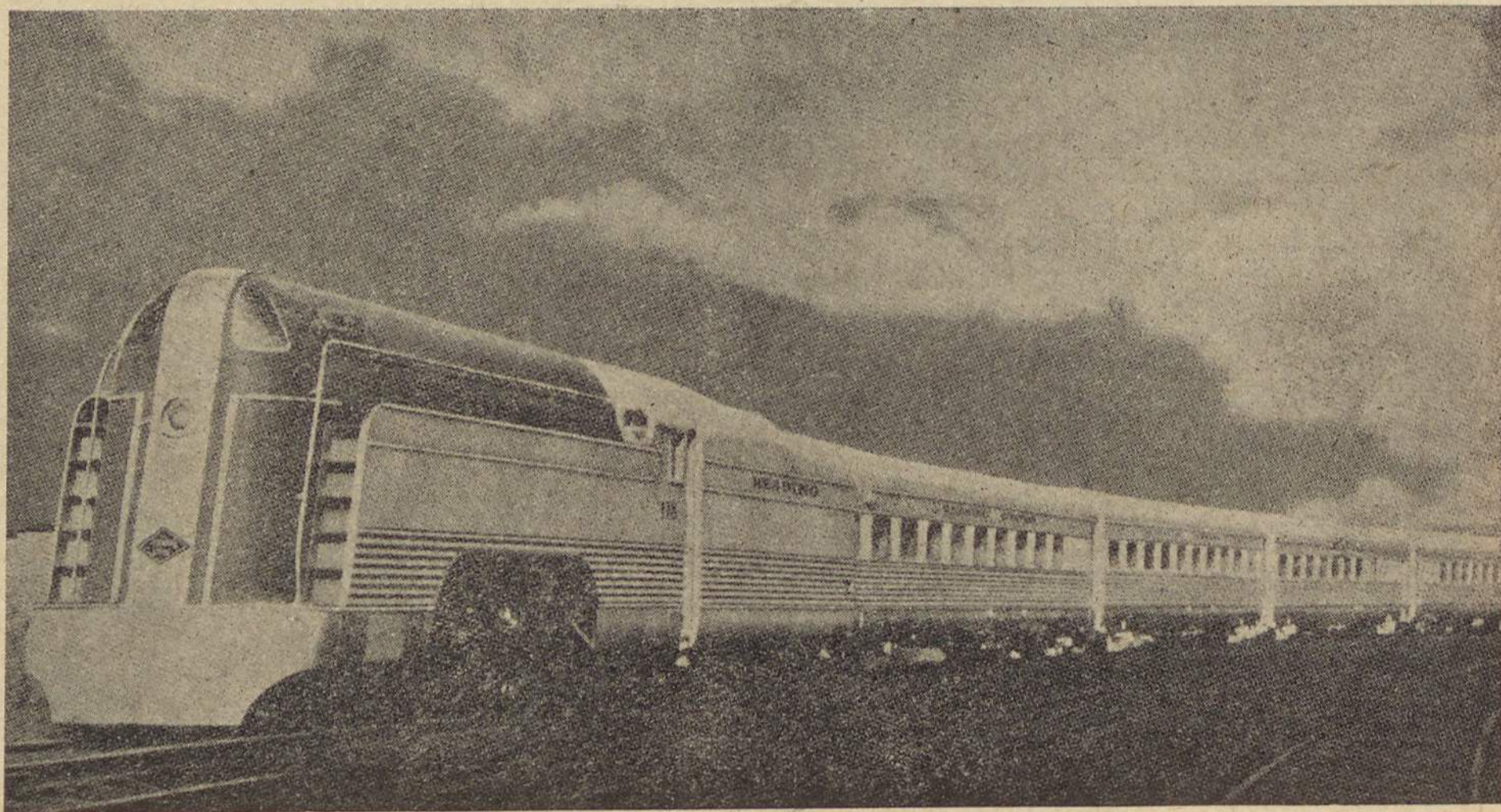
O aumento crescente de indivíduos assistidos já em 1951 se tornou evidente: de 11.374 passou a 15.495 e em 1952 atingiram a cifra de 19.459 os sócios e famílias dos Sindicatos, atendidos.

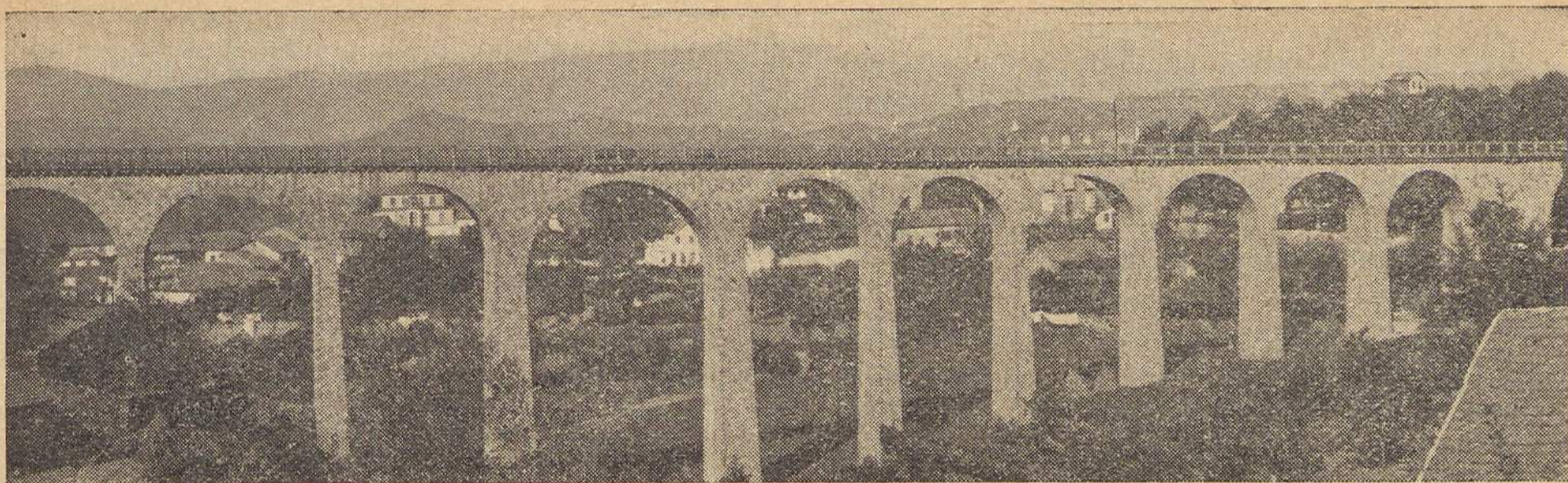
Este pequeno quadro, referente ainda à assistência médica, bastará para nos dar a medida da eficiência da acção deste organismo:

	1951	1952
Pequenas cirurgias .	81	115
Grandes cirurgias. .	230	252
Radiografias . . .	332	384
Análises.	426	512

A Direcção deste organismo presta homenagem, neste Relatório, aos srs. Dr. Melo e Castro, Assistente Corporativo e L. Rosa Barros, chefe dos Serviços Administrativos e aos médicos do seu quadro clínico pela notável colaboração que lhe prestaram.

Há que prestar justiça à boa vontade e às actividades da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 149 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Pequena velocidade de Pinhão para Ermezinde, uma porção de madeira de pinho nacional por descascar, 9.980 quilos.

Desta madeira fazem parte 8 toros de pinho com o comprimento de 13 metros.

Carga e descarga pelos donos.

Distância 119 km.

Aviso ao Público B n.º 140.

Preço $\$35 \times 119 \times 12$ = 499\$80

Manutenção $8\$10 \times 12$ = 96\$00

Registo e Aviso de chegada 8\$00
603\$80

Quando da mesma remessa fizerem parte toros de madeira que pelo seu peso fiquem abrangidos pelo art.º 65.º da Tarifa Geral, são de aplicar as majorações de 15 o/o, 25 o/o, 50 o/o e 75 o/o quando taxados ao abrigo do Aviso Público B n.º 140?

Resposta — Considerando, como se infere das indicações do consulente, que em vista do comprimento dos volumes, seriam utilizados 2 vagões no seu transporte; está certa a taxa apresentada.

Esclarece-se ainda o consulente de que o preço estabelecido no Aviso ao Público, B n.º 140, não está sujeito aos recargos previstos no art.º 65.º da Tarifa Geral.

///

Pergunta n.º 150 — Agradeço informar-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Grande velocidade, de Lisboa-Jardim para Beja.

1 carro de bois desmontado 400 kg.

1 automóvel 1.200 kg.

1 transformador eléctrico 1 400 kg.

Carga pela Companhia e descarga pelos Donos.

Distância 154 km.

Carro de bois — Tarifa Geral, art.º 78.º dobro da 1.ª classe

Automóvel — » » Capítulo XIV + 25 o/o

Transformador — » » , 1.ª classe + 50 o/o

Transporte	Carro de bois	$132\$75 + 132\$75 =$	
		$= 265\$50 \times 0,40$	= 106\$20
	Automóvel	$775\$00 + 25\%$	= 968\$75
	Transformador	$132\$75 +$ $+ 132\$75 \times 50 = 199\$00 +$ 100	
		$12,5 \times 1,40$	= 278\$78
Ev. e manobras	Carro de bois	$10\$00 \times 0,40$	= 4\$00
	Automóvel	. . . . .	= 15\$00
	Transformador	$= 10\$00 \times 1,40$	= 14\$00
Via fluvial	Carro de bois	$40\$00 \times 2 \times 0,40$	= 32\$00
	Automóvel	$90\$00 + 25\%$	= 112\$50
	Transformador	$40\$00 +$ $+ 40\$00 \times 50 = 60\$00 \times$ 100	
		$\times 1,40$	= 84\$00
	Registo	. . . . .	3\$00
	Aviso de chegada	. . . . .	5\$00
	Arredondamento	. . . . .	\$ 7
	Total	. . . . .	1 613\$30

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde.

Distância 154 km.

Carro de bois	Tarifa de Transportes na Via Fluvial — duplo da base 5.ª.	
	Tarifa Geral, base 5.ª com 50 o/o	
Automóvel	Tarifa de Transportes na Via Fluvial — base 11.ª com 25 o/o	
	Tarifa Geral — base 14.ª com 25 o/o.	
Transformador	Tarifa de Transportes na Via Fluvial — base 5.ª com 50 o/o	
	Tarifa Geral — base 5.ª simples	
	Preço $40\$00 \times 2 \times 0,40$	32\$00
	$\times (396\$00 + 396\$40 \times 50) \times$ 100	
Carro de bois	$\times 0,40$	237\$84
	Manutenção $18\$00 \times 0,40$	7\$20

Automóvel	Preço	$90\$00 + \frac{90\$00 \times 25}{100}$	=	112\$50
	»	$775\$00 + \frac{775\$00 \times 25}{100}$	=	968\$75
	Manutenção	<div> <div>Evolução e Mano- bras.</div> <div>Carga em Barreiro</div> </div>		<div>15\$00</div> <div>20\$00</div>
Transformador	Preço	$-(40\$00 + \frac{40\$00 \times 50}{100}) \times 1,4$	=	84\$00
	Preço	$- 396\$40 \times 1,4$	=	554\$96
	Manutenção	$18\$00 \times 1,4$	=	25\$20
Registo				3\$00
Aviso de chegada				1\$00
Arredondamento				\$05
Total				2.061\$50

///

Pergunta n.º 151 — Peço ser informado se é devida a taxa de aluguer de encerado fornecida a um expedidor a seu pedido, para cobrir um vagão completo com arame de ferro cujo transporte é feito ao abrigo do Aviso ao Público B n.º 171.

Na minha opinião não é devida a taxa, pois que segundo o art.º 14.º da Tarifa de Operações Acessórias, esta é de aplicar às remessas constituídas ou a constituir ao abrigo da Tarifa Especial n.ºs de Pequena Velocidade.

Resposta — Segundo a doutrina do Aviso ao Público B n.º 171 aos seus preços acrescem quaisquer taxas que no mesmo não estejam previstas.

Nestes termos, no caso apresentado pelo consulente, é devida a taxa de utilização de encerado prevista no art.º 14.º da Tarifa de Operações Acessórias, visto tratar-se de mercadoria assinalada com a nota n.º 9 da Classificação Geral de Mercadorias.

///

Pergunta n.º 152 — A fim de prestar informações aos passageiros, que por vezes se me dirigem, e são portadores de bilhetes de veraneio em praias, ou estâncias de águas ou repouso, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-C., peço ser esclarecido da seguinte dúvida, embora a Tarifa do art.º 7.º (via a seguir) nada indique.

Um passageiro por sua conveniência utiliza mudança de via, isto é, tem bilhete pela via normal, mas deseja seguir pela via excepcional, poder-lhe-á ser facultado fazer paragens, conforme preceitua o art.º 9.º da mesma Tarifa mas dentro do percurso que vai utilizar na via excepcional?

Resposta — Os passageiros podem também efectuar paragens no percurso da via excepcional.

II — Divisão da Exploração

Rectificação da resposta dada à pergunta n.º 19, inserida no «Boletim da C. P. n.º 225 de Setembro de 1950:

O fornecimento do modelo M 117 (Aviso de cruzamento

extraordinário) pela estação anterior de paragem é obrigatório ainda mesmo que por motivo de atraso o cruzamento se efectue na estação que o deve fornecer. Nestas condições além do M 117 fornece também o modelo M 126 utilizando o n.º 4.

///

Pergunta n.º 126 — Peço ser esclarecido nas dúvidas que tenho sobre o seguinte:

O comboio n.º 6170 tem cruzamento marcado em Rêde com o comboio n.º 16173 e em Ermida com o n.º 6151. Devido ao atraso do comboio n.º 16173, o comboio n.º 6151 circula excepcionalmente à sua sua frente desde Arêgos e, neste caso, o comboio n.º 16173 passou a ter o seu cruzamento com o n.º 6170 (Ermida). Cruzando o comboio n.º 6170 em Ermida com os dois comboios é necessário entregar o mod. M. 126 assinalando no n.º 4 aos comboios n.ºs 6170 e 16173? À meu ver, não é necessário, visto que tanto um como o outro tinham conhecimento da modificação dos cruzamentos; o primeiro por mod. M. 126 e o segundo por mod. M. 125.

E se o comboio n.º 6170 ainda não tiver conhecimento da interversão e, portanto, for portador do mod. M. 116 até Ermida, deve entregar se nesta o mod. M. 126 assinalando o n.º 3, 4 ou ambos?

Resposta — Neste caso estamos em presença, não de uma alteração de cruzamento, mas sim duma modificação de local de cruzamento em harmonia com o disposto no art.º 35.º do Regulamento 2; como ambos os comboios estão avisados desta circunstância, não é necessário o estabelecimento do mod. M. 126, utilizando o n.º 4, pois é suficiente o cumprimento das formalidades previstas no art.º 23.º do mesmo regulamento.

Se o comboio n.º 6170 não tiver conhecimento da interversão e portanto circule acompanhado do mod. M. 116, ao cruzar em Ermida com o comboio n.º 6151 (cruzamento normal) e o n.º 16173 (cruzamento modificado), esta estação para com o primeiro cumprirá com o art.º 23.º; para com o 2.º cumprirá com o último período do art.º 27.º (fornecimento do mod. M. 126 utilizando o n.º 4); não é necessário utilizar o n.º 3 visto que se ali se der o cruzamento dos dois comboios já não interessa o aviso de interversão visto que retomam ali a sua marcha normal e mesmo que a interversão continue, já não interessa à marcha do comboio n.º 6170.

///

Pergunta n.º 127 — O comboio n.º 3152 atingiu um atraso tal que desde Alferrarede circulou à sua frente o comboio n.º 3220.

O comboio n.º 2111 circulou até destino à sua hora.

Peço ser informado se neste caso a estação de Abrantes ainda deve fornecer o modelo M 126 ao comboio n.º 3152, conforme determina o último período do art.º 27.º do Regulamento 2 (Instrução n.º 2504).

Resposta — Sim, senhor.

A estação de Abrantes deve fornecer o modelo M 126 ao comboio n.º 3152.

Pergunta n.º 128 — Peço esclarecer-me nas dúvidas que a seguir apresento :

Se o chefe de uma estação tiver necessidade de fazer parar um comboio antes da 1.^a agulha com o fim da utilização da sua máquina, para manobras, será necessário condicionar-lhe o avanço, jámais tendo paragem prescrita na estação ?

Eu acho desnecessário tal medida, visto o que consta no Art.º 51.º do Regulamento 3, ter a devida aplicação neste caso.

Resposta — Neste caso é bastante a aplicação do art.º 51.º do Regulamento 3.

///

Pergunta n.º 129 — Um comboio sem paragem que entra numa linha com duas agulhas tomadas de ponta, encontrando a segunda agulha desguarnecida e, em obediência ao art.º 22.º da Instrução n.º 2.504, o maquinista deve efectuar paragem junto da agulha desguarnecida ou na estação, visto a de entrada estar guarnecida ?

Resposta — Se a segunda agulha não for guarnecida e não estiver nas condições do 4.º período do art.º 22.º do Regulamento 2, o maquinista deve parar junto da mesma como estipula o 2.º período do mesmo artigo.

///

Pergunta n.º 130 — Agradeço dizer-me qual a disposição infringida a indicar nos autos de notícia (X 6) estabelecido a um passageiro que partiu um vidro de uma carruagem, involuntariamente, e se recusa ao seu pagamento.

Na Instrução n.º 2477 constava esta designação, mas como foi anulada pela n.º 2519, não constando nesta tal designação, peço o favor de me elucidar para casos futuros.

Resposta — Desde que o acto foi involuntário não há neste caso que falar em responsabilidade criminal.

Não se deve por isso citar qualquer lei ofendida, o que não impede que a Companhia peça, pelos meios cíveis, a indemnização pelos prejuízos sofridos.



MARVÃO — Estação do Caminho de Ferro

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Ramos — Chefe de 1.^a cl. de Évora. Admitido como praticante em 16-7-913, foi nomeado factor de 3.^a cl. em 24-6-916. De pois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1-7-948 e a chefe de 1.^a classe, em 1-1-952.

Feliciano José — Chefe de 2.^a classe de Barreiro. Admitido como praticante em 15-7-913, foi nomeado factor de 3.^a classe em 23-9-918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1-4-938 e a chefe de 2.^a classe, em 1-1-950.



José de Sousa Salgadinho — Chefe de 2.^a classe de Lagos. Admitido como praticante em 19-7-913, foi nomeado factor de 3.^a classe em 24-6-916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a cl. em 1-1-935 e, a chefe de 2.^a cl., em 1-1-952.

António Domingos Macau — Chefe de 3.^a classe de Torre da Gadanha. Admitido como praticante em 12-7-913, foi nomeado factor de 3.^a classe em 24-6-916 e promovido a factor de 2.^a classe em 8-6-919. Em 21-6-923 foi promovido a factor de 1.^a classe e, em 1-9-945, foi promovido a chefe de 3.^a classe.



Manuel da Encarnação Peres — Chefe de 3.^a classe de Barreiro. Admitido como praticante em 15-7-913, foi nomeado factor de 3.^a classe em 15-11-916 e promovido a factor de 2.^a classe em 8-7-919. Em 21-6-923 foi promovido a factor de 1.^a classe e, em 1-9-945, foi promovido a chefe de 3.^a classe.

Edmundo Vicente de Jesus Gomes — Fiel de estação de Évora. Admitido como praticante em 21-6-913, foi nomeado factor de 3.^a classe em 24-6-916 e em 8-7-919 foi promovido a factor de 2.^a classe. Em 21-6-923 foi promovido a factor de 1.^a classe e, em 2-2-926, foi promovido a fiel de estação.



Ventura Silva Júnior — Operário de 1.^a classe (serralheiro) do Depósito de Faro. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste, em 2-7-913, foi promovido a operário de 1.^a cl., em 1-1-943, depois de ter passado pelas diferentes classes.

José Duarte — Operário do 2.^a classe (soldador) das Oficinas Gerais. Admitido ao serviço da Companhia, em 31-7-913, foi promovido à categoria actual, em 1-1-943, depois de ter transitado pelas diversas classes.



Francisco Diogo da Costa — Chefe da 2.^a Circunscrição do Serviço de Conservação (Entroncamento). Admitido como subchefe da Secção em 1-9-913. Promovido a chefe de Secção em 1-1-917. Mudança de categoria para chefe de Secção — agente técnico principal — em 1-1-943. Alteração de categoria para chefe de Secção de 1.^a classe em 1-12-945. Promovido a chefe de Circunscrição em 1-1-949.

Manuel dos Santos — Chefe do distrito 310 (Torre da Gadanha). Admitido como assentador de 2.^a classe (S. S.) em 6-9-913. Promovido a assentador de 1.^a cl. (subchefe de distrito) em 21-6-23 e a capataz de partido (chefe de distrito) em 25-5-926.





O grupo no miradouro de Giraudy-Bellevue no alto da Grande Corniche, perto de Nice, donde se avista a velha vila de Eze e de Cap-Ferrat

Excursão de ferroviários portugueses à Itália

Por AUGUSTO DA COSTA MURTA
Inspector Principal dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P.

COMO noticiámos no número anterior, realizou-se este ano a 5.^a excursão de ferroviários portugueses ao estrangeiro, a qual partiu da estação do Rossio, no «Sud-Express» do dia 30 de Agosto, regressando a Lisboa em 18 de Setembro, também no «Sud-Express».

O grupo, que se compunha de 55 pessoas — agentes e famílias — teve a sua primeira paragem em Nice, estância francesa que, como Monte Carlo, estava compreendida no programa, aproveitando a passagem em França.

De Nice pôde-se, de autocarro, visitar a «Grande Corniche» e Menton, onde se almoçou, e por último a tão conhecida estância de Monte Carlo, célebre pelo seu Casino de fama universal.

Depois de dois dias de relativo descanso, retomaram os excursionistas o comboio que os conduziu a

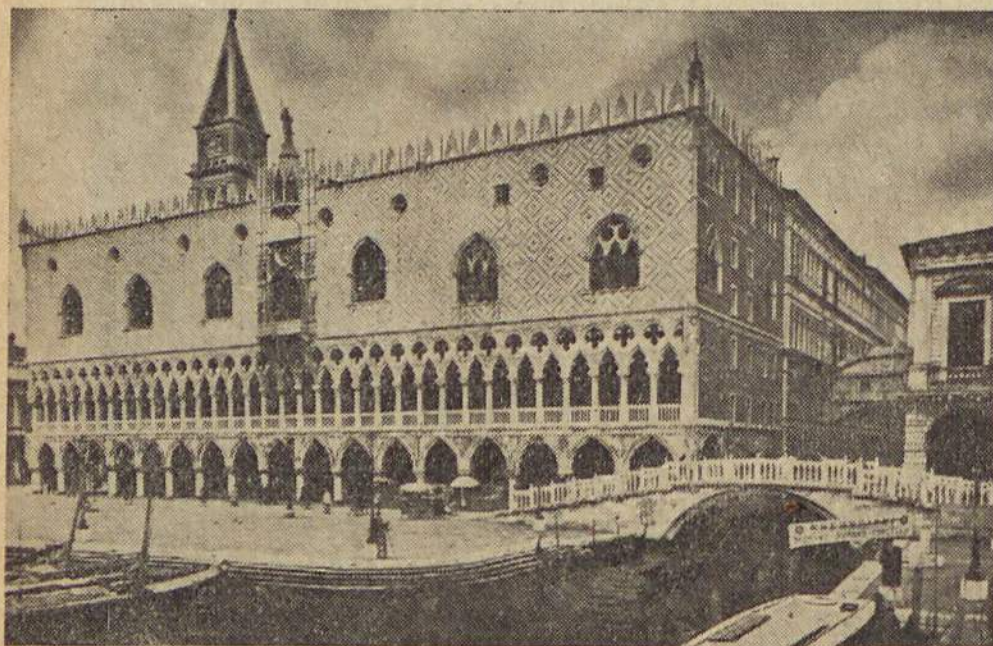
Génova, primeira cidade italiana constante do programa, onde os esperava o sr. Amedeo Gori, Adjunto do Chefe do Ufficio Centrale del Dopolavoro della Ferrovia dello Stato italiano, organismo com cuja valiosa colaboração pudemos contar para a organização desta numerosa e extensa excursão, a maior de quantas o «Boletim da C. P.» tem promovido.

Em Génova foi visitada a cidade, tendo sido muito apreciados, entre outras curiosidades, o belo monumento a Cristovão Colombo e a casa onde, segundo a tradição, nasceu o insigne navegador.

Os delegados italianos mostraram depois as instalações locais do Dopolavoro, com os seus campos de jogos, cinema e outras dependências, tudo conjugado de modo a oferecer aos ferroviários italianos meios de diversão e os de proteger e educar os seus filhos e orfãos.



TURIM — Vista panorâmica



VENEZA — Palácio Ducal e Ponte dos Suspiros



MILÃO — Uma das Galerias Octógonas à esquerda da Câmara

No final da interessante visita, o Chefe da Zona de Génova ofereceu um aperitivo durante o qual foram trocados amistosos brindes, tendo os ferroviários portugueses agradecido a gentileza.

Após 7 horas de permanência em Génova, o grupo efectuou a terceira tirada que, numa noite, o levou a Roma, que é hoje a capital da Itália, mas que já foi capital do Império Romano, que se estendeu até às lusas terras que habitamos.

Em todo o caso é ainda hoje a capital do Mundo católico, guardando em seu seio o Vaticano, residência da mais elevada autoridade espiritual, Sua Santidade Pio XII, de quem os ferroviários tiveram ensejo de receber a benção, como adiante se diz.

Tudo o que há de mais importante e curioso em Roma e arredores foi possível aos excursionistas apreciarem durante os 4 dias de estadia ali: a ultra moderna estação de Roma, última palavra em instalações ferroviárias; o riquíssimo Museu do Vaticano, em cuja visita se percorre uma légua sem se dar por isso; as célebres Igrejas de S. Pedro, de S. Paulo e de Santa Maria Maior; as ruínas milenárias dos templos e palácios, as do Coliseu, onde os primeiros cristãos foram vítimas das crueldades de muitos imperadores pagãos; as Catacumbas de S. Calixto e, por último, os famosos jardins das Vilas Gregoriana e de Este, em Tivoli, esta última célebre pelos surpreendentes jorros de água dos seus lagos.

No dia 5 de Setembro, a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro italianos teve a amabilidade de oferecer aos ferroviários portugueses um almoço no restaurante de 1.^a classe da estação, ao qual presidiu o Vice-Director Sr. Professor Laloni, representando o Director Geral Sr. Engenheiro Di Raimondo, que se encontrava em férias.

Nesse almoço, a que assistiram também o Chefe do Serviço do Dopolavoro, Sr. Dr. Eng.^o Goffredo Gazzetti; o Chefe da Zona de Roma, Sr. Engenheiro Eula; o Adjunto do Dopolavoro, Sr. Amedeu Gori e o Inspector Principal, Sr. Dr. António Puoti, foram trocados brindes, tendo o autor destas linhas, que dirigiu a excursão, apresentado cumprimentos do Ex.^{mo} Sr. Director Geral, Eng.^o Espregueira Mendes e agradecido em nome dos ferroviários presentes as facilidades e atenções que lhes foram dispensadas.

O Sr. José Júlio Moreira, Chefe de Repartição da Via e Obras, que tomou parte na excursão, também usou da palavra, em italiano, para enaltecer a obra imortal da civilização latina, terminando por convidar os seus camaradas presentes a prestarem calorosa homenagem à Itália nas pessoas de tão categorizadas individualidades, ao que todos corresponderam com extraordinário entusiasmo, ouvindo-se prolongadas ovações.

Mercê das diligências feitas por intermédio do Dopolavoro, foi possível ir a Castel Gandolfo, onde Sua Santidade o Papa estava veraneando, receber a benção que numa audiência colectiva deu a grupos de diversas nacionalidades.

Assim tiveram os ferroviários portugueses ocasião de satisfazer o seu ardente desejo de ver de

perto a mais elevada autoridade católica, a quem foi entregue uma mensagem em latim, na qual os ferroviários apresentaram respeitosa saudações e o testemunho de fé nos princípios da Religião Católica.

Vem a propósito dizer, a título de esclarecimento, que a referida mensagem é da autoria de dois ferroviários, o Chefe de Repartição, José Júlio Moreira e o Adido Técnico Ajudante, Vidal Caldas Nogueira, agentes da Divisão de Via e Obras.

Deixando Roma com saudade, como é natural, prosseguiram os ferroviários na sua viagem através da Itália, chegando a Nápoles no dia 7, à noite.

Nesta cidade, que se encontrava em festa, tiveram os excursionistas ocasião de assistir a feéricas e deslumbrantes iluminações e ao desfile de carros carnavalescos, artisticamente decorados.

De Nápoles atingiram-se em autocarro as ruínas de Pompeia, cidade morta à qual apenas os turistas dão animação.

Foi ali que, há cerca de 2.000 anos, a lava do Vesúvio caiu com furioso ímpeto, destruindo tudo o que encontrou na sua passagem.

Na nova cidade de Pompeia pôde admirar-se uma das mais belas e ricas igrejas da Itália.

A ilha de Capri atingiu-se em duas horas de barco e ali se pode subir a Anacapri, miradouro de surpreendente panorama e visitar, em lanchas e gasolinas, a famosa gruta azul, onde só se pode entrar em pequenos botes a remos.

Gruta azul lhe chamam justamente, pois as águas marinhas que ali entram são de uma transparência e dum azul que deslumbram.

Na véspera da partida de Nápoles, o Chefe da Zona, Sr. Eng.º Risssoni, teve a amabilidade de promover um sarau dançante no Clube do Dopolavoro, em homenagem aos ferroviários portugueses, a quem foram oferecidas bebidas.

De Nápoles, a etapa mais ao sul compreendida no programa, os excursionistas partiram na manhã seguinte em direcção ao norte, chegando a Roma, em trânsito para Florença, cerca das 10 horas.

Na estação da cidade eterna, que os excursionistas pisaram pela segunda vez, foi-lhes distribuído o almoço em «panier», por sinal esmeradamente confeccionado.

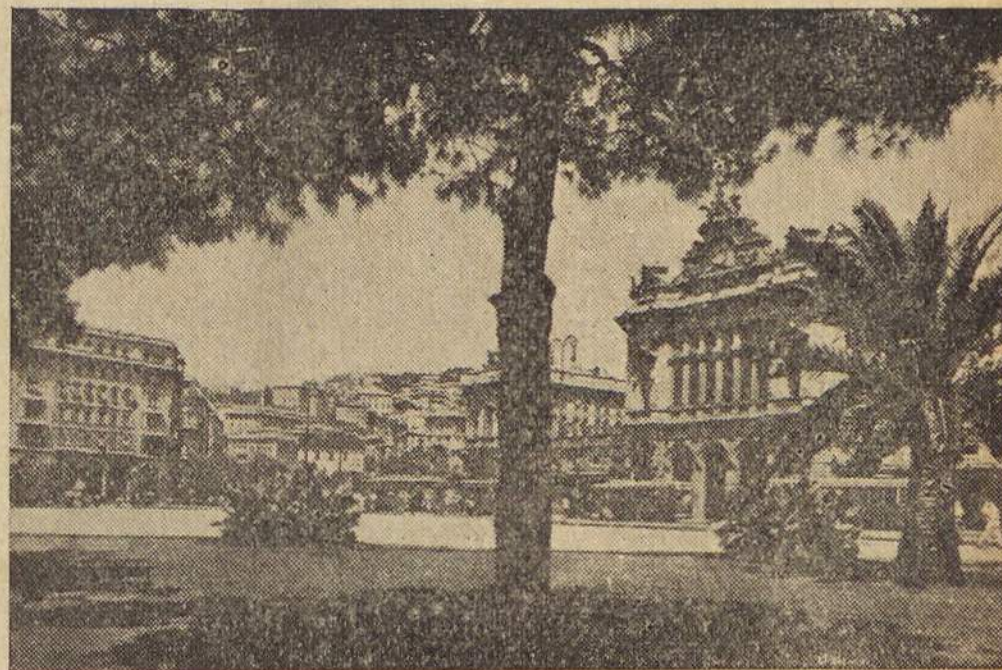
Estavam na estação o Chefe do Serviço do Dopolavoro Sr. Dr. Eng.º Goffredo Gazzetti e o seu adjunto Sr. Amedeo Gori, tendo o primeiro transmitido aos ferroviários portugueses os cumprimentos do Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos Sr. Eng.º Di Raimondo, que acabava de regressar da sua viagem de férias que não lhe havia permitido assistir ao almoço do dia 5.

Nessa mesma tarde chegou o grupo a Florença a cidade mais importante da Itália depois de Roma, pela sua importância em obras de arte e recordações históricas, cuja visita se efectuou em autocarro.

Na manhã seguinte teve lugar a visita aos mais importantes Monumentos e Museus, tendo o chefe da respectiva zona ferroviária, oferecido, antes do almoço, numa das salas das suas dependências ins-



MILÃO — Estação Central do Caminho de Ferro



GÉNOVA — Largo da estação ferroviária



VENEZA — Vista da cidade desde a ilha de S. Jorge, ressaltando o majestoso Palácio Ducal e o campanário

taladas num dos Palácios que adornam a cidade, um aperitivo que os excursionistas agradeceram na ocasião dos brindes que se trocaram.

Depois de uma estadia de pouco mais de 24 horas em Florença, a caravana continuou para Veneza, onde chegou à noite, tendo sido recebida pelo Delegado do Dopolavoro, Sr. Francesco Marzari, que a conduziu ao hotel.

No dia imediato realizou-se a visita ao Palácio Ducal, Igreja de S. Marcos e respectiva Praça que, como sempre, se encontrava repleta de pombos. No Palácio Ducal pôde ver-se a cela onde esteve encarcerado o célebre aventureiro veneziano Casanova.

De tarde tiveram lugar novas visitas aos pontos mais característicos da cidade, como a formosa praia do Lido e a uma das muitas ilhas que ali existem e onde funciona uma fábrica dos célebres cristais de Veneza, tendo os excursionistas ocasião de admirar as paisagens que se oferecem à vista num trajecto de barco a gasolina pelos canais, durante o qual foi possível observar, por acaso, um funeral que entrava no cemitério existente numa ilha próxima.

Durante o jantar, o Sr. Marzari, apresentou aos excursionistas os cumprimentos do Chefe da Zona, Sr. Eng.º

A. Foffano, que, por motivos de serviço, não pôde comparecer.

Na noite desse dia, os excursionistas tomaram parte num passeio pelos canais nas tradicionais gôndolas venezianas, o que lhes permitiu assistir a uma magnífica serenata, que decerto ficou na memória de todos, e observarem o interior dos Palácios que àquela hora se encontravam iluminados. Nesse passeio de sonho tiveram ocasião de passar junto à casa onde nasceu Wagner.

Na manhã seguinte, muito cedo, partiu o grupo para a cidade de Pádua «La dotta», uma das mais antigas e históricas da Itália do Norte, onde se vi-

sitou a Basílica de Santo António, um dos mais belos monumentos que a arte elevou em Itália, dedicado ao taumaturgo e construído pouco depois da sua morte.

Pelas 10,30 verificou-se a partida para Milão, em cuja estação os excursionistas foram recebidos pelo Delegado do Dopolavoro, Sr. Novarra Ugo, que, depois de os instalar nos hotéis, os acompanhou num passeio pela cidade, durante o qual tiveram ocasião de admirar entre outros monumentos a catedral, o

célebre «Duomo» de Milão, o edifício ainda incompleto, embora nunca se tenha deixado de nele trabalhar e que os milaneses consideram a «oitava maravilha do mundo».

O dia seguinte foi consagrado a um dos melhores números da excursão, um passeio em autocarro a Stresa e dali, em gasolina, à ilha «Bella», a mais célebre das ilhas Borromeas, onde está construído o Palácio Borromeu.

Estas ilhas chamadas na antiguidade «Insulas Caniculares» passaram no século XII à posse da ilustre família Borromeu e em 1670, o Conde Vitaliano transformou-as em verdadeiros paraísos de vegetação, como os excursionistas tiveram ocasião de apreciar.

Antes de saír as portas de Roma para Stresa, os excursionistas tive-

ram algum tempo de paragem no cemitério dos «Piccos» para poderem apreciar as maravilhas de arquitectura que ali existem. Neste cemitério, pessoas abastadas têm feito construir mausoleus, verdadeiros monumentos cuja grandiosidade obriga o espírito a ficar absorto na sua contemplação.

Antes do jantar, servido na cantina do pessoal superior, cujas admiráveis instalações deixaram os excursionistas agradavelmente impressionados, foi oferecido numa das salas do Dopolavoro um aperitivo durante o qual o Sr. Eng.º Rogionière Modica, Presidente do mesmo em Milão que representava o Chefe da Zona, ausente, apresentou



FLORENÇA — O Campanilo, ao lado da catedral

cumprimentos, a que os ferroviários portugueses corresponderam como de costume.

A este acto de gentileza como a tantos de que os excursionistas foram objecto, assistiram também o Sr. Dr. Giovani Romano, pelo Dopolavoro Central e o Sr. Novarro Ugo, Delegado local.

No dia seguinte, 15 de Setembro, partiram os excursionistas num dos primeiros comboios da manhã para Turim, última etapa desta extensa excursão.

Chegados a Turim, importante cidade industrial do Norte de Itália, instalaram-se em dois hotéis, e de tarde, depois do almoço, deram um passeio em autocarro pela cidade, durante o qual tiveram ocasião de observar as instalações da Fábrica «Fiat», onde a Companhia adquiriu recentemente as 3 modernas composições justamente cognominadas «Foguete» pelas velocidades que podem atingir.

As referidas Fábricas não puderam ser visitadas interiormente, mas por tudo o que se pôde observar do exterior verificou-se tratar-se de uma verdadeira cidade em miniatura.

E no dia seguinte, depois de uma manhã livre para os excursionistas procederem às últimas compras na Itália, efectuou-se o almoço no restaurante da estação, antes do qual o Chefe da respectiva Zona, Sr. Eng. Viglino, teve a amabilidade de oferecer um aperitivo que os excursionistas agradeceram como de costume.

Nesse aperitivo, os excursionistas tiveram a



Os excursionistas nos jardins do palácio Borromeu, em Ilha Bela no Lago Maior, em frente de Stresa, próximo de Milão

agradável surpresa de ver aparecer o Adjunto do Dopolavoro, Sr. Amedeo Gori, vindo expressamente de Roma para apresentar os seus cumprimentos de despedida, tendo sido alvo de uma justa ovação.

Cabe aqui dizer que o «Boletim da C. P.» está muito agradecido à Direcção Geral dos caminhos de ferro italianos pelas facilidades concedidas aos excursionistas, aos Chefes de Zona e Delegados do Dopolavoro, pelas atenções dispensadas aos mesmos, não podendo deixar de frisar que ao Chefe do Serviço do Dopolavoro Sr. Dr. Eng.º Goffredo Gazzeti e seu Adjunto, Amedeo Gori, que organizaram o programa na Itália, se deve em grande parte o êxito que teve esta excursão.

Também é justo destacar-se o nome do Sr. Armand Dejoie que, como presidenteda Association Touristique des Cheminots, nos prestou preciosa colaboração na organização do programa em França, levando a sua amabilidade a ir pessoalmente a Nice e acompanhar os excursionistas nos passeios.

Às 15,17 partiu o comboio que conduziu à estação de Lyon, em França, o grupo ferroviário português, que durante 16 dias percorreu a Itália.

Antes de chegar a Modane, fronteira franco-italiana, o autor destas linhas na sua qualidade de chefe do grupo, enviou ao Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos um telegrama em nome dos ferroviários portugueses, apresentando atencio-



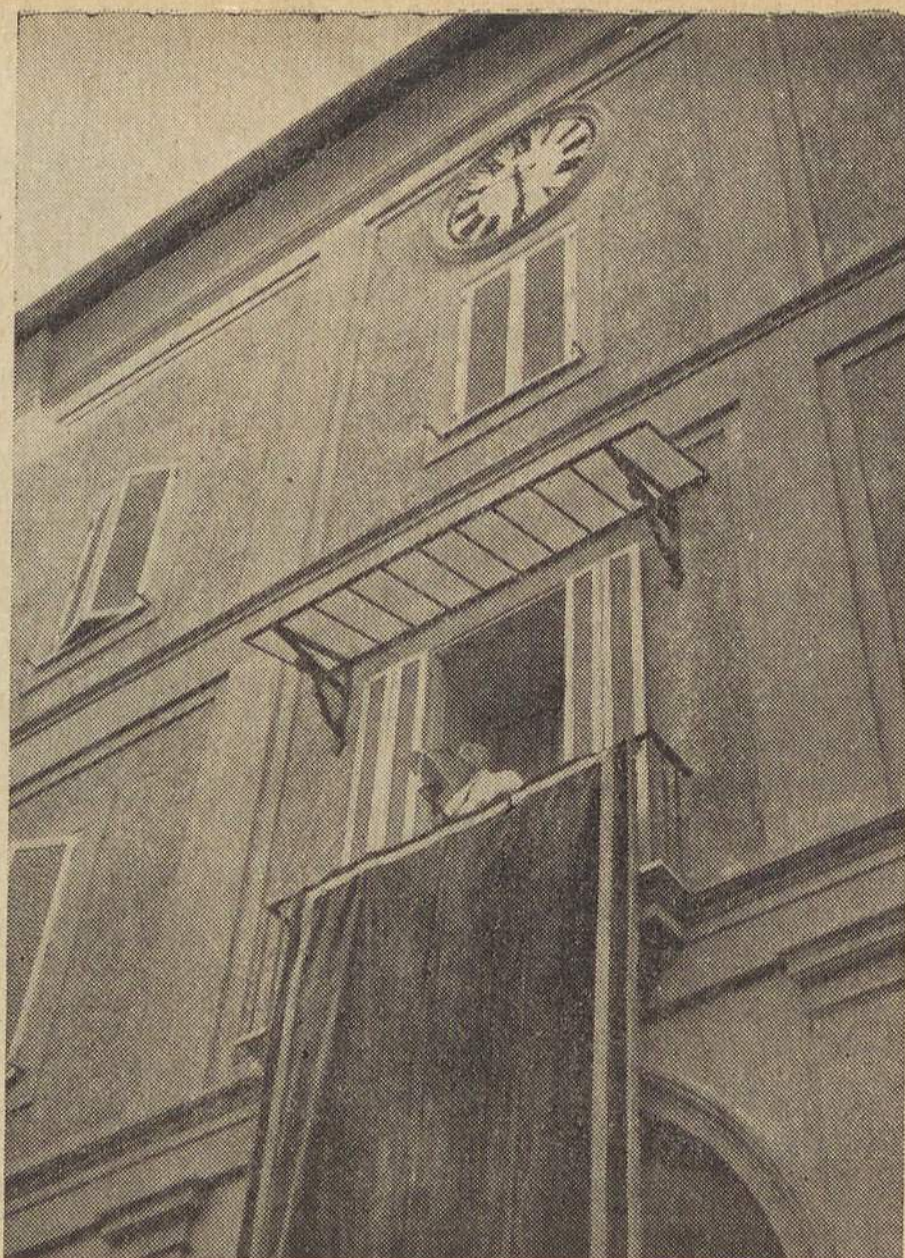
Os excursionistas na Praça de Veneza vendo-se ao lado o Palácio Ducal

sos cumprimentos e agradecendo todas as gentilezas recebidas e facilidades dispensadas.

Em Lyon, encontraram os excursionistas os necessários lugares no comboio A. P. para Hendaia que tinham sido reservados, por amabilidade do Sr. L. Bourgue, representante da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, em Madrid, que já havia proporcionado a mesma facilidade para a ida, de Hendaia a Nice e Vintimiglia.

Em Irun esperava os ferroviários uma carruagem especial que os conduziu a Lisboa, no «Sud-Express» dos dias 17 e 18 de Setembro.

Pio XII falando dum janela da sua residência de verão em Castel Gandolfo a grupos de diversas nacionalidades entre os quais o dos portugueses, que entregaram a Sua Santidade uma mensagem escrita em Latim



Praça da estação ferroviária de Roma, vendo-se a parte terminal do edifício de passageiros
A Itália possui as duas maiores estações da Europa: Roma e Milão

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

PORTO

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

Sumário

Ferrovíarios Italianos de visita a Portugal

Excursão de Ferrovíarios Italianos a Portugal

VIII Congresso da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo

Lá por fora...

Instrução Profissional

Regulamentação dispersa

Para a história

XII.º Concurso de Estações Floridas, por Alberto Pereira Leite

União dos Sindicatos dos Ferrovíarios

Perguntas e Respostas

Pessoal

Excursão de Ferrovíarios Portugueses à Itália, por Augusto da Costa Murta



NA CAPA — Estátua do jardim de Olhão, 1.º prémio do XII Concurso das Estações Floridas