

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA  
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa 47 — Telef. 23232/45

E. PINTO BASTO & C.º L.º

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

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

## SR. FERROVIÁRIO!...

Nas suas compras de fazendas de Lã para homem ou senhora, consulte sempre

BRAZ & MONTEIRO

COVILHÃ

Faz-lhe Descontos Especiais e

ENVIA AMOSTRAS

## CIMENTO «TEJO»



EM BARRICAS DE 180 kgs.

E SACOS DE 50 kgs.

EM JUTA E EM PAPEL

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º  
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.º  
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)



BOLETIM DA C.I.



*marcha suave  
... e veloz*

Os modernos combóios de todo o mundo, são construídos por forma a proporcionarem a quem viaja, melhores condições de conforto e deslocações mais velozes. Tanto os combustíveis como os lubrificantes têm parte activa no bom funcionamento e conservação das novas locomotivas, o que justifica a atenção com que os laboratórios do GRUPO SHELL têm acompanhado o progresso ferroviário dos nossos dias, criando cada vez melhores combustíveis e lubrificantes.

**SHELL PORTUGUESA, S.A.R.L.**



# BOLETIM DA C.P.

N.º 299

MAIO — 1954

ANO 26.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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

## Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

A XVI sessão realiza-se em Londres, de 19 a 26 deste mês

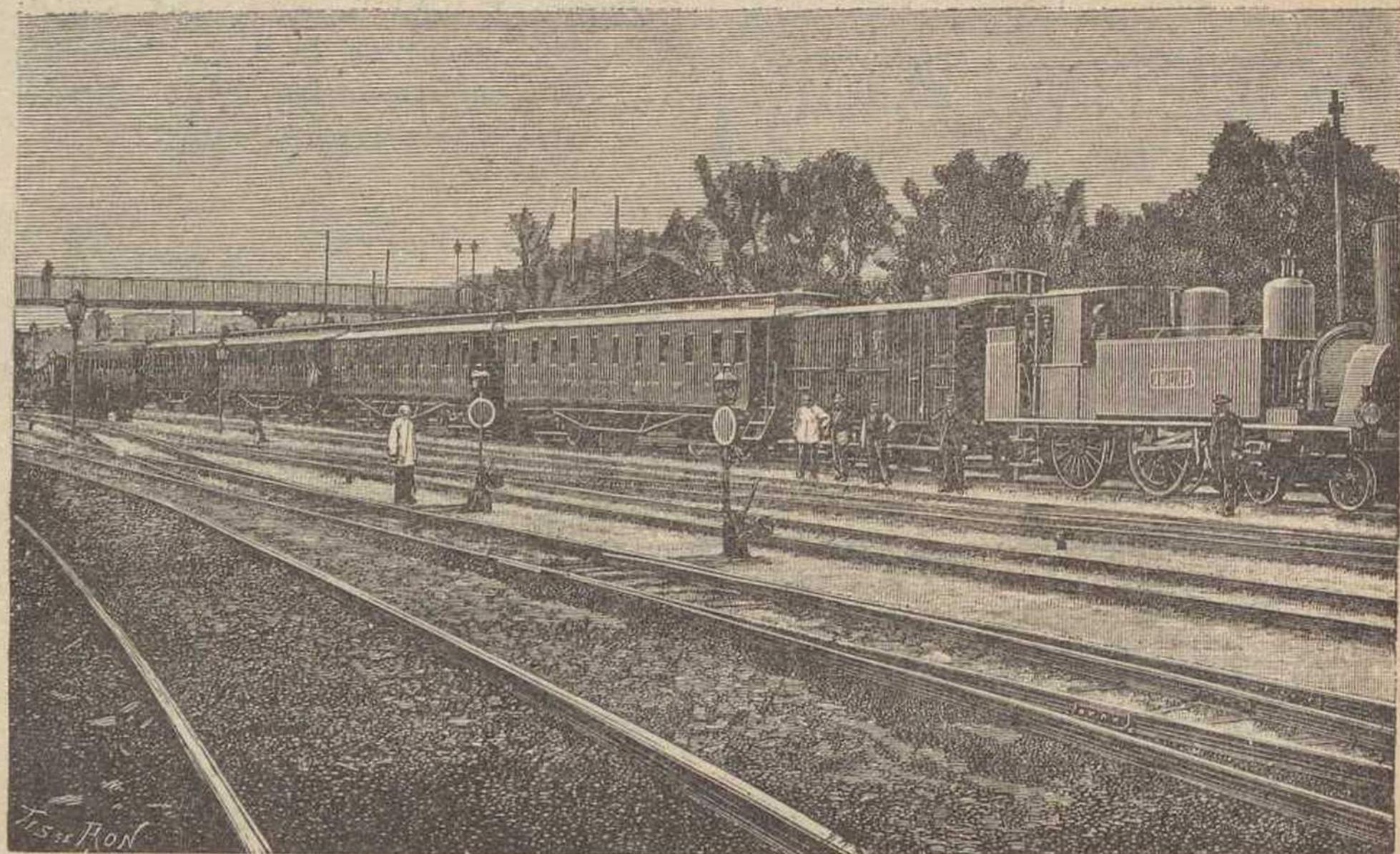
A XVI sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro realiza-se em Londres, de 19 a 26 do corrente mês de Maio e nos seus trabalhos participará, como sucedeu no XV Congresso, realizado em Roma, no Verão de 1949, uma representação portuguesa, do Ministério do Ultramar e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique.

Escusado será encarecer a importância desta reunião na capital da Grã-Bretanha, país com o qual Portugal mantém, há muitos séculos, uma aliança e relações não só de amizade mas também comerciais.

Ao Congresso estarão presentes, nas pessoas dos seus representantes, não só diversos países da Europa, mas, também, os Estados Unidos, a América do Sul, o Egito, a Birmânia, o Ceilão, a Indonésia, o Irão e a Austrália.

Assembleia de ferroviários, nela a voz portuguesa se fará também ouvir sobre problemas de interesse nacional e de interesse geral.

A Inglaterra, a quem a Indústria ferroviária deve um sem número de melhoramentos e inovações, aproveitará esta oportunidade para dar a conhecer aos seus visitantes as suas mais recentes e notáveis realizações.



O comboio transatlântico na estação de Basileia

# Um Comboio Transatlântico em 1883

Por GUERRA MAIO

TENDO a América do Norte aberto, em 1880, as suas fronteiras à imigração europeia, as companhias de navegação quiseram logo tirar proveito do tráfego que ela oferecia, principalmente a *Hamburgo-America Line*, a *Red-Star Line*, a *Compagnie Générale Transatlantique* e a *Norddeutscher Loyd Bremen*. Esta era a mais favorecida, pela situação geográfica do seu porto de armamento, pois estava mais próxima dos principais núcleos de imigrantes, na Europa Central e Oriental. A *Transatlantique*, por iniciativa do seu presidente Eugène Pereire — que, diga-se de passagem, era de origem portuguesa — resolveu a sua inferioridade em relação à distância, pondo em prática um plano de facilidades para atrair os emigrantes aos seus navios, sendo a mais importante o seu célebre comboio transatlântico composto de carruagens suas e cons-

truídas especialmente para esse fim, que circulava directamente de Basileia ao Havre. O material era o melhor que se podia imaginar. Amplas carruagens de *bogies*, com assentos largos, sobrepostos, em vez das prateleiras para as malas de mão, de pequenas camas com um colchãozinho para as crianças dormirem, as quais tinham umas correias para elas serem amarradas a fim de não caírem durante o sono. Ali mesmo recebiam das mães ou das pessoas que as acompanhavam, bolos, pão com manteiga, café, leite ou chocolate. Além das numerosas carruagens do comboio, havia um restaurante-bar, onde os passageiros tinham à sua disposição e por baixo preço, comidas frias, vinho, refrescos, café, aguardente, etc.

O comboio fazia o trajecto Basileia-Havre em 22 horas, viagem assaz rápida para a época. Na parte exterior das carruagens lia-se,

em letras de bronze, *Compagnie Générale Transatlantique* e, num extremo, «Bale» e no outro «New York». Desta maneira a Companhia dando uma informação exacta aos passa-



Visita médica antes do embarque

geiros do serviço a que destinava o comboio, fazia propaganda dos seus serviços.

Não ficou, porém, aqui o cuidado da *Transatlantique* para com os emigrantes, pois outro comboio pôs a seu serviço de Modane ao Havre, para conduzir os passageiros italianos. Os comboios criados em 1883 duraram até 1914 e continuariam ainda a circular se no acesso aos Estados Unidos não tivesse sido proibida a imigração. Todavia o serviço de comboios transatlânticos mantém-se entre Paris e o Havre, com material, porém, dos caminhos de ferro, os quais vão directamente da estação de Saint Lazare ao cais de embarque, na sua gare marítima, e vive-versa.

Os cuidados da *Transatlantique* são de tal ordem que quando há muitos passageiros faz-se um comboio especial, quando estes são em menor número, vão em carruagens atreladas aos comboios rápidos ordinários ou em auto-motoras, se eles são poucos.

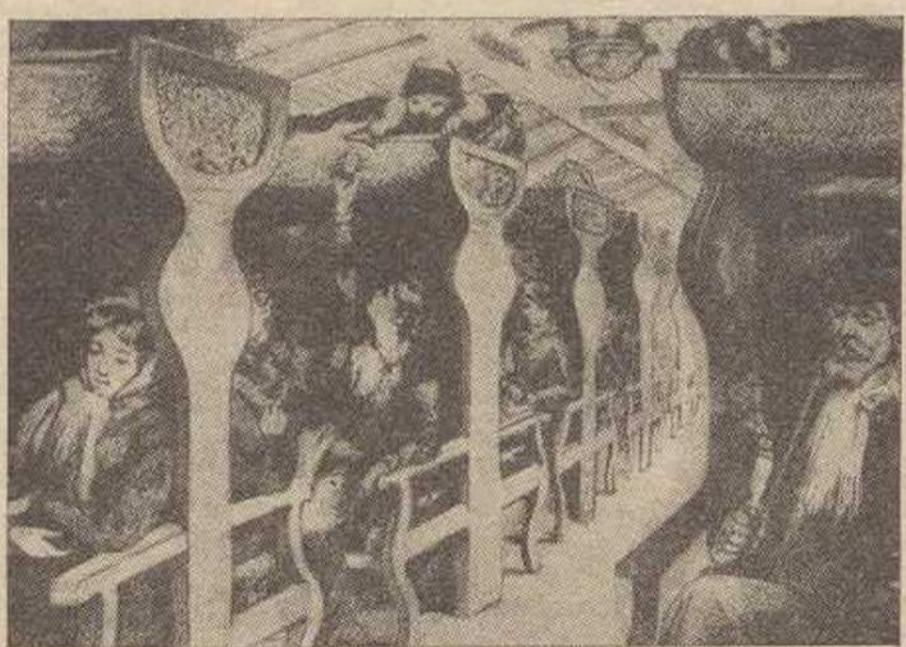
A entrada na América do Norte de emigrantes europeus foi, de 1880 a 1914, de vinte milhões e nos primeiros 8 meses daquele último ano essa cifra foi de 1.200.000. Esta emigração considerável enriqueceu aquelas quatro grandes companhias de navegação, a ponto de, sem auxílio do Estado, poderem construir, no começo do século, os chamados gigantes do mar, paquetes enormes para a época como o *Olimpic*, o *Imperator*, o *Was-*

*terland*, o *France*, e outros de menor capacidade: *Champagne*, *Chicago*, *Province*, etc.

O embarque no Havre era precedido de uma visita médica, limitada, porém, ao exame dos olhos, de que, numa dependência do cais, dois médicos, de fraque e chapéu de côco na cabeça, se desempenhavam. A bordo os emigrantes dormiam em camaratas, em cujo centro e sobre as escotilhas se improvisava a sala de jantar, com mesa e bancos de pinho. Logo à entrada a bordo organizavam-se os ranchos de emigrantes, 8 ou 10, segundo o número de companheiros ou pessoas de família, com chefe e subchefe, não fosse aquele estar enjoado, e dois ajudantes, os quais iam à cozinha e à copa buscar a comida que depunham em grandes gamelas em cima da mesa. Um criado passava à volta servindo as bebidas e todos comiam com apetite, pois a alimentação era boa e abundante, o que criou uma tradição na marinha francesa: comer-se bem e beber-se melhor.

Apesar da modicidade dos preços no restaurante-bar do comboio transatlântico, o governo italiano exigiu que a companhia incluisse essa despesa no preço dos bilhetes.

Os emigrantes eram recrutados por hábeis e activos agentes das companhias de navegação, nos Balcãs, na Georgia, na Austria e noutras países do centro da Europa, com a promessa de o que se não fizessem fortuna na América do Norte, viveriam melhor que nas suas



Interior das carruagens do comboio transatlântico

terras, onde a miséria os não deixava, e aldeias houve, por isso, que ficaram com ruas inteiras desertas, num êxodo até então desconhecido.

Uma dificuldade surgiu, porém, para a

*Transatlantique* ocupar o seu comboio na viagem de regresso do Havre a Basileia, que tinha que rolar vazio. Um pensamento a dominou: aguardar alguns anos pelo regresso dos emigrantes que tivessem feito fortuna. Vá expectativa, pois, tal como disse Ramalho Ortigão, em relação à emigração portuguesa para o Brasil, os que partiam enchiam a tolda dum vapor, os que regresavam cabiam no banco dum jardim; e da mesma maneira, os que voltaram da América, com fortuna ou sem ela, encheriam quando muito um ou dois compartimentos do comboio.

A emigração portuguesa e espanhola pouco aproveitou das facilidades oferecidas pela América do Norte, pois os seus emigrantes continuaram a dirigir-se para a América Central e do Sul; atavismo da língua, correntes familiais? Os dois motivos certamente.

Todavia muitos foram os emigrantes aço-

rianos que foram para os Estados Unidos, nesse longo período de 34 anos, e de que hoje há ainda acentuados traços na Califórnia e em Providence.

Durante muitos anos houve, como era natural, a guerra de tarifas entre as várias companhias que faziam o tráfego do Atlântico do Norte, as quais acabaram, porém, por se entender, fixando em 1892 preços uniformes, o que deixou para cada uma apenas a defesa de melhor servir durante a travessia, que era de 8 dias, tempo que ainda hoje gastam os vapores de carreiras secundárias.

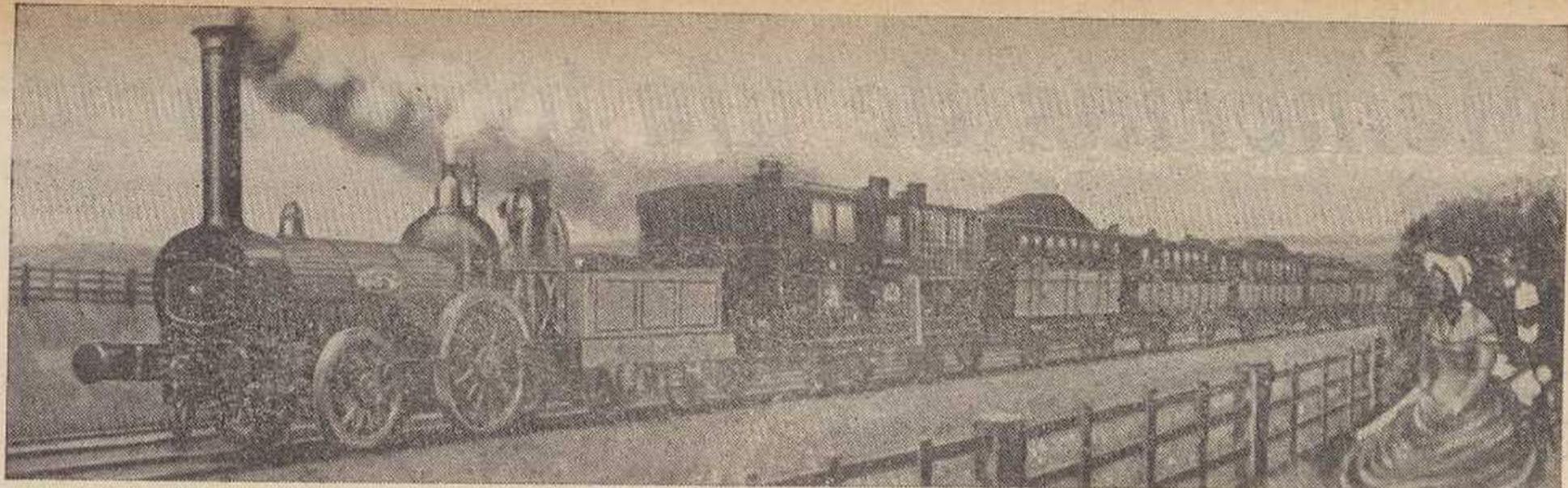
No primeiro ano que circulou, o comboio Basileia-Havre, da *Transatlantique*, transportou 75.000 passageiros, o que logo justificou e largamente os encargos financeiros.

Como se vê, nesse tempo remoto já os comboios rápidos e directos, que evitavam os trasbordos, eram apreciados.

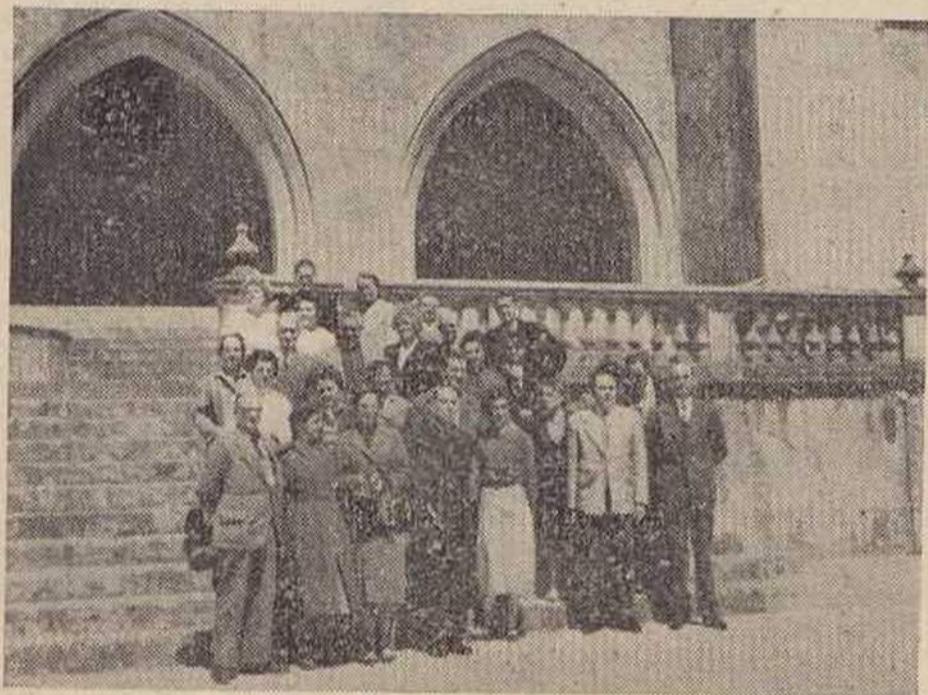
## Outro grupo de ferroviários franceses



Grupo de Ferroviários franceses à sua chegada à estação do Rossio



# Duas excursões de ferroviários franceses a Portugal



Os ferroviários franceses no Palácio Nacional de Sintra

No mês passado estiveram entre nós dois grupos de ferroviários franceses — agentes de várias categorias e famílias — que vieram ao nosso país em excursão promovida pela «Association Touristique des Cheminots», de colaboração com o «Boletim da C. P.».

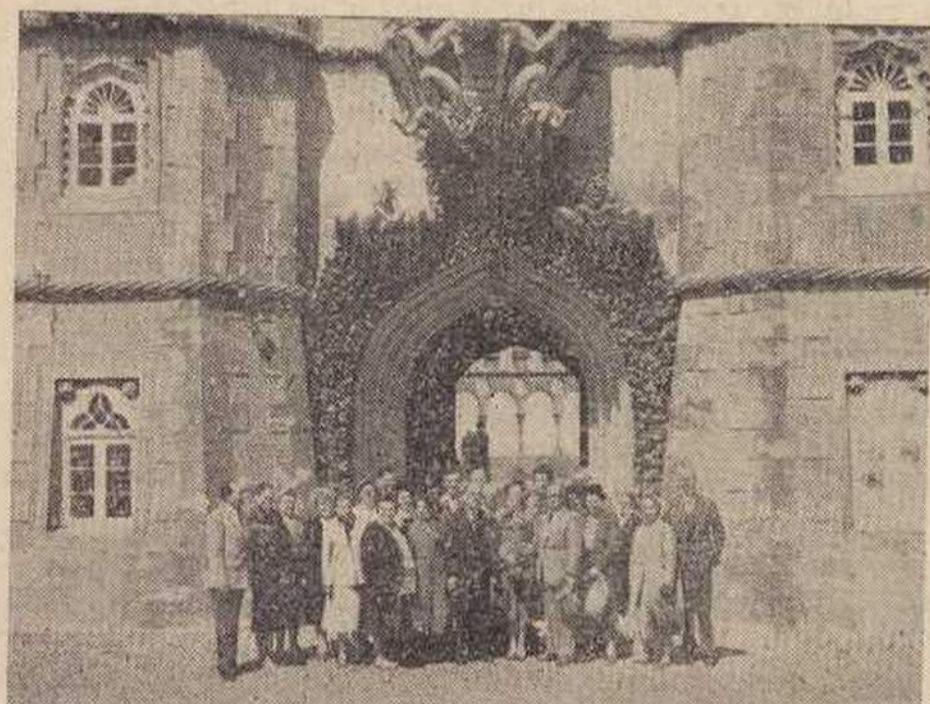
Os dois grupos, que entraram em Portugal pela fronteira de Vilar Formoso, chegaram a Lisboa no comboio n.º 4; o primeiro no dia 10, composto por 27 pessoas, chefiado pelo sr. Francis Fossete, «Contrôleur Technique», e o segundo, no dia 15, composto por 25 pessoas, sob a chefia do sr. Lucien Canal, Inspector de Via e Obras e Vice-Presidente da A. T. C. — região norte.

O programa, idêntico para ambos os grupos, compreendeu visitas em caminho de ferro e autocarro à Capital, Sintra,

Cascais e Estoril e a Évora, Leiria, Nazaré, Alcobaça, Fátima, Batalha, Coimbra, Luso-Buçaco, Porto, Guimarães e Braga.

Os visitantes, que se mostraram encantados com as belezas do nosso país e reconhecidos pelas facilidades facultadas pelos caminhos de ferro portugueses e pela assistência prestada pelos seus funcionários durante a sua digressão em Portugal, regressaram a França, por Barca d'Alva, nos dias 19 e 24, respectivamente, no comboio n.º 6011, que parte do Porto às 10 horas.

À sua partida da Capital para Leiria, nos dias 13 e 18, na automotora das 17 h. 30, tiveram os componentes de ambos os grupos, na estação do Rossio, afectuosa despedida, à qual assistiram, por parte do Serviço de Turismo e Publicidade, o Inspector Principal Augusto da Costa Murta e o Chefe de Repartição Alberto da Silva Viana.



Os excursionistas na sua visita ao Palácio da Pena

# Memórias de um ferroviário

O sr. Pedro de Freitas, fiscal de revisores de bilhetes na situação de reforma, tem pronto a ser publicado, devendo sair em Junho, um curioso livro de memórias, onde evoca a vida profissional de todos os que labutam no caminho de ferro.

A obra, que se intitula *Memórias de um Ferroviário (revisor de bilhetes)* constitui um grosso volume de 400 páginas.

Dela damos em seguida alguns trechos:

A chuva, o frio e a neve que o seu serviço de quase meio século de activa função em formações de comboios, quer de mercadorias quer de passageiros, faziam-no cismar na ordem do seu chefe.

Intermináveis noites de rigoroso inverno envelheceram-lhe o arcaboiço e dia a dia carcomiram-lhe todas as fibras da sua vida outrora tão sadia e vigorosa. E monologava cismáticamente: «linha do cemitério...» «moribunda carruagem...»

O chefe dera-lhe a nota do serviço num clássico linguado de papel. Lá vinham todas as indicações: dez «JJ» para a linha número três; cinco «OO» para a linha do resguardo; dois «LL» rasos para a linha do saco; e, para o «cemitério», a carruagem-salão de primeira classe, número sessenta e um.

O velho capataz empreende na carruagem e fica por algum tempo a soletrar o número do salão que vai para a *vala comum*.

Endireita-se, e, com ares de autoritário mando, diz ao agulheiro de serviço:

«Ouve lá...»

«Deitas tantos «prá'li», tantos «prá'colá», e, ouve bem: a «sessenta e um» — embarga-se-lhe a voz — essa... vai para o «cemitério». Sim! chegou a sua vez! é um cadáver que eu «enterro», sem me esquecer que também outros me farão o mesmo.

«Ouve! — reagindo contra a depressão moral que o caso de serviço lhe fazia operar no espírito — não lhe dês forte baque. Já agora, como todas as coisas que se desprendem da nossa alma merecem suavidade de propósitos e atenções carinhosas, e, sem te esqueceres que um dia também irás parar com os costados ao lixo, põe lá no «cemitério» a «sessenta e um», que tanto foi animada, viajou, viu e gozou.»

Longe de atingir o fim da sua vida de ferroviário do activo, o paciente e subordinado agulheiro ouve as ordens de serviço do seu chefe-capataz. Respeita-lhe o embargo da voz, o sentimento natural das coisas que já traduzem velhice e, lesto, de papel na mão da distribuição do material a fazer, ordena, por sua vez, ao jovem e amaneirado engatador:

— Ó «saltimbanco do carril»: levas a máquina, dás um «baque pró três» e outro *pró* resguardo. Depois, puxas à frente; fazes um corte, mandas dois *pró* calço.

«E cumprindo as ordens do «lamechas» do nosso capataz (não sei o que diabo esse velho trôpego está ainda cá a fazer!) levas com todo o cuidado essa «sessenta e um» para o cemitério.»

Entre tantos, todavia, aquele que mais vive com o coração a pulsar ao contacto com o principal elemento sustentáculo da indústria dos comboios — o respeitável público, é o revisor de bilhetes.

Ele é um especialista no profissionalismo da vida dos trens. Também não sabe tudo, não é um enciclopédico; mas é o agente que, com um certo tacto e um certo poder de observação, muito vê, muito aprende, muito estuda e lê na universidade do seu próprio ofício.

E ele é também, aquele que, ao fim de alguns anos desse curioso estudo prático, tira o alto curso de ensinamentos psicológicos e sociais da vida do viajante, para, depois, alguma coisa poder contar quando a conquista do seu merecido descanso lhe der disposição e vagar para desfiar o rosário das suas recordações.

O revisor é o agente ferroviário que adquire muitíssimos conhecimentos, que conhece muitos segredos e que ouve muitas opiniões.

Aprende com o ilustrado e corrige-se com o intelectual; ouve com agrado a modéstia e a simplicidade; perscruta almas transviadas e sofre afrontas avinhadas.

Ouve, cala e sofre, pois obedece a uma rígida e severa regulamentação disciplinar que não lhe permite — em boa teoria — sair fora dos seus atributos como autoridade que pode usar de meios jurídicos para chamar à boa razão os delinquentes.

Na lida diária que se reflete numa longa vida de um profissionalismo muito sério a jogar continuamente com o seu próprio prestígio e segurar o futuro, o revisor tem de ver tudo e ser cego, de ouvir bem e ser surdo, e de falar muito e ser mudo.

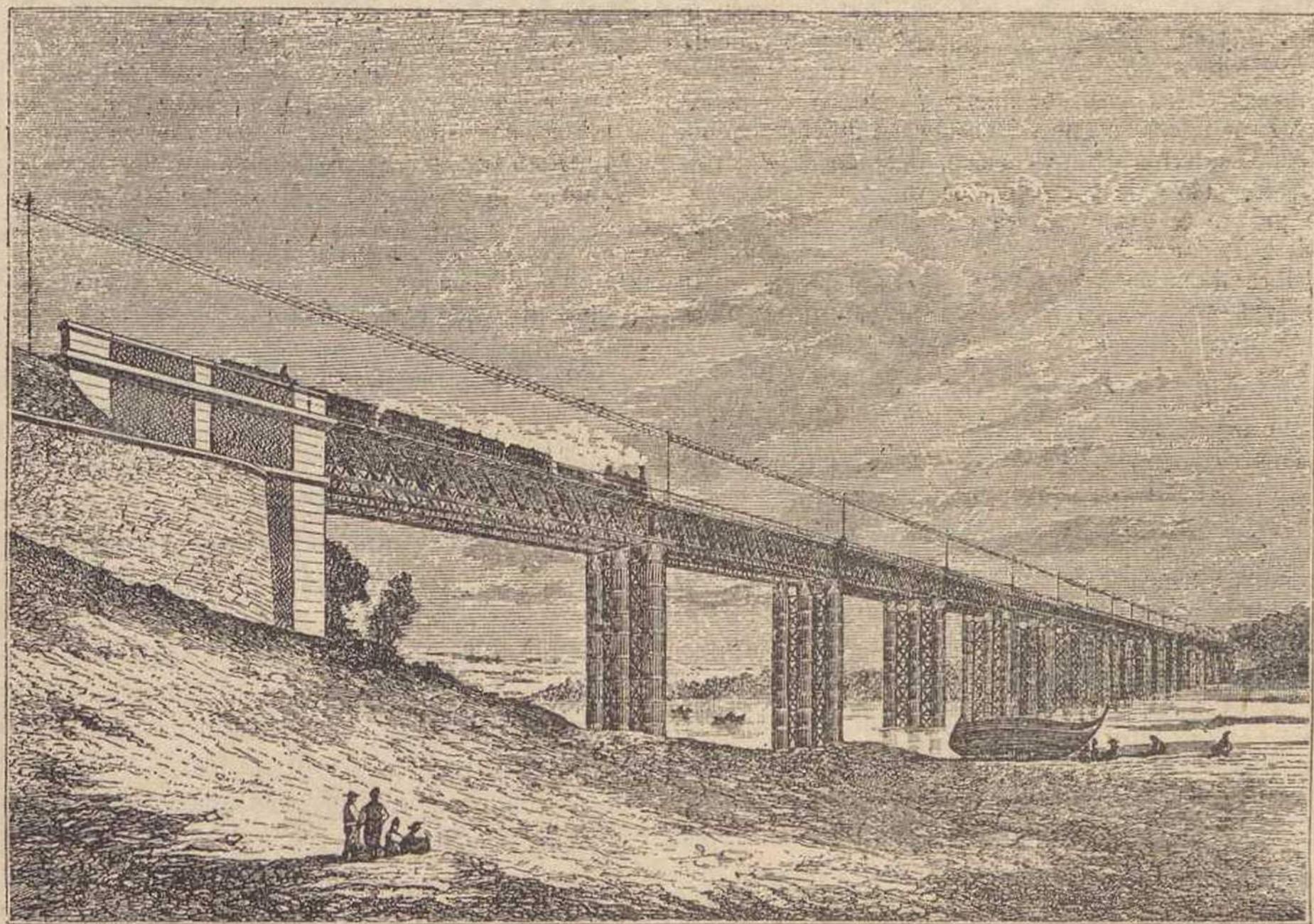
Com o passageiro de cerimónia o revisor fala de política, de religião e do tempo; com o de espírito popular, fala de mulheres, do amor, e do muito «que o senhor revisor deve ter visto e observado». Com o viajante pretencioso, fala de literatura, de autores célebres, de mestres, de artes, de compositores, musicografia, de viagens, e do que estas são de encanto espiritual e do valor que representam na educação de todo o indivíduo.

Nesta mistura, há também na camada da classe modestíssima aquele passageiro sem colarinho e sem gravata, de camisa de grosso pano cru, de calças de cotim velho, de barba crescida, tez queimada pelas ardências do sol; o homem que não usa casaco mas que, por vezes, jogando intelligentemente com o raciocínio, gosta de espalhacer o espírito.

Aborda o revisor. E se este lhe dá também, num vagar do seu mister, atenção, e o elucida naquilo que deseja conhecer, este homem do povo que não se sabe quem é, sente-se desvanecido com a deferência.

E a tal ponto, que, depois de ouvir, é ele que fala ao agente que lhe revisou o bilhete. A sua descrição é simples e cheia de nobres conceitos morais; pois em doses de sã filosofia popular, este pobre de aparência e de compostura, é, por vezes, um verdadeiro tratado de humanidade a espreiar-se em ondas inebriantes de amor à terra que lhe foi berço, à família e ao bem comum.

# PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL



Ponte do caminho de ferro de leste sobre o Tejo – Desenho de Nogueira da Silva, Gravura de Pedroso

Esta gravura, bem como o que se vai ler nas duas páginas seguintes, são extraídos do «Archivo Pittoresco», Volume V— páginas 345 e 346, ano de 1862.

O «Archivo Pittoresco» era uma publicação semanal ilustrada, de que eram editores proprietários Castro Irmão & C.ª, e contava com a colaboração dos mais notáveis escritores da época, como Latino Coelho, Inocêncio F. da Silva, Júlio de Castilho, Júlio César Machado e outros.

O artigo que passamos a transcrever, é subscrito por C. J. Caldeira e constitui um elemento de interesse para a História do Caminho de Ferro em Portugal.

# Ponte do caminho de ferro de leste sobre o Tejo

A ponte que a estampa representa é a obra de arte mais importante do caminho de ferro do leste, e pode dizer-se monumental e de primeira ordem entre as grandes obras do seu género em toda a Europa. É não só notável pela solidez e excelente colocação, como pela elegância de formas. Atravessa o Tejo muito perto da vila de Constança, no ponto da confluência deste rio com o Zêzere, e a 118 quilómetros de Lisboa, ficando-lhe quase contígua a estação da Praia. Tem em cada um dos extremos, assentes sobre as margens, dois grandes encontros de cantaria e tijolo, dezasseis vãos de 29<sup>m</sup>,20 de luz, apoiados sobre pilares tubulares de ferro fundido. Cada pilar é formado de três tubos cilíndricos, tendo 2<sup>m</sup>,40 de diâmetro a parte deles cravada no terreno, e 1<sup>m</sup>,83 a parte de fora. Foram cravados pelo sistema de ar comprimido, a profundidades variáveis, entre 10 e 19 metros abaixo da estiagem. Metade dos tubos assenta sobre um banco de rocha que está debaixo das areias do rio: outra metade foi cravada através de areia e de um banco de grosso cascalho, fortemente aglomerado com saibro.

Os tubos da primeira via já estavam colocados quando sobrevieram as cheias do inverno de 1861, e então se observou que eram insignificantes as escavações em torno deles produzidas pela corrente das águas; o que é devido à pequena secção dos tubos relativamente à grande vasão da ponte.

A altura dos cilindros, acima das águas da estiagem média, é de 15 metros e meio; e a das vigas ou tirantes de ferro que se cruzam obliquamente é de 3 metros; sendo 18 metros e meio a altura total, entre os carris ou nível por onde passam os comboios e as águas da estiagem, no verão.

É de 494 metros, ou quase meio quilómetro, o comprimento total da ponte entre os encontros.

Nesta obra, de certo a mais arrojada do nosso país, entram aproximadamente 640 toneladas, ou 640 000 quilogramas de ferro laminado; e 1 150 toneladas, ou 1 150 000 quilogramas de ferro fundido: ao todo perto de dois milhões de quilogramas de ferro, e 3 250 metros cúbicos de madeira. A parte metálica foi fornecida pela casa Kennard & C.ª, de Londres, a qual começou a montagem por empreitada, continuada depois pela empresa com os seus engenheiros.

A nossa estampa representa a ponte completa para compreender a segunda via de carris, cujo tabuleiro ainda não está assente.

Em Junho de 1861 começaram os trabalhos definitivos desta construção, empregando-se durante ela, e sempre trabalhando, três máquinas de vapor da força de 12 cavalos cada uma, e diferentes aparelhos de mergulhar. Em 19 de Agosto de 1862 correu sobre a ponte a primeira locomotiva. Em 26 de Outubro verificou-se a inspecção da obra por parte do governo, que para isso nomeou uma comissão dos distintos engenheiros José Vitorino Damásio, Belchior José Garcez, Joaquim Simões Margiochi, Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas e Joaquim Nunes de Aguiar. As competentes experiências foram feitas com um comboio composto de 24 vagões carregados de carris, puxado a duas locomotivas, trabalhando a dupla tracção. O peso total deste comboio era para mais de 300 toneladas, ou três milhões de quilogramas.

Foram completamente satisfatórios os resultados das provas a que a comissão procedeu, e até superiores aos que matematicamente se poderiam esperar. No decurso do tempo que durou a carga máxima da prova, as flexas foram exactamente medidas, bem como as oscilações produzidas pela passagem das duas locomotivas, que só ambas pesavam cem toneladas. As flexas corresponderam apenas a 54 milímetros de depressão no centro

do leito de cada vão, que, apenas descarregado, voltou lenta, mas exactamente, á posição primitiva.

Não é só esta ponte que merece a atenção na parte da via férrea, que seguindo constantemente o vale do Tejo desde Santarém até

Abrantes, corta todos os vales secundários deste grande rio, que são inundados por suas águas, e que foi necessário atravessar com grandes aterros e obras de arte. O fundo destes vales, formado todo por depósitos vaseosos ou turbosos de grande espessura, fizeram muito dispendiosa e difícil a fundação de todas as obras.

O caminho de ferro entre a Barquinha e a ponte do Tejo segue constantemente a encosta de um monte de grande declive, cortada frequentemente com profundas aberturas ou ravinas, que tornam este lanço talvez o mais pitoresco da Europa. Houve, porém, que vencer grandes dificuldades.

Fortes e longos muros de suporte, atravessados por muitos aquedutos, amparam o caminho constantemente sobranceiro ao Tejo, e a grande altura acima das suas águas. A estes muros precedem e seguem profundas trincheiras abertas no granito que compõe o monte, apresentando taludes lisos e regulares. É percorrendo esta acidentada secção, que conta 8 quilómetros, que, através de esplêndida paisagem, se passa ao lado, sobranceiramente, do famoso castelo de Almorol, pertô de Tancos, construído sobre rochedos no meio do Tejo, e que é uma das mais belas e bem conservadas antiguidades que da idade média restam em Portugal.

Acima da ponte do Tejo até Abrantes, também são frequentes grandes obras. Além de altos e longos muros de revestimento, há cinco pontes: duas de sessenta metros, uma de trinta e seis, uma de trinta e outra de vinte, não mencionando grande número de pontões.

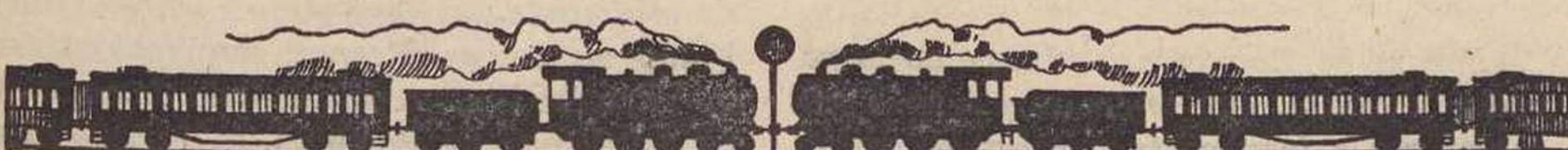
Da importância das obras do caminho de ferro nos 61 quilómetros de Santarém a Abrantes, pode-se fazer ideia atendendo a que só na classe de pontes há 22 vãos de ferro de 50 metros cada um; 3 de 24 metros; 2 de 20 metros; 7 de 10 metros; 2 de 6 metros; e grande número de dois e meio metros. Nas obras de alvenaria há muitos pontões de 5 e 6 metros, e a grande ponte de Tancos, construída sobre uma ravina profunda, com a largura necessária para a via férrea e estrada pública.

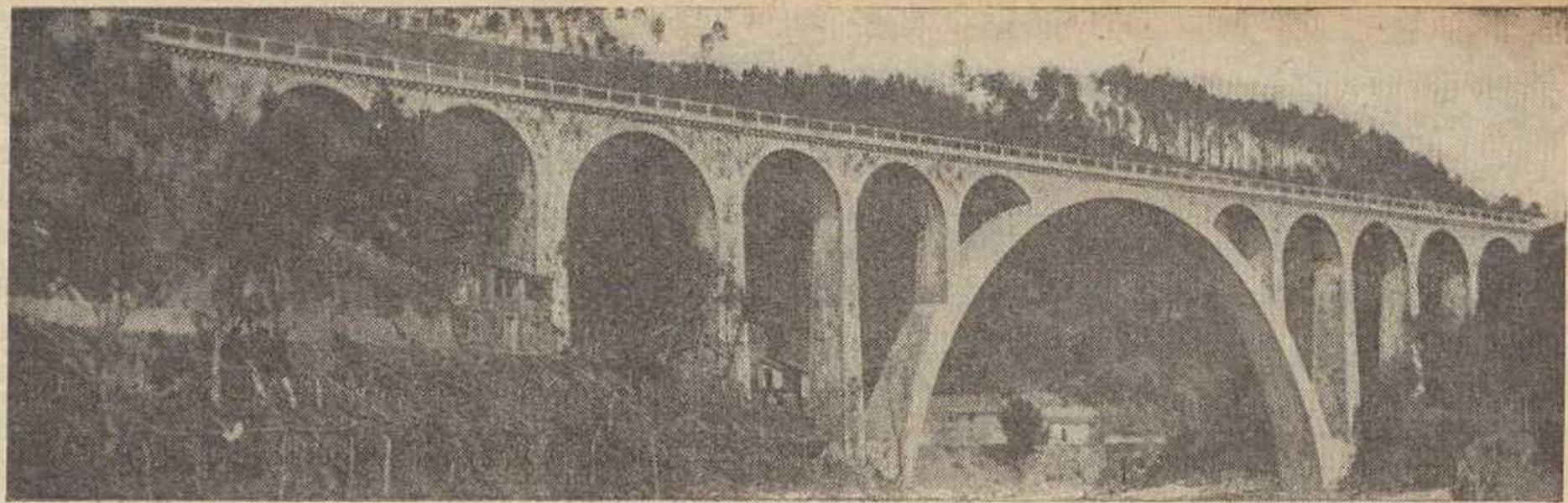
Há também uma não interrompida série de muros de suporte, de longos e altos aterros, e de trincheiras profundas, muitas delas abertas em rocha.

Em suma, nesta parte do caminho tem-se realizado obras que ainda há muitos anos se julgariam impraticáveis.

Em 7 de Novembro último começou a exploração pública desta secção de Santarém a Abrantes, em que está compreendida a ponte sobre o Tejo. Foi um dia de alvorço e alegria para todas as povoações daquelas proximidades donde concorreu muita gente à linha, especialmente de Torres Novas, cuja filarmónica e muitos habitantes foram no comboio festejando até Abrantes a abertura do caminho.

Na via férrea de leste estão hoje em exploração 136 quilómetros, desde Lisboa até Abrantes, cujo trajecto se faz em quatro horas e um quarto, parando os comboios em dezanove estações intermédias. Há actualmente (Janeiro de 1863) seis comboios, três de ida e três de regresso; o da manhã até Abrantes, o da tarde até Santarém, e o da noite, ou do correio, até ao Carregado. Julga-se que até ao fim do corrente semestre se abrirá toda a linha até Badajoz, na extensão de 280 quilómetros, tendo 28 estações intermédias. Os comboios gastarão oito horas de Lisboa a Badajoz.





# Talvez não saiba que...

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

Em 1777, a animosidade política fez com que do monumento ao rei D. José, no Terreiro do Paço, em Lisboa, fosse retirado o medalhão do Marquês de Pombal, que só 56 anos depois (1833) foi reposto no local onde ainda hoje se encontra.

\* \* \*

*A duquesa de Maine (Ana Luísa Benedita de Bourbon Condé), natural de Paris e que ali morreu em 1753, com 77 anos de idade, era mulher de tão pequena estatura, quase anã, que lhe chamavam a «boneca de carne». Organizou ela mesmo, em Sceaux, uma corte, miniatura da do rei de França, e o duque de Maine, seu marido, instituiu para os seus frequentadores uma cavalaria original, designada pelo nome pitoresco de «Ordem da Mosea de Mel».*

\* \* \*

A fotografia colorida foi descoberta, em 1891, pelo notável físico francês, Gabriel Lippman.

\* \* \*

*Foram os Romanos, no tempo do Imperador Augusto, que organizaram pela primeira vez o transporte colectivo de passageiros, correspondência e mercadorias.*

Em Portugal, os Liceus, como escolas de ensino secundário, foram criados por um decreto de Passos Manuel, em 17 de Novembro de 1836.

Entre as disciplinas, figurava então uma com a designação de «Moral Universal».

Pela reforma de 9 de Setembro de 1863, introduziu-se, pela primeira vez, o ensino do grego e do árabe, estabelecendo-se simultaneamente o exame de madureza, isto é, de admissão às Faculdades.

- \* \* \*

*Em 27 de Julho de 1597, um terramoto destruiu em Lisboa muitas casas no sítio de Santa Catarina, tendo dividido o monte deste nome em duas partes.*

\* \* \*

No tratado de Crépy, em 1554, o Imperador Carlos V teve o tratamento de *majestade cesária*, e Francisco I, o de *real majestade*.

No tratado de Cateau-Cambresis, em 1559, empregou-se pela primeira vez o título de *majestade cristianíssima e católica*, atribuído ao rei de França, enquanto os reis de Espanha tinham o de *majestade católica*, os soberanos de Portugal, *majestade fidelíssima*, e os reis da Hungria, *majestade*

apostólica. Em Inglaterra, Henrique VIII, foi o primeiro monarca que usou este título, ampliado para *muito graciosa majestade*.

Só depois da paz de Westfália é que todos os reis passaram a usar o título de *majestade*.

\* \* \*

*Em 25 de Abril de 1828, realizou-se na Câmara Municipal de Lisboa, a aclamação de D. Miguel, como rei de Portugal.*

\* \* \*

Na noite de 19 para 20 de Novembro de 1863, manifestou-se um pavoroso incêndio na secretaria da Câmara Municipal de Lisboa, que se propagou rapidamente a

todo o quarteirão, tendo ardido o Banco de Portugal, os escritórios da Companhia de Seguros Fidelidade e as propriedades que ficavam situadas na antiga rua de El-Rei (hoje do Comércio). O fogo durou oito dias. Os prejuízos foram enormes.

Só três anos depois (29 de Outubro de 1866) é que se iniciou a construção do actual edifício da Câmara, que foi concluído em 1875.

\* \* \*

*O sítio, em Lisboa, onde foi construída a igreja da Conceição Velha, de cuja parte antiga resta o maravilhoso pórtico lateral (na actual rua da Alfândega), chamava-se, nos primeiros tempos da monarquia portuguesa, de Vila Nova de Gibraltar.*

## DESPEDIDAS —E— AGRADECIMENTOS

Depois de 45 anos de serviço prestado à Companhia, pediu a sua reforma o Sr. Engenheiro Armando Gonçalves Ferreira, que exercia o cargo de Chefe de Serviço Adjunto ao Chefe da Divisão de Material e Tracção.

O Engenheiro Armando Ferreira, que foi admitido, como Aluno-montador, em 8. de Janeiro de 1909, no Depósito de Campolide, e percorreu toda a escala hierárquica até atingir a categoria que tinha ao reformar-se, prestou serviços assinalados à Companhia, de entre os quais são de destacar a ação que teve por ocasião das greves de 1919 e 1920.

Em 1927 desempenhou as funções de Chefe da Circunscrição de Material e Tracção, em Campanhã, onde também prestou óptima colaboração por ocasião da transferência dos serviços do Minho e Douro para a C. P.

Não é menos digna de nota a forma como se desempenhou do encargo que lhe foi cometido na emergência ocasionada

pelos acontecimentos que se produziram por ocasião do movimento revolucionário de 7 de Fevereiro de 1927.

Que o Sr. Engenheiro Armando Ferreira goze por bastantes anos a justa compensação a que tem direito depois de tão longa e leal convivência, são os votos que sinceramente formulamos.

Raúl José Viegas, Inspector Técnico de 1.ª classe da Divisão da Exploração (Serviço de Telecomunicações e Sinalização), tendo passado, a seu pedido, à situação de reforma, depois de 44 anos de serviço, vem por intermédio do «Boletim da C. P.» apresentar os seus cumprimentos de despedida a todos os seus superiores, colegas e subordinados, agradecendo-lhes ao mesmo tempo as atenções e provas de estima que deles sempre recebeu.

Ao passar à situação de reforma após 38 anos de serviço efectivo, venho apresentar os meus cumprimentos de despedida a todos os superiores, colegas e subordinados, exprimindo os meus sentimentos de gratidão por todas as atenções que sempre me dispensaram.

Celestino Marques, Inspector Principal — Senhora da Hora.

# LÁ POR FORA...

A *Pennsylvania Railroad*, nos Estados Unidos, desenvolve um dos maiores sistemas de comunicação por comboios, no mundo. O seguinte mapa estatístico dá a medida da sua importância:

Número de agentes . . . . .	125.924
Milhas de vias em operação . .	10.089
Milhas de linha, totais . . . .	25.000
Locomotivas Diesel eléctricas .	1.330
Locomotivas a vapor . . . . .	1.721
Vagões de carga . . . . .	190.520
Loc. com telefones de comboios	1 036
Toneladas brutas (milha por	
comboio) hora . . . . .	49.517

\* \* \*

Assim como o termo «Zephyr» tem sido empregado para designar alguma coisa



RIO DE JANEIRO — Estação de D. Pedro II

especial em matéria de serviços de passageiros a longas distâncias, uma nova denominação para os comboios dos subúrbios — «New Burlington Suburbain Service» — expressa agora, nos Estados Unidos, uma inovação em matéria de serviço suburbano.

O termo abrange os três maiores melhoramentos nesse tipo de serviço: 30 novas carruagens de aço, com dois andares, a modernização de 79 outras carruagens, também de aço, e a adopção da tracção Diesel pela *Burlington*.

Os 109 vagões e os Diesel, com as reformas previstas, fazem parte do programa da modernização das 15 mil carruagens suburbanas daquela empresa, que vai despesar 10 milhões de dólares com o melhoramento.

A reacção do público foi bastante favorável aos melhoramentos, tendo os jornais de Chicago afirmado que a modernização do serviço constituía um



O revisor de bilhetes duma carruagem Budd, de 2.ª classe, do comboio rápido que presta serviço entre o golfo persa e a capital da Arábia Saudita

grande factor no aumento do conforto e desenvolvimento de intercâmbio entre populações de cidades situadas ao longo da linha.

\* \* \*

A estação da Allée Verte, de Bruxelas, que era a mais antiga do continente europeu, encerrou as suas portas no dia 17 de Janeiro. De ali saiu, no dia 5 de Maio de 1835, o primeiro comboio de Bruxelas a Malines, que assim inaugurava a era dos caminhos de ferro no continente europeu.

Desde 1907 que esta estação só era utilizada apenas umas horas por dia, para a chegada ou saída de alguns comboios de operários.

No actual local da Allée Verte vai ser construído um bairro residencial moderno.

\* \* \*

As mercadorias exportadas da Itália para a Alemanha Ocidental na primeira metade do ano de 1953 ascenderam a 445.000 toneladas. Deste total, 395.000 toneladas foram transportadas por caminho de ferro, via Áustria e Suíça ; o resto, por via marítima.

\* \* \*

Os serviços de «bar» nos comboios representam um elemento do conforto indispensável e cada vez mais apreciado pelos passageiros. Os caminhos de ferro austríacos por esse motivo estão a desenvolvê-los constantemente.

Em breve, vinte carruagens austríacas de quatro eixos serão providas de um «bar» instalado no espaço de dois compartimentos ; num ficará a balcão da venda e no outro os lugares sentados para o cliente.

\* \* \*

Na Itália criou-se uma nova Companhia, que tem como finalidade a construção, venda e aluguer de «containers». Esta Companhia, denominada Cemac, foi constituída com a cooperação do Ministério dos Transportes, que detém 51 por cento do capital inicial de 150 milhões de liras. Os 49 por cento das acções foram adquiridos pelo capital privado.

Um acordo entre a Companhia e os caminhos de ferro do Estado prevê o estabelecimento por aquela de uma organização para fomentar o emprego de «Containers» na Itália, em troca de facilidades económicas e técnicas concedidas pelos caminhos de ferro.

\* \* \*

Entrou recentemente em serviço o comboio Milão-Siracusa-Palermo denominado «Flecha do Sul», que percorre a maior distância da rede ferroviária italiana (de Milão a Palermo a distância é de 1546 quilómetros). E' pela primeira vez, na história dos caminhos de ferro italianos, que um comboio vai directamente de Vale Padana à Sicília.

O trajecto é coberto em dezoito horas e cinquenta e cinco minutos no sentido norte-sul e em dezanove horas e trinta e um minutos no sentido inverso, a uma velocidade média de 82 e 79,2 quilómetros por hora, respectivamente.

\* \* \*

Catorze novas locomotivas foram postas em serviço pelos Caminhos de Ferro Sul Africanos (South African Railways) durante os últimos dois meses de 1953. Durante o mesmo período, 900 carruagens novas entraram também em serviço, incluindo 105 vagões-tanques de petróleo e 86 vagões para transporte de gado.

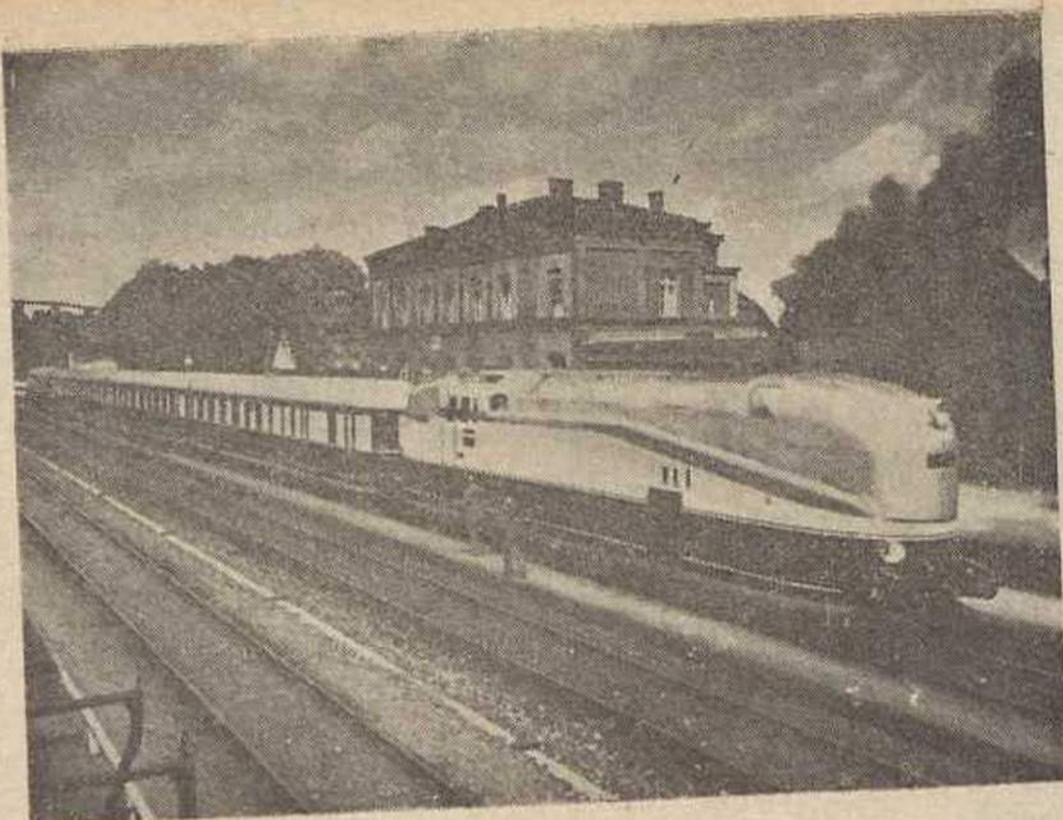
\* \* \*

A notável velocidade de 243 quilómetros por hora foi alcançada no dia 21 de Fevereiro por um comboio de experiências, constituído por três carruagens e uma locomotiva eléctrica C C 7122.

Os Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) realizaram esta extraordinária prova, que lhe outorga o «record» mundial de velocidade sobre carril, entre as estações de Gevrey-Chambertin e Vougeot, na linha Paris-Lyon.

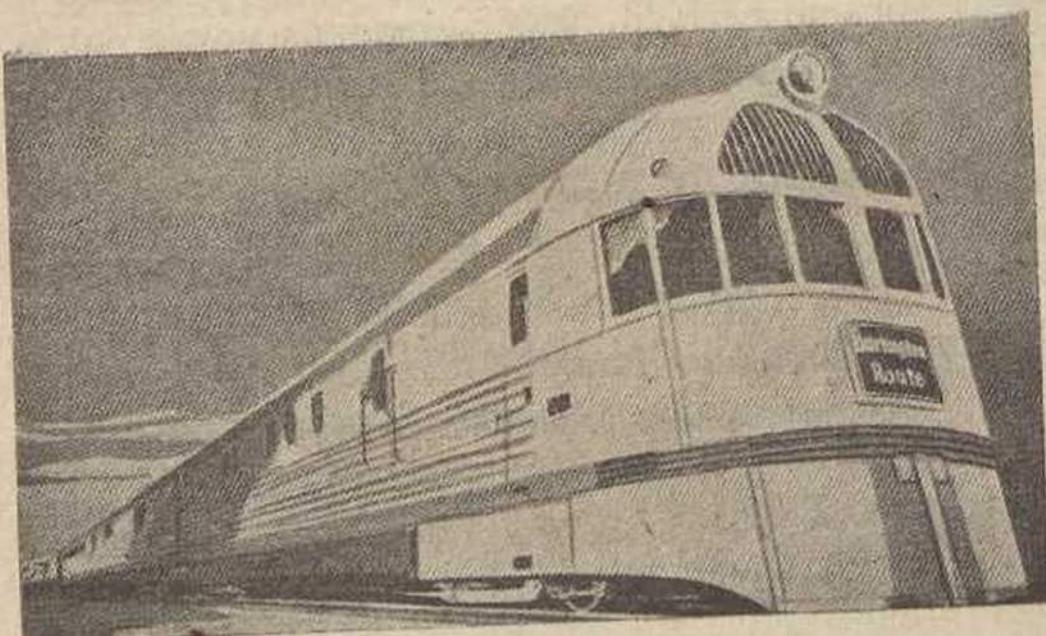
Convém sublinhar que a máquina CC 7121 não tinha sido submetida a nenhuma preparação especial, bem como nenhuma das três carruagens que formavam o comboio. Algumas centenas de carruagens deste tipo estão ao serviço da SNCF e a CC 7121 não difere em nada das 37 locomotoras eléctricas que correm pelos 512 kms. da linha Paris-Lyon e que em breve serão completadas com 21 máquinas idênticas.

Os Caminhos de Ferro franceses, mesmo antes desta experiência, já eram os mais rápidos do mundo. Percorrem diariamente mais de 20.000 kms. a uma média de mais de 100 kms. por hora, e mais 30.000 kms., a mais de 90 kms..



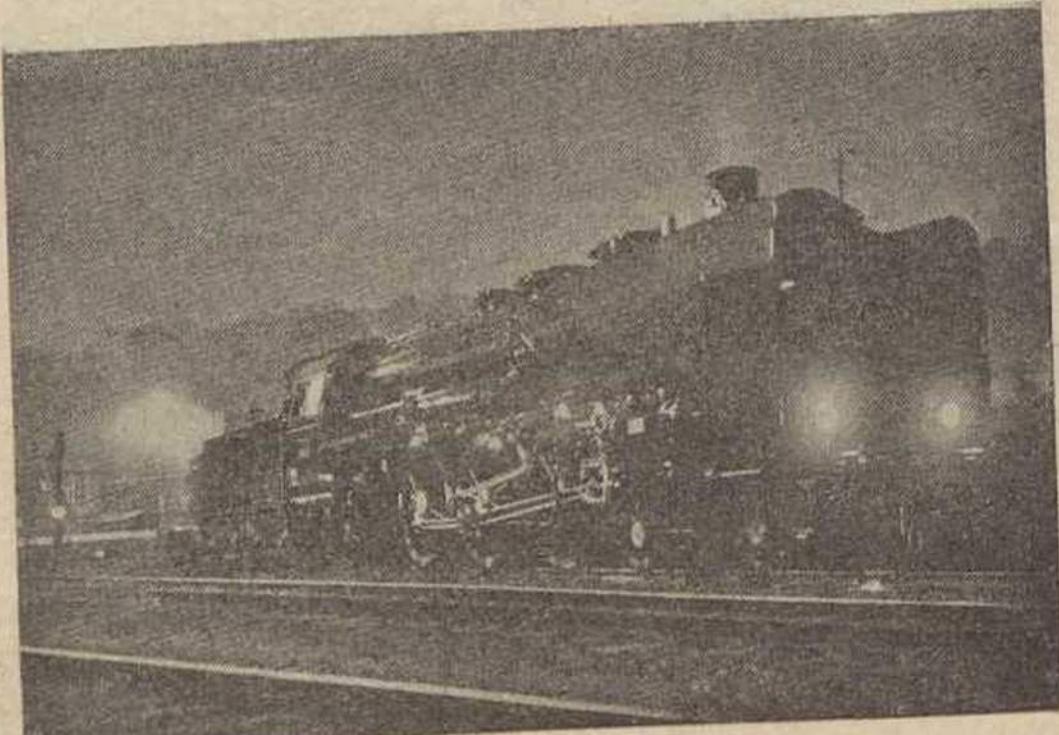
A L E M A N H A

Automotora aerodinâmica que  
percorre 175 quilômetros à hora



ESTADOS UNIDOS

O «Burlington Zephyr»  
construído, em 1935,  
pela Electro-Motive



ESTADOS UNIDOS

Locomotivas a vapor de  
forma aerodinâmica

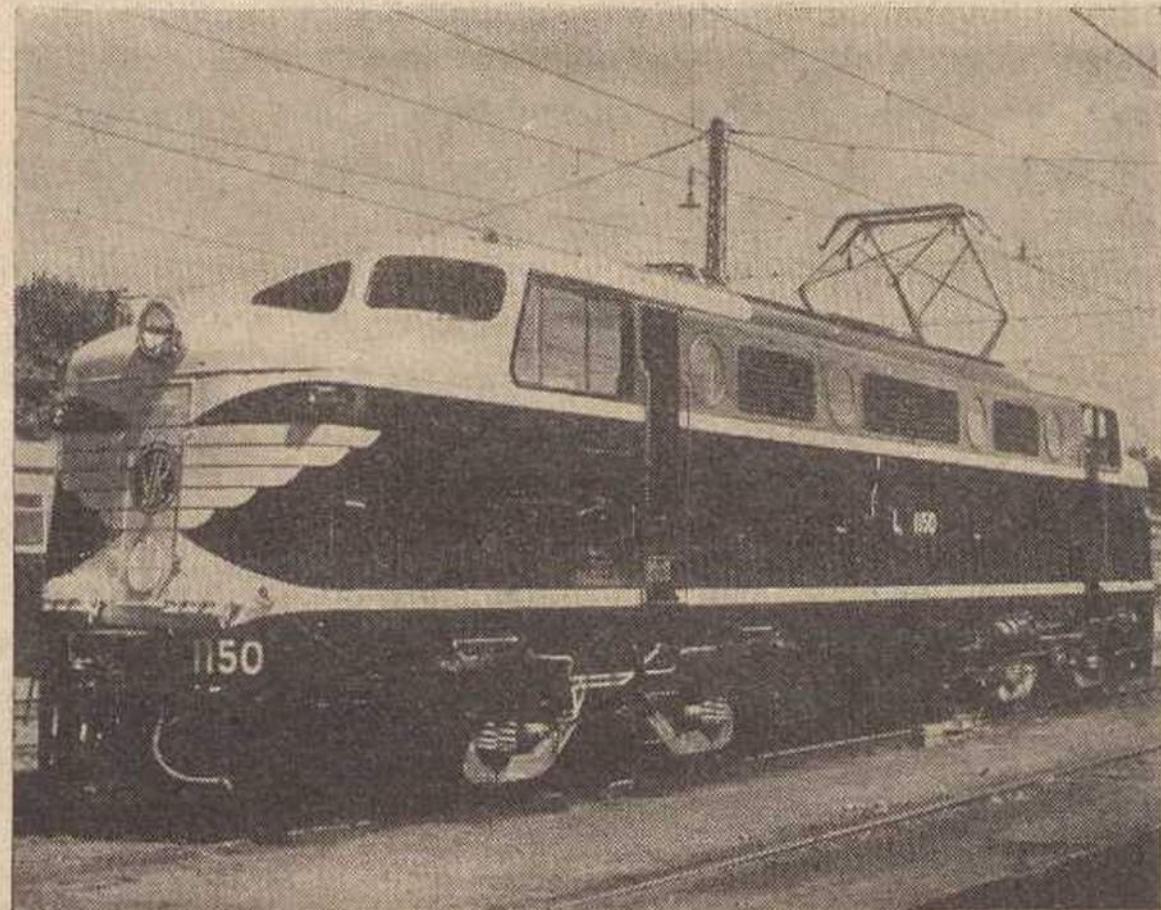
Uma moderna locomotiva Diesel-  
eléctrica em serviço na Austrália



Um aspecto da estação  
de Bruxelas-Norte



Os caminhos de ferro australianos  
«Victorian Government Railways»  
adquiriram 25 destas locomotivas,  
cuja força é de 2.400 cavalos



# O FILHO

Conto de FIALHO DE ALMEIDA

**C**INCO e meia da tarde.

A corneta do guarda-agulhas soou ao longe, anunciando o comboio que vinha de Lisboa.

Na gare, o chefe da estação já estava a postos, com os massos de guias na mão, o boné do uniforme na cabeça; e para a direita e para a esquerda, barafustando conforme o seu costume, dava uma ordem ao factor que ia passando, interrogava o faroleiro acerca da iluminação das salas de espera, ou conferia, à pressa, a grande nota da expedição de mercadorias a embarcar.

Toda aquela tarde, uma velha estivera acocorada no chão da sala comum, vestida de negro, com os cabelos brancos sobre os olhos, o xaile enfiado pela cabeça, uma taleguita de estopa no regaço...

Na estação já correra os olhos banda a banda, pelas salas de espera, pelas gares, nos armazéns, nos *fourgons*, pela cantina, perguntando se estaria por lá um rapazote a modos encorpado, barba nenhuma, uma cicatriz no queixo, dum carbúnculo... o filho dela; porque o tiozinho não sabe? o filho dela devia chegar no comboio de Lisboa.

Alguns nem a escutavam. Outros passageiros sorriam-se da sua papalva ingenuidade. E o mais bondoso era um soldado em transferência, do 23 para o Buçaco, parvo e sózinho, que havia chegado de Coimbra, e na Pampilhosa aguardava o trem da noite, para a Beira, que o desembarcasse no Luso.

Lentamente, os dois passeiam pela gare, metendo as cabeças ávidas pelas portas entreabertas; a velha trémula e lacrimosa, sentindo o seu coração reverdecer nessa amargurada ausência de dez anos, durante os quais a sua oração todos os dias intercede ao Santo Cristo do Buçaco, pelos que murejam, lá longe, em terra estranha, e acaso possam voltar um dia, reconduzidos à paz do lugarejo em que nasceram. Mas todas as fisionomias lhe são estranhas!

Nenhum vestígio do moço eles descobrem, e a velha resolve-se a aguardar o trem da tarde.

— A que horas virá? — pergunta ela para um factor que vai passando.

— Mas virá quem?

— O meu filho. Porque o tiozinho não sabe...

— Eu, não, senhor. De onde vem ele?

— Vem do Brasil, saiba o senhor.

— Trem de Lisboa, às cinco e meia.

— É amanhã, Jesus Maria!

— Às cinco e meia desta tarde... Desta tarde! Mulher de Deus!

— Há-de perdoar. A gente é uma pobre de Cristo... Muito obrigada!

— Às cinco e meia, diz o soldado. Tem vocemecê de esperar inda quatro horas.

Deu uma hora. O soldado tira do bornal o pão de milho, queijo de cabra, e bacalhau cozido numa marmita velha de folha.

— Vá de jantar! — diz ele alegremente.

A velha recusa-se: não tem vontade. Ela trazia ali farnel para o seu filho... Quando ele chegar, cearão juntos... Um rapazinho a modos encorpado, barba nenhuma, e uma cicatriz... Foi-se há dez anos!

— Em dez anos o moço há-de estar muito mudado.

Ela, surpresa:

— Mudado! — O filho dela mudado! Afizera-se a ideá-lo tal qual ele partira, de manta às costas, olhos azuis, gorro nos olhos, os sapatos na ponta de um bordão... Vinte e três anos, solteiro: um mocetão da altura da Cruz Alta.

Duas horas, três, quatro, cinco horas. Lá desce a noite, as gralhas debandaram, cada vez o tom dos céus é mais lutooso, e lenta, diáfana, a luz do ar já mal contorna as formas hesitantes.

Enfim, as luzes acendem-se na estação, as lanternas dos guardas avançam sobre a linha, bruxuleiam na bruma os faróis das

quatro vias, e uma após outra, as cornetas dos guardas-agulhas dão sinal dos comboios estarem à vista. Primeiro é o da Beira, que ao longe silva entre os pinhais do Valdoeiro; seguidamente, silva o da Figueira; depois o de Lisboa, e, por último, o expresso do Porto fuzila na névoa os seus olhos de boi, vermelho e branco.

Num instante, as duas gares atulham-se de gente, malas, bonés de viagem, sujeitos de óculos — as portas batem, rolam carros de mão com mercadorias, e sob as luzes dos vagões, vultos agitam-se, trocando os últimos adeuses, vozes gargalham, as mesas dos *restaurants* debruam-se de famintos — e no trasbordo das malas e das gentes, os passageiros acotovelam-se, o *plaid* ao ombro, sacos na mão, bilhetes nos chapéus...

A velha vira chegar os carros de Lisboa, ir afrouxando o impulso da máquina, abrirem-se as portas de repente...

A sua alegria é intraduzível, inexplicável — ele por força deve ter chegado, ele adorava-a, deve lembrar-se, então, da sua pobre velha, deve ali estar, tomando à pressa os sacos de viagem, dizendo adeus à pressa aos companheiros... e, assim, doente, sob a frialdade da noite, permita Deus não vá cair de cama!

— Eh, tia Rosa!

Afirma-se no homem que lhe passou a mão no xaile roto.

— Sou o Clemente, vim do Brasil ontem à tarde... Eh, pobre velha, aqui me tem outra vez nas nossas terras!

Clemente ria, com o chapéu de coco à zamparina, um grilhão de ricaço no colete.

— Ninguém me espera, vou daqui dar um alegrão à minha gente.

— Mas, o meu filho? diz ela. Onde está o rapaz que me não vem falar?

Clemente cala-se.

— Venha daí comer alguma coisa.

— Onde está ele? — pergunta a velha alvoroçada. — Que escusa de mercar comida na cantina, e você venha também... Trago-lhes aqui a ceia neste saco. E ela procura — onde se meteu agora o diacho do rapaz?...

Clemente hesita, e pálido, sinistro, ele atirou o chapéu mais sobre os olhos. Aquele silêncio, a princípio, a velha não o entende. Encara-o um momento, os olhos fixos, pendente o lábio...

— Mas o meu filho? O meu filho?

Então, o homem, correu-lhe os dois braços à roda do pescoço, olha-a um instante, apenas um instante.

— O seu José, tia Rosa, o seu José... morreu na viagem.

\* \* \*

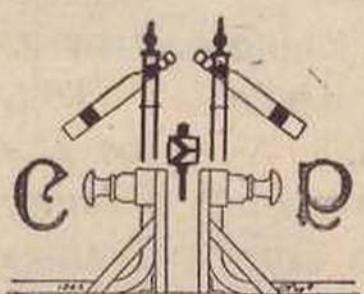
Nem um grito de espanto, um queixumei, uma lágrima, nem sequer um único suspiro.

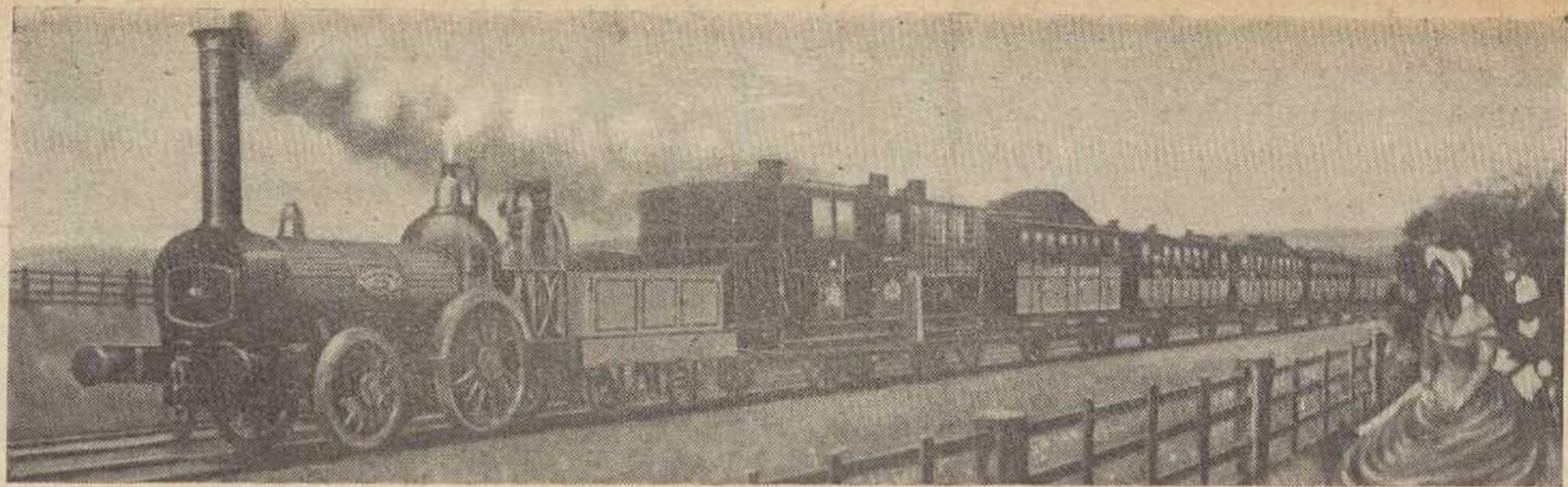
Deixa a estação, as luzes, as árvores, entra na névoa húmida da noite, e os seus passos deslisam, sem ruído.

Já o trem abalou da estação, por sobre o aterro, e a terra treme, como domada sob a correria horrísona do monstro.

Ele aproxima-se. Vêem-se os olhos da máquina luzindo laterais, como os dos peixes e os dos grandes sáurios; e o faulhar da máquina e os da via, e o penacho de fumo, que a labareda doira, como uma crina de cavalo danado e formidando.

Ela não sente, ela não ouve, avança, avança! E a máquina chama-a a si, subitamente, dá-lhe um encontrão para dentro do caminho, enovelou-a bem nas saias de viúva, e sem trepidar fá-la num bolo, passa-lhe por cima, e continua a correr à desfilada.





# Regulamentação dispersa

## Divisão Comercial

### Tráfego

*Nomenclatura dos Percursos e dos Preços dos Bilhetes de Cupões* — (em vigor desde 1-3-954) — Anula e substitui a edição de Janeiro de 1952.

*2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8 — Passageiros* — (em vigor desde 1-3-954) — Altera o Anexo à Tarifa.

*33.º Aditamento ao Indicador Geral do Serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* — (em vigor desde 1-3-954) — Determina a inclusão no número das linhas afectas às operações de carga e descarga de vagões, sem cais, relativamente à estação de Rossas, a linha n.º 2 desta estação.

*34.º Aditamento ao Indicador Geral do Serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* (em vigor desde 1-3-954) — Determina que a estação de Praias-Sado expeça e receba remessas de animais em regime de vagão completo.

*Aviso ao Públ. B. n.º 196* — (em vigor desde 20-2-954) — Estabelece o preço único de \$35 por tonelada e quilómetro, aplicável ao transporte de cimentos hidráulicos e de cal hidráulica em barricas ou sacos, em pequena velocidade e no regime de vagão completo e em qualquer percurso desde 100 quilómetros ou pagando como tal.

*Aviso ao Públ. B. n.º 197* — (em vigor desde 8-3-954) — Aplicação de preços especiais ao transporte de mármores.

*28.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camiona-*

*gem* — (em vigor desde 15-2-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Loulé e o Despacho Central de Loulé.

*71.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-3-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Fátima e os Despachos Centrais de Vila Nova de Ourém e de Fátima (Santuário).

*73.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 8-3-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Golega, Pinheiro Grande, Carregueira e Chamusca.

*91.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 23-2-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Loriga.

*103.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-3-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Cantanhede e o Despacho Central de Febres.

*104.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-3-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Canas-Felgueira e os Despachos Centrais de Caldas de Felgueira, Seixo da Beira e Vila Verde (da Beira).

151.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-2-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Lisboa (Santa Apolónia) e o Despacho Central de Almada.

203.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 18-2-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e o Despacho Central de Montalvão.

215.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 15-3-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Estremoz e o Despacho Central de Veiros (Alentejo).

#### Fiscalização das Receitas

8.º Aditamento à C/Circular n.º 100 — (26-2-954) — Comunica que pode ser transportada gratuitamente nos comboios a publicação «Revista de Ciências Veterinárias».

#### Reclamações

Carta-Impressa n.º 3 — (de 4-2-954) — Recomendações sobre o despacho e a rotulagem de remessas expedidas para Lisboa (Bairro de Alvalade) e para a estação de Alvalade — Linha do Sado.

### Divisão de Exploração

#### Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2586 — (de 6-2-954) — Sinalização da estação de Baleizão.

8.º Aditamento à Instrução n.º 2298 — (de 8-2-954) — Sinalização da estação de Ermesinde.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2326 — Sinalização da estação de Godim.

### Divisão de Via e Obras

#### Divisão

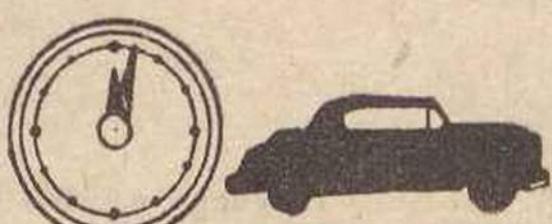
Circular de Via n.º 3446 — (de 10-2-954) — Dá conhecimento de terem sido dispensados do Serviço da Companhia, por irregularidade, vários suplementares.

Instrução de Via n.º 358 — (de 19-2-954) — Transcreve carta n.º 6888 da nossa Direcção-Geral, de 17 de Fevereiro findo, sobre a normalização da escrita numérica, fixada oficialmente.

#### Serviço de Conservação

Circular n.º 247 — (de 4-2-954) — Transcreve a comunicação n.º 380 — S. R. de 30 de Janeiro findo da P.I.D.E., determinando que, em casos de atentados, deve o pessoal da Companhia, independentemente da comunicação escrita, estabelecer ligação pela via mais rápida (o telefone) com as sedes dos Serviços da P.I.D.E..

## FREQUÊNCIA DOS ACIDENTES EM TODO O MUNDO EM 1925-53



Automobilísticos:  
70 por minuto



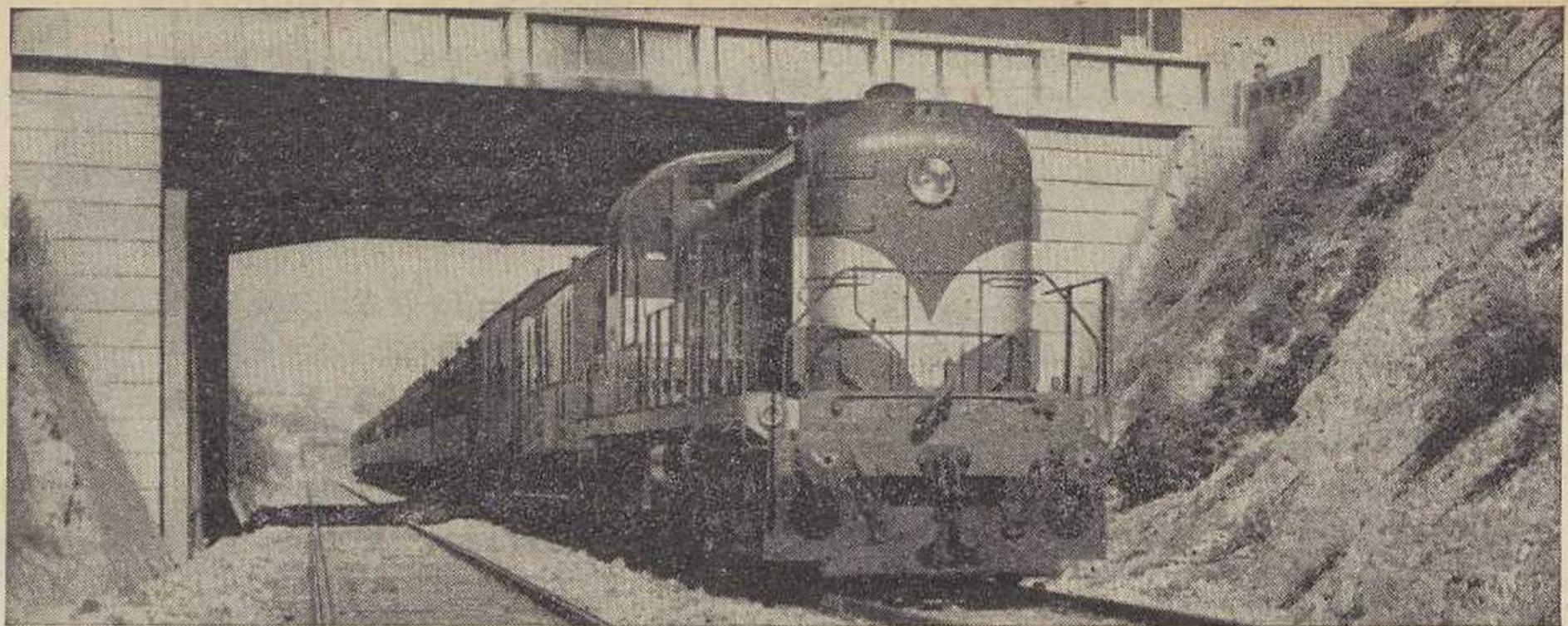
Eléctricos e autocarros: um em  
cada 40 minutos



Aviação: um em  
cada duas horas



Ferroviários:  
um em cada  
quatro horas



# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 173 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo :

Remessa de P. V. de Estremoz a Barreiro-Mar, 2 blocos de pedra mármore desbastada, peso 6 870 Kg.

50 sacos com trigo em grão peso 3 830 Kg.

Carga e descarga pelos donos. Utilizado guindaste à carga.

Blocos  $1,16 \times 0,80 \times 1,25$   
 $1,10 \times 0,76 \times 1,50$

B 94

Blocos tarifa 1 de P. V. Tab. 11 — Detalhe — frações 100 Kg.

$112\$31 + 15\% \times 69 =$	891\$21
$8\$00 \times 69 =$	55\$20
Tarifa 1 Tabela 19 $63\$64 \times 39 =$	248\$20
$8\$00 \times 39 =$	31\$20
Registo e Aviso	8\$00
Guindaste	$3\$00 \times 7 =$ 21\$00
Uso do cais	$1\$50 \times 11 =$ 16\$50
Arredondamento	\$09
Soma.	1 271\$40

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde considerando a utilização de guindaste manual apenas para a carga dos blocos de mármore.

Distância 176 Km.

Agrupamento ao abrigo do Aviso ao Públ. B n.º 94.

T. E. I. n.º 1 Mármore-tabela n.º 12 (detalhe) com re-carga de 15 %.

T. E. I. n.º 1 Trigo-tabela n.º 19 (Vagão completo)

Mármore: Preço $(107\$11 + \frac{107\$11 \times 15}{100}) \times 6,87 =$	846\$23
Manutenção $8\$00 \times 6,87 =$	54\$96
Trigo: Preço $63\$64 \times 3,83 =$	243\$75
Manutenção $8\$00 \times 3,83 =$	30\$64
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Guindaste: $3\$00 \times 7 =$	21\$00
Arredondamento	\$02
Soma.	1 204\$60
Uso de cais: $1\$50 \times 11 =$	16\$50
Total.	1 221\$10

///

Pergunta n.º 174 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado :

Remessa de P. V. de Alcântara-Terra para Aveiro-Canal.

1 cilindro compressor com motor, peso 9 550 Kg.

Carga e descarga pelos donos.

Distância 283 Km.

Tarifa Geral 1.ª classe com 25 %

Transporte $(242\$40 + \frac{242\$40 \times 25}{100}) \times 9,55 =$	2 893\$65
Manutenção $8\$00 \times 9,55 =$	76\$40
Registo e Aviso	4\$00
Aveiro-Canal $5\$00 \times 9,55 =$	47\$75
Total.	3 021\$80

Resposta — Está errado. Segue discriminação da taxa considerando, como se infere das indicações do consulente,

que se trataria de mercadoria destinada às ilhas adjacentes, províncias ultramarinas ou estrangeiro — alínea a) do quadro da nota 2 do Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.

Distância 283 Km.

Tarifa Geral 1.ª classe com 25%.

Preço (242\$40 + $\frac{242\$40 \times 25}{100}$ ) $\times 9,55 = . . .$	2 893\$65
Manutenção 8\$00 $\times 9,55 = . . . . .$	76\$40
Registo = . . . . .	3\$00
Aviso de chegada = . . . . .	1\$00
Arredondamento . . . . .	\$05
	2 974\$10
Canal: 5\$00 $\times 9,55 = 47\$75$	
Arredondamento . . . . .	47\$80
Total. . . . .	3 021\$90

///

Pergunta n.º 175 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

De Estremoz para Faro em P. V.

4 blocos de mármore desbastado peso 12 125 kg, pesando 3 blocos respectivamente:

3009 kg. — 3 120 kg. — 5 121 kg.

40 sacos de cimento hidráulico, peso 2 000 kg.

5 feixes de verguinha, ferro laminado, peso 990 kg.

Carga e descarga pelos donos.

Requisitado vagão para 20 T.

Fornecido vagão 18/20 T.

Utilizado guindaste mecânico à carga dos blocos de mármore.

Distância 335 km.

Mármore E 1 — base 12 para 12 200 kg.

Mármore 6 200 kg. (196\$50 + $\frac{196\$50 \times 15}{100}$ ) $\times 6,2 = 1 401\$05$	
* 5 200 kg. (196\$50 + 196\$50 $\times 25$ ) $\times 5,2 = 1 277\$5$	
, 800 kg. 196\$50 $\times 0,80 = . . . . .$	157\$20
Cimento B 172 \$37 $\times 335 \times 3 = . . . . .$	371\$85
Ferro B 171 \$35 $\times 335 \times 2,80 = . . . . .$	328\$30
Manutenção 8\$00 $\times 18 = . . . . .$	144\$00
Registo e aviso . . . . .	8\$00
Guindaste . . . . .	125\$00
Arredondamento . . . . .	\$05
Total . . . . .	3 812\$70

Resposta — Está errado. Segue discriminação da taxa como corresponde, considerando-se, para tal efeito, que existia na estação de Estremoz o guindaste com motor mecânico, a que o consulente se refere:

Distância 335 km. Aviso ao P. V. B. n.º 94.

Mármore — T. E. I. n.º 1 — P. V., tabela 12.

6 130 kg. preço de detalhe com 15%.

5 130 > > > > 25%

880 > > > vagão completo

Cimento, ferro (Avisos ao P. V. B. n.ºs 171 e 172) e peso virtual (preço de detalhe) por 5 860 kg.

Mármore — P. (196\$50 +  $\frac{196\$50 \times 15}{100}$ )  $\times 6,13 = 1 385\$23$

\* (196\$50 +  $\frac{196\$50 \times 25}{100}$ )  $\times 5,13 = 1 260\$06$

\* 176\$85  $\times 0,88 = . . . . .$  155\$63

Manutenção: 8\$00  $\times 12,14 = . . . . .$  97\$12

Cimento e ferro — preço \$40  $\times 335 \times 5,86 = 785\$4$

Registo . . . . . 3\$00

Aviso de chegada . . . . . 5\$00

Arredondamento . . . . . \$02

Soma . . . . . 3 691\$30

Guindaste { 10\$00  $\times 12$  120\$00  
5\$00 . . . . . 125\$00

Total . . . . . 3 846\$30

///

Pergunta n.º 176 — Peço dizer-me se devo estabelecer o mod. F 114, quando por um consignatário de uma remessa a quem foi passado mod. F 91, para seu levantamento, é pedido recibo de importância que pagou.

Sou de opinião que sim.

Resposta — Deve estabelecer-se mod. F 114, apenas quando o consignatário peça recibo da importância c brada pelo mod. F 91.

## II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 151 — O comboio especial n.º 30.261 efectua-se entre Entroncamento e Pombal, cruzando em Vermoil com o comboio n.º 20.

O comboio n.º 30.261 atrasou e, Albergaria, para expedir o comboio n.º 20 terá que estabelecer o modelo M. 117, fixando ali o cruzamento e o modelo M. 116, alterando-o para Caxarias?

Quando bastará indicar no modelo M. 127, o comboio n.º 30.261, por passar?

Tendo dúvidas quanto ao fornecimento do modelo M. 117, peço esclarecer.

Resposta — Neste caso tem aplicação o art.º 107.º do Regulamento 2.

Só se forneceria o modelo M. 117, se os cruzamentos não fossem previstos nas marchas dos comboios.

///

Pergunta n.º 152 — Tendo dúvidas na maneira de proceder, num cruzamento entre dois comboios, chegando um às 3-55 e o outro às 4-14, o primeiro dos quais com

material a deixar, peço seja esclarecido, se se pode ir com a máquina e o material para a manobra, partindo o segundo às 4-07 1/2 da estação da frente, havendo apenas um agulheiro em serviço, que só depois de dar entrada ao primeiro comboio pode ir para a manobra.

**Resposta** — A manobra a que o consultante se refere implica o avanço da cabeça do comboio n.º 39169 para além da primeira agulha do lado de onde vem o n.º 9.022 para depois recuar para a linha onde resguarda.

Logo, portanto, essa manobra terá de ser executada com rapidez, isto é, antes do comboio n.º 9.022 ter partido de Ermidas-Sado, porque, de contrário, o chefe de Louzal não a poderá fazer sem que primeiramente tenha cumprido com as disposições do artigo 53.º do Regulamento n.º 3.

///

**Pergunta n.º 153** — Uma estação abrangida pela Instrução n.º 2348, ao fornecer o modelo M. 117 a um comboio directo, não indicou no mesmo um cruzamento extraordinário.

A estação anterior de paragem, à do cruzamento, deve fornecer novo modelo M. 117 ou indicar, naquele, esse cruzamento?

**Resposta** — Se uma estação abrangida pela Instrução n.º 2348, se esquecer de indicar no modelo M. 117 um cruzamento extraordinário, a estação anterior de paragem ao verificar a irregularidade (visto que tinha o dever de visá-lo), deve fornecer o modelo M. 117 e dar conhecimento do facto.

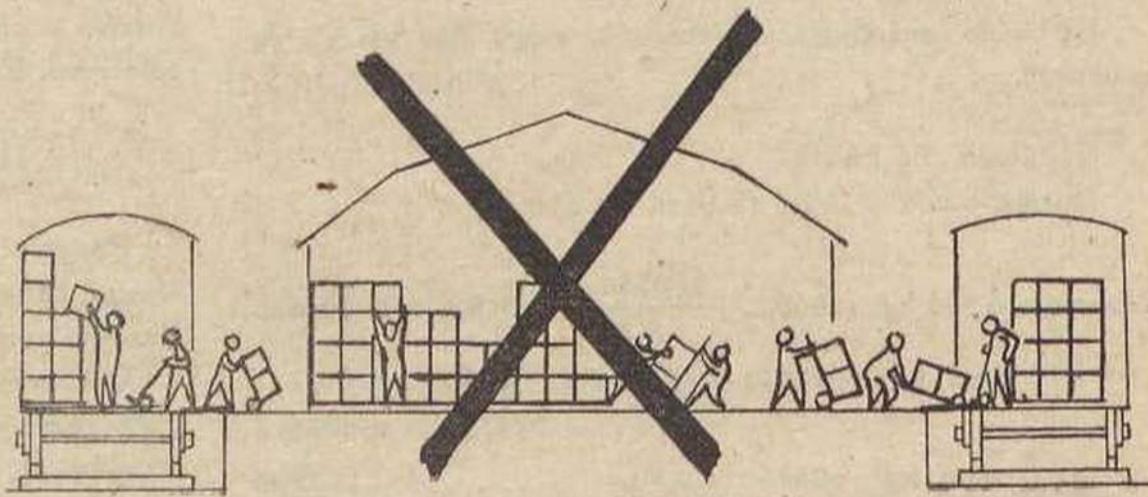
///

**Pergunta n.º 154** — Devido ao mau estado da via, em certo percurso, a Via e Obras determinou que a velocidade dos comboios não fosse além de 40 quilómetros à hora.

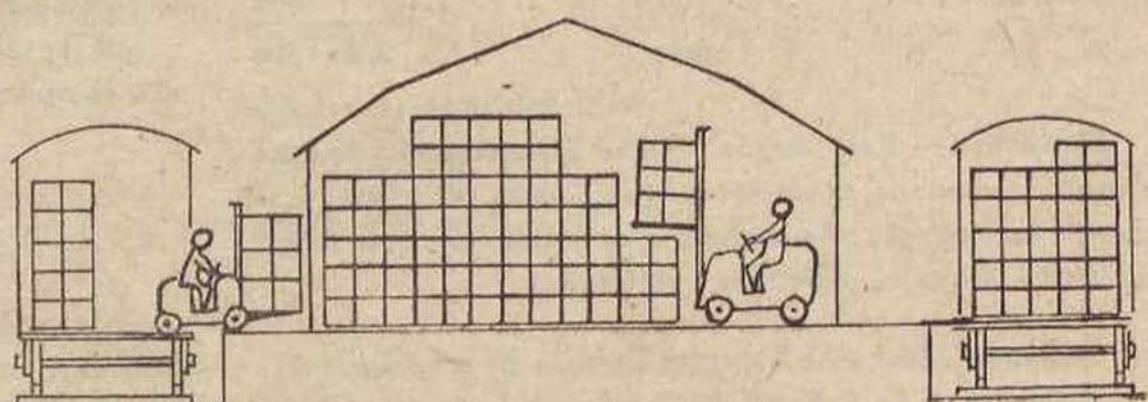
Como não está bem esclarecido, quais os casos em que se devem fornecer os modelos M. 111 ou M. 126, peço informar qual destes modelos deve ser fornecido para o caso presente.

**Resposta** — Deve ser fornecido o modelo M. 111, visto tratar-se dum afrouxamento determinado pela Divisão de Via e Obras.

A indicação de redução de velocidade a fazer no n.º 8 do modelo M. 126, faz-se quando a determinado comboio haja que determinar essa redução, por qualquer outro motivo, como, por exemplo, incorporação na sua composição de veículos que não suportem a velocidade do horário.

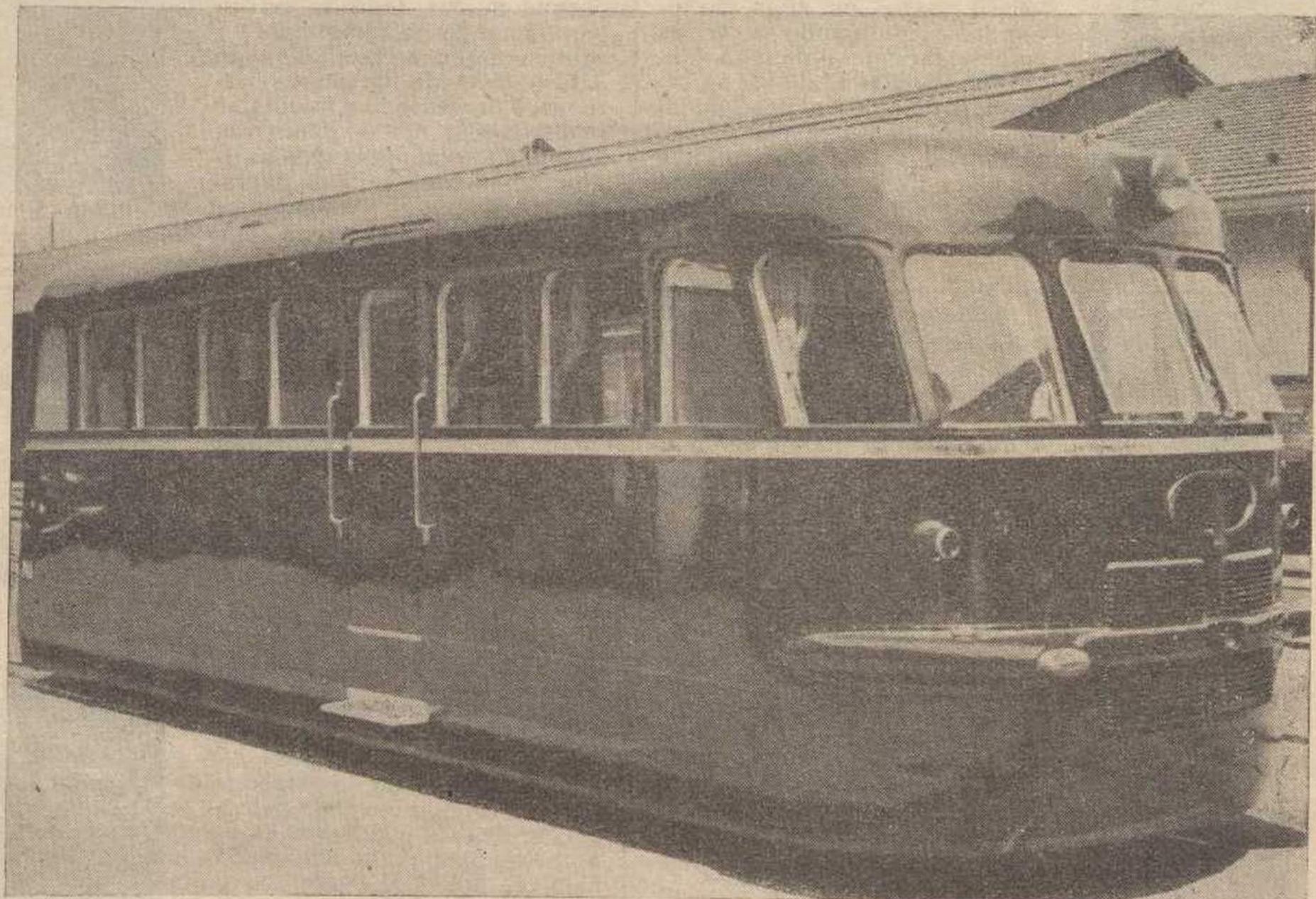


Reproduzimos duas figuras, inseridas em prospecto de propaganda dos Caminhos de Ferro Filandeses, pelas quais se procura demonstrar a desvantagem, em certos casos, dos obsoletos processos de manutenção e a vantagem dos métodos modernos





PORTO – Fachada principal da Estação de Trindade



Automotora construída nas Oficinas Gerais da C. P. e em circulação nas nossas linhas férreas

# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Joaquim Martinho* — Chefe do distrito 3/B.A. (Santana-Ferreira). Louvado pela Divisão, pela sua dedicada actuação no desimpedimento da via, em 15 de Outubro p. p., ao encontrar um pinheiro caído sobre a linha ao km. 18,220—B. Alta.

*João Santana* — Chefe do distrito n.º 118 (Fratel). Louvado pela Divisão, pelo zelo e dedicação que demonstrou quando, no dia 13 de Outubro último, desimpediu a linha, ao km. 52,150 B. Baixa, retirando algumas pedras que, por motivo do temporal, nela haviam caído, com o que evitou um possível acidente.



*José Maria Correia* — Assentador do distrito n.º 24-B. A. (Vila Fernando). Gratificado com 100\$00 porque no dia 4 de Novembro p. p. quando se dirigia para o serviço, notou ao km. 220,624—B. Alta a falta de barretas e tirefonds, e procedendo à imediatas investigações não só encontrou aquele material, que repôs na linha, como descobriu

*Mateus Martins* — Assentador do distrito n.º 24-B. A. (Vila Fernando). Gratificado com 100\$00 porque no dia 4 de Novembro p. p. quando se dirigia para o serviço notou ao km. 220,624 B. Alta a falta de barretas e tirefonds, e procedendo à imediatas investigações não só encontrou aquele material, que repôs na linha, como descobriu as ferramentas utilizadas para aquele efeito e obter a prisão do criminoso. Com a sua actuação evitou um sério desastre.



*Francisco Nogueira Fradique* — Assentador do distrito n.º 24-B. A. (Vila Fernando). Gratificado com 100\$00 porque no dia 4 de Novembro p. p. quando se dirigia para o serviço, notou ao km. 220,624 B. A. a falta de barretas e tirefonds e procedendo à imediatas investigações não só encontrou aquele material, que repôs na linha, como descobriu

*Maria do Patrocínio* — Guarda de P. N. do distrito n.º 60 (Formoselha). Louvada pela Divisão, por no dia 14 de Novembro p. p. notando que uma locomotiva se havia posto em movimento sem tripulação, tomou a iniciativa de avisar disso um fogueiro, que conseguiu subir a tempo para a máquina e detê-la, assim se evitando um possível acidente.



aquele efeito e obter a prisão do criminoso, com a sua actuação evitou um sério desastre.



*António da Silva Godinho* — Chefe de distrito n.º 2 (Dão-Tonda). Louvado pela Divisão por prontamente e com interesse terem promovido a imediata substituição de um carril que se encontrava partido ao km. 15,665-Dão, no dia 15 de Dezembro último.

*Augusto Chaves Dias* — Assentador do distrito n.º 2 (Dão-Tonda). Louvado pela Divisão por prontamente e com interesse terem promovido imediata substituição de um carril que se encontrava partido ao km. 15,665-Dão, no dia 15 de Dezembro último.





*Maria Garcia* — Encarregada da limpeza da Contabilidade da Fiscalização, encontrou, na sua hora de serviço, uma carteira que continha a quantia de 220\$00, que imediatamente entregou ao chefe do Pessoal Menor.



*António Fernandes Neto* — Revisor de 1.ª cl. da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 2.610, encontrou numa carruagem do comboio 5011 de 15 de Janeiro findo, um anel no valor de 300\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Monção.



*Adelino Fernandes Delgado* — Revisor de 1.ª cl. da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes do Entroncamento, n.º 12.525, encontrou numa carruagem do comboio 2.011 do dia 16 de Janeiro findo, uma corrente de ouro, que prontamente entregou ao chefe da referida estação.



*António Pires* — Fiel de cais de 2.ª cl. da estação de Lisboa-R. n.º 3.878, encontrou no dia 17 de Janeiro findo, junto ao postigo dos volumes portáteis, um porta-moedas contendo a importância de 238\$50, que prontamente entregou ao chefe da estação.



*Manuel Teixeira* — Revisor de 2.ª cl. da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 17.087, encontrou numa carruagem do comboio 512 do dia 16 de Janeiro findo, uma mala de mão de senhora contendo, entre vários objectos de valor, a importância de 2.990\$00, que imediatamente entregou ao chefe da Estação de Viana do Castelo.



*Júlio Mendes Tarrafa* — Guarda-freios de 1.ª cl., que, na passagem por Alfarelos, no dia 6 de Janeiro findo, encontrou, juntamente com o condutor António Maria Carvalho, uma nota de 500\$00 no cais de passageiros, a qual foi entregue ao chefe da referida estação.

## REFORMAS

**Administração** — *José António de Matos*, subchefe de repartição do Serviço das Caixas de Reformas e Pensões.

**Direcção-Geral** — *Leonor Raquel Milne da Costa*, escriturária principal.

**Comercial** — *Francisco Nobre Borges Carvalho Castelo Picão*, Empregado de 2.ª cl. do Serviço da Fiscalização das Receitas.

*Manuel Guterres Gonçalves* — Chefe de secção do Serviço do Tráfego.

*Etelvina de Jesus Alexandrino Pereira* — Escriturária de 1.ª classe de Lisboa-P.

*Amadeu Augusto da Silva* — Inspector Principal da 4.ª Secção de Contabilidade (Gaia).

*Alberto Gil Pinto* — Chefe de repartição principal do Serviço do Tráfego.

*Julieta de Moraes Palmeiro* — Escriturária de 1.ª cl. do Serviço da Fiscalização das Receitas.

*António do Carmo* — Fabricante de bilhetes da Fábrica de Bilhetes.

*Mónica Ramos da Silva* — Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa-R.

*Beatriz Ramos* — Bilheteira de 1.ª cl. de Lisboa-R.

**Exploração** — *José das Dores*, Chefe de 3.ª cl. de Faro.

*Manuel da Costa* — Factor de 1.ª cl. de Entroncamento.

*Virginia Mendes* — Guarda de P. N. de Oacia.

*Sebastião de Almeida Furtado* — Chefe de 2.ª cl. de Covilhã.

*Manuel António Fanico* — Capataz de manobras de 2.ª cl. de Entroncamento.

*Manuel Inocêncio* — Porteiro de Faro.

*António Vicente da Silva* — Guarda de estação de Barreiro

*Secundino Augusto Calheiros* — Carregador de Ancora.

*Joaquim da Rosa* — Carregador de Belver.  
*José Guerreiro* — Carregador de Faro.  
*José Alves Pandoreo* — Condutor de 2.ª cl. de Lisboa.  
*António Ribeiro* — Guarda freios de 1.ª cl. de Campanhã.  
*Manuel Bernardo* — Capataz de manobras de 2.ª cl. de Lisboa-P.  
*José Pereira* — Agulheiro de 3.ª cl. de Fátima.  
*Francisco de Matos* — Agulheiro de 3.ª cl. de Belver.  
*João Duarte Braga* — Guarda de estação de Torres Novas.  
*Manuel Luis de Oliveira* — Carregador de Crato.  
*António Urbano Pinto Júnior* — Chefe de 3.ª cl. de Almansil.  
*Abílio Simões Fontes* — Factor de 2.ª cl. de Vouzela.  
*Raimundo Delfim* — Carregador de Valença.  
*Luis Ignácio* — Carregador de Figueira da Foz.  
*Manuel de Jesus Ferreira* — Chefe de escritório principal da 1.ª Circunscrição (Campanhã).  
*Benjamim Ferraz de Melo* — Chefe de escritório de 1.ª cl. da 5.ª Circunscrição (Lisboa-P).  
*Carlos Xavier Fragoso da Cruz e Costa* — Chefe de 2.ª cl. de Lisboa-P.  
*António Francisco Castanheira* — Chefe de 3.ª cl. de Trofa.  
*Manuel Joaquim Diogo* — Factor de 1.ª cl. de Contumil.  
*Guilherme Duarte Santos* — Factor de 1.ª cl. de Mealhada.  
*José Vieira Pinto* — Fiel de cais principal de Lisboa-P.  
*António Gondarez* — Capataz de manobras de 1.ª cl. de Alfarelos.  
*Joaquim Cabrita* — Agulheiro de 1.ª cl. de Funcheira.  
*António Serra* — Agulheiro de 1.ª cl. de Chelas.  
*Francisco Vicente de Castro* — Agulheiro de 2.ª cl. de Nine.  
*António Severino* — Agulheiro de 2.ª cl. de Torre da Gadanha.  
*Manuel Maria Cardoso Saúde* — Agulheiro de 3.ª cl. de Alfarelos.  
*Luis Fernandes* — Porteiro de Lisboa-P.  
*Bento Baptista de Sousa Azevedo* — Guarda de estação de Alfândega.  
*João Baptista Carvalho* — Guarda de estação de Lisboa-R.  
*Joaquim Paulino* — Guarda de estação de Lisboa-P.  
*José Francisco Barbosa* — Carregador de Porto.  
*José Filipe Amieira* — Carregador de Chança.  
*Joaquim dos Santos* — Carregador de Faro.  
*Augusto Pires da Silva* — Operário de 1.ª cl. do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

**Material e Tracção** — *José Vieira Cabrita* — Maquinista principal do Depósito de Faro.  
*António Alves de Moura* — Maquinista de 2.ª cl. do Depósito de Gaia.  
*Manuel dos Santos Sousa Júnior* — Maquinista de 2.ª cl. do Depósito de Gaia.  
*José Cipriano* — Maquinista de 2.ª cl. do Depósito de Entroncamento.  
*Cláudio José* — Fogueiro de 2.ª cl. do Depósito de Casa Branca.  
*António de Almeida* — Limpador do Depósito de Régua.  
*Angelo do Carmo de Almeida* — Operário de 1.ª cl. (serrador) das Oficinas de Barreiro.  
*José de Lima* — Vigilante do Depósito de Campanhã.  
*Francisco da Costa Neves* — Vigilante do Depósito de Entroncamento — T. das Vargens.  
*Estêvão José Cardoso* — Maquinista de 3.ª cl. do Depósito de Entroncamento.  
*João da Silva Freitas* — Maquinista de 3.ª cl. do Depósito de Sernada.  
*Manuel Luís Vicente* — Maquinista de 3.ª cl. do Depósito de Entroncamento.  
*Alberto Pinto Carvalho* — Operário ajudante (serralheiro), das Oficinas de Campanhã.

**Serviços Médicos** — Prof. Dr. *António José Pereira Flores* — especialista de neuro-psiquiatria em Lisboa.  
*Dr. Ladislau Patrício* — médico da 10.ª Secção da Linha da Beira Alta — Guarda.  
*Dr. António Gomes de Oliveira* — Médico da 30.ª Secção, com sede em Covilhã.

**Via e Obras** — *João Rodrigues* — Assentador do distrito 207 (Bombel).  
*Bernardina de Jesus* — Guarda de P. N. do distrito 74 (Estarreja).  
*Cristiana da Costa* — Guarda de P. N. do distrito 234 (Messines).  
*António da Cruz* — Assentador do distrito 45.ª Secção (Marinha Grande).  
*Maria da Conceição* — Guarda de P. N. do distrito 74 (Estarreja).  
*Delfina de Jesus* — Guarda de P. N. do distrito 1/13.ª Secção (Evora).  
*Joaquim Alves* — Operário de 3.ª classe da 10.ª Secção (Régua).  
*Manuel Pereira* — Assentador do distrito 55 (Soure).  
*Laura Gomes de Almeida* — Guarda de P. N. do distrito 17/V.V. (Aveiro).  
*José Luís Correia* — Motorista da 11.ª Secção (Barreiro).  
*José Francisco* — Chefe do distrito 51 (Albergaria).  
*Desolinda de Sousa* — Guarda do distrito 14/BA (Nelas).  
*Antero Pereira* — Assentador do distrito 422 (Caíde).  
*Adelino Duarte Gomes* — Contramestre de 2.ª cl. da 10.ª-A Secção (Pinhão).  
*José António Filipe* — Assentador do distrito 45 (Paialvo).  
*Augusto Pires* — Assentador do distrito 60 (Formoselha).  
*Maria das Dores* — Guarda de P. N. do distrito 229 (Odemira).  
*João Rodrigues* — Assentador do distrito 289 (Alvalade).

*Joaquim da Silva Martinho* — Chefe de Repartição Principal da Repartição do Pessoal.  
*Raúl Mário de Sena Magalhães* — Chefe de Repartição do Serviço de Estudos.  
*Luis António* — Ajudante de Secção do 3.º Lanço da 9.ª Secção (Cerveira).  
*Manuel Lopes* — Ajudante de Secção do 3.º Lanço da 6.ª Secção (- Ipedrinha).  
*Maria Cordeiro* — Guarda da P. N. do distrito 4.5.ª Secção (Marinha Grande).  
*Rosa Soares Marques* — Guarda da P. N. do distrito 73 (Aveiro).

## FALECIMENTOS



*Luís António Soares Gouveia* — Condutor de 1.ª cl. de Lisboa. Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914, foi promovido a guarda-freios de 3.ª cl. em 1 de Março de 1920. Depois de ter transitado pelas classes de guarda-freios de 2.ª e 1.ª classe foi promovido a condutor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1932 e a condutor de 1.ª cl., em 1 de Janeiro de 1940.

*Artur Ferreira da Silva* — Rondista de Campanhã. Admitido como guarda de estação em 21 de Janeiro de 1922, passou a porteiro em 11 de Agosto de 1923 e a rondista em 21 de Abril de 1938.



*Norberto dos Santos* — Assentador do distrito 74 (Estarreja). Admitido como assentador em 1-1-1943.

*António Maria da Cunha Periquito* — Operário ajudante da Oficina de Creosotagem do Entroncamento. Admitido como montador de 4.ª cl. em 21-4-1923 e, depois de transitar por várias categorias foi promovido a operário ajudante em 1-1-1950.



*Eduardo Lopes* — Operário de 1. cl. (carpinteiro) das Oficinas do Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em 9-12-1918, transitou para a C. P. em 11-5-1927, com aquela categoria.

*António Alves* — servente das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em 17-5-1923, como limpador, passou a servente em 21-6-1946.



*Francisco Alves Basílio* — Ensebador da Revisão de M. C. de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia como limpador em 27-1-1945, foi nomeado ensebador em 1-4-1949.

*António Nunes* — Arquivista principal dos Serviços Gerais. Admitido como servente em 6-8-1923, passou a contínuo em 1-1-1925. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a arquivista de 1.ª cl. em 1-1-1939 e a arquivista principal, em 1-1-1943.





*António Domingos* — Factor de 1.ª cl. de Almourol. Admitido como praticante em 13-10-1916, foi nomeado aspirante em 1-1-18. Em 1-1-1920 foi promovido a factor de 3.ª cl., em 1-4-1921 foi promovido a factor de 2.ª cl. e, em 1-10-1930, foi promovido a factor de 1.ª cl.

*João Ramos* — Porteiro de Lisboa-P. Admitido como carregador em 21-4-1923, passou a porteiro em 1-1-1929.



*José Jorge Escudeiro* — Carregador de Rio de Mouro. Admitido como limpador suplementar em 10-7-1923, foi nomeado limpador em 1-10-1924 e passou a carregador em 1-3-1930.

*Lourenço Ferreira Chaparro* — Servente de Lisboa-P. Admitido como carregador em 21-4-1909, passou a ordenança em 21-4-1920 e, a servente, em 1-1-1943.



*João Ferreira Coelho* — Chefe do distrito 62 (Coimbra-B.). Admitido como assentador em 21-12-915, foi promovido a sub-chefe de distrito em 21-10-925 e a chefe de distrito em 1-1-932

*Joaquim António* — Chefe do distrito 285 —(Grândola). Admitido na extinta Direcção do Sul e Sueste como assentador de 2.ª cl. em 30-10-915 e foi promovido a assentador de 1.ª cl. (Subchefe de distrito) em 25-8-925 e a Chefe de distrito em 1-4-929.



*José Joaquim da Silva Júnior* — Condutor de 1.ª classe de Lisboa.

Admitido como carregador em 1 de Setembro de 1916, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Março de 1920. Depois de ter transitado por outras classes, foi promovido a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1934 e a condutor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1944.

*Albano Ferreira da Silva* — Fiel de cais de 1.ª cl. de Porto. Admitido como carregador suplementar em 2 de Março de 1918, foi nomeado conferente em 6 de Fevereiro de 1920 e promovido a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1941. Em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a fiel de cais de 1.ª classe.



*António Robalo* — Empregado de 2.ª classe do Serviço do Tráfego.

Admitido como praticante de escritório em 9 de Setembro de 1944, foi nomeado empregado de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1945 e promovido a empregado de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1952.

*Francisco Carvalho Monteiro* — Admitido ao serviço da Companhia em 26-923, passou a operário de 2.ª classe (Forjador) em 21 de Janeiro de 1952.





## ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

LISBOA  
PORTO

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A  
Telef. 33995 - 34223  
AV. DOS ALIADOS 150-152  
Telef. 29776 - 29777



## 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

# Sumário

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

Um Comboio Transatlântico em 1883, por Guerra Maio

Duas excursões de ferroviários franceses a Portugal

Memórias de um ferroviário

Para a história do caminho de ferro em Portugal

Ponte do caminho de ferro de leste sobre o Tejo

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

Despedidas e agradecimentos

Lá por fora...

O filho, por Fialho de Almeida

Regulamentação dispersa

Perguntas e respostas

Pessoal

■  
NA CAPA — Atrio da Estação do Rossio — Bilheteiras



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)

ARQUIVO