



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.

BOLETIM DA C.P.

N.º 302

AGOSTO — 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

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

UM ILUSTRE FERROVIÁRIO ARGENTINO:

ENG.º ATÍLIO CAPPÀ

Desejoso de conhecer o nosso País, o sr. Eng. Atílio Cappa, antigo ministro do Governo do general Perón, e presidente da Associação do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, depois de ter tomado parte, como representante dos caminhos de ferro do seu país, no XVI Congresso Internacional dos Caminhos de ferro, realizado em Londres, veio até Lisboa, onde se demorou alguns dias, tendo visitado, a convite da C. P., a cidade do Porto. Acompanhou-o na sua viagem à capital nortenha o sr. Carlos d'Ornellas,



director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O eng. Atílio Cappa, que viajou no «rápido», mostrou-se encantado com o passeio e teve palavras elogiosas para o nosso material ferroviário, que classificou de excelente.

O sr. Eng. Atílio Cappa regressou à Argentina no paquete Eva Perón.

Com a visita a Lisboa e ao Porto deste ilustre ferroviário argentino, ganhámos todos um novo e espontâneo amigo, que levou para o seu país as melhores impressões de Portugal.



O Sr. Director Geral, os restantes agentes superiores que assistiram à singela cerimónia e os agentes diplomados

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

CONCESSÃO DE PRÉMIOS

Em obediência às disposições da *Instrução* n.º 2 561, de 20 de Julho de 1952, efectuaram-se, de 19 a 29 de Abril último, concursos de prémios, a que concorreram dezasseis agentes graduados de estação, nove de trens e um de revisão de bilhetes, tendo obtido diploma, de prémio ou de mérito, os agentes que constam da *Ordem do Dia* n.º 4 591, de 16 de Junho, ou sejam:

Joaquim Marques, n.º 1 546, factor de 2.ª classe de Pampilhosa — 1.º Prémio.

Joaquim da Conceição Martins, n.º 2 773, factor de 1.ª classe de Torres Vedras — Diploma de Mérito.

Abílio Soares Fernandes Barreiro, n.º 1 885, factor de 2.ª classe de Braga — Diploma de Mérito.

Luís Aurélio dos Santos, n.º 12 405, guarda-freios de 1.ª classe da Delegação do Barreiro — Mérito.

Os diplomas, cujo espécime se pode ver numa das fotografias, assinados pelos Srs. Director-Geral e Chefe da Divisão a que os agentes pertencem e ainda pelo Sr. Chefe

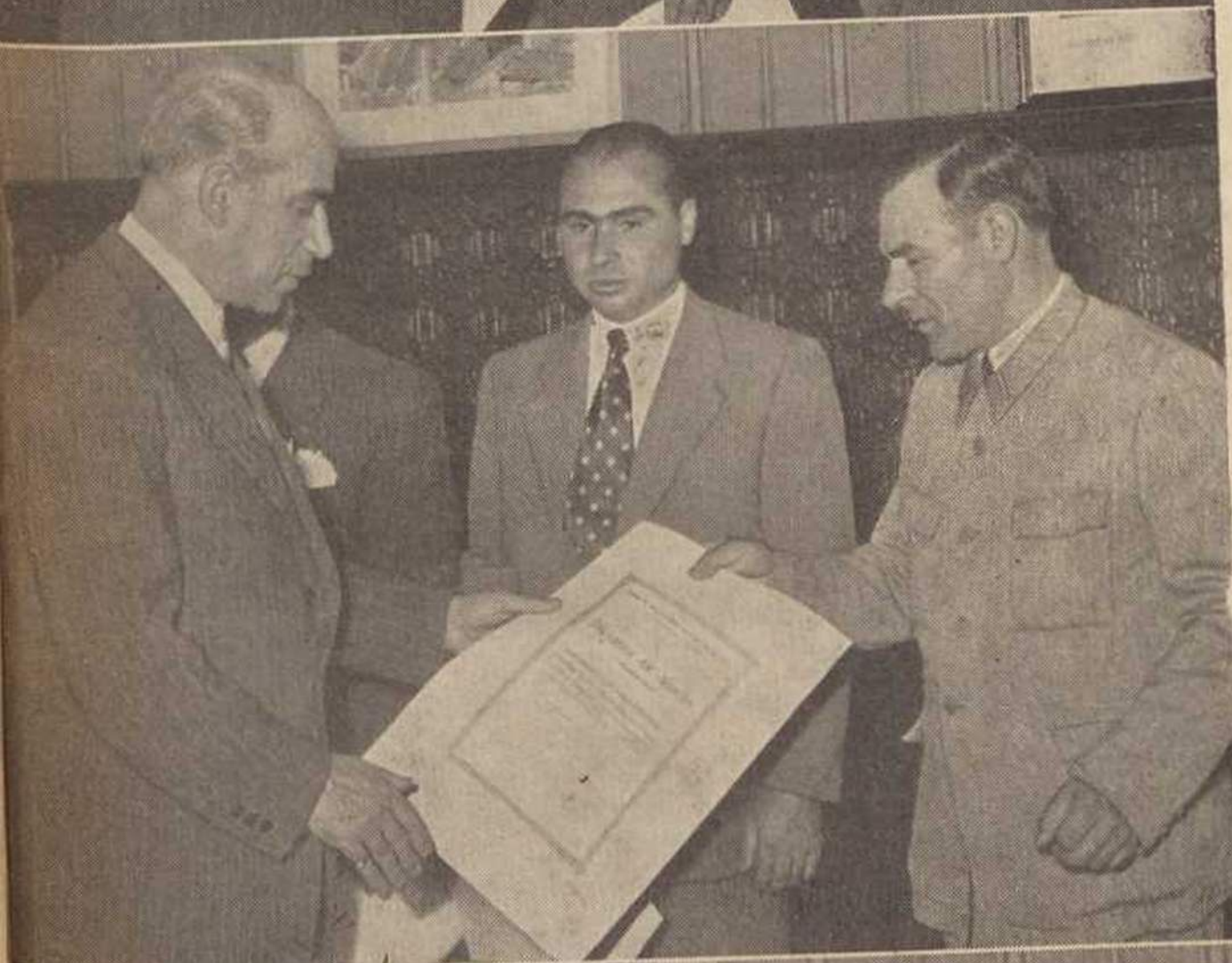
do Serviço de Instrução Profissional e Presidente do Júri do concurso, foram entregues durante uma singela cerimónia realizada em Santa Apolónia em 1 de Julho corrente e presidida pelo Sr. Director-Geral, que se dignou fazer pessoalmente a entrega dos diplomas.

As fotografias que acompanham esta breve notícia representam algumas das fases da cerimónia a que acabamos de nos referir.

O «Boletim da C. P.», órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia, aproveita a ocasião para felicitar calorosamente os agentes que conseguiram alcançar tão honrosos diplomas e faz ardentes votos por que, em anos futuros, aumente o número de agentes que se candidatem a estes diplomas e aumente também, claro está, o número de agentes diplomados, porque isso virá a confirmar mais uma vez que o espírito ferroviário continua a existir tão vivo como nos tempos áureos do caminho de ferro.



Em cima — Entrega do diploma ao factor de 2.^a cl. de Braga — Abílio Soares Fernandes Barreiro.



Ao centro — Entrega do diploma ao guarda-freios de 1.^a cl. Luis Aurélio dos Santos da Delegação do Barreiro.

Em baixo — Entrega do diploma ao factor de 1.^a de Torres Vedras — Joaquim da Conceição Martins.



Fénelon, grande educador

P o r A B Í L I O D O S S A N T O S

Chefe de Secção da Divisão de Abastecimentos

É na infância que o ser humano começa a compreender, a assimilar, a raciocinar, é, enfim neste primeiro período da sua vida que ele inicia o contacto com a Natureza, com os seus semelhantes e as suas leis. Daí a grande preocupação do homem, desde sempre, com a educação da criança, neste período e no da adolescência, por saber quanto ele é fundamental para a formação do seu carácter. Já na antiguidade os reis e os nobres, sempre assoberbados com os negócios dos seus reinos e domínios e até os opulentos e ricos mercadores, sem tempo, umas vezes, e sem fundo de cultura suficiente, outras, para poderem iniciar os filhos nas artes, nas letras ou nas armas, faziam-se rodear de preceptores e mestres idóneos em que delegavam a missão de educar e preparar seus filhos para a carreira a que os destinavam.

Dentre a galeria de celebridades na arte de educar merece especial menção Fénelon, notável escritor francês e virtuoso padre do século XVII, nascido no castelo de Fénelon, em França, de família nobre e que cedo se tornou notado pelo seu raro talento, profundo saber, caridade e afabilidade. Tendo-lhe sido cometidas as mais delicadas missões, veio a ser nomeado preceptor do Duque de Borgonha, filho de Luiz XIV, criança de reconhecida inteligência, mas de carácter arrebatado e voluntarioso, que estava causando vivas apreensões na corte francesa.

A obra do padre Fénelon, que já se havia distinguido na direcção de algumas instituições educativas, foi verdadeiramente notável pela transformação que operou no pequeno príncipe. Graças à influência de uma educação adequada, o régio pupilo tornou-se outro e os franceses começavam já a notar-lhe, cheios de esperança, carácter bondoso e inteligência viva, servida por excelentes dotes, quando a morte prematura lhes roubou o futuro rei. Não foram, porém, esquecidos os méritos do seu excepcional educador. Pouco

tempo decorrido, era nomeado arcebispo, alta dignidade eclesiástica em que se impôs à amizade e consideração dos seus diocesanos pelo zelo apostólico, altas virtudes e práticas caritativas.

São notáveis as obras que Fénelon compôs expressamente para o pequeno Duque, todas elas admiráveis pelo profundo sentido educativo, pela clareza e riqueza de imaginação.

Eis, resumidamente, um dos contos que ele compôs, em tradução livre e imperfeita, que para mais não dá o meu reduzido mérito:

* * *

Schah-Abbas, rei da Pérsia, teve de se deslocar a uma longínqua província do seu vasto império. A certa altura da viagem, já saturado da adulação dos cortejãos da sua comitiva e das autoridades que o recebiam, resolveu prosseguir a viagem incógnito, acompanhado apenas de um homem da sua confiança, ao qual disse: «Eu não conheço os costumes nem a vida do meu povo. Quero surpreendê-lo tal qual ele é na sua vida normal. Quero ver a natureza simples e não os artifícios e cenários que nos mostram. Interessa-me ver como se vive no campo e tomar contacto com essa boa gente que, à minha volta, todos desprezam e que eu pressinto ser o verdadeiro sustentáculo da sociedade humana. Quero ver pastores e agricultores, essa gente simples que não me conhece.

Envergou indumentária rústica para disfarce e ei-lo a caminho do desconhecido, acompanhado apenas do seu confidente. Passaram por vilas e aldeias, em muitas das quais surpreenderam o povo em danças e cantares ao ar livre, encantando-o prazeres tão tranquilos e alegres. Sentindo-se com muito apetite bateu à porta de uma cabana onde lhe deram de comer; comida simples e grosseira mas que lhe soube bem melhor que as finas iguarias da sua mesa na corte. Prosseguiram a viagem e quando atravessavam um belo prado, matizado de lindas flores

silvestres, encontraram um pastor sentado à sombra de frondoso ulmeiro, tocando a rústica flauta e vigiando o seu rebanho. Saudou-o o rei e logo entabularam amena conversa, durante a qual pôde notar, com surpresa, a fisionomia agradável e correcta do pastor, o seu ar ingénuo e simples mas nobre e gracioso. Julgou-o de ascendência ilustre e que os revezes da sorte o tivessem atirado para mister tão humilde; mas logo soube que os pais eram simples camponeses, que residiam numa povoação próxima e que o seu nome era Alibad. Fez-lhe várias perguntas e todas as suas respostas denotavam espírito firme e e sensato. De olhar, sem ser ardente, voz doce e insinuante, o seu todo nada tinha de rude nem de afectado. Andava pelos 16 anos, e nunca lhe passara pela cabeça que o seu aspecto produzisse tão agradável impressão, pois julgava-se apenas um pastor como os outros que conhecia. Sem ter sido educado, aprendera todavia tudo aquilo que a razão ensina aos que a escutam e o rei, sempre tratando-o familiarmente, por ele foi sabendo da vida do povo, das suas alegrias e pesares, coisa que nunca soubera através da multidão de adúladores que o rodeava na corte. De vez em quando o rei ria da singeleza da sua expressão e da franqueza posta nas respostas em que nada encobria. Era novidade para o soberano ouvir falar assim, tão naturalmente.

Fazendo sinal ao cortezão para que não denunciasses a sua identidade, pois receava que Alibad perdesse, num momento, toda a liberdade de expressão se viesse a saber com quem estava falando, ia pensando ao mesmo tempo que a natureza não é menos bela nas baixas condições sociais do que nas mais elevadas e que príncipe algum supunha dotado de qualidades morais superiores às deste simples pastor. «Eu próprio — pensava — sentir-me-ia muito feliz se tivesse um filho assim: belo, sensato e amável; acho-o apto para tudo e se tiver o cuidado de o mandar instruir virá a ser um grande homem. Quero educá-lo junto de mim».

Levou o rei o nosso Alibad, que ficou estupefacto ao saber a quem impressionara tão agradavelmente e fê-lo rodear de mestres que tudo lhe ensinaram.

A princípio, a corte deslumbrou-o e ele próprio, em vez do gabão e cajado de pastor,

passou a usar ricas túnicas de púrpura recamada de ouro e turbante coberto de pedras preciosas. A sua beleza física impressionou toda a corte e bem depressa se tornou merecedor de cargos de responsabilidade. Reconhecendo-lhe o seu real protector fino gosto pelas preciosidades e magnificências palacianas, investiu-o no cargo de conservador dos palácios reais, cargo muito importante e de absoluta confiança, passando, assim, a ser o fiel depositário de todo o património artístico da nação.

Durante a vida de Schah-Abbas, o reconhecimento e admiração de Alibad jámais esmoreceram; bem ao contrário, mantiveram-se num crescendo constante. Também nunca olvidou a sua primitiva condição, em cujo pensamento se refugiava bastas vezes, com receio do egoísmo e da vaidade que tanto chocaram a sua sensibilidade ao entrar na vida oficial da corte. E então, pensava — «Oh dias felizes, dias inocentes que me proporcionastes uma alegria pura e sem perigos, dias cuja doçura jamais senti, não vos tornarei a encontrar? Aquele que de vós me privou, dando-me tanta riqueza e tantas honrarias, tudo me fez perder».

Pensou em voltar à sua terra para, em peregrinação de saudade, rever os sítios onde brincara com os outros gaiatos da sua idade: os prados onde apascentara o seu rebanho, tocando a rudimentar flauta de pastor; recordar os bailes campestres e toda uma teoria de reminiscência que, aflorando-lhe à memória, constituíam o seu mundo interior. E assim fez. Voltou à sua aldeia e enterneceu-se ao contemplar todas as pequeninas coisas que lhe recordavam a infância feliz que ali viveu. De regresso, fez o bem que pôde à família e aos amigos. No momento da despedida recomendou-lhes que nunca quisessem trocar a vida sã e simples do campo pela da corte, onde, afinal, raros encontram a felicidade. Mal sabia ele que dentro em breve começaria a saborear o travo da infelicidade!

Depois da morte do seu real protector e amigo, o grande Schah-Abbas, sucedeu-lhe seu filho, Schah-Sepi, príncipe ainda jovem e inexperiente que facilmente se deixou influenciar por fidalgos invejosos e ambiciosos que habilmente lhe insinuaram a desconfiança no nosso bom Alibad. «Ele abusou — diziam

eles — da confiança do vosso falecido pai. Arrecadou tesouros de vulto e desviou muitas coisas de valor incalculável de que era fiel depositário».

O jovem Schah-Sephi, além do mais, era crédulo e incauto. A vaidade levou-o a querer reformar o que seu pai em longos anos e com vasta experiência e saber legislara e determinara, e teve até a veleidade de se supor melhor julgador que ele. Para arranjar pretexto de demitir Alibad do seu cargo, ordenou-lhe, a conselho dos seus ambiciosos conselheiros, que lhe trouxesse uma cimitarra guarnecida de diamantes, de valor incalculável que seu avô costumava usar nas batalhas. Não foi difícil a Alibad provar, por testemunhas, que Schah-Abbas mandara, em tempos, tirar-lhe todas as pedras preciosas, muito antes ainda de Alibad ser investido naquele cargo. Quando os seus inimigos viram que aquele estratagema não resultava, aconselharam o rei a exigir-lhe que, no prazo de 15 dias, apresentasse um inventário detalhado e exacto de todos os valores confiados à sua responsabilidade. Decorridos os 15 dias, o rei quis, pessoalmente, ver e conferir todos esses valores. Abriu-lhe Alibad todas as portas e, com rigor e minúcia, lhe foi mostrando todos os valiosos objectos arrolados. Nada faltava. Tudo estava cuidado e limpo notando-se todo o desvelo na sua conservação e arrecadação. O rei, admirado de encontrar tanta ordem e esmero na conservação, ao contrário do que lhe fizeram crer, estava prestes a acreditar na sua inocência, quando distinguuiu ao fundo de uma galeria, repleta de móveis raros, uma porta chapeada de ferro, cerrada com 3 fechos. «É ali — disseram-lhe ao ouvido os ambiciosos conselheiros — que ele esconde todas as preciosidades que roubou».

O rei, encolerizado, volta-se para ele e diz-lhe: «O que está ali dentro? Abre imediatamente aquela porta». Ouvindo estas palavras, Alibad lançou-se-lhe aos pés e implorou-lhe, chorando, que não lhe tirasse o que de mais precioso tinha neste mundo. Não é justo, Senhor — dizia ele — que eu perca num momento a única coisa que me resta, depois de tantos anos de trabalho, junto do rei vosso pai. Tirai-me tudo, se o quizerdes, mas deixai-me o que aqui tenho.

Não duvidou o rei, por um momento, de

que se tratava de algum tesouro mal adquirido e, em tom imperioso e triunfante, ordenou-lhe que abrisse imediatamente a porta.

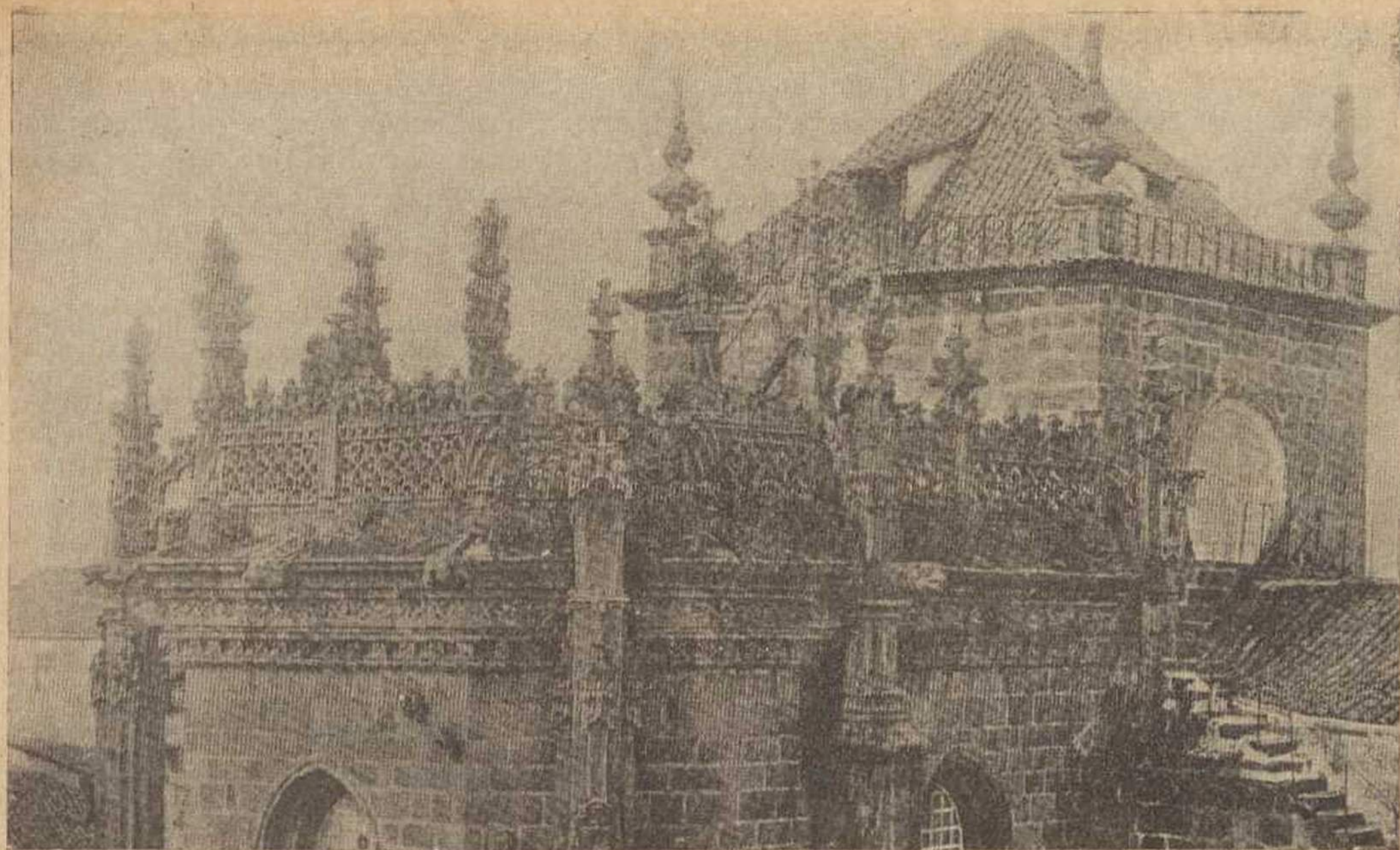
Aberta esta, nada mais se encontrou lá dentro, perante a estupefacção dos presentes, do que a flauta, o gabão e o fato de pastor, que usava quando veio para a corte e que frequentes vezes ia visitar com receio de esquecer a sua humilde condição anterior.

«Eis, oh grande rei, os preciosos restos da minha felicidade. Nem a fortuna, nem o vosso poder conseguiram fazer-me deles esquecer. É este o tesouro que guardo para a ele recorrer no dia em que me tornardes pobre. Tomai conta do resto, mas deixai-me estes caros testemunhos do meu primeiro estado. Eis os meus verdadeiros e únicos bens, bens simples e inocentes, imensamente caros aos que sabem contentar-se só com o indispensável e não ameaham os supérfluos; eis os verdadeiros símbolos da liberdade e da simplicidade que nunca me causaram o mais leve dissabor. Com eles quero viver e morrer. Que me importam os outros bens se só serviriam para perturbar a minha vida? Entrego-vos, Senhor, tudo quanto possuo e é fruto do meu trabalho e da generosidade da vossa liberalidade. Só quero aquilo que eu possuía, quando o rei, vosso pai, com suas mercês, e na melhor das intenções, me tornou infeliz».

Ao ouvir estas palavras, compreendeu o rei perfeitamente a inocência de Alibad e, indignado com o procedimento dos cortejãos, escorraçou-os da corte.

Alibad, que os invejosos quizeram perder, foi dias depois nomeado o primeiro oficial da corte e encarregado dos serviços mais secretos do Estado. Mas nem por isso deixou de continuar a visitar o seu «tesouro», amiudadas vezes, para contemplar o seu fato de pastor, o gabão e a flauta. Impôs-se o dever de jamais os esquecer e de os ter sempre à mão, para os poder retomar logo que a inconstância da sorte ou a maldade dos homens lhe fizessem perder a confiança que nele depositava o monarca.

Morreu muito velhinho sem nunca ter castigado os seus inimigos nem juntar fortuna. Deixou apenas à família o suficiente para viverem como pastores que ele considerou sempre como a mais digna e feliz das profissões.



Aspecto externo da abside da Sé de Braga

BRAGA, centro de turismo

TORNOU-SE banal lugar comum a afirmação de ser o Minho o jardim de Portugal. No entanto, quem se der ao agradável trabalho de percorrer o nosso País, de lés a lés, se por todo ele encontra bastos motivos para se extasiar ante os encantos naturais que, por toda a parte, se deparam e os monumentos com que a mão do homem procurou embelezar este risonho extremo ocidental da Europa, tem de concluir que difícil será reunir na mesma região tantos elementos atractivos e uma tão poderosa soma de condições turísticas, como se verificam nesta zona verdadeiramente privilegiada.

E se todo o Minho é belo e convida o turista às visitas e às estadias prolongadas — pois muito oferece a quem se disponha a admirá-lo — Braga e o seu distrito constituem uma região ideal de turismo, pela sua excepcional situação e pelas invulgares condições em que o turismo ali pode ser posto em prática.

Da capital do distrito irradia uma rede de magníficas estradas, das melhores de Portugal, que em poucas horas leva o visitante aos pontos mais interessantes, em que as venerandas recordações do mais glorioso passado repousam na mais verde, florida e encantadora paisagem que pode imaginar-se.

As três cidades do distrito — Braga, Guimarães e Barcelos — são marcos miliários da História nacional, em todas elas se encontrando, a par com as comodidades exigidas pela vida moderna, saborosos vestígios dos tempos idos, de perene e gloriosa evocação.

E percorrendo todo o distrito, a cada passo se encontram, disseminadas pelas vilas, aldeias e simples lugarejos, aqui um castelo, com as enegrecidas pedras cobertas de hera, além uma igreja românica, mais longe os marcos miliários de desaparecida via romana, quando não é uma citânia inteira, milagrosamente ressurgida da terra.

Elementos sugestivamente evocativos, eles

integram-se harmoniosamente na paisagem — das mais lindas de Portugal — em que os rios de águas claras e transparentes, os regatos sussurando por entre a verdura das margens, os verdes campos matizados de polícromas flores, as brancas ermidas e o fundo decorativo das montanhas constituem quadros de incomparável beleza, variando a cada volta da estrada e a cada hora do dia.

Braga é, incontestavelmente, um dos principais centros de turismo do País. Cidade histórica, em que o passado se mantém gloriosamente vivo em alguns dos seus mais nobres edifícios, como, à frente deles todos, a Sé maravilhosa, Braga, por outro lado, moderniza-se e inclui-se no número das nossas cidades mais progressivas, mais actuais, fazendo do seu presente uma promessa magnífica de um grande futuro.

A Braga estão ligadas tradições de ordem religiosa e de ordem cultural, sendo também admiráveis, de grande projecção, as suas romarias, em que o bom povo minhoto, depositário fiel das belas virtudes da nossa raça, manifesta a sua alegria e a riqueza dos seus sentimentos. As festas do S. João são o espelho em que a alma portuguesa se reflecte.

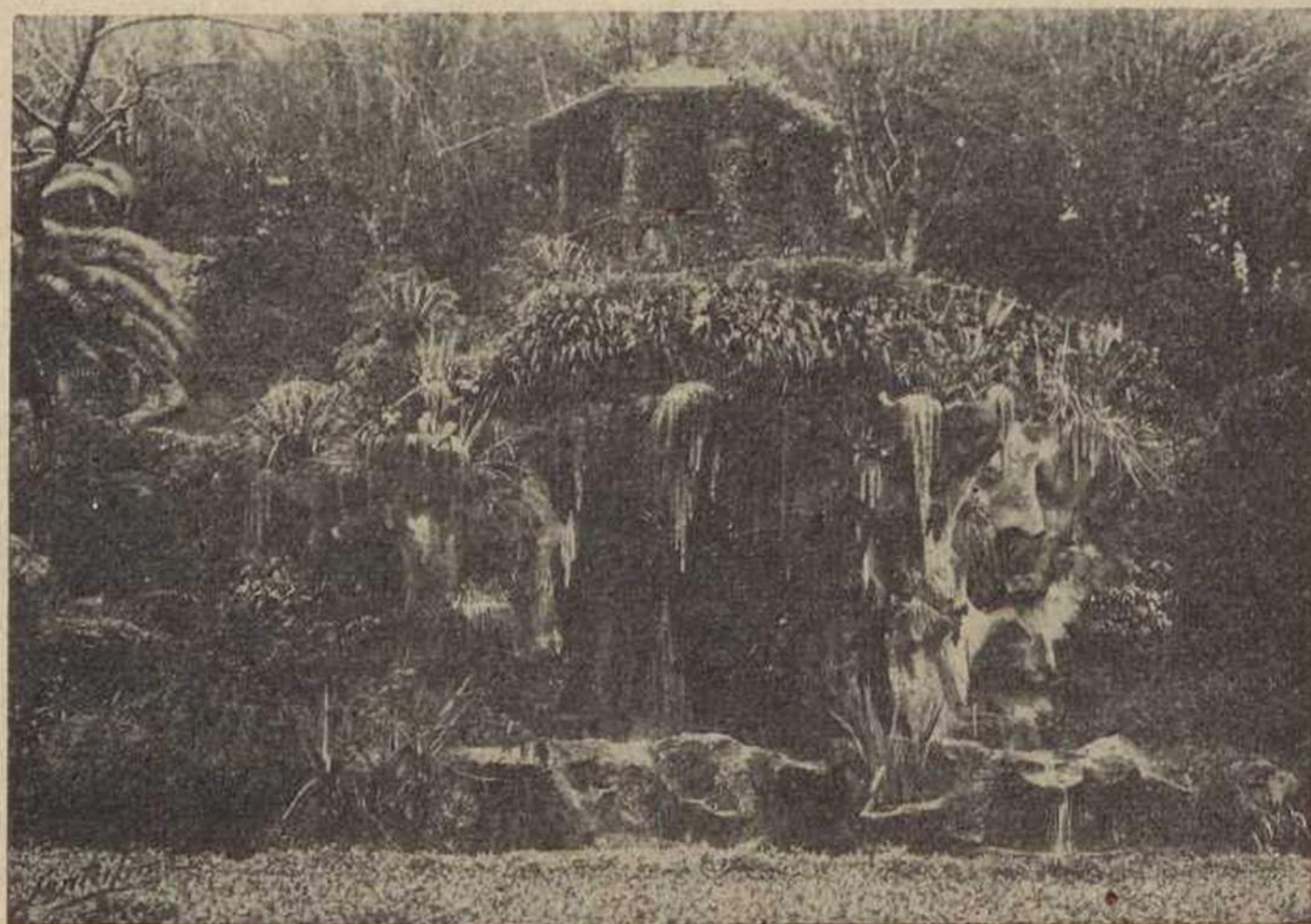
São das mais pitorescas, mais movimentadas, mais buliçosas, mais típicas de quantas se realizam no Minho e em todo o País; no Minho, que é o jardim de Portugal, e em Portugal, que é o jardim da Europa.

E o Bom Jesus do Monte? E o Monte Sameiro?

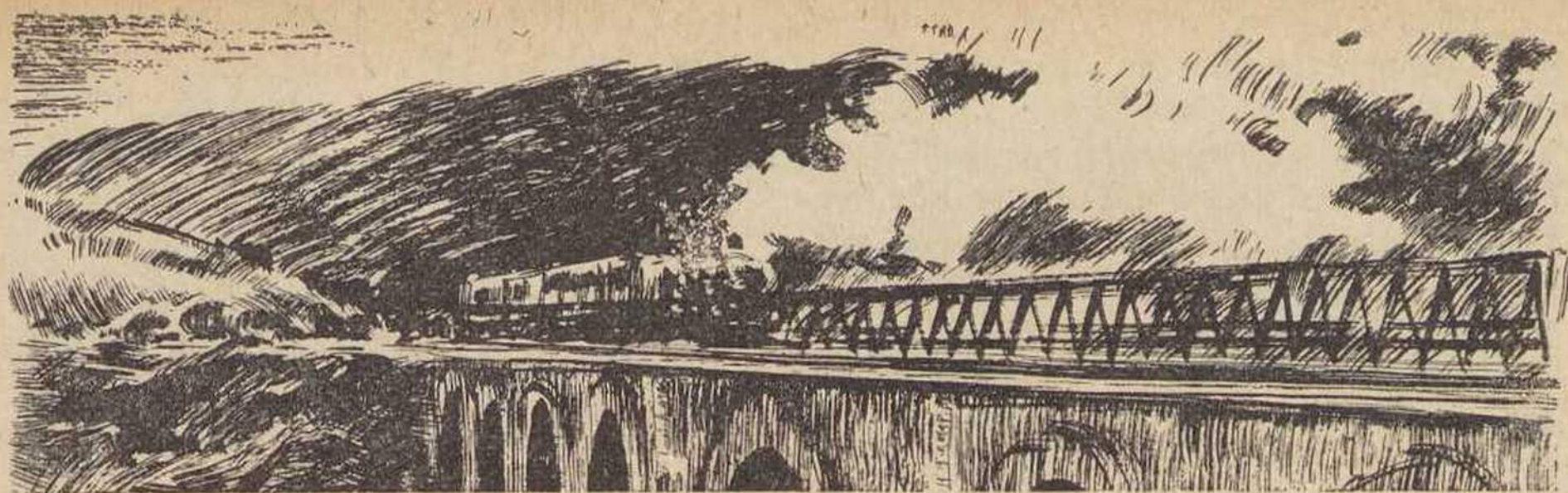
A par disto, uma população sadia, alegre, trabalhadora e amável; uma indústria em que se integram concentrações das mais importantes, activas e modernamente apetrechadas do País; estâncias termais de renome larga e justamente espalhado para além das fronteiras; — constituem elementos de atracção para todos quantos desejam conhecer as incomparáveis belezas de Portugal e a sua intensa vida de trabalho.

Como a estação do caminho de ferro está dentro da própria cidade, a visita à maravilhosa cidade de Braga torna-se, por esse facto, cómoda e fácil. O comboio, pioneiro, em Portugal, da indústria turística, descobriu a paisagem e deu a conhecer, reduzindo distâncias, todos os valores artísticos da nossa terra.

O comboio levará todos os portugueses a descobrir também a bela e histórica cidade minhota.



BRAGA — A cascata do Bom Jesus



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

Anexo n.º 2 à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha — (Datado de 19-5-954) — Facilidades concedidas, em 1954, para viagens individuais, por ocasião das Feiras de Paris, Bordeaux, Strasbourg e Marseille, em França, e da grande peregrinação a Fátima em Outubro.

36.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (Em vigor desde 10-5-954) — Anuncia a instalação de uma báscula na estação de Alcântara-Mar e estabelece as taxas para a sua utilização.

8.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular — (Em vigor desde 8-5-954) — Anuncia: Abertura à exploração do ramal particular «Arcozelo das Maias-Estaleiros». Anulação do contrato n.º 1010, relativo ao ramal particular «Valongo-Louzas». Utilização por terceiros do ramal particular «Vendas Novas-Mendonça».

4.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 15-5-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo Branco, o Despacho Central de Castelo Branco e os Domicílios da mesma cidade.

47.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camio-

nagem — (Em vigor desde 15-5-954) — Transportes entre a estação de Castelo Branco, o Despacho Central de Idanha-a-Nova e as povoações de Monsanto, Rosmaninhal, Zebreira, Salvaterra do Extremo e Monfortinho (Termas).

64.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 28-5-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Ponte de Sor e os Despachos Centrais de Ponte de Sor, Galveias, Montargil, Aviz e Ervedal (Alentejo).

116.º — Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 7-6-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Alferrarede e os Despachos Centrais de Sardoal e Vila de Rei.

122.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 7-6-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Sarnadas, o Despacho Central de Ceboais de Cima e o Posto de Despacho de Retaxo.

195.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 24-5-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Cabaços e 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 24-5-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Avelar e Espinhal e entre a estação de Miranda do Corvo e os Despachos Centrais de Espinhal, Avelar e Cabaços.

197.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 24-5-954) — 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 24-5-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Espinhal, Avelar e Cabaços.

222.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 24-5-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga, o Despacho Central de Vieira do Minho e o Posto de Despacho de Póvoa de Lanhoso.

223.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 24-5-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e o Despacho Central de Venda Nova.

224.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 24-5-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Vieira do Minho, Rossas (do Minho), Venda Nova e Montalegre.

225.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 2-6-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viana do Castelo e o Despacho Central de São Lourenço da Montaria.

226.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 15-6-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e os Despachos Cen-

trais de Póvoa de Lanhoso, Rossas (do Minho) e Cabeceiras de Basto.

Fiscalização das Receitas

Comunicação Circular n.º 103 — (de 17-5-954) — Esclarecimentos sobre a aceitação de requisições a pronto pagamento.

Reclamações

C/Circular n.º 31 — (de 15-5-954) — Recomendações sobre o tratamento a dispensar às máquinas de costura, acondicionadas ou não.

C/Circular n.º 32 — (de 31-5-954) — Recomendações sobre o manuseamento de bidões com tintas, fechados com tampo móvel, fixado por cinta.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2 590 — (de 5-5-954) — Sinalização do ramal particular «Arcozelo das Maias-Estaleiros» situado ao km 83,407.90 da Linha do Vouga.

Movimento

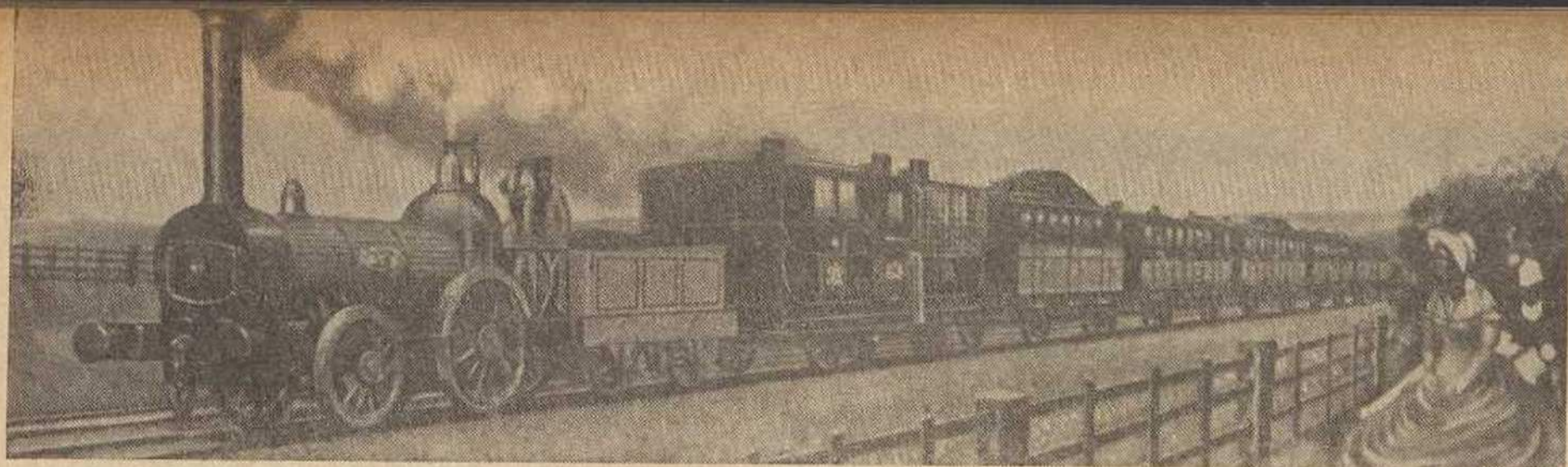
Carta-Impressa n.º 6 — (de 6-5-954) — Sobre o anúncio dos comboios de desdobramento, por motivo da Peregrinação a Fátima, nos dias 12 e 13 de Maio de 1954.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3 451 — (de 20-5-954) — Dá conhecimento de ter sido dispensado do serviço da Companhia, por irregularidades, o operário ajudante, Manuel Vicente.

Instrução de Via n.º 359 — (de 11-5-954) — Transcreve carta n.º 16 748 de 11-5-954 da nossa Direcção-Geral, comunicando que, de acordo com a resolução do Conselho de Administração, foi resolvido que a importância a abonar como subsídio para funeral de agentes que recebiam pensão por acidente de trabalho será a que correspondia ao vencimento mensal desses agentes, sem ter em conta a dedução da pensão de acidente.

Instrução de Via n.º 360 — (de 17-5-954) — Transcreve carta n.º 1 951-A de 10-5-954 da nossa Direcção-Geral, comunicando que deixam de subsistir as comissões de reformas nomeadas pela «Ordem da Direcção-Geral» n.º 318, de 15-1-954, em virtude de ter sido confiada a uma Direcção única, consequência do disposto no Decreto-Lei n.º 39 557.



Caminhos de Ferro

(De *O Panorama*, de 15 de Julho de 1837)

OS meios de fácil trânsito no interior de qualquer país são o elemento indispensável para a prosperidade do povo, e para o progresso da indústria. As nações que sèriamente cuidam no próprio aumento, persuadidas desta verdade, têm, de há muito, prestado a este objecto séria atenção. Hoje a construção das estradas está reduzida a preceitos, e forma uma verdadeira ciência, que se estuda em escolas especiais na França, na Inglaterra, e na América Inglesa. A esta ciência se dá o nome de Engenharia Civil.

São graves, e bem graves as queixas que, nesta parte, temos que fazer contra os nossos antepassados, os quais, se em lugar desses centenares de conventos e palácios que por todo o reino alevantaram, em monumento de uma glória estéril, ou de uma devoção pouco judiciosa, houvessem atravessado o fértil país que habitamos de bons caminhos, e bem construídos canais, dado aos nossos rios fácil correnteza, aberto bons e limpos ancoradouros, plantado bosques de boas madeiras, ter-nos-iam deixado um solo mais abundante, e mais sólidas e duradouras riquezas.

Só o trabalho e a indústria abrem as fontes do verdadeiro progresso: mas para estes dois fundamentos da ventura geral se poderem assentar bem, cumpre animar os homens laboriosos e industriosos: para isto o meio mais conveniente é o facilitar-lhes o modo de extrair os frutos dos seus trabalhos, transportando-os facilmente aos grandes mercados; e para tal resultado se alcançar é absoluta-

mente indispensável a construção de estradas e canais.

Deixaram os romanos honrada memória, não tanto pelos seus feitos militares como pelas obras de pública utilidade que levaram a cabo, e das quais algumas, que ainda existem, atentam a grandeza e actividade daquele povo. Muitas estradas subsistem na Europa, construídas por eles que admiram pela sua solidez, e que merecem a atenção dos homens mais entendidos na matéria.

Os métodos, porém, seguidos dos modernos na construção das vias públicas, se não se avantajam ao dos Romanos pelo lado da duração, são muito mais convenientes pela barateza e rapidez na execução da obra. Tais se podem dizer as estradas chamadas à «Mac-Adam», de que em um dos seguintes números falaremos. Mas nenhuma produziu mais assinalado proveito, do que os caminhos de ferro, que por sua reconhecida utilidade se começam hoje a construir por toda a parte.

Os caminhos de ferro, invenção dos nossos dias, e que tanta honra fazem ao génio inglês, que os inventou, e a aplicação da força motriz das máquinas de vapor, prometem produzir entre os homens mudanças tais, que só podem ser igualadas pelas que nasceram da invenção da tipografia.

Se esta fez com que o pensamento de um homem pudesse quase com a rapidez do relâmpago comunicar-se a milhares de indivíduos, os carros movidos por vapor sobre caminhos de ferro, porão algum dia os povos

em contacto, a bem dizer, immediato, posto que habitem em distâncias uns dos outros, que dantes e ainda hoje se chamam remotas, ficando, deste modo, sendo as estradas de ferro para os objectos físicos, o que a typografia foi para o pensamento.

De futuro, a Europa, cortada em todas as direcções por semelhantes vias de comunicação, constituirá um só país, e os seus habitantes um único povo. Assim se acelerará a grande revolução que fermenta no espírito dos homens, e que tende a estabelecer a máxima parecença de costumes, de crenças, de cómodos e de interesses; a criar enfim a verdadeira fraternidade entre todas as nações. Não será, pois, exagerado dizer que a typografia, as máquinas de vapor, e os caminhos de ferro criarão realmente a idade de ouro para o género humano.

A idéia de um caminho de ferro é muito simples; nem mais difícil é a sua construção. Imaginemos em um caminho ordinário, bem nivelado, e com o mais suave declive em toda a sua extensão, duas linhas paralelas de barras de ferro, ligadas pelos topos umas às outras, bem firmes e seguras no chão, e em tal distância uma da outra, que um carro, ou uma renque deles, possam correr por todo o

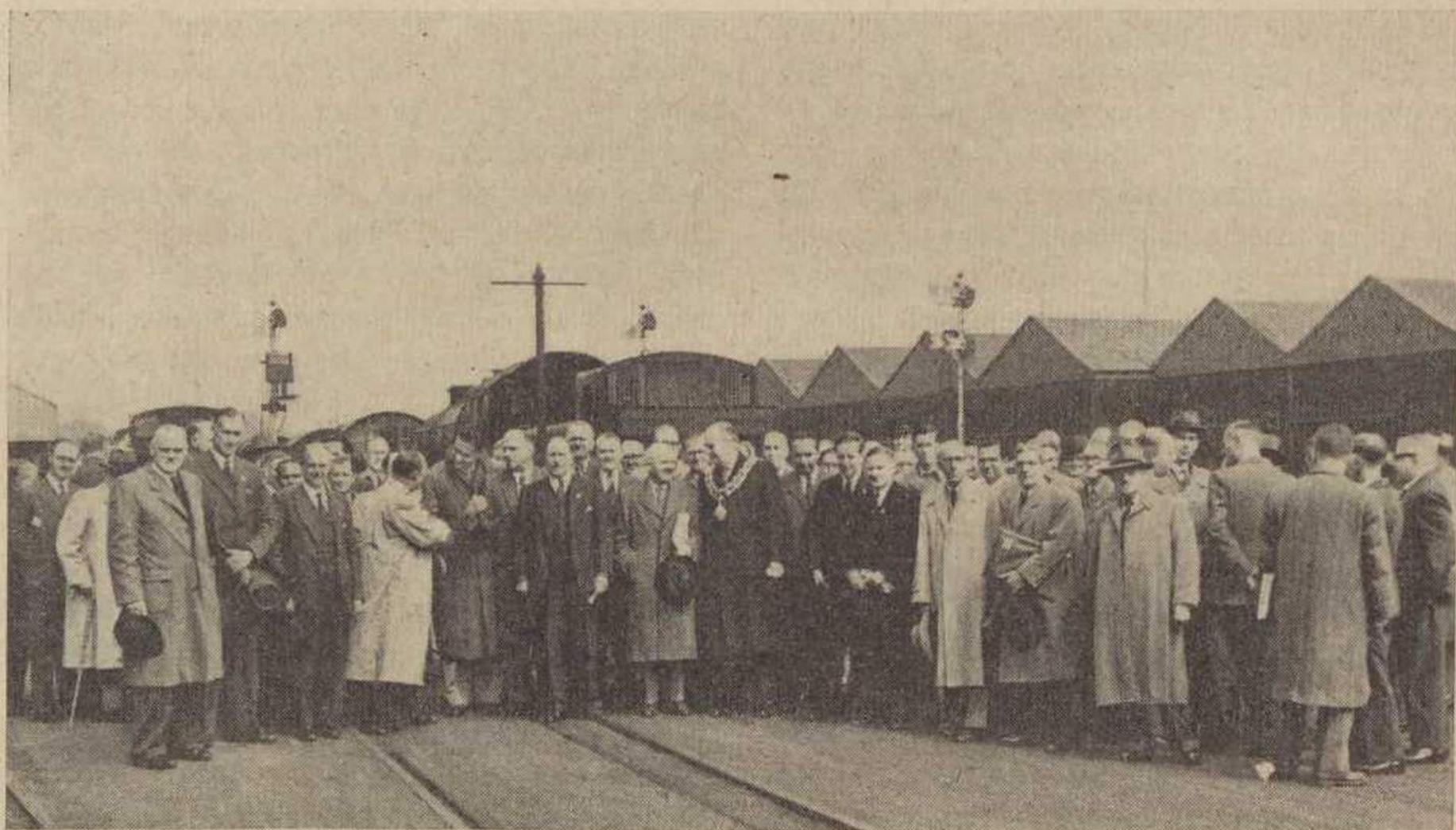
seu comprimento. Façamos esta idéia, e teremos a de um caminho de ferro.

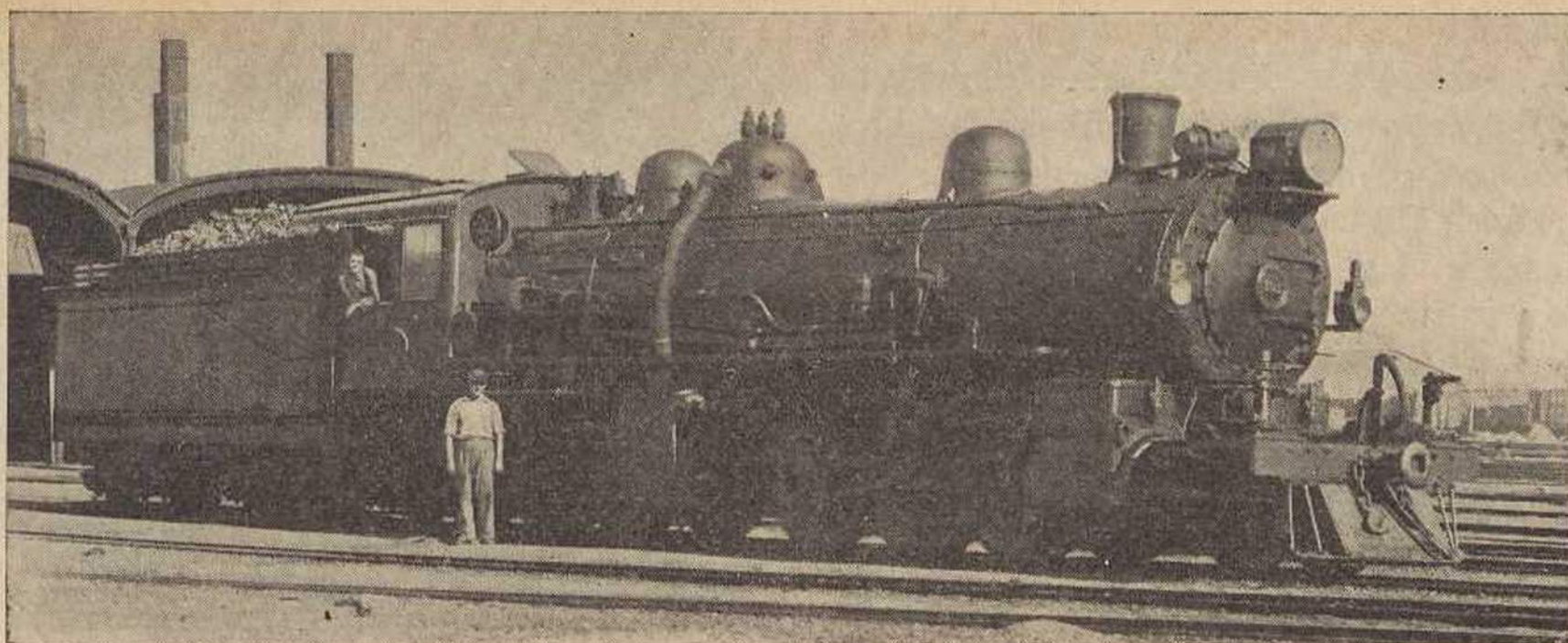
Para que as rodas não saiam das linhas de ferro em que andam, têm estas umas bordas externamente, que as sujeitam àquele caminho. Se o motor e a máquina de vapor têm demais as rodas e as barras, em que giram dentaduras que, entrando umas nas outras sucessivamente, dão ao agente continuos pontos de apoio, o que produz o progressivo e rápido movimento dos mesmos carros.

O pouco atrito, que resulta do duro e poído das superfícies faz com que um só cavalo conduza três carros, levando o peso de 16 104 arráteis, por um caminho cuja inclinação seja mui leve. Em terreno horizontal pode esse peso subir a 18 558 arráteis.

Uma máquina de vapor de força correspondente à de quatro cavalos puxa com a velocidade de passo acelerado, 30 carros carregados, tendo afora isso em cada um certa porção de carvão de pedra necessário para o gasto da máquina.

Em Inglaterra o custo de 820 toesas destes caminhos de ferro importa em 500 libras esterlinas, pouco mais ou menos 2.600\$000 réis.





LOURENÇO MARQUES — Locomotiva pesada para comboios de passageiros e de mercadorias

LÁ POR FORA...

As oficinas de Crewe, Inglaterra, concluíram a construção do «bébé» das locomotivas padrão dos Caminhos de Ferro britânicos.

Trata-se da primeira locomotiva da categoria 2-2-6-2 destinada ao tráfego misto; o seu peso, em serviço, é de 63 toneladas e 5 cw. Vão ser construídas mais 20 locomotivas do mesmo tipo e que serão utilizadas, em linhas secundárias, na região London-Midland.

Este novo tipo de locomotiva compreende o maior número possível das últimas novidades técnicas em função nas locomotivas de categoria superior, como, por exemplo, a grelha oscilante de limpeza automática. Os comandos de *contrôle* estão colocados de tal maneira que o condutor pode accioná-los sem se mover do seu lugar.

* * *

A rede dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado, que compreende 16 473 km, conta 5 791 km de linhas electrificadas (35,2 %) e 10 682 km de linhas sem tracção eléctrica (64,8 %). Os caminhos de ferro particulares medem, no total, 5 297 km dos quais 1 633 km, dos quais 1 633 km de linhas electrificadas (30,8 %) e 3 664 km de linhas não electri-

casas. Ao todo, a Itália possui uma rede de 21 770 km de linha férrea, dos quais 75 % são propriedade do Estado. Os transportes das companhias particulares representam apenas um décimo dos da rede nacionalizada.

Os Caminhos de Ferro do Estado têm actualmente em serviço 3 357 locomotivas a vapor, 1 456 eléctricas e 60 diesel, 7 548 carruagens (540 000 lugares) e 131 751 vagões (capacidade de carga de 2 890 000 t). As locomotivas eléctricas mais modernas (corrente contínua de 3 000 volts) são as do tipo E 424 (Bo + Bo, 72 t, 4 eixos motores, velocidade máxima 140 km/h, comboios para passageiros e mercadorias) e as do tipo E 636 (Bo + Bo + Bo, 101 t, 6 eixos motores, velocidade máxima 150 km/h, comboios de passageiros e mercadorias).

Nos anos de 1952 e 1953 os Caminhos de Ferro do Estado transportaram 370,7 milhões de passageiros e 41,8 milhões de toneladas de mercadorias, das quais 34,4 % de carburantes sólidos e líquidos.

* * *

A lei que, no Brasil, autorizava a concessão da carta de privilégio por quarenta anos a uma ou mais companhias que construíssem

um caminho de ferro, com início no Rio de Janeiro, para Minas Gerais, Baía e Rio Grande do Sul, foi promulgada aos 31 de Outubro de 1850, sob o n.º 101, pelo Regente do Império Padre Diogo António Feijó, mas só em 1854, quase vinte anos depois, é que se conseguiu ver concretizado o objectivo que a inspirou e que consistia em ver implantado em terras brasileiras o transporte por carris de ferro, sistema que seis anos antes se tinha inaugurado na Europa, com o início de tráfego de caminho de ferro de Liverpool a Manchester, na Inglaterra, em 6 de Outubro de 1829.

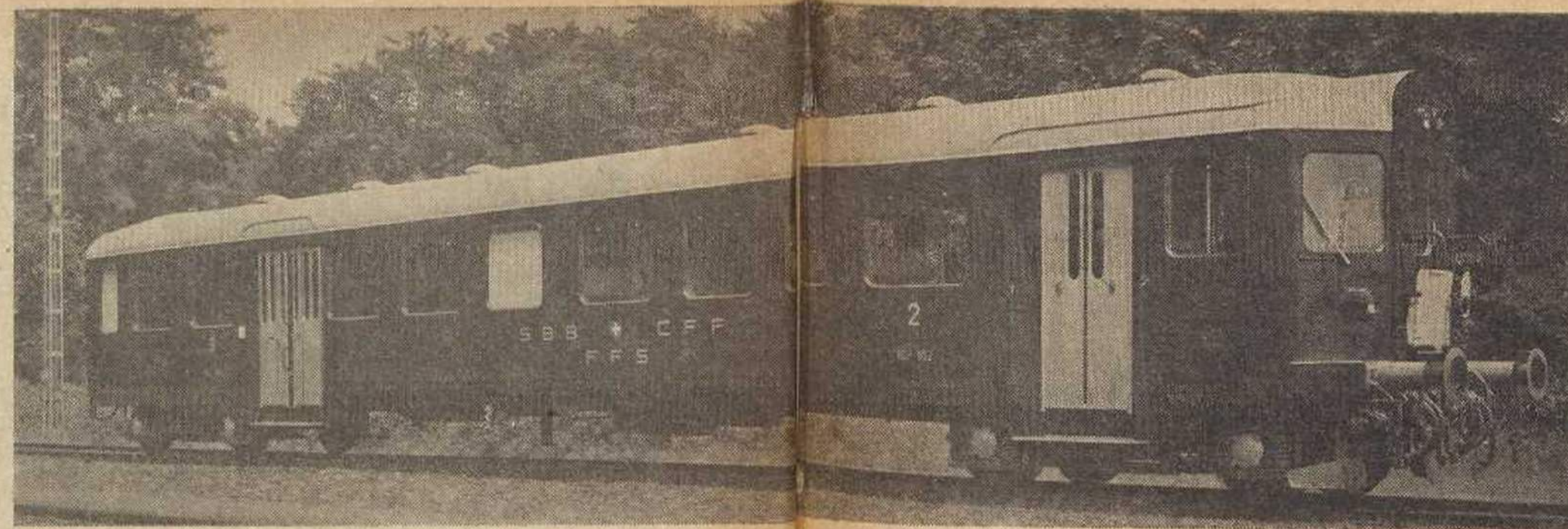
* * *

O primeiro caminho de ferro accionado por micro-ondas está a ser construído na Venezuela na região do rio Orinoco e destina-se ao transporte do minério de ferro das minas de Cerro Bolívar porto fluvial Puerto Audaz. O sistema de rádio-telecomandado e comunicações funcionará em micro-ondas de setenta e noventa megaciclos.

As minas de Cerro Bolívar contêm cerca de quatrocentos milhões de toneladas de minério de ferro particularmente rico. Para as instalações necessárias à exploração dessa riqueza foram executadas obras de vulto, que incluíram a construção de vias de acesso ao local, carris e estradas, e a dragagem dos rios Orinoco e Macareo. Cerro Bolívar encontra-se situado a mais de 750 metros acima do nível do mar, enquanto que a altitude de Puerto Audaz é de apenas 30 metros, o que obrigou os técnicos a projectarem a torre de transmissão do porto excepcionalmente alta.

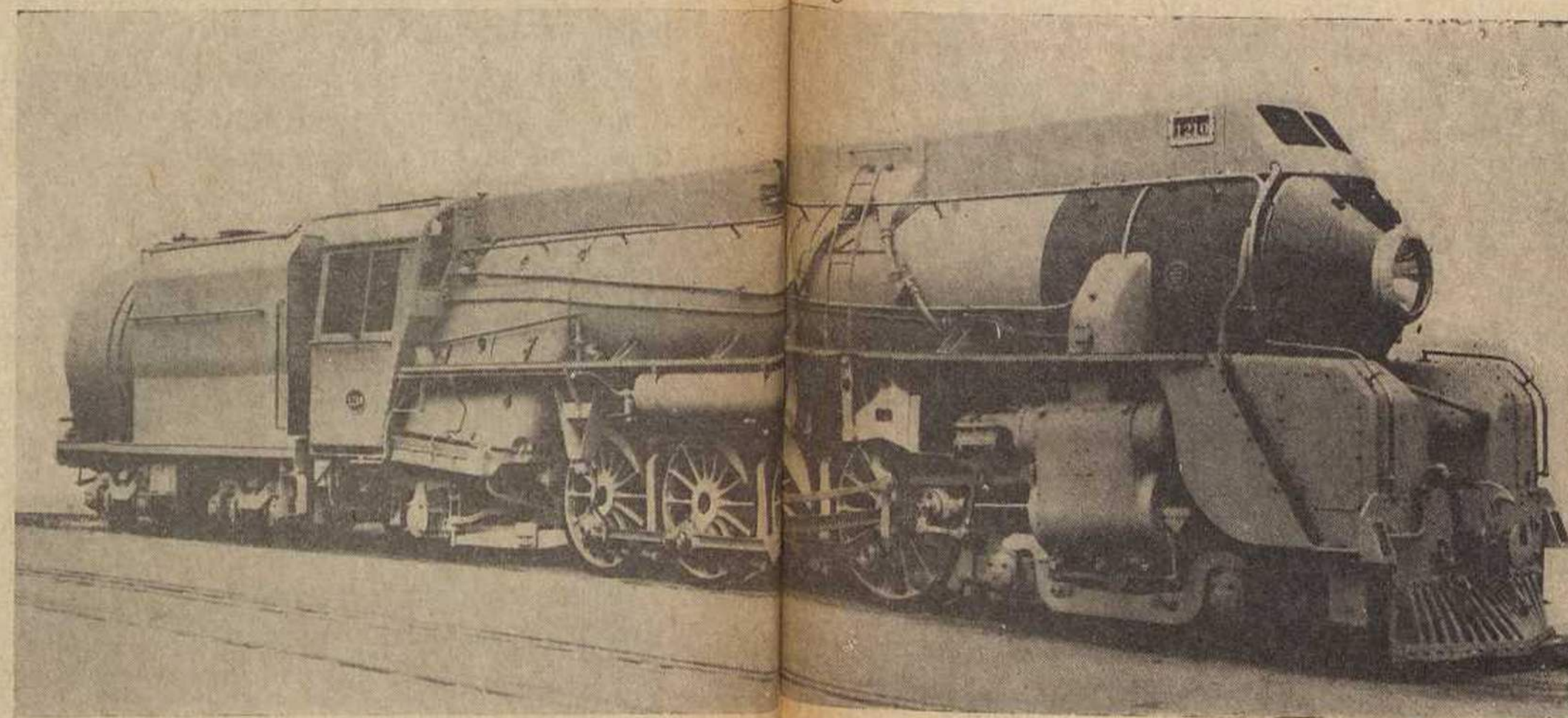
* * *

Os Caminhos de Ferro japoneses, que constituem uma rede coerente nas quatro grandes ilhas do arquipélago: Kiu-Siu, Si-kok, Hondo e Hokkaído, são de construção relativamente recente. Se foi em 1872 que o primeiro comboio circulou entre Tóquio e Yokohama, houve que esperar o período de 1885-1895 para que se criassem numerosas companhias particulares e se abrissem as principais grandes linhas. Como as redes particulares parecessem pouco desejosas de empreenderem linhas secundárias, cujo rendi-



Uma das locomotivas, de tipo ligeiro, dos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Cabine de comando eléctrica e compartimentos de 2.ª e 3.ª classes. Velocidade máxima: 125 km à hora

mento se lhes afigurava incerto, os Caminhos de Ferro foram colocados, em 1906, sob a fiscalização do governo. Esta primeira forma de nacionalização permitiu uma melhor exploração das grandes linhas já existentes e a construção de vias férreas nas regiões particularmente acidentadas como, no Hondo, a linha que liga o distrito de Kanto a Nigata, graças a dois túneis helicoidais enquadrando um grande túnel de 9 quilómetros, linha começada em 1922 e entregue à exploração em 1931, ou a secção dos túneis de Kammon, que ligam, por baixo do mar, Kiu-Siu a Hondo, e cujas obras se iniciaram em 1936 e terminaram em 1944.



Locomotiva construída na Inglaterra para a Nova Zelândia. Além do seu grande poder de tracção, torna-se útil pelas suas linhas aerodinâmicas

conjunto de linhas que totaliza 248 milhas náuticas, ligando Hondo a Hokkaído, a Si-kok, a Kiu-Siu, à pequena ilha de Itsukushima e à de Oshima à Coreia.

* * *

Nos Estados Unidos fez-se a experiência de uma nova locomotora Diesel-eléctrica, susceptível de adaptar-se às diferentes medidas de via e pesos por eixo, de todos os caminhos de ferro do Mundo e considerada pelos seus construtores a resposta à pergunta que os ferroviários de todas as partes formulam a si próprios: — como poderemos aproveitar todas as vantagens da normalização da locomotora Diesel-eléctrica? A locomotora foi exposta pela primeira vez nos Estados Unidos numa reunião do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, da «Association of American Railroads e da «Railway Supply Manufacturers Association», em Atlantic City, efectuada em Junho de 1953.

A locomotora está construída por comboios de passageiros e conserva as principais características de centenas de locomotoras Alco-G E para todos os usos no Ultramar. Mas esta é a primeira projectada como locomotora normalizada para fazer frente às condições dos caminhos de ferro latino-americanos, europeus, africanos, asiáticos e australianos.

A locomotora é uma consequência do tipo normalizado Alco-G E de 1 600 C. V. para carga e passageiros e contém todas as vantagens reunidas de todos os seus componentes (tais como motor, gerador e regulação), tipos normalizados, todos construídos em grandes séries.

Desenvolve um esforço de tracção em marcha contínua de 18 150 kg., com 19 % de aderência e a uma velocidade 105 Km. por hora, e de 15 870 Kg. a 120 Km. por hora.

* * *

Os Caminhos de Ferro Federais Suíços transportaram 16,66 milhões de viajantes em Fevereiro deste ano, ou seja mais 178 000 do que em Fevereiro de 1953.

As receitas aumentaram 217 000 francos, atingindo 20,43 milhões de francos.

O tráfego de mercadorias elevou-se a 1,36 milhões de toneladas, o que implica um au-

mento de 24 000 toneladas em relação ao mês do ano anterior. O seu rendimento, num total de 29,87 milhões de francos, superou em 811 000 as de Fevereiro de 1953.

As receitas de exploração, no valor de 54,96 milhões de francos, tiveram um aumento de 1,12 milhões de francos em relação a Fevereiro de 1953.

* * *

A Imprensa de todo o mundo publicou a notícia de que, no dia 21 de Fevereiro deste ano, uma locomotora da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, do tipo C-C 7 100 bateu o recorde de velocidade ao alcançar os 243 km por hora entre Dijon e Beaume.

A referida locomotora não tinha sido objecto de nenhuma preparação especial, existindo outras 45 unidades em serviço com características totalmente idênticas à que bateu o recorde; todas as outras instalações da via, sinalização, etc. possuíam tão pouco características especiais com relação às restantes instalações da linha. Por consequência, o recorde da C-C 7 100 foi obtido nas condições normais da mesma e das instalações, e, assim, as provas do dia 21 de Fevereiro são um expoente de elevado aperfeiçoamento técnico dos caminhos de ferro franceses.

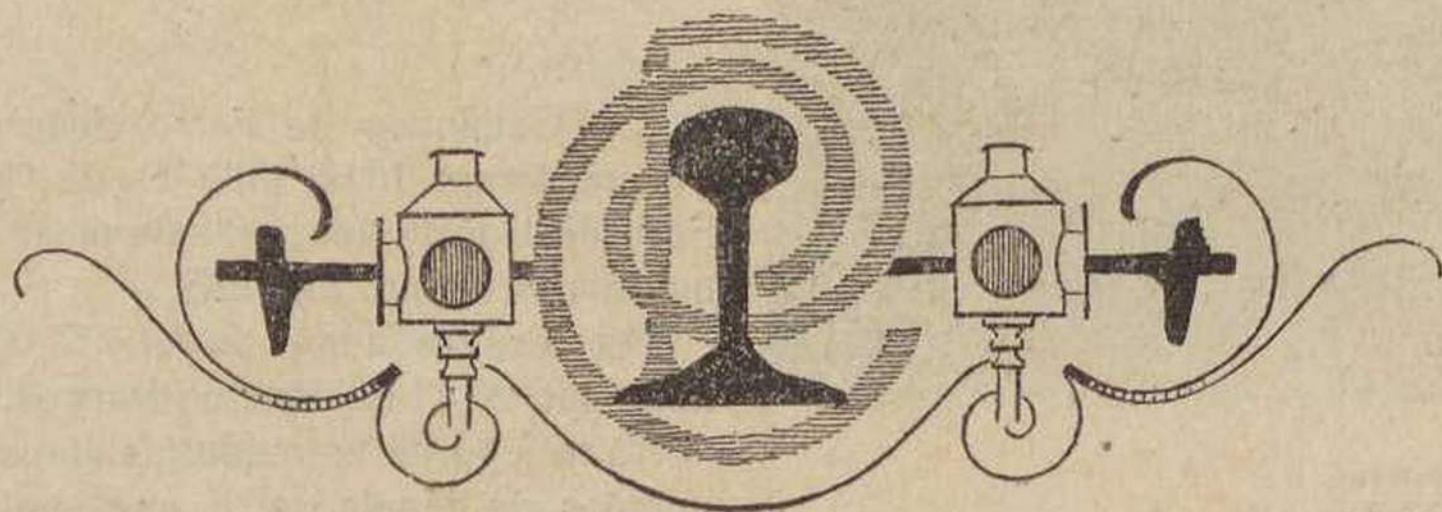
Este aperfeiçoamento refere-se, em primeiro lugar, à própria locomotora. Estas unidades possuem como inovação fundamental a de que foram suprimidos totalmente na mesma os eixos directores não motores, do que resulta a locomotora ser de aderência total, uma vez que a totalidade da sua massa descansa sobre eixos motores. Desta maneira aumentam-se consideravelmente a potência

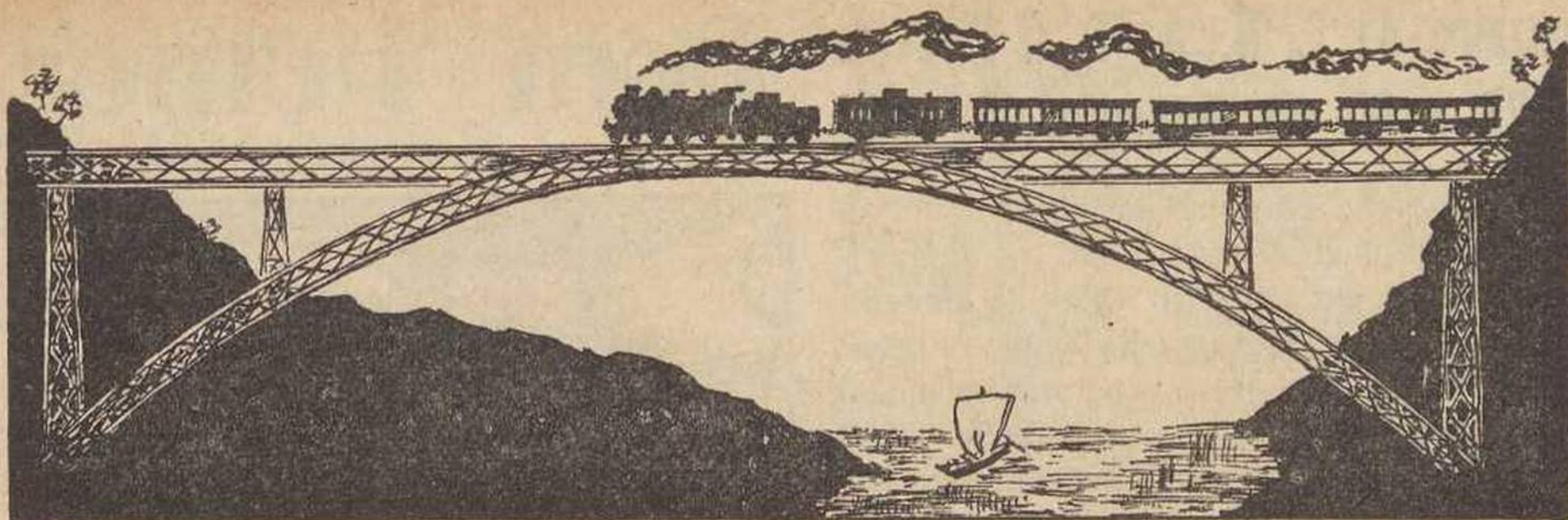
da tracção e as possibilidades do uso do freio, reduzindo-se, em troca, o peso e o custo da fabricação.

Até agora, considerava-se imprescindível a utilização de eixos directores não motores nas locomotoras de grande velocidade; o esforço dos técnicos e operários franceses tornou possível a sua supressão, desenvolvendo-se os protótipos C-C e B-L, com dois ou três eixos motores, respectivamente.

De nada serviria possuir tão excelentes locomotoras se a via não reunisse as condições necessárias. O primeiro êxito dos técnicos franceses, no referente à via, foi mostrar praticamente que o aço Thomas é perfeitamente utilizável nas linhas de grande densidade de tráfego com elevadas velocidades, destruindo-se assim a opinião de que este aço estava em condições de inferioridade em relação ao aço Martin para determinados usos. Outro melhoramento foi o emprego de grandes carris soldados que descansam sobre placas de assento de borracha.

No entanto, os factores que mais contribuíram para o aumento da velocidade e a melhoria das vias francesas foram as investigações levadas a cabo sobre os esforços a que estão submetidas as linhas como consequência da circulação dos comboios: graças a um aparelho, muito simples, construído pelo engenheiro Mauzin, é possível registar gráficamente as oscilações dos veículos sobre a via. Deste modo os engenheiros franceses podem medir com exactidão as pressões que se exercem lateralmente entre as rodas e o carril. A técnica de «auscultação» das linhas está sendo adoptada não só na rede francesa, mas também nos caminhos de ferro de outros países.





Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Vis e Obras

Na Antiguidade, a assembleia que constituía o Senado, em Atenas, era também conhecida pelo «senado da fava», porque os seus membros eram tirados à sorte por meio de favas pretas e brancas.

* * *

Os seguintes nomes de mulher têm a sua origem e significação:—Do Germânico: Adélia, princesa; Alice, nobre; Berta, bela; Bertilde, brilhante fidelidade;—Do Grego: Ágata, boa; Angelina, mensageira; Bárbara, estrangeira; Dorotea, presente de Deus;—Do Hebreu: Joana, cheia de graça; Raquel, cordeira; Rebeca, gorda; Salomé, perfeita; Sidónia, pecadora.

* * *

Nos tempos mais remotos da Idade Média, a investidura episcopal era feita, simbolicamente, por meio de um anel de ouro, com safira ou rubi.

Os concílios do século VII (Romano, de 610, e Toledano, de 633) estabeleceram que o anel devia ser usado no quarto dedo da

mão direita, para que o Bispo possa, com ele, abençoar.

Na simbologia cristã este anel significa, além do poder espiritual do seu portador, o enlace entre o Bispo e a Igreja.

* * *

O comprimento interno da basílica de S. Pedro, de Roma, é de 187 metros, seguindo-se, por ordem decrescente: catedral de Santa Maria, de Florença, 169; São Paulo, de Londres, 152; Reims, 148 e catedral de Milão, 148; catedral de Colónia, 144; catedral de Sevilha, 130.

Mas, os maiores templos do Mundo, atendendo mais à superfície que ao comprimento máximo interior, são: S. Pedro, 15 166 metros quadrados; catedral de Milão 11 700; S. Paulo, de Londres, 7875; Santa Sofia, de Constantinopla, 6890; catedral de Berlim, 6270; catedral de Colónia, 6166; Nossa Senhora de Paris, 5955.

* * *

O porto de Vladivostok, do Extremo-Oriente soviético, na Sibéria, fica obstruído

Cruzeiro da F. N. A. T. à Madeira de 25 a 30 de Setembro de 1954

A Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho projecta levar a efeito, na data acima indicada, um Cruzeiro à Ilha da Madeira integrado no seu programa de Turismo Social.

O Cruzeiro, que prevê a permanência de 5 dias no Funchal, é efectuado no paquete MOÇAMBIQUE da Companhia Nacional de Navegação, uma das melhores unidades da nossa Marinha Mercante.

Nos preços estabelecidos está previsto o transporte, a alimentação e o alojamento, assim como a ligação entre o paquete e a Ilha.

A inscrição está aberta na 2.^a Secção do referido Organismo — Calçada de Santana, 180 — Lisboa, onde se podem obter todas as informações.

pelo gelo desde o princípio de Dezembro até ao começo de Abril. É a Sibéria uma das regiões mais frias do globo.

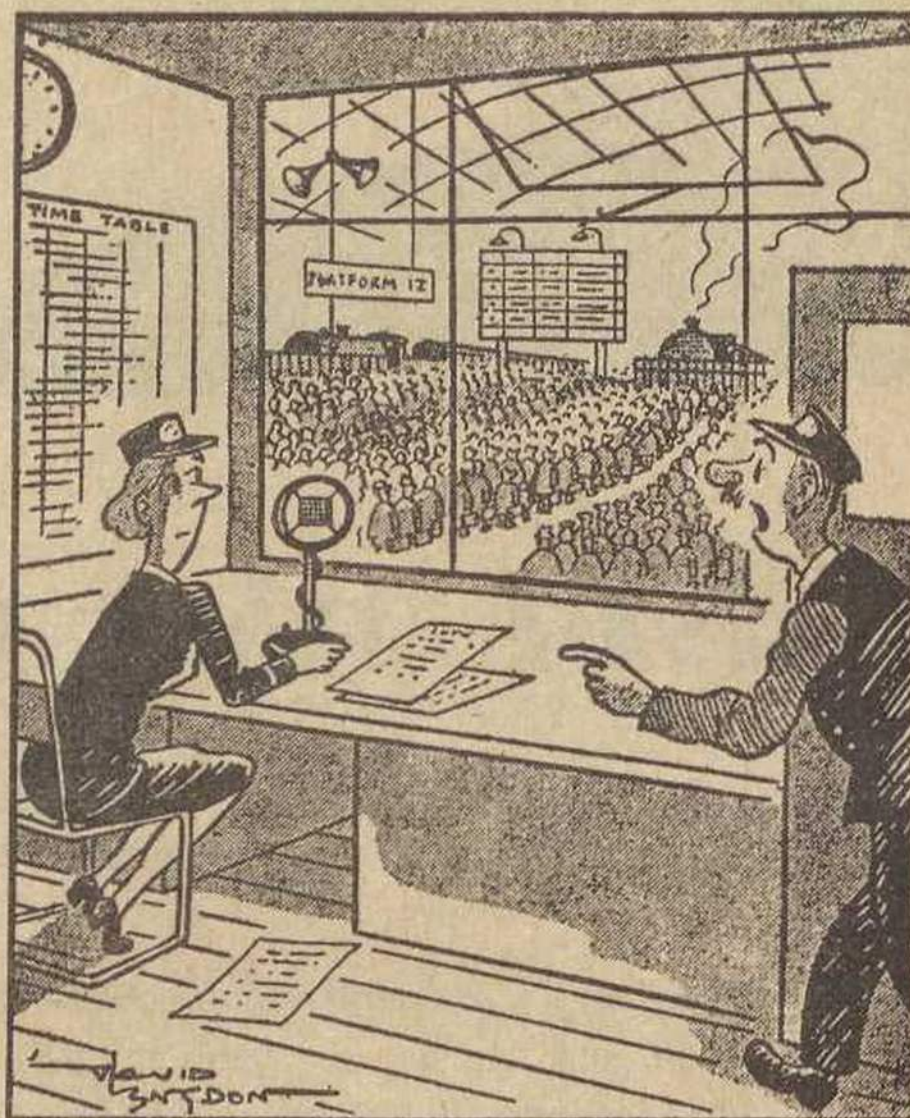
Contudo, Vladivostok está à mesma latitude Norte que a Corunha, na Galiza, ou seja apenas a mais dois graus que a latitude da nossa cidade do Porto.

* * *

Os tecidos de seda tiveram a sua origem na China. No século XII antes de Cristo, o seu fabrico é limitado. Usam-se exclusivamente na corte chinesa.

É curioso verificar a aplicação das diferentes cores. Assim, as sedas de cor amarela são destinadas aos estandartes e guarda-sóis que anunciam e acompanham o Imperador e a Imperatriz, bem como aos vestidos da corte; as de cor violeta, aos vestidos das pessoas da família imperial; as de cor azul, aos ministros e altos dignitários; as de cor roxa, aos oficiais de segunda categoria; e as de cor preta, aos vestidos do restante pessoal imperial, sempre de certa categoria.

Bom Humor



Pergunte-lhes se eles se lembraram de trazer os livros do racionamento. Pode ser que alguns se vão embora.

DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Após tantos anos de serviço ferroviário, onde conquistei muitas amizades, venho apresentar, na hora da retirada, as minhas afectuosas despedidas, em especial àqueles que se mostraram amigos sinceros em todas as circunstâncias, quer meus superiores, quer meus colegas.

Cândido Fortuna

Subinspector da Exploração. — FARO

Prestei serviço activo na Companhia durante 41 anos; o que me faltou em competência sobrou-me em boa vontade.

Saio satisfeito com todos, a principiar nos meus superiores, de quem sempre recebi atenciosas provas de deferência.

Carlos Ferreira Salinas Caldeira de Mendanha

Chefe de Secção

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Divisão Comercial

Pergunta n.º 185 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Remessa de P. V. de Lisboa-P.-Entrepasto para Aveiro-Canal:

Um motor mecânico	4490 kg
Uma boia de ferro de amarração	3410
Um mastro de madeira com o comprimento de 9 m.	1600
	9500 kg

Utilizados 2 vagões
Mercadoria de origem estrangeira
Carga e descarga pelos Donos
Distância 273 kms

Motor — 1.ª classe S/R — Tarifa Geral	
Boia — 2.ª » S/R — » »	
Mastro — 2.ª » S/R — » »	

por 12 T.

Transp., motor $(234\$00 + \frac{234\$00 \times 15}{100}) \times 4,49 =$	1 208\$26
» boia $(214\$75 + \frac{214\$75 \times 15}{100}) \times 3,41 =$	842\$15
» mastro $214\$75 \times 12 =$	2 577\$00
Evoluções e manobras $8\$00 \times 19,9 =$	159\$20
Entrepasto $7\$50 \times 19,9 =$	149\$25
Canal	99\$50
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$04
Total	5 043\$40

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 273 km

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

Motor — Tarifa Geral 1.ª classe com 15 % por	4490 kg
Boia — Tarifa Especial Interna n.º 1 — tabela 8 (detalhe) com 15 % por	3410
Peso virtual — Tarifa Especial Interna n.º 1 — tabela 8 (detalhe) sem recargo	10500
Mastro — Tarifa Geral — 2.ª classe	1600
	20000 kg
Preço — $(234\$00 + \frac{234\$00 \times 15}{100}) \times 4,40 =$	1 208\$26
Preço — $(194\$00 + \frac{194\$00 \times 15}{100}) \times 3,41 =$	760\$78
Preço — $194\$00 \times 10,5 =$	2 037\$00
Preço — $214\$75 \times 1,6 =$	343\$60
Manutenção — $8\$00 \times 20 =$	160\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$06
	4 517\$70
Entrepasto: $7\$50 \times 20 =$	150\$00
Canal: $5\$00 \times 20 =$	100\$00
Total	4 767\$70

Pergunta n.º 186 — Agradeço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo: Remessa de P. V. de Loulé para Barreiro-Mar, um vagão particular com batata doce, 10 100 quilos.

Requisitados e fornecidos 2 encerados

Carga e descarga pela Companhia

Distância 273 km — Tarifa Especial Interna n.º 1 — Tabela 19

Preço — $95\$90 \times 10,1 =$	969\$10
Bónus de $\$20 \times 273 =$	54\$60 = 914\$50
Manutenção	181\$80
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Encerados — $2 \times \$30 \times 273 =$	163\$80
Uso de cais — $1\$50 \times 10,1 =$	15\$15
Arredondamento	\$05
Total	1 283\$30

Resposta — Está errado. Segue discriminação da taxa que corresponde, considerando como se infere das indicações do consulente, que se tratava de mercadoria acondicionada e que a descarga seria feita directamente do vagão para a embarcação:

Distância 273 kms

Tarifa Especial Interna n.º 1, tabela n.º 19
(preço de detalhe)

Preço — $106\$61 \times 10,0 =$	1 076\$77
Manutenção — (carga e evoluções e manobras) $13\$00 \times 10,1 =$	131\$30
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Encerados — $\$30 \times 2 \times 273 =$	163\$80
Arredondamento	\$03
	1 379\$90
Bónus: $\$20 \times 273 =$	54\$60
	1 35\$30
Barreiro-Mar { Descarga $5\$00 \times 10,1 =$	50\$50
Uso de cais $1\$50 \times 11 =$	16\$50
Total	1 392\$30

///

Pergunta n.º 187 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Remessa de P. V. de Hendaia para Faro, via Vilar Formoso, um capitoné com mobília, 4410 quilos (portes da C. P.).

Carga e descarga pela Companhia

Distância 692 kms

Tarifa Geral com 15 %

Preço — $577\$00 + 86\$55 \times 441 =$	2 926\$26
Evoluções e manobras — $8\$00 \times 441 =$	35\$28
Transmissão	25\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$06
Total	2 987\$60

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 692 kms

Tarifa Geral—1.^a classe com o recargo de 15 %

$$\text{Preço} = (577\$00 + \frac{577\$00 \times 15}{100}) \times 4,41 = 2\ 926\$26$$

Manutenção	Transmissão	25\$00
	Evoluções e manobras e des- carga 13\$00 \times 4,41 . . . =	57\$33
Aviso de chegada		1\$00
Arredondamento		\$01
Total		3 009\$60

///

Pergunta n.º 188 — Suscitando-se-me dúvidas acerca do que se determina no 2.º período da página 81 das Instruções Complementares ao Livro E. 11, agradeço ser informado se a um passageiro portador de bilhete de 1.^a ou 3.^a classe, de B. de Prata a Pinhal Novo, via Lisboa-R-Lisboa T. do Poço-Barreiro, que utiliza comboio e vapor de ligação com o comboio n.º 8011 à partida de Barreiro, são de considerar os quilómetros de B. de Prata a Lisboa-R e via fluvial (computada em 10 quilómetros) para efeitos de cobrança para complemento a 50 kms, mínimo exigido a este comboio?

Resposta — Os passageiros que procedam das estações ao norte de Lisboa (Rossio) e se destinem às estações da linha do Sul, que desejem viajar no comboio n.º 8011, estão sujeitos às condições de utilização do referido comboio — bilhete para um percurso igual ou superior a 50 kms ou pagando como tal.

Deve no entanto ser considerado o percurso da A. R., desde que os passageiros tenham viajado em comboio e carreira de vapor que dê ligação ao comboio n.º 8011, procedendo-se, por analogia, em conformidade com as Instruções Complementares ao Livro E. 11 (n.º 2 do Art. 68.º), computando-se em 10 quilómetros, a via fluvial.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 163 — Agradeço ser informado qual o sinal que deve ser apresentado pelo agulheiro que guarnece a agulha que em Lavradio dá acesso a Barreiro-Terra, aos comboios que de Lavradio se dirigem para Barreiro-Terra.

Como a posição normal desta agulha faz o caminho directo para Barreiro-A, julgo que o sinal a apresentar deve ser de afrouxamento, visto a linha de Barreiro-Terra em relação à de Barreiro-A, ser considerada desviada.

Trata-se de uma agulha de saída e tomada de ponta-

Resposta — Deve ser apresentado sinal de afrouxamento.

///

Pergunta n.º 164 — Tenho absoluta necessidade de fazer uma manobra, para apartar uma carruagem destinada a um comboio, que já partiu da estação anterior.

A manobra interessa a agulha de entrada do lado donde se espera o referido comboio, que já partiu há 5 minutos e tem 20 minutos concedidos para o trajecto.

Posso fazer a manobra contando com o tempo que falta para a chegada do comboio? Julgo que não, pois pode dar-se qualquer acidente.

Resposta — Pode fazer a manobra, desde que cumpra integralmente com o determinado nos art.ºs 51.º do Regulamento 3 e n.º 10.º do Regulamento 2.

///

Pergunta n.º 165 — Numa estação de origem, um comboio regular, cuja partida está marcada para as 12,15, só partiu às 14,12, porque a máquina, que lhe estava destinada, foi utilizada para dar socorro a um comboio que chegou à mesma estação às 13,50.

Devo marcar o tempo perdido a «diversos»?

Resposta — Não. O tempo perdido deve ser marcado à Tracção, visto tratar-se dum comboio regular e portanto com máquina escalada.

///

Pergunta n.º 166 — Recebi na minha estação um comboio de mercadorias, atrasado, que não coube na linha de resguardo, ficando 3 vagões fora do limite.

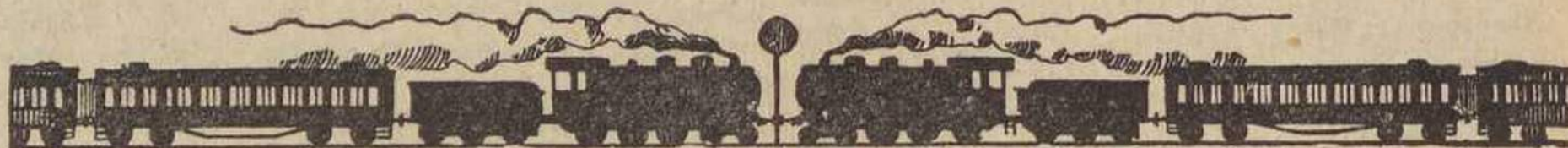
Não tenho possibilidade de resguardá-los na linha do cais, por se encontrar totalmente utilizada.

Este comboio é ultrapassado por um comboio semi-directo sem paragem.

Como devo proceder?

Resposta — Antes de receber o comboio de mercadorias devia ter verificado minuciosamente se estava em condições de o fazer, sem causar atraso ao comboio semi-directo.

Perante o facto consumado, deve proceder como determinado no art.º 19.º do Regulamento 2.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Rodrigo Gonçalves da Mota — Admitido como carregador em 8 de Abril de 1904, passou a guarda de estação em 12 de Março de 1906. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a fabricante de bilhetes em 1 de Janeiro de 1925 e, a encarregado de fabricante de bilhetes, em 1 de Janeiro de 1946.

João Vieira Santiago — Admitido como carregador auxiliar em 18 de Abril de 1914, foi nomeado carregador em 28 de Setembro de 1917 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Junho em 1928.



Francisco António Júnior — Admitido como boletineiro auxiliar em 3 de Abril de 1914, passou a praticante de estação em 8 de Agosto de 1917 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 28 de Novembro de 1919. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a revisor de bilhetes de 2.ª classe e, a revisor de bilhetes de 1.ª classe, em 1 de Julho de 1938.

Ivo da Costa — Admitido como praticante em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe de 1.ª classe em 1 de Julho de 1944 e, a Chefe Principal, em 1 de Janeiro de 1952.



José Casimiro — Admitido como praticante suplementar em 9 de Maio de 1914, foi nomeado factor-aspirante em 17 de Julho do mesmo ano. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe de 1.ª classe em 1 de Fevereiro de 1943 e, a Chefe Principal, em 1 de Janeiro de 1952.

Adelino Marques Ventura — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1915. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1942 e, a chefe de 1.ª classe, em 1 de Julho de 1947.



António Joaquim Pereira Resende — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe de 2.ª classe em 1 de Setembro de 1944 e, a Chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.

Antonio Marques — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1939 e, a Chefe de 2.ª classe, em 1 de Julho de 1944.



Francisco da Silva — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1941 e, a Chefe de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.

Pedro Fernandes Ermida — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1943 e, a Chefe de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.





Francisco Duarte — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1927 e, a Chefe de 3.ª classe, em 1 de Janeiro de 1939.

António Simões Ladeira — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1915. Promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1917 e, a Factor de 2.ª classe, em 1 de Abril de 1921.



Henrique Fernandes Bastos — Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914, foi promovido a conferente em 1 de Julho de 1917, a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1924 e, a fiel de cais de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1939.

Diogo Duarte — Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914, foi promovido a conferente em 1 de Abril de 1917, a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1923 e, a fiel de cais de 1.ª classe, em 1 de Julho de 1937.



Augusto César Machado — Admitido como carregador eventual em 23 de Maio de 1914, foi nomeado guarda de estação em 13 de Dezembro de 1923, promovido a conferente em 1 de Janeiro de 1941 e, a fiel de cais de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1949.

Francisco Tomásio — Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914 e passado a guarda em 21 de Outubro de 1936.



Francisco Assis Geraldês — Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914 e passado a guarda de estação em 1 de Maio de 1920.

José Maria de Carvalho — Admitido como carregador eventual em 23 de Maio de 1914, nomeado carregador em 16 de Abril de 1919 e passado a guarda de estação em 3 de Junho de 1924.



Lusio Pernet — Admitido como carregador eventual em 12 de Maio de 1914 e nomeado carregador em 10 de Maio de 1919.

Mário José de Sousa Dinis — Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1915. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Subchefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1934 e a Chefe de Repartição, em 1 de Janeiro de 1943.



Jacinto Ferreira Noronha — Admitido como praticante em 6 de Junho de 1904, foi nomeado aspirante em 26 de Dezembro de 1904. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1936 e, a chefe principal, em 1 de Janeiro de 1940.

Joaquim Manuel Dias — Admitido como praticante em 6 de Junho de 1914, foi nomeado aspirante em 29 de Janeiro de 1925 e promovido a factor de 3.ª classe em 26 de Fevereiro de 1925. Em 1 de Outubro de 1928 foi promovido a factor de 2.ª classe e, em 1 de Janeiro de 1944, a factor de 1.ª classe.





Cândido Teixeira Monteiro — Admitido como carregador eventual em 4 de Junho de 1914, foi nomeado guarda fios de 2.^a cls. em 18 de Setembro de 1919 e promovido a guarda-fios de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1952.

Guilherme Nogueira Soares — Admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 6 de Abril de 1914, depois de ter passado por diversas categorias, foi promovido a operário de 2.^a cls., caldeireiro, em 1-12-945.



António de Almeida — Admitido ao serviço da Companhia, como montador, em 11 de Abril de 1914; depois de ter passado por diversas categorias, foi promovido a serralheiro de 1.^a cls. em 1-1-943.

Henrique Rodrigues Correia — Admitido ao serviço da Companhia, como forjador, em 20 de Abril de 1914; depois de ter passado por diversas categorias, foi promovido a forjador de 1.^a clas. em 25 9-927.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Leonor Sofia Silva Duarte — Bilheteira de 1.^a classe da estação de Lisboa-R., n.º 14 121, encontrou, abandonada num postigo da bilheteira n.º 3, no dia 6 de Março, uma carta contendo diversos papéis, selos do correio e a importância de 890\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.

José Ferreira — Servente, quando procedia à limpeza da sala de estudos da Tracção, encontrou um relógio de metal branco, para homem, que prontamente entregou ao chefe do Pessoal Menor.



Luís Fernandes — Contínuo de 2.^a classe, quando procedia à limpeza numa repartição da Estatística, encontrou um anel de ouro, com pedras, que imediatamente entregou ao chefe do Pessoal Menor.

António Henriques Sequeira — Carregador da estação de Tua, n.º 2 994, encontrou no dia 3 de Maio, no cais de passageiros, uma pulseira de ouro, para criança, que prontamente entregou ao seu chefe.



Alberto Augusto Caldivano Patricio — Revisor de bilhetes de 3.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes da Campanhã, n.º 17 051, encontrou numa carruagem do c.º 11 de 8 de Maio, uma saca de senhora contendo, além de vários artigos de uso pessoal, a importância de 1.500\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Aveiro.

Custódio Luís das Neves — Agulheiro de 3.^a classe da estação de Benfica, n.º 17 164, encontrou no dia 19 de Maio, no Cais de passageiros, um broche de ouro, rubis e diamantes no valor de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.





Henrique Marques — Revisor de 2.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Sernada, n.º 18 830 (VV), encontrou numa carruagem do c.º 731 de 19 de Abril findo, um estojo forrado a veludo contendo a importância de 8 200\$00, uma pulseira, uma corrente, um relógio, dois alfinetes, seis broches, dois brincos com pérolas, três botões de punho, duas partes de anel

e meia libra, tudo em ouro, e outros objectos, que prontamente entregou ao chefe da estação de Agueda.

António Rodrigues — Marinheiro de 1.^a cl. (n.º 10 246 MT), da Via Fluvial-Barreiro. No dia 20 de Abril, depois do desembarque dos passageiros da C.^a 21, de bordo do barco «Alentejo», encontrou uma mala de viagem contendo diversos objectos, no valor aproximado de 3 000\$00, que prontamente entregou ao Mestre do vapor, que por sua vez fez a entrega ao Chefe da estação do Barreiro.



António Dias da Costa — Guarda-freio de 1.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Alfaiates, n.º 12 362, encontrou, no dia 7 de Abril findo, uma carteira de senhora contendo, além de diferentes artigos, a importância de 581\$50, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

Augusto Antunes — Carregador suplementar de Vila Franca de Xira, n.º 18 360, momentos depois de ter recebido o pagamento do seu vencimento, procurou o factor de 2.^a classe, António Vaz da Silva, daquela mesma vila, n.º 2 158, para lhe comunicar que, além da importância que lhe era devida, recebera 500\$00 a mais, que entregou imediatamente.



João Almeida Durão — Marinheiro de 2.^a cls. (n.º 10 501 MT), da Via Fluvial-Barreiro. No dia 12 de Abril, quando procedia, depois do desembarque dos passageiros, a revista à câmara de 1.^a cls. do vapor «Trás-os-Montes», que tinha feito a carreira n.º 8, encontrou um porta-moedas, contendo 247\$50, chaves e outros objectos diversos que prontamente entregou ao

Mestre do vapor, que lhe deu seguimento.

Miguel Alegria Curvelo — Chefe do distrito 144 (Serpins), louvado pela Divisão de Via e Obras pela sua decidida actuação, quando, em 9 de Fevereiro pp.º, encontrando-se de folga, procedeu à remoção de entulhos, contribuindo para a rápida desobstrução da linha, que havia sido atingida pelo desabamento da trincheira existente ao km 32,600 — Linha de Arganil.



António Magalhães — Sub-chefe do distrito 144 (Serpins) louvado pela Divisão de Via e Obras pela sua decidida actuação, quando, em 9 de Fev. pp.º, encontrando-se de folga, procedeu à remoção de entulhos, contribuindo para a rápida desobstrução da linha, que havia sido atingida pelo desabamento da trincheira existente ao km 32,600 — Linha de Arganil.

Artur dos Santos Reis — Assentador do Distrito 144 (Serpins) louvado pela Divisão de Via e Obras pela sua decidida actuação, quando, em 9 de Fevereiro pp.º, encontrando-se de folga, procedeu à remoção de entulhos, contribuindo para a rápida desobstrução da linha, que havia sido atingida pelo desabamento da trincheira existente ao km 32 600 — Linha de Arganil.



REFORMAS



António José Bexiga — Operário de 1.^a classe (funileiro) das Oficinas do Barreiro.

Casério Teixeira de Almeida — Operário de 1.^a classe (serr.º), Oficinas de Campanhã.





José Gonçalves — Fogueiro de 2.^a classe do Depósito de Campanhã.

João Gomes — Limpador do Depósito de Entroncamento.



Manuel Feliciano — Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Entroncamento.

José Vicente Coelho — Operário de 2.^a classe (pintor), Oficinas do Barreiro.



Albino Ferreira de Castro — Operário de 1.^a classe (fundidor), Oficinas de Campanhã.

José Augusto Tejana — Maquinista de 3.^a classe do Depósito da Figueira da Foz.



Mário de Sousa Santos — Sub-chefe de escritório Regional de 1.^a classe do Depósito do Entroncamento.

Manuel dos Santos Ranita — Operário de 3.^a classe (serr.^o), das oficinas de Lisboa.



Manuel Jorge Petinga — Operário de 3.^a classe (caldeireiro), das Oficinas do Barreiro.

Camilo José Lopes — Operário de 1.^a classe (serr.^o) de Depósito de Gaia.



Divisão de Abastecimentos — *Francisco da Silva* — Distribuidor de Materiais de 1.^a do Armazém Regional do Entroncamento.

Direcção-Geral — *José Lourenço* — Contínuo de 2.^a classe.

Exploração — *José Viegas Cabrita* — Agulheiro de 3.^a classe de Tunes.

Virgílio Augusto Andrade — Agulheiro de 3.^a classe de Vesúvio.

Mário Ferreira — Chefe de 2.^a classe da Figueira da Foz.

Manuel José Moital Júnior — Factor de 2.^a classe de Monte Redondo.

Manuel Gonçalves — Condutor de 1.^a classe do Barreiro.

Júlio Pereira Mendonça — Condutor de 2.^a classe de Campanhã.

Manuel Monteiro da Silva — Faroleiro de Campanhã.

Raúl José Vlegas — Inspector técnico de 1.^a classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Celestino Marques — Inspector principal da 2.^a Secção (Porto — Boa Vista).

José Alberto — Empregado principal dos Serviços Gerais.
Benjamim Rodrigues Mendes — Empregado principal dos Serviços Gerais (Secção da Figueira da Foz).
Pompílio Duarte Lizardo — Chefe de 1.^a classe de Entroncamento.
Bernardino Aires Pereira — Chefe de 3.^a classe de Leixões.
Belmiro Luís Martins — Chefe de 3.^a classe de Vila Franca — Trancoso.
Francisco Rios Vasques — Fiel de cais de 1.^a classe de Alcântara-Terra.
Joaquim Pires Alves — Condutor de 1.^a classe de Entroncamento.
José Carvalho — Condutor de 2.^a classe de Entroncamento.
José Rodrigues Cruz Júnior — Condutor de 2.^a classe de Lisboa.
Matias Duque Fonseca — Condutor de 2.^a classe de Entroncamento.
António Correia — Guarda-freios de 2.^a classe de Alfaias.
António Cortez — Capataz de manobras principal de Lisboa-P.
Inácio Gonçalves Carraca — Guarda de estação de Gaia.
Marcelino da Cruz — Guarda da estação de Torres Vedras.
Manuel Veríssimo Pires — Porteiro de Entroncamento.
Francisco Esteves — Carregador de Coimbra-B.
José da Silva Carreiro — Carregador de Entroncamento.
Júlio Teixeira de Carvalho — Carregador de Campanhã.
António de Azevedo Martins — Adjunto do Serviço da Fiscalização das Receitas na Repartição do Porto (Subchefe de serviço-NP.)
Paulina Encarnação de Almeida — Escriutária principal de Coimbra.
Ernestina dos Santos Pereira — Escriutária de 1.^a classe de Caldas da Rainha.
José Domingos — Fabricante de bilhetes do Serviço da Fiscalização das Receitas.
António Tiago da Costa Gonçalves — Chefe de 1.^a classe de Valença.
Joaquim Alves — Agulheiro de 2.^a classe de Nelas.
Manuel Gregório — Agulheiro de 3.^a classe de Mafra.
Manuel da Costa Neves Júnior — Inspector da 16.^a Secção (Entroncamento).
José Gonçalves — Empregado principal da 5.^a Circunscrição.
Elvira Delgado e Silva — Escriutária de 1.^a classe da 3.^a Circunscrição.
António dos Santos Costa — Empregado de 1.^a classe da 7.^a Circunscrição.
Ernesto Nunes Assunção — Chefe de 3.^a classe de Barquinha.
Silvestre Francisco dos Reis — Chefe de 3.^a classe de Vermoill.
Alfredo Pereira Braga — Fiel de estação de Braga-Central.
José Carvalho Oliveira — Fiel de estação de Alcântara Mar.
Edmundo Vicente de Jesus Gomes — Fiel de estação de Évora.
Manuel Marroio Marques — Factor de 2.^a classe de Castelo Branco.
José Anes — Condutor de 1.^a classe de Barreiro.
José da Silva — Condutor de 1.^a classe de Barreiro.
António da Silva — Condutor de 1.^a classe de Entroncamento.
Celestino dos Santos — Guarda-freios de 1.^a classe de Campanhã.
Germano Dias da Silva — Capataz de manobras de 1.^a classe de Lisboa P.
Manuel Martins Júnior — Agulheiro de 3.^a classe de Machados.
José Agostinho — Agulheiro de 3.^a classe de Vale de Figueira.
Tomás de Jesus Narciso — Agulheiro de 3.^a classe de Torre das Vargens.
Manuel da Encarnação Varela — Agulheiro de 3.^a classe de Estômbar.
António Silva Pinto — Condutor de 2.^a classe de Campanhã.
João Ferreira — Conferente de Lisboa-P.
Humberto Nascimento Pardal — Agulheiro de 3.^a classe de Vila Viçosa.
José Elísio — Guarda de estação de Covilhã.
Francisco Paula de Oliveira Júnior — Chefe de 3.^a classe de Moita.
António Areias Torres — Factor de 1.^a classe de Barroselas.

Material e Tracção — *Alcides Dias* — Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Gaia.
Cipriano Santana — Operário de 1.^a classe (serralheiro), de Depósito do Barreiro.
Pedro da Luz — Operário de 1.^a classe (serralheiro) de Depósito de Gaia.

Serviços Médicos — *Dr. Adriano Nery Gomes da Costa* — Médico da 67.^a Secção com sede em Moura.

Via e Obras — *José Martins* — Ajudante do 3.^o lanço da 6.^a Secção (Alpedrinha).
João Areias — Assentador do distrito 23 (Bemposta).
João Matias — Assentador do distrito 288 (Ermidas).
Manuel Joaquim — Assentador do distrito 5/Corgo (Samardã).
José da Silva — Assentador do distrito 22/B. A. (Sobral).
Joaquim Manuel de Sousa — Assentador do distrito 32 (Assumar).
Manuel dos Santos Ramela — Assentador do distrito 135 (Marinhais).
Manuel Moraes — Assentador do distrito 53 (Vermoill).
Afonso Moreira — Assentador do distrito 39 (Canha).
Alberto António — Assentador do distrito 51 (Albergaria).
Manuel Mendes — Assentador do distrito 60/ (Formoselha).
Joaquima Duarte — Guarda de passagem de nível do distrito 2, 5.^a (Bombarral).
Valério Dinis Lopes — Empregado de 1.^a classe do S.^o de Obras Metálicas (C. do Duque, 20 — Lisboa).
Mariolano Elviro Rebelo da Silva — Enc.^o de vidraceiro da 1.^a Secção (Lisboa-P).
Carlos Ferreira Salinas Caldeira de Mendanha — Chefe de Secção do Serviço de Conservação (Calçads do Duque n.^o 20—Lisboa).
Alfredo de Sousa Carreira — Chefe de Secção do S.^o de Obras Metálicas (C. Duque n.^o 20 - Lisboa).
João Roma — Assentador do distrito 43 (Marvão).
Maria da Assunção — Guarda do distrito 53 (Vermoill).
Abeilardo Ramos Costa — Assentador do distrito 289 (Alvalade).

Joaquim Pinto Duarte — Assentador do distrito 116 (Barca de Amieira).
António Rodrigues — Assentador do distrito 16 BA (Contenças).
Bernardina de Sá — Guarda de passagem de nível do distrito 74 (Estarreja).
Agostinho Rodrigues — Assentador do distrito 45 (Paialvo).
Euprépia de Jesus — Guarda de passagem de nível do distrito 35 (Elvas).
Manuel Martins Rozendo — Assentador do distrito 202 (Pinhal Novo).
Luisa Rozário Simões — Guarda de passagem de nível do distrito 23 (Bemposta).
António Guedes — Chefe de lanço de 2.ª classe do 4.º lanço da 10.ª Secção (Vila Pouca).
Joaquina Custódia — Guarda de passagem de nível do distrito 20 (Barquinha).
João de Magalhães — Assentador do distrito 3/Corgo (Vila Real).

DEMISSÕES

Serviços Médicos — *Dr. Luciano Aresta Branco* — Médico da 67.ª Secção, com sede em Beja, demitido por incapacidade física.

FALECIMENTOS



Manuel Maria Carvalho — Admitido ao serviço da Companhia como limpador de máquinas em 20-10-927; passou ao quadro com actual categoria em 1-9-944.

José Rodrigues Ferreira — Admitido ao serviço, na extinta Companhia do Norte de Portugal, em 25-6-920, como carregador, foi nomeado agulheiro de 3.ª cls. em 11-6-934; passou a servente em 3-5-945, categoria com que transitou para a C. P., tendo sido nomeado operário ajud. (serralheiro) em 21-5-949.



Angelo Augusto das Neves — Vigilante, admitido ao serviço da Companhia em 30-7-919, como limpador, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 10-9-920; depois de ter transitado pelas diferentes categorias, foi promovido a vigilante em 1-1-952.

Joaquim de Sousa — Admitido ao serviço da extinta Companhia da Beira Alta, em 17-8-924, como limpador, foi nomeado ajudante de revisor de material, em 10-4-926; promovido a revisor de material em 6-6-929 e a revisor de material de 2.ª cls., em 1-12-945, categoria com que transitou para a C. P.



Joaquim Rafael Saraiva — Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 10-2-1928, passou a servente em 26-7-1943.

David José Fernandes — Servente da Oficina de Obras Metálicas (Ovar).

Admitido como ajudante auxiliar em 5-11-934, tendo ingressado no quadro como servente de Oficina em 8-11-944.



Manuel da Silva — Fiel principal do Armazém Regional de Lisboa — Admitido como servente em 10 de Maio de 1917, foi promovido a ajudante de distribuidor em 1-2-922; a distribuidor de 2.ª classe em 1-1-924; a distribuidor de 1.ª em 1-3-926; a a fiel de armazém de 1.ª em 1-1-930 e à sua actual categoria em 1-1-936.

Alvaro Inácio — Chefe de 1.ª classe de Coimbra. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 7 de Junho de 1912. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1934, a chefe de 2.ª, em 1 de Janeiro de 1941 e à sua actual classe em 1 de Setembro de 1945.



Entrega dos Prémios do XII Concurso de Estações Floridas

O nosso Boletim de Novembro do ano passado, referiu-se, largamente, em artigo ilustrado com várias gravuras e subscrito pelo funcionário do SNI, sr. Alberto Pereira Leite, e membro do Juri de classificação ao XII Concurso de Estações Floridas, tendo-se publicado também a lista das estações classificadas e distinguidas com prémios pecuniários, menção honrosa especial, menção honrosa e prémios de persistência.

A entrega dos prémios do XII Concurso, organizado pelos Serviços de Turismo do Secretariado Nacional de Informação, efectuou-se na tarde do dia 23 de Julho, na sala anexa ao cinema do Palácio Foz, sob a presidência do sr. dr. Felner da Costa, chefe da Repartição de Turismo, que tinha sentados ao seu lado os srs. engenheiros José de Abreu, em representação da C. P. e do seu director-geral, sr. Eng. Espregueira Mendes, e António Bual, administrador-geral da Sociedade Estoril.

Depois de, em breves palavras, o sr. dr. Felner da Costa se ter referido ao êxito do concurso, o sr. Pereira Leite procedeu à chamada dos premiados.

Os prémios foram-lhes entregues pelo chefe da Repartição de Turismo e pelos membros do juri, srs. Sá Chaves e Eng. Agrónomo Gil Pires Martins.

O primeiro prémio (2.500\$00) foi atribuído, como, oportunamente, relatámos, à estação de Olhão, recebendo-o o sr. Manuel Catarino Júnior. Prémios seguintes: o 2.º, 2.000\$00, Caminha, sr. Manuel Monteiro; 3.º, 1.500\$00, Valado, sr. Álvaro da Silva Martins; 4.º, 1.000\$00, Runa, sr. José Pereira Certo; 5.º,

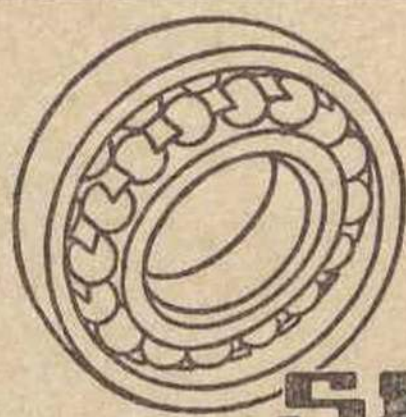
750\$00, Rio Tinto, sr. Marcolino da Ressurreição Reis; e 6.º, 500\$000, Leixões, sr. Abílio Alves da Costa Braga.

Cumpre-nos salientar que o primeiro classificado já recebeu, em concursos anteriores, o 2.º, o 3.º, o 4.º e o 5.º prémios.

Procedeu-se em seguida à distribuição de menções honrosas especiais com prémios de persistência, assim atribuídos; Afife, sr. Fernando Pinto Martinho; Barroselas, srs. João Augusto Azevedo dos Santos e Cândido Lopes de Brito; Darque, sr. António Ribeiro; Espinho, srs. Joaquim da Silva Pinto e João Simplício; Luso-Buçaco, sr. Francisco Gonçalves; Parede, sr. Jerónimo Godinho Branco; Santo Tirso, sr. Altino Dias Pereira; Sintra, sr. Elísio Faustino Duarte; Valadares, srs. Pedro Fernandes Ermida e Hermínio Pintão; e Vizela, sr. Manuel de Freitas.

Foram ainda conferidas menções honrosas especiais às seguintes estações: Amarante, Cete, Ermezinde, Fornes de Algodres, Gondifelos, Gouveia, Lourical, Nine, Paçô Vieira, Pêro Negro, Porto-Trindade, Tamel, Vila Meã; e menções honrosas com prémio de persistência aos srs. Zélio de Campos e José Maria da Costa, da estação de Carcavelos; Abílio Pinto Meneses e Belmiro Augusto Monteiro, de Penafiel; e Albino Fernandes Madeira e Serafim Machado de Aguiar.

Por último foram entregues diplomas-menções honrosas aos chefes das estações de Braga, Caxarias, Caxias, Celorico da Beira, Contumil, Guimarães, Leça do Balio, Pinhal Novo, Rocarei, S. Domingos, S. Martinho do Porto, S. Pedro da Torre e Vila do Conde.



SKF

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

**LISBOA
PORTO**

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995-34223

AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776-29777

Descontos aos ferroviários

Chamamos novamente a atenção dos leitores para o anúncio permanente que a conhecida firma *Oculista de Lisboa, L.^{da}* publica neste Boletim. Estabelecida há muitos anos na Rua da Madalena, n.º 182-B (frente à Rua de Santa Justa), esta casa especializada em artigos de oculista, não só garante os seus trabalhos, como concede os descontos máximos aos funcionários da C. P. e da Sociedade Estoril.

A firma Hilário Alves, Oculista, estabelecida na rua do Carmo, 69, 2.º-Dto. concede a todos os funcionários da C. P. e suas famílias, desconto de 35 % no preço das lentes para óculos e 40 % no preço dos aros para os mesmos, para o que bastará a apresentação do bilhete de identidade ou simples aposição dum carimbo na respectiva receita médica.

Uma outra firma *O Oculista da Rua da Palma*, estabelecida no n.º 55, loja, também concede descontos de 35 e 40 %, respectivamente, nos preços das lentes para óculos e aros para os mesmos. Indispensável a apresentação do bilhete de identidade.

S u m á r i o

Um ilustre ferroviário argentino: Eng.º Atilio Cappa

Instrução profissional

Fénelon, grande educador, por Abílio dos Santos

Braga, centro de turismo

Regulamentação dispersa

Caminho de Ferro

Lá por fora

Talvez não saiba que ..., por José Júlio Moreira
Cruzeiro da F. N. T. N. à Madeira de 25 a 30
de Setembro de 1954

Bom Humor

Despedidas e agradecimentos

Perguntas e Respostas

Pessoal

Entrega dos Prémios do XII Concurso de Estações Floridas



NA CAPA — Entrega do diploma ao
factor de 2.ª cl. de Pam-
pilhosa--Joaquim Marques



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)



**Manuel Alves
Ribeiro**

F I ã E S

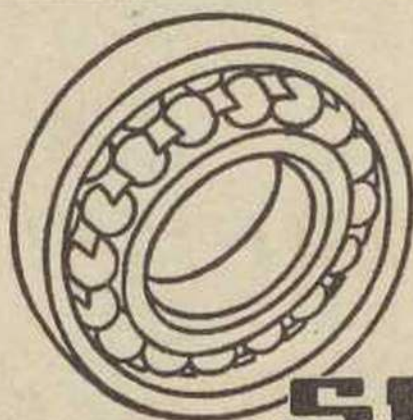
FÁBRICA DE CALÇADO TIP-TOP

Armando da Costa Almeida & C.^a

SRS. FERROVIÁRIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cómodo, elegante e que não tortura as crianças —
Peçam sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia
calçado **Tip-Top**

MOINHOS — CUCUJÃES

Tel. 210 (Rda S. João da Madeira)



SKF

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

**LISBOA
PORTO**

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995-34223

AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776-29777

PRESTA UM BOM SERVIÇO A C. P.

RECOMENDANDO AS PESSOAS

DAS SUAS RELAÇÕES OS:

— **BILHETES DE FAMILIA**

— **BILHETES FIM DE SEMANA**

— **BILHETES DE VERANEIO**

— **BILHETES QUILOMÉTRICOS**

S u m á r i o

O Problema da Índia Portuguesa

A Índia Portuguesa, por João Bispo

Ferrovíarios que marcharam para a Índia em
defesa da Pátria

Linhas férreas portuguesas

Rio Meão

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

Ainda o XII concurso de Estações floridas

Lá por fora...

Perguntas e Respostas

Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses

A Modernização do Caminho de Ferro

Regulamentação dispersa

Festa Ferroviária: Exibição de um filme no Bar-
reiro

Entraram em serviço na linha do Oeste as novas
automotoras «Diesel» eléctricas

Despedidas e Agradecimentos

Bom humor

Pessoal



NA CAPA — O Monumento a «Afonso
de Albuquerque», inau-
gurado, em Lisboa, em
3 de Outubro de 1902



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)



O MAIS RESISTENTE
ENTRE OS RESISTENTES

**Manuel Alves
Ribeira
FIÃES**