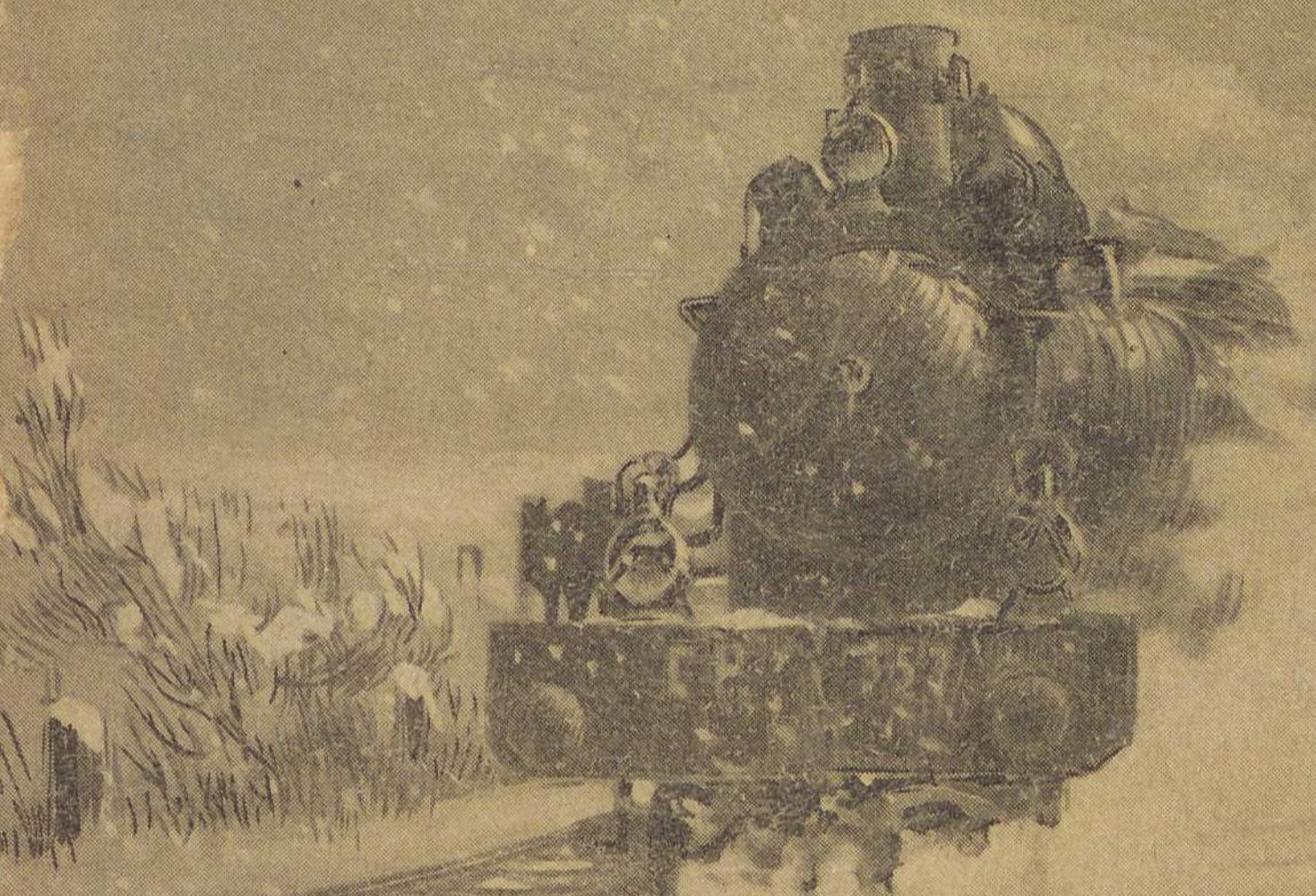


# BOLETIM DA CP



# BOLETIM DA C.P.

N.º 307

JANEIRO — 1955

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

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

## NO LIMIAR DE 1955

COM a entrada do Novo Ano de 1955, entra também em novo ano de existência o «Boletim da C P.».

Na nossa qualidade de Director deste mensário, cumpre-nos em primeiro lugar saudar o seu fundador e primeiro Director, Eng.º Álvaro de Lima Henriques e apresentar a todos os ferroviários e famílias cumprimentos e desejos das maiores prosperidades no ano que corre.

Nestes cumprimentos e votos não queremos esquecer os agentes que nos têm prestado desinteressada e prestimosa colaboração, concorrendo para a simpatia e para o prestígio do nosso Boletim.

Como afirmámos, em Janeiro de 1948, ao assumirmos a Direcção deste jornal, de todos os colaboradores que o «Boletim da C. P.» tem tido, é, indiscutivelmente, o

leitor, o mais importante e o de maior valia. E acrescentávamos: «Ler a nossa revista, assiná-la e dá-la a conhecer a todos os ferroviários portugueses, representa, sem sombra de dúvida, um auxílio valiosíssimo prestado à publicação e àqueles que, por virtude dos cargos que desempenham, lhe estão ligados.»

A publicação do «Boletim da C. P.» representa, como já o dissemos mais de uma vez, um grande esforço material que não deixará de ser justamente apreciado pelos leitores. Assiná-lo, angariar novas assinaturas, concorrer para a sua expansão, é contribuir para melhorar a cultura geral no aspecto ferroviário.

Renovamos a todos os leitores e suas famílias os nossos sinceros votos de muitas prosperidades neste ano de 1955.

R. de ESPREGUEIRA MENDES

# A COOPERACÃO DA C. P. NA CAMPANHA NACIONAL DE EDUCAÇÃO DE ADULTOS

UM dos problemas mais instantes de todos os Estados adiantados é, sem dúvida, o que se refere à instrução das suas populações. Bastará salientar-se que o progresso e civilização de um País se aferem pelo grau de instrução do seu povo.

Não admira, pois, que a este magno problema os Governos dediquem o melhor da sua atenção e carinho.

Em Portugal, não obstante as diversas providências, que vinham sendo tomadas, para incrementar a difusão do ensino primário, a taxa de analfabetismo era ainda, em 1930, assás elevada: 61,8%. Em 1940, situava-se em 49% e, dez anos volvidos, em 1950, em 40,4%.

É certo que o decréscimo verificado era já notável, mas reconhecia-se estar este último número bem longe de poder considerar-se lissoneiro.

Urgia tomarem-se medidas mais profícias, susceptíveis de, cabalmente, satisfazerem tão premente problema.

Neste propósito, entendeu o Governo — e muitíssimo bem — intensificar a política de combate ao analfabetismo, determinando, pelos decretos n.ºs 38 968 e 38 969, o princípio da obrigatoriedade do ensino primário ele-

mentar para todos os indivíduos dos 7 aos 13 anos e reforçando, por um conjunto de providências diversas, tal obrigação para os maiores dessa idade — dos 14 aos 35. Dentro desta finalidade, reorganizou-se a assistência escolar, criaram-se os cursos de educação de adultos e promoveu-se uma campanha nacional contra o analfabetismo.

Esta verdadeira cruzada, «política de valorização humana», como já foi apelidada, — pelo próprio Subsecretário de Estado da Educação concebida e dirigida — cedo assumiu largas proporções, assinaladas por decisivas e frutuosas iniciativas.

Quis a Companhia, e desde logo, prestar a tão patriótico como inteligente plano, o seu incondicional e acolhedor interesse. E assim, não só colocou à disposição do Ministério da Educação as instalações necessárias

para o funcionamento dos cursos em questão, como, mais ainda, promoveu o equipamento das salas das aulas com o material escolar preciso e forneceu, aos alunos, gratuitamente, todos os artigos didácticos de que careciam.

Cerca de duas centenas de milhar de escudos foram previstos para fazer face aos encargos daqui derivados no decorrente ano



Sua Exceléncia o Subsecretário de Estado da Educação Nacional, sr. Dr. Henrique Veiga de Macedo, criador e impulsor da actual Campanha educativa

lectivo. Estão frequentando os cursos de adultos criados pela Companhia 2 070 agentes. Desses, diga-se de passagem, únicamente 63 são analfabetos.

É óbvio que, para ministrar instrução a tão elevado número de indivíduos, em grande parte disseminados pela linha, houve que estabelecer núcleos escolares, criar locais de concentração e determinar a transferência de centenas de indivíduos. Todas as inevitáveis dificuldades surgidas foram prontamente removidas no reconhecimento nítido, compreensivo, do elevado significado da intenção governativa.

Criaram-se já 56 núcleos escolares, distribuídos por Viana do Castelo, Nine, Porto (9), Régua (2), Pocinho, Espinho (2), Ovar, Sernada do Vouga, Santa Comba-Dão, Figueira da Foz (2), Pampilhosa da Serra (2), Aveiro, Coimbra, Caldas da Rainha, Entroncamento

(6), Setil, Vila Franca de Xira, Lisboa-Camplide (5), Lisboa-Santa Apolónia (7), Barreiro (4), Castelo Branco, Estremoz, Funcheira, Évora, Beja e Faro.

A alguns agentes, pela impossibilidade de ingresso nas nossas escolas, facilitou-se a frequência em estabelecimentos oficiais; a muitos outros, proporcionou-se a instrução por lição individual, sem qualquer encargo para os beneficiados.

Está assim prosseguindo, e vivamente, em todos os sectores da Companhia, a cooperação prestada à presente cruzada.

É que — nunca é demais frisá-lo — a obra do Governo é absolutamente credora de todos os nossos aplausos. Nem só as obras de pedra e cal constituem marcas de progresso na senda da Vida; há outras, menos espectaculares, que nada ficam devendo àquelas. É o caso de agora!

DR. ELIO CARDOSO  
Comercialista-Ajudante

## Engenheiro Constantino Cabral

Passou à situação de reforma, em 1 de Dezembro findo, o Eng.<sup>o</sup> Constantino de Figueiredo Cabral, Sub-chefe de Divisão, Adjunto à Direcção-Geral.

Tendo sido admitido na Companhia, em Maio de 1912, como engenheiro-praticante da Divisão de Exploração, saiu, em Outubro de 1920, para ocupar nos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga o cargo de Director da Exploração. Mais tarde foi nomeado Director da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga).

Com a incorporação das linhas ferroviárias nacionais em 1947, o Sr. Eng.<sup>o</sup> Constantino Cabral veio de novo servir a C. P., passando a ocupar o lugar de Subchefe de Divisão, Adjunto à Direcção-Geral.

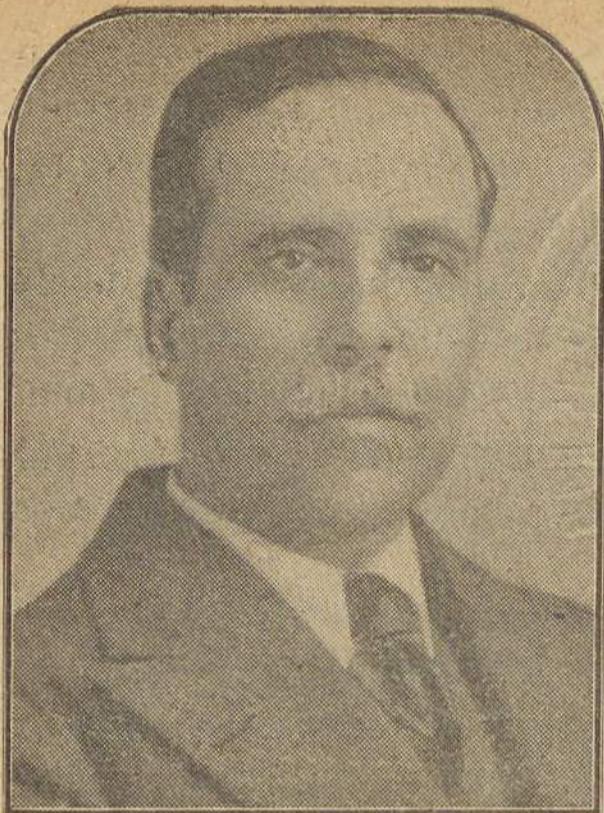


As suas qualidades de trabalho e de organização, a sua inteligência e o seu aprumo impuseram-no sempre à consideração e estima dos seus colegas e ao respeito dos seus subordinados, conquistando em todos gerais simpatias.

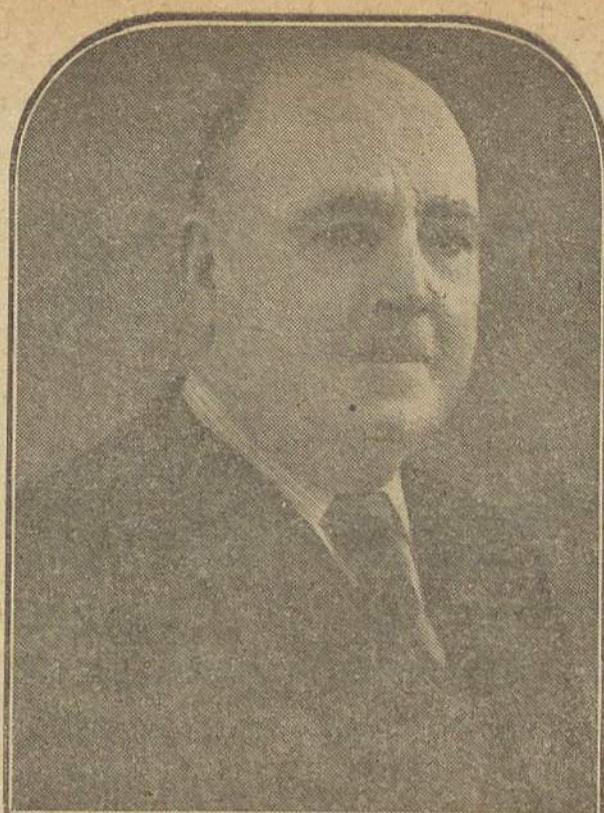
Durante 8 anos desempenhou as funções de Presidente da Comissão Administrativa das Colónias de Férias da C. P., «lugar onde teve ocasião de demonstrar elevadas provas de dedicação e interesse por tão valiosa obra» — como consta do recente louvor com que muito merecidamente foi distinguido pelo nosso Conselho de Administração.

A sua saída deixa profunda saudade em quantos com ele privaram diariamente.

O «Boletim da C. P.», cumprimentando o ilustre engenheiro, deseja-lhe as maiores e duradouras venturas.



Dr. Alberto Martins dos Santos



Aparício Nunes Frutuoso



Dr. Lúcio Pais de Abranches

## HOMENAGENS

### A CONSAGRAÇÃO DO MÉDICO RURAL

Por iniciativa da Ordem dos Médicos, prestou-se recentemente homenagem, na Sociedade de Geografia, em Lisboa, ao esforço da Medicina portuguesa exercida nos meios rurais, numa sessão solene presidida pelo Chefe do Estado e assistida pelos srs. Presidente do Conselho de Ministros, Cardeal Patriarca, vários ministros e outras altas entidades, e ainda com a colaboração dos ilustres professores Vallery-Radot e Gregório Marañon, das Faculdades de Medicina de Paris e de Madrid, respectivamente.

Três médicos portugueses, um de cada Secção Regional — em representação do Norte, Centro e Sul do País — foram escolhidos como símbolos das virtudes da profissão e condecorados com a Comenda da Ordem de Benemerência: os Drs. Alberto Martins dos Santos, do Bombarral, Lúcio Pais Abranches, do Luso e João Álvares Pereira Carneiro Leal, de Marco de Canavezes.

Porque os dois primeiros — os Drs. Alberto Martins dos Santos e Lúcio Pais Abranches — são médicos reformados do Caminho de Ferro, — respectivamente da C. P. e da Beira Alta — que à Casa ferroviária muitos e valiosos serviços prestaram, «socorrendo com

o seu saber e confortando com o seu coração» muitos ferroviários e seus familiares, não quis o «Boletim da C. P.» deixar de assinalar nas suas páginas tão relevante facto, associando-se deste modo a tão justa homenagem prestada.

Nesta época de egoismos, é consolador enaltecer a figura daqueles que, pela luz do seu entendimento, pelos primores do seu coração ou pelos sacrifícios da sua dedicação a uma causa, a uma classe, vivem para praticar o bem, ignorados do grande mundo, unicamente com a preocupação de serem úteis ao seu próximo.

Tais figuras merecem ser sempre salientadas, em todos os momentos, pela lição profunda que as suas vidas constituem a favor dum Mundo tão necessitado de boa vontade.

Esta, a razão da consagração nacional prestada. Este também, o motivo destas linhas.

#### **Aparício Nunes Frutuoso**

Após 56 anos de serviços prestados à Companhia, reformou-se em 1 de Janeiro o sr. Aparício Nunes Frutuoso, Subchefe de Serviço.

Admitido como Praticante em 1 de Fevereiro de 1899, foi nomeado Subinspector em 1 de Outubro de 1927, promovido a Inspector em 1 de Janeiro de 1931, a Chefe de Circunscrição em 1 de Julho de 1939 e, finalmente, a Subchefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1948.

Durante a sua longa carreira o sr. Aparício Frutuoso demonstrou o maior zelo, mas foi à testa do Serviço das Reclamações, que dirigia desde 1947, que este distinto funcionário revelou, a par com a sua competência, extrema dedicação pelos interesses da Companhia.

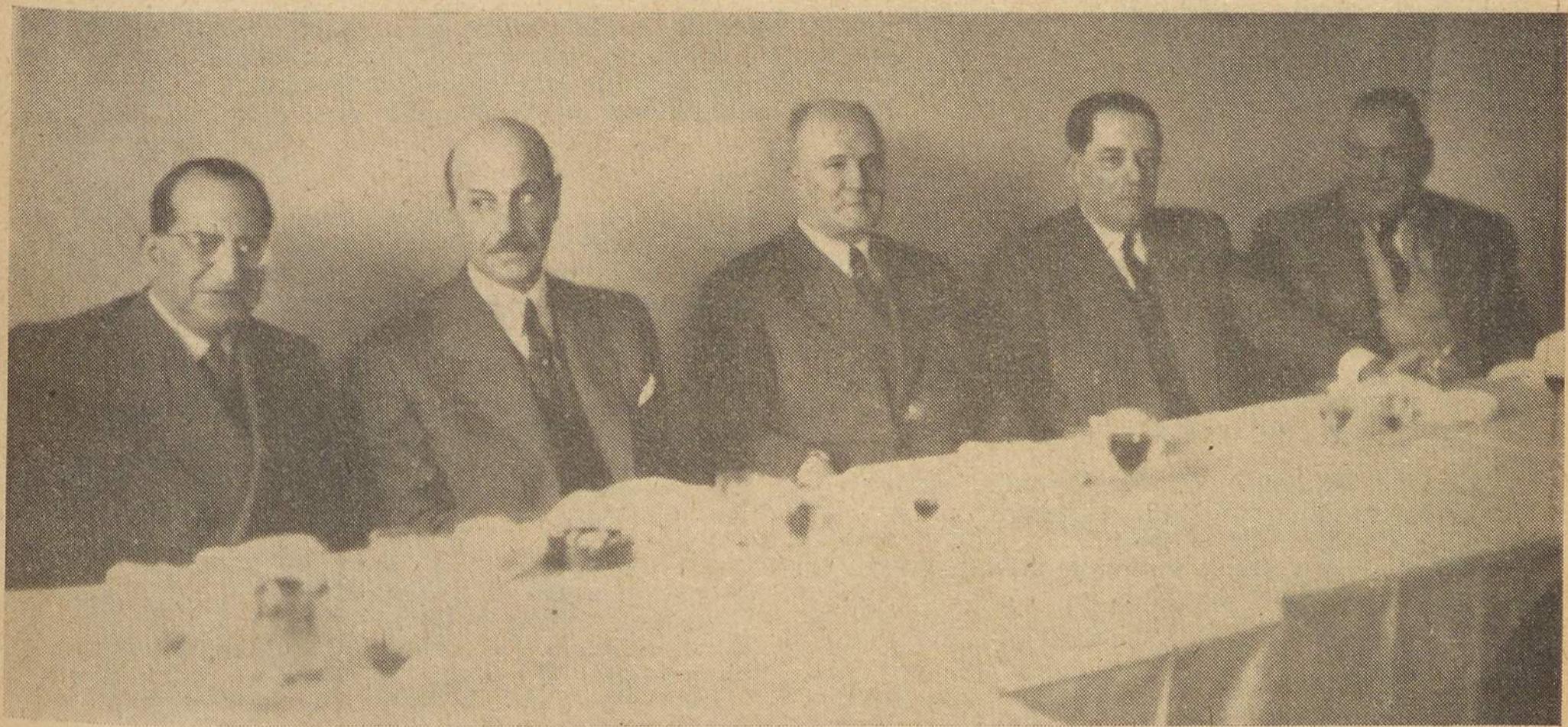
Pelos seus dotes de carácter, o sr. Aparício Frutuoso granjeou a estima e a consideração dos seus subordinados, dos seus cole-

Como remate da sua actividade foi louvado pelo Conselho de Administração e pela Direcção-Geral, em termos que muito o nobilitam, quando apresentou o seu pedido de reforma.

O «Boletim da C. P.» faz votos por que o sr. Aparício Frutuoso goze por muitos anos o descanso de que tão justamente é merecedor.

### **Meio século ao serviço da C. P.**

Realizou-se no dia 20 de Novembro último, num restaurante da capital, um almoço de homenagem ao sr. Manuel Castelhano, Subchefe de Serviço da Divisão de Abastecimentos, por motivo de ter completado 50 anos de serviço em 19 do mesmo mês.



O homenageado Manuel Castelhano à mesa do almoço, ladeado por funcionários superiores

gas e dos seus superiores, que o vêem, com mágoa, afastar-se do convívio diário.

No último dia em que o sr. Aparício Frutuoso prestou serviço, o Chefe da Divisão Comercial, sr. Dr. Faria Lapa, perante todos os Chefes de Serviço e demais funcionários superiores daquela Divisão, enalteceu as qualidades de carácter do homenageado e agradeceu-lhe a valiosa colaboração que lhe prestara dirigindo tão proficientemente um dos departamentos da sua Divisão; afirmou ainda continuar o sr. Aparício Frutuoso, como reformado, a fazer parte integrante da grande Família Ferroviária.

O homenageado, comovido, agradeceu,

Assistiram ao acto, que decorreu num ambiente de franca amizade e alegria, cerca de quarenta funcionários de diversas categorias, tendo usado da palavra, entre outros, os srs. Eng.<sup>os</sup> D. Lourenço Vaz de Almada, que representava o Chefe da Divisão, Vasco Viana e Castel'Branco e o Chefe de Serviço sr. Bérard, que enalteceram as qualidades de carácter, inteligência e profissionais do homenageado, que, por sua vez, agradeceu muito sensibilizado. Entre a assistência encontravam-se também os Subchefes de Serviço srs. Manuel de Seabra e Adriano Monteiro, o Inspector Principal sr. Delfim Lemos e o Chefe de Repartição Principal sr. João

Bispo, que leu, na ocasião, excelentes versos de sua autoria, os quais temos o prazer de transcrever no final desta notícia.

Durante o almoço foram recebidos vários telegramas de felicitações de entidades que não puderam comparecer, entre eles um do Subchefe da Divisão sr. Eng. Manuel Campello.

O «Boletim da C. P.» associa-se à homenagem prestada ao sr. Manuel Castelhano, desejando-lhe ao mesmo tempo longos anos de vida.

*Senhor meu Chefe, e meu Prezado Amigo:  
Falo-lhe em versos, sem qualquer vaidade;  
Falo-lhe em versos, p'ra guardar consigo  
Esta minha lembrança de amizade.*

*Nem destes versos já precisaria  
P'ra ser eleito, pelo «Centenário»,  
Poeta oficial da Companhia,  
— Embora, é claro, a título precário...*

*Meu Caro Amigo, sem mais senhoria,  
Porque só como amigo aqui me tem;  
Com a minha presença sem valia,  
Provo que sou dos que lhe querem bem.*

*E a prova mais provada, bem a dei;  
Que eu sou o amigo, dentre os mais presentes,  
Que deste bom almoço, que paguei,  
Menos comi, por falta de bons dentes...*

*Assim lhe provo estar só por prazer  
Nesta festa tão sua e tão bonita!  
— Roda d'amigos que só pode ver  
Quem pela educação se nobilita.*

*Roda d'amigos que em igual vontade,  
Se congraçaram para lhe mostrar  
Em quanto valor têm a amizade  
Que o nosso Amigo sabe cultivar.*

*Desigualados pela profissão,  
Todos aqui, por bem, nos igualamos,  
Nesta hora tão alta de emoção,  
Em que, de modo igual, o festejamos.*

*Podia até dizer se, mas não digo,  
Em graça que me ocorre mas reprovo,  
Que aqui se vê, em volta dum Amigo,  
Clero, Nobreza, Cortesãos e Povo ..*

*O Povo a que pertenço sem desonra,  
A Deus agradecendo quanto valho;  
O Povo que melhor entende a honra  
Dos seus 50 anos de trabalho.*

*50 anos de trabalho, é obra!!  
É sentir-se com pena e desalento,  
Que alguma coisa já em nós se dobra,  
E até já se lhe nega «cabimento»...*

*Que o meu Amigo é bem uma excepção  
É das locomotivas apuradas!  
Que a «vida» obriga a «ir» com precaução,  
Mas apenas nas «curvas» apertadas...*

*É um motor que bem lubrificado,  
Milhões de rotações há-de fazer;  
Queinda há-de trabalhar, a nosso lado,  
Por muitos anos mais,—se Deus quiser*

*E não me leve a mal estas imagens,  
Pela intenção amiga que as anima;  
DIREI que são profissionais miragens  
Deste velho que sou e muito o estima.*

*Stá na alegria sâ que disfrutamos,  
A intenção com que estes versos talho;  
Nesta alegria com que o abraçamos  
P'lassuas« Bodas d'ouro de trabalho».*

*E seja para os velhos camaradas,  
A honra dos melhor's dos seus abraços;  
São vidas de trabalho mais ligadas  
À vida de trabalho dos seus passos!*

*Mas cada um de nós que o serve, quer,  
Com a sinceridade com que o digo,  
Que o sinta, em seu abraço, agradecer  
Té-lo por Chefe e por melhor Amigo.*

*Hora bonita, toda sentimento,  
Duma alegria saborosa e calma!  
Hora que vai passando num momento,  
Mas que perdurará na nossa alma!*

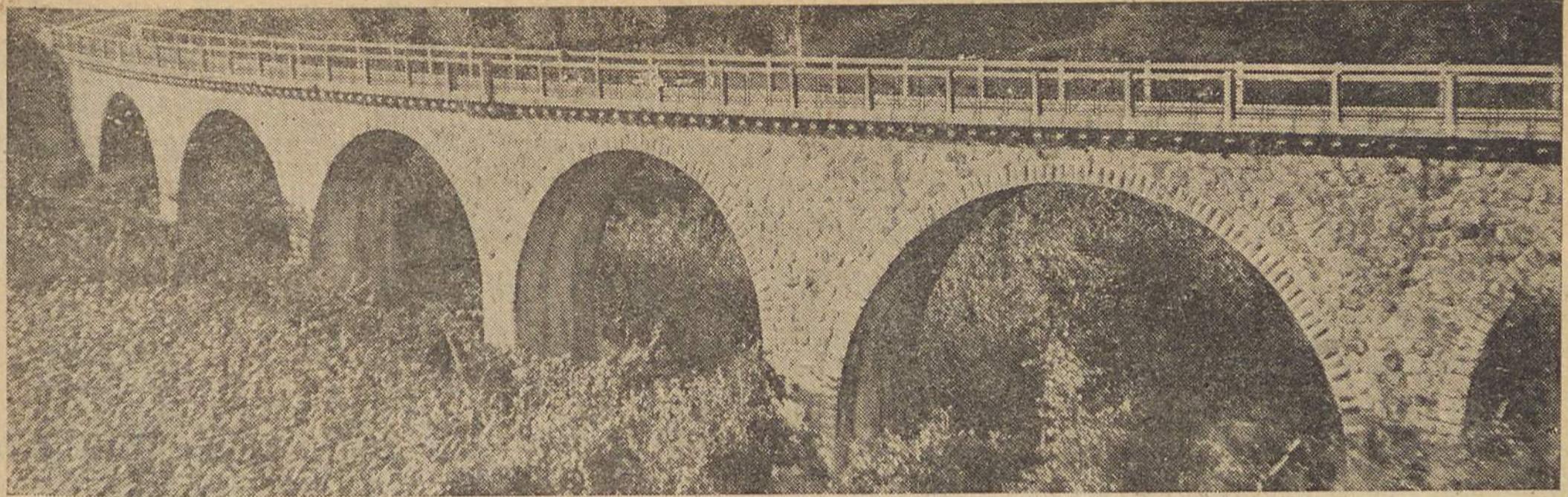
*Como expressão festiva d'amizade,  
É ela uma mensagem de afeição;  
E porque quem a escreve, é a Verdade,  
Pode guardá-la junto ao coração.*

*—50 anos de trabalho, é obra!!  
E quem os faça num labor insano,  
Bem ganhará a vida até de sobra!  
Seja chinês, ou seja castelhano...*

*Amigo Castellino: quanto digo  
Em versos que melhor fazer não pude,  
É o voto que faço, como amigo,  
Pelas suas venturas e saúde.*

*Voto p'la sua vida venturosa,  
Eu peço a Deus que o torne mais perfeito:  
Igual ventura dando a sua Esposa,  
Que saúdo com todo o meu respeito.*

*E tenho dito, Amigo: o que lhe disse,  
Sorrindo, ou não, foi amizade pura;  
E se d'alguma vez botei tolice,  
Escapou ela ao visto da censura...*



# Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Um centímetro cúbico de leite que tenha, inicialmente, 9 mil bactérias, conservado à temperatura de 35 graus, terá, ao fim de 3 horas, 50 mil, e, ao cabo de 24 horas, 50 milhões.

É uma prova da acção prodigiosa da multiplicação das bactérias.

As bactérias resistem à dissecação e ao frio, mas não à luz do Sol.

\* \* \*

*Os seguintes nomes de mulher têm a sua origem e significação: Do Céltico: Amabel, digna de ser amada; Benvinda, chegada com boa sorte; Felicidade, a boa fortuna; Honora, digna de honras; Júlia, linda, graciosa; — Do Grego: Cristiana e Cristina, de Cristo; Eufémia e Eufrásia, bem falante; Eudora, boa graça; — Do Latim: Agripina, de Agripa; Antónia, a primeira de todas; Maia, a de Maio; — Do Germânico: Cunegunda, virgem corajosa; Gertrudes, bem amada; Ilda, donzela-soldado; Matilde, dama de honor.*

\* \* \*

No dia 4 de Janeiro de 1498, a frota de Vasco da Gama, percorrendo pela primeira vez a costa de Moçambique, avistou uma terra onde depois os seus tripulantes desem-

barcaram. A população dessa localidade recebeu e tratou tão bem os navegadores e descobridores portugueses que estes lhe chamaram a Terra da Boa Gente.

\* \* \*

*O nosso grande épico, Luís de Camões, fora para Macau nomeado provedor dos defuntos e ausentes na China.*

\* \* \*

O barulho produzido pelas famosas Quedas da Vitória ouve-se a 32 quilómetros de distância. Os indígenas chamam-lhe «a fumada trovejante».

Ora, essas quedas de água são as maiores do Mundo, pois têm 200 metros de altura por 1.600 metros de largura. São devidas ao rio Zambeze, o principal da nossa província ultramarina de Moçambique, no seu desvio para leste, ao entrar no deserto de Caláari.

\* \* \*

*Os padrões com que, no século XV, os navegadores portugueses assinalavam a soberania portuguesa, eram constituídos por cruzes de madeira, até ao reinado de D. João II. Foi este monarca que ordenou se construissem marcos ou padrões de pedra, da altura de dois homens, para se*

*erguerem nas terras descobertas. (Os padrões têm gravados os nomes do rei e do descobridor e a data do descobrimento).*

*O primeiro padrão de pedra levantado, em África, foi o de S. Jorge, em 1482, por Diogo Cão, ao sul da foz do rio Zaire.*

*Este padrão foi, através dos séculos, destruído pelas inclemências do tempo. Os seus restos existem na Sociedade de Geografia de Lisboa.*

*Em sua substituição foi erguido outro, ali, em 1895, também destruído, como muitos outros, pelo mesmo efeito.*

*O rei D. Carlos, com grande devoção patriótica, mandou colocar novos padrões nos lugares antigos.*

\* \* \*

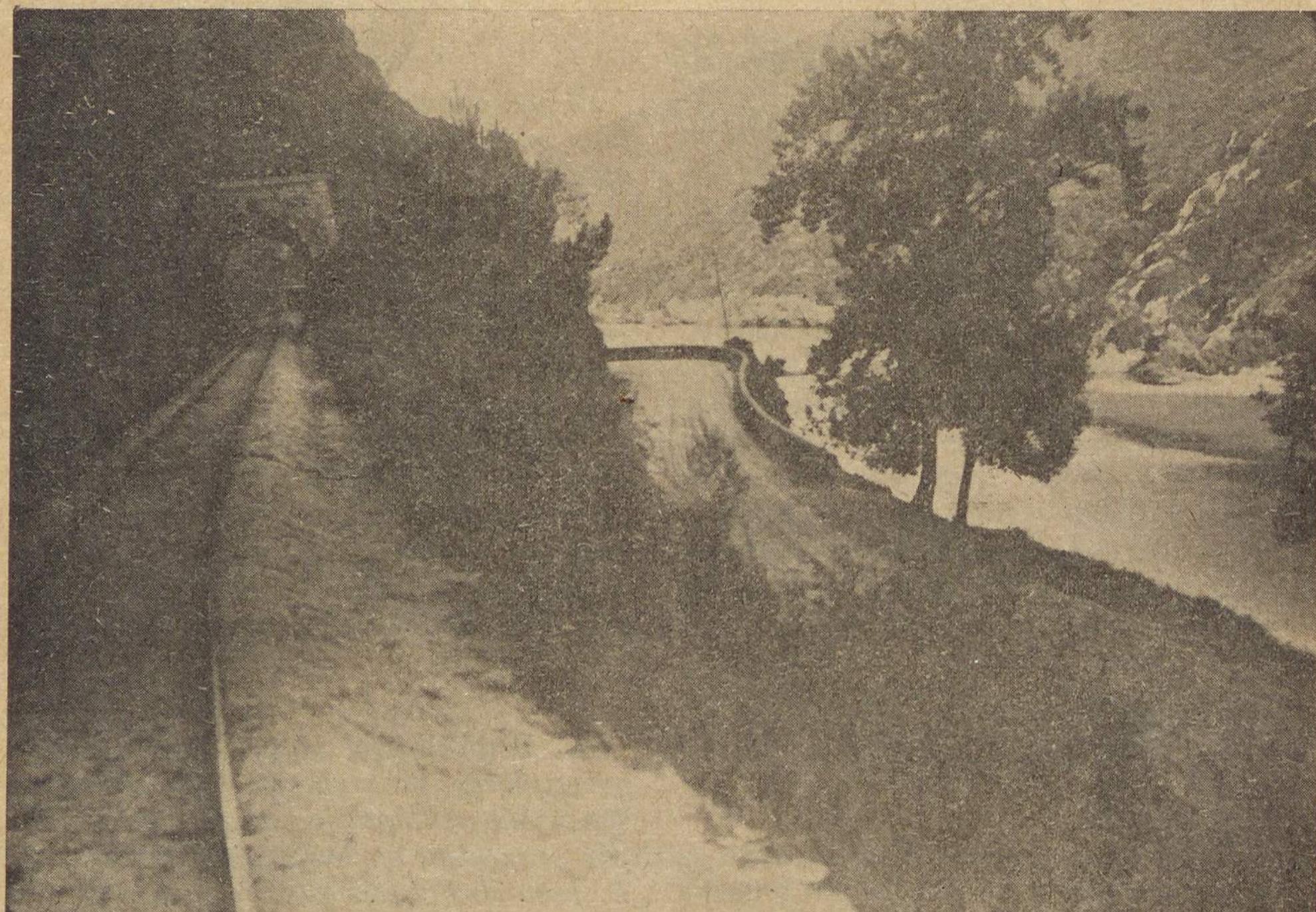
*Na igreja de S. Paulo Extra-muros, o maior*

*templo de Roma, depois da basílica de S. Pedro, existem, à entrada da nave central, duas colunas de alabastro amarelo do Oriente, que foram presente do vice-rei do Egipto, tendo as respectivas bases de malaquita sido dadas pelo imperador da Rússia, quando da sua reconstrução em 1854.*

\* \* \*

*A quina deve a sua reputação à cura da condessa del Cinchon, mulher do vice-rei do Perú. Mas foi o médico genovês, Sebastião Bados, em 1663, o primeiro que descreveu a casca da quina e mencionou as suas propriedades febrífugas.*

*Os jesuítas em breve se apoderaram do pó, que venderam na Europa, conhecido pelo nome de pó dos jesuítas.*





A mesa da presidência na sessão solene efectuada

# O Ateneu Ferroviário comemorou o seu XX aniversário

No dia 5 do mês findo, no Ateneu Ferroviário — associação cultural do pessoal da C. P. —, realizou se uma sessão solene, comemorativa do seu XX aniversário.

A vasta sala onde teve lugar esta solenidade, encontrava-se repleta de sócios, — entre os quais inúmeras senhoras —, as quais quiseram com a sua presença testemunhar o carinho e interesse que lhes merece a simpática agremiação.

Assumiu a presidência o Sr. Dr. Élio Cardoso, em representação da Direcção-Geral da Companhia, ladeado pelos Srs. Félix Perneco

e Martins Baptista, respectivamente, presidente da Assembleia Geral e Director do Ateneu Ferroviário, e ainda por diversas entidades representativas de agremiações convidadas. Uma força dos Bombeiros Voluntários do Barreiro, com estandarte e uniforme de gala, prestaram guarda de honra à mesa da presidência.

Usou em primeiro lugar da palavra, o Sr. Félix Perneco, que historiou, em largos traços, a vida do Ateneu durante os seus 20 anos, prestando ainda homenagem a todos quantos, sócios e não sócios, durante esse período, contribuiram para o progresso e conceito que

o Ateneu Ferroviário gosa entre os seus agremiados e as suas congéneres.

Usaram ainda da palavra diversos representantes de outras colectividades, os quais, em nome das suas representadas, saudaram efusivamente a direcção do Ateneu Ferroviário e os seus associados, por mais este aniversário.

Encerrou a série de discursos o Sr. Dr. Élio Cardoso, que, em nome da Direcção-Geral da Companhia, — disse —, se associava gostosamente a essa solenidade, manifestando a sua satisfação



O Sr. Dr. Élio Cardoso, em representação da Direcção-Geral da Companhia, saúda o Ateneu

pelo progresso alcançado pela prestimosa Colectividade e terminando por desejar que a obra, a que o Ateneu se tem proposto, prosseguisse, como até então, com todo o entusiasmo e fé, para bem de todos os ferroviários.

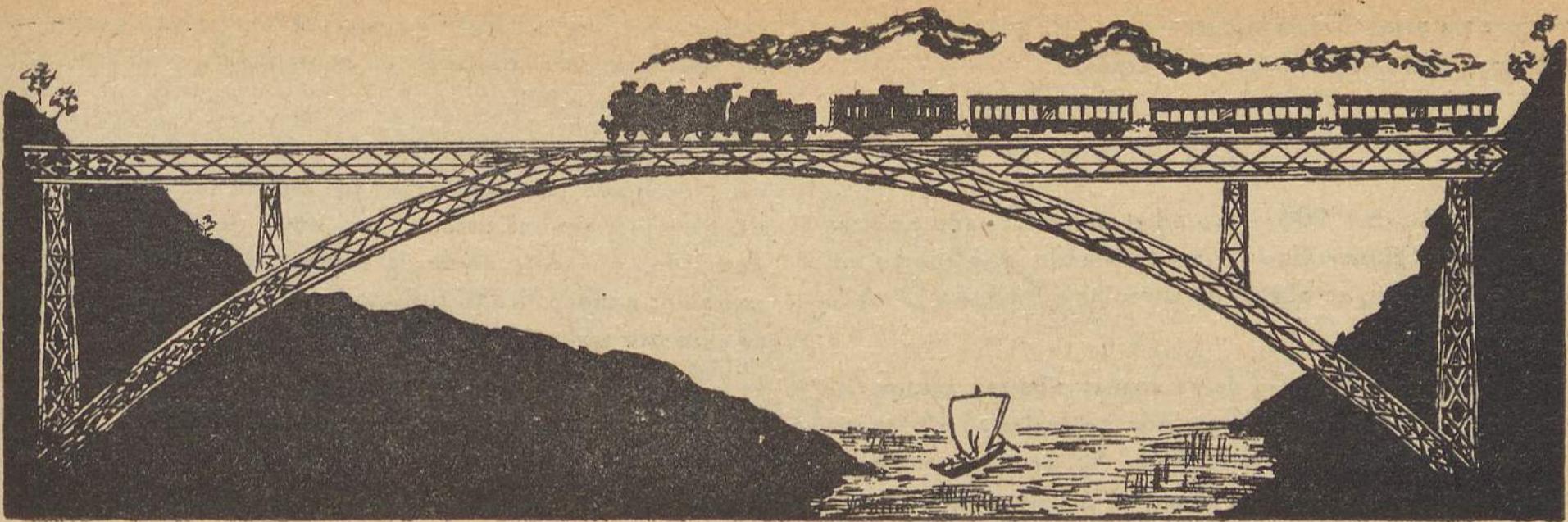
No final da sessão solene, que decorreu num ambiente de grande entusiasmo, foi servido um «Porto de Honra», que

deu ensejo à troca de amistosos brindes.

O «Boletim da C. P.» esteve representado pelo Sr. Abel Hopffer Romero, do Serviço de Turismo e Publicidade.



Um aspecto da assistência



# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

**Pergunta n.º 205** — A estação de Sabugal pediu 2 vagões de tipo normal para toros de pinho e a sub região forneceu 1-O de 21 T. para satisfazer os dois pedidos, sendo ambos os vagões requisitados pelo mesmo expedidor e para o mesmo consignatário. Deve efectuar se o despacho, estabelecendo só um mod. F 71 e em mod. M 168 indicar que o vagão satisfez as duas requisições, ou devem estabelecer-se dois mod. F 71?

**Resposta** — Deve estabelecer-se uma só expedição (mod. F 71) e dar baixa no modelo M 168 às duas requisições.

///

**Pergunta n.º 206** — Peço informar me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade, de Alcântara-Mar para Sines, uma debulhadora 4776 kg, um fagulheiro 1254 kg. e 2 peças dos mesmos 57 kg.

Não foi requisitado vagão. Não foi indicado quem efectuava a carga e descarga destes volumes que foram apresentados como remessa de detalhe.

Comprimento da debulhadora 6 m.

Distância 348 km.—1.ª classe da Tarifa Geral

Utilizados 2 vagões normais

Transporte	$296\$50 \times 609 =$	1 805\$69
Manutenção	$\$18 \times 609 =$	109\$62
Registo e Aviso	.....	4\$00
Arredondamento	.....	\$9
		<b>1 919\$40</b>
Entreposto	$7\$50 \times 10 =$	75\$00
Total	.....	<b>1 994\$40</b>

**Resposta** — Está errado. Segue discriminação como corresponde tendo em conta que as 2 peças com o peso de 57 kg. constituiriam pertences do fagulheiro, que as operações de carga e descarga da debulhadora seriam a cargo do expedidor e consignatário (n.º 6 do art.º 4.º da T. O. A.) e que toda a mercadoria procedia das ilhas adjacentes, pro-

víncias ultramarinas portuguesas ou estrangeiro, dado que, só procedendo destes pontos se poderia aceitar em Alcântara-Mar-Entreposto, sem sujeição a vagão completo (nota 2 do Indicador Geral).

Distância 348 km.

Tarifa Geral 1.ª classe

Debulhadora — Preço com recarga de 15% e redução de 10%. Fagulheiro e pertences — Preço sem recarga nem redução.

Preço  $(296\$50 + 296\$50 \times 15 \times 4,78 = 1629\$87)$

Redução de 10%	100	1 466\$88
Preço	$296\$50 \times 1,32 =$	391\$38
Manutenção	$\left\{ \begin{array}{l} 8\$00 \times 4,78 = \\ 18\$00 \times 1,32 = \end{array} \right.$	38\$24
Registo	.....	3\$00
Aviso de chegada	.....	1\$00
Arredondamento	.....	\$04
	Soma	<b>1 924\$30</b>
Entreposto: $7\$50 \times 6,09 =$	45\$68	
Arredondamento	\$02	45\$70
Total	.....	<b>1 970\$00</b>

///

**Pergunta n.º 207** — Está determinado que a receita dos bilhetes, com redução, fornecidos ao pessoal e suas famílias, quando viajem, exclusivamente no Minho e Douro e Sul e Sueste, pertence à Caixa de Reformas do Estado. Para a separação dessas receitas foram criados os bilhetes tipo C.

No caso de ser concedido um bónus D 2 = 50% para o sogro ou sogra de um agente, deve o bilhete a fornecer ser do tipo A ou do tipo C?

Como desconheço se existe algum diploma que determine serem os sogros de um agente considerados pessoas de família e tendo dúvidas quanto à qualidade do bilhete a fornecer, agradeço ser esclarecido.

**Resposta** — Os sogros dos agentes da Companhia, são, neste caso, considerados como família de empregado, pelo

que deve ser estabelecido bilhete do tipo C, quando se trate de viagens nas antigas linhas do Estado.



**Pergunta n.º 208** — Agradeço ser informado se deve cobrar-se estacionamento a um encerado que cobriu um vagão com adubo, ao abrigo da Circular n.º 95, da Divisão Comercial.

**Resposta** — No caso de os vagões abertos resguardados com encerados, transportando mercadorias ao abrigo da Circular da Divisão Comercial n.º 95, de 15 de Setembro de 1952, vencearem estacionamento, apenas é de cobrar a taxa relativa ao estacionamento dos vagões.

A taxa de estacionamento dos encerados deve considerar-se incluída no preço estabelecido na referida Circular.

## II — Divisão de Exploração

**Pergunta n.º 182** — Segundo o último período da página 6 da Instrução n.º 2490, deve o Encarregado das estações de cruzamento (em regime de Exploração Económica) verificar a posição das agulhas extremas antes da entrada dos comboios.

A entrada do Encarregado ao serviço é às 5 h 30 e a passagem do 1.º comboio verifica-se às 5 h 54.

Como neste espaço de tempo (24<sup>m</sup>), o Encarregado da estação tem que conferir a bilheteira, vender bilhetes e despachar bagagens para o referido comboio, peço ser informado se a verificação da agulha de entrada, embora ordenada pelo Encarregado da estação, pode ser feita pelo carregador, que entrando de serviço às 5 horas, apenas tem que acender as luzes da estação.

**Resposta** — Segundo o que está regulamentado, o Encarregado da estação de cruzamento não pode deixar de verificar a posição das agulhas extremas à entrada dos comboios.



**Pergunta n.º 183** — A Instrução n.º 2182 na sua generalidade diz que os cruzamentos que se efectuam nos desvios são marcados na estação A da qual o desvio depende.

Agradeço dizer-me se no caso de não ter havido alteração de cruzamento entre os dois comboios considerados a

estação A deve entregar ao pessoal do comboio que cruza no desvio com o comboio ali resguardado, o mod. M 126 assinalando o n.º 4.

**Resposta** — Sempre que na marcha dum comboio esteja indicado um cruzamento na estação de que depende um Desvio e aqui se encontre um comboio de serviço resguardado, o agente chefe deve entregar ao pessoal daquele comboio, o mod. M 126 utilizando o n.º 4, aditando: que se encontra resguardado no Desvio.

A Instrução n.º 2182 é bem clara neste sentido, como também o é em caso de alteração de cruzamento ou ultrapassagem.



**Pergunta n.º 184** — Sucede com frequência a automotora n.º 7223 depois de chegar a Guimarães, ser substituída por Tracção a vapor, entre esta estação e Fafe, cujo comboio já se encontra em Guimarães esperando a chegada da automotora para trasbordo dos passageiros que se destinam além de Guimarães.

Peço informar-me a quem deve ser entregue a folha de trânsito, que desde Guimarães passa a ser elaborada pelo condutor que segue no comboio.

**Resposta** — Neste caso a folha de trânsito deve ser entregue ao Chefe da estação ou a quem o substitua.



**Pergunta n.º 185** — Agradeço ser informado como deve considerar-se a carga do comboio n.º 2541, rebocado por uma locomotiva da série 600 ou 0200.

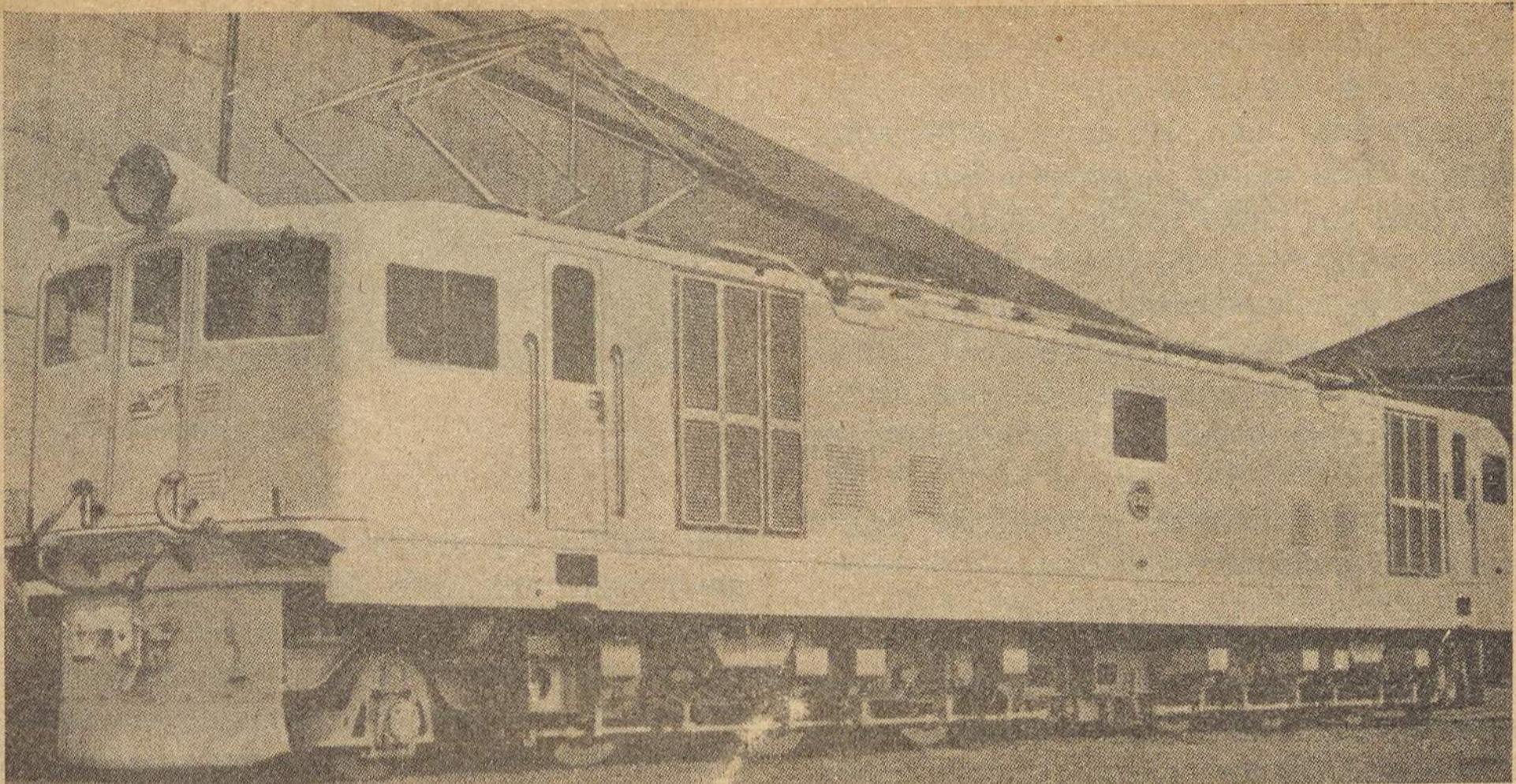
Torre das Vargens deixa de cumprir com o livro horários n.º 1, cumprindo com o 3.º e 7.º grupos da tabela de carga.

**Resposta** — A folhas 3 (instruções gerais) define-se claramente que a nova tabela é apenas aplicável aos comboios cuja carga não venha indicada no respectivo Livro Horário.

Porém, ao comboio em referência, tem sido metida a carga estipulada para a máquina que o reboca, com a devida autorização da Tracção.

Em tal caso deve fazer-se sempre a respectiva observação na folha de trânsito.





Locomotiva eléctrica dos Caminhos de Ferro da União Sul Africana, da série 4 E e 8,030 L. p.

# LÁ POR FORA...

## Bélgica

Graças a uma locomotora Diesel, cedida amavelmente pelo Exército americano de ocupação na Alemanha, puderam efectuar-se experiências em diferentes linhas, cujo tráfego não justifica a sua electrificação.

Com estas experiências demonstrou-se que podem efectuar-se grandes economias, do ponto de vista do combustível, em relação com a tracção a vapor.

Os comboios rebocados, especialmente do serviço de mercadorias, cuja carga varia de 550 a 1100 toneladas nas linhas de perfil acidentado, não sofreram nenhum atraso, pelo contrário, adiantaram-se ao seu horário.

Esta locomotora Diesel eléctrica pode alcançar facilmente a velocidade de 120 quilómetros por hora.

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, em vista dos bons resultados da tracção Diesel, encomendou à indústria belga 95 locomotivas Diesel eléctricas, sendo 55 de 84 toneladas, tipo BB, equipadas com

um motor de 1600 CV, com transmissão eléctrica, e 40 de 108 toneladas, tipo CC, equipadas com um motor de 1600 CV, igualmente com transmissão eléctrica.

## Espanha

Prosseguem com bom ritmo as obras do caminho de ferro Zamora-Orense-La Corunha nos troços segundo (de Pueblo de Sanabria, com 145 km. de extensão) e terceiro (de Orense a Santiago, com 124), os únicos que não estavam concluídos.

O troço de Villar de Barrio a Carballino comprehende 23 túneis, que totalizam uma extensão de perto de nove quilómetros e meio, e tem entre outras obras de arte, os seguintes viadutos: o de Arnoya, que cruza o rio do mesmo nome e consta de cinco arcos de 23 metros de luz; o do rio Minho, com a extensão de 390 metros e com três arcos de 59,72 metros de luz livre e de 26,50 de flecha e 11 arcos mais nos seus acessos (seis pelo lado de Zamora e cinco pelo da Corunha, de

14 metros de luz); o de Sixtis, com cinco arcos centrais de seis metros de luz e outros seis arcos de acesso de cinco metros de luz, e o de Paradas, com sete arcos de 16 metros de luz e 71,50 metros de comprimento.

O total dos túneis compreendidos nos referidos troços é de 148, com mais de 60 quilómetros de comprimento, entre os quais se encontra o maior que existe em Espanha, o de Padornelo, entre as estações de Requejo e Lubian, com seis quilómetros de largura.

A extensão total do caminho de ferro é de 453,597 quilómetros.

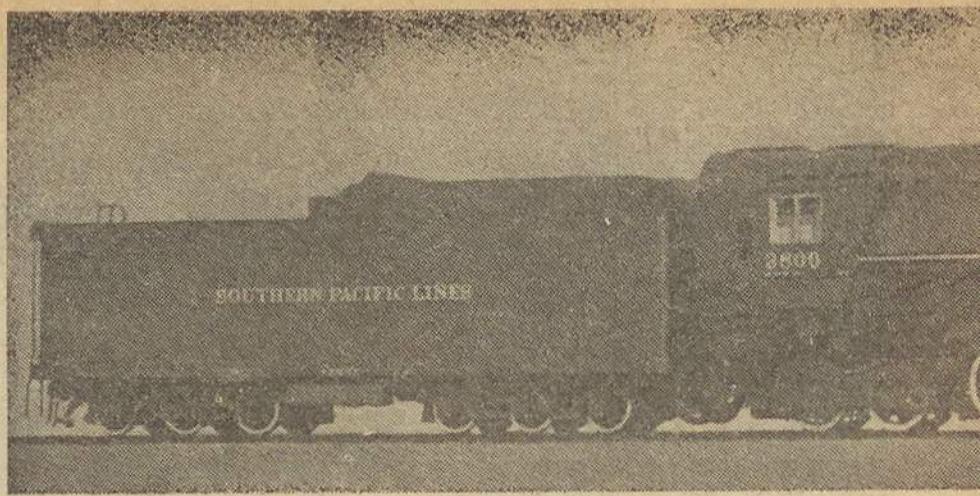
### França

A S. N. C. F. vai instalar tomadas de corrente nos lavatórios das carruagens de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes destinadas aos passageiros que desejarem utilizar essas tomadas para fazer a barba com as suas máquinas eléctricas.

\* \* \*

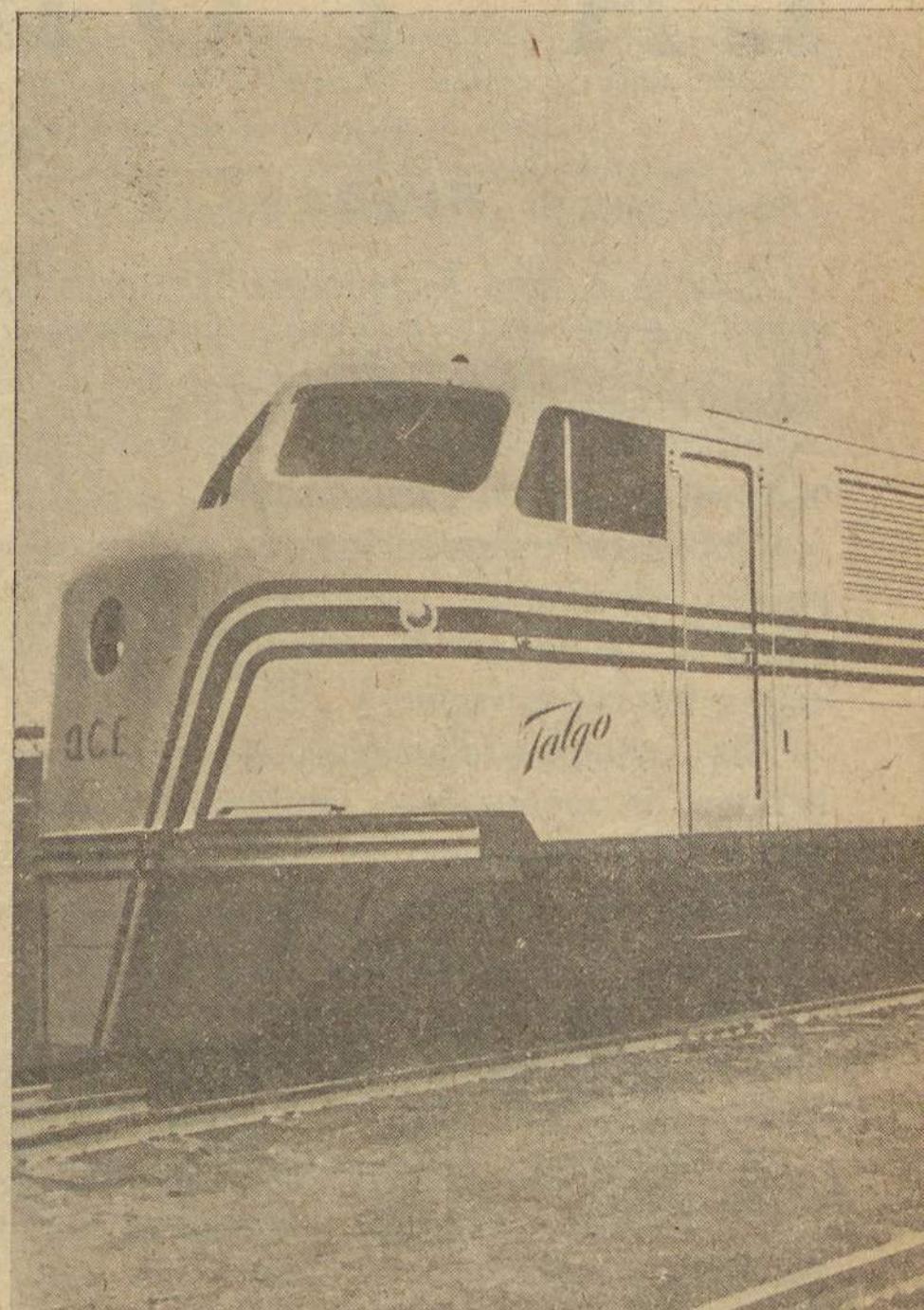
A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) oferece este Inverno a todos os automobilistas que se destinam à Itália, uma maneira simples de poderem transpôr os Alpes sem o perigo de ficarem bloqueados pela neve ou correrem o risco de ser atingidos por uma avalanche em plena montanha. Os automóveis, autocarros e camiões, sem que os seus passageiros necessitem sair dos seus lugares, são embarcados em vagões especiais na estação de Modana, do lado da vertente francesa da cordilheira, e utilizando a via férrea, que pelo túnel do Monte Cenis atravessa os Alpes até à fronteira italiana, são assim transportados, em pouco tempo e com o maior conforto, até à outra vertente, pelo referido túnel, desembarcando na estação de Bardonnechia. Como em toda essa zona o tráfego ferroviário está electrificado, os passageiros dos veículos assim transportados não sofrem, durante a travessia do túnel, os efeitos de fumo de carvão ou de óleo provenientes da locomotiva. Milhares de automóveis foram já conduzidos desta maneira, constituindo uma nova fonte de receita para os caminhos de ferro franceses e italianos.

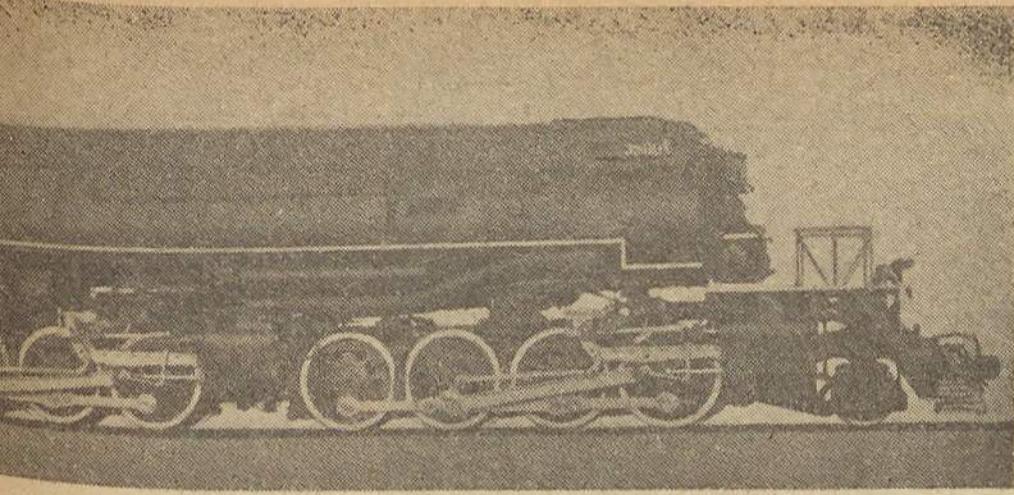
\* \* \*



Locomotiva inglesa articulada do novo

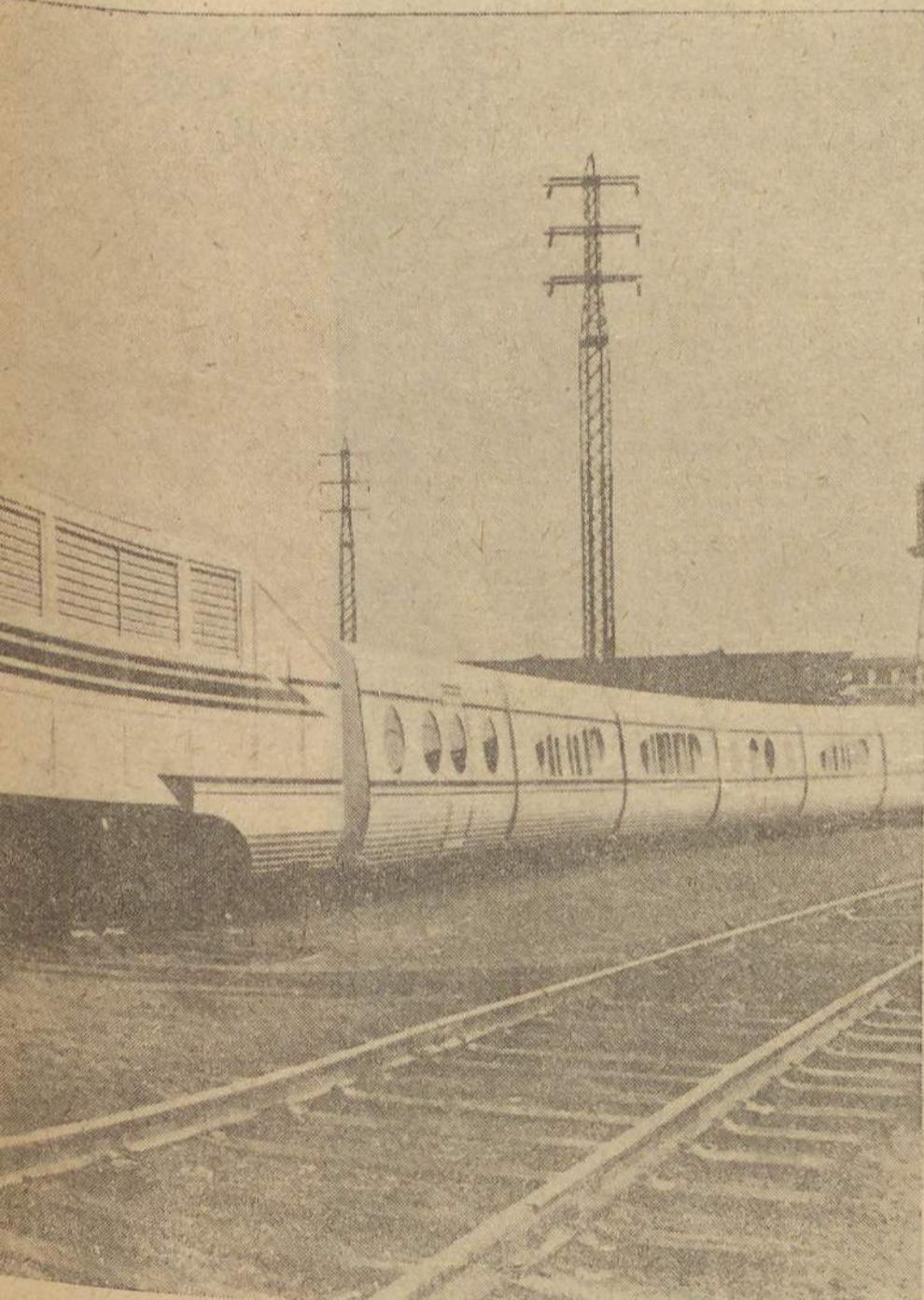
reas da França se tem notado a aparição de um número crescente de carris fracturados. Assim, por motivos de segurança, a S. N. C. F. vem empregando todos os esforços para aperfeiçoar os processos de exame e fiscalização relativos ao estado dos carris das suas linhas. Esse exame torna-se particularmente difícil quando se trata de uma fractura lateral da cabeça do carril, porque frequentes vezes essas fracturas ocorrem na parte inferior da mesma cabeça e o carril pode partir-se antes





cilindros, nas linhas Southern Pacific

que a fractura se torne visível. Para evitar esse perigo, a S. N. C. F. tem agora ao serviço um número de vagões destinados especialmente ao exame das vias, os quais estão equipados com aparelhos eléctricos, electromagnéticos e sonoros de extrema sensibilidade, que podem rapidamente determinar o local exacto da fractura invisível. Outros aparelhos eléctricos são depois empregados para se obter a devida confirmação, sendo em seguida o carril rapidamente substituído. Du-



Talgo

rante 1953, foram assim examinados mais de 1.375 kms. de via, tendo sido descobertas 209 deformações graves, incluindo 94 fracturas laterais.

### Inglaterra

Durante uma emissão de rádio acerca do turismo na Grã-Bretanha, o sr. David Blee, chefe do Serviço Comercial da Comissão Britânica de Transportes, afirmou que os caminhos de ferro britânicos necessitam libertar-se de todas as intromissões políticas a fim de melhorar o conforto e a qualidade dos seus serviços. Chegou o momento, disse o sr. Blee, de permitir aos caminhos de ferro levarem a cabo melhoramentos em grande escala, ainda que, se tal for preciso, venham a atingir o dispêndio de centenas de milhões de libras e não pequenas somas como sucede actualmente.

Acrescentou que o governo inglês tem o dever de tomar em conta a regularidade de um serviço que transporta mil milhões de passageiros por ano e um milhão de toneladas de mercadorias diariamente.

O presidente da Associação Britânica de Viagens e Turismo, numa das suas últimas reuniões fez saber que a indústria turística proporciona ao país uma receita anual de cerca de 126 milhões de libras, das quais 40 milhões são recebidos em dólares. Frisou que a reacção geral por parte dos estrangeiros que visitam a Grã-Bretanha traduz-se num sentimento de admiração e surpresa perante a frequência e velocidade dos comboios; e o baixo custo dos bilhetes nos vários percursos.

\* \* \*

O chefe dos Serviços Gerais da Comissão Britânica de Transportes, general Sir David Watson, fez há pouco uma declaração sensacional perante a comissão nomeada para elaborar o projecto de lei relativo aos transportes na Grã-Bretanha, que vai em breve ser discutido na Câmara dos Comuns. Desde que os caminhos de ferro ingleses foram nacionalizados, o valor das mercadorias roubadas, tanto do material circulante, como dos depósitos, atinge um surpreendente total de... dezoito milhões de libras! E o general Watson acrescentou: Apesar de haverem sido tomadas todas as medidas possíveis para

evitar esses roubos, obtendo-se assim uma economia anual de cerca de um milhão de libras no pagamento de indemnizações, os roubos continuam, existindo mesmo quadrigas organizadas com camiões privativos e equipadas com ferramentas eléctro-mecânicas moderníssimas, que os ladrões utilizam nos seus assaltos. E o general Watson terminou a sua comunicação manifestando a confiança de que o Parlamento, ante estes interessantes dados, não deixará de conceder à Comissão encarregada de reprimir esses roubos, uma mais ampla liberdade de acção, uma maior autoridade policial e os meios necessários para recrutar um verdadeiro exército de detectives, que possa pôr cobro a um tal estado de coisas.

\* \* \*

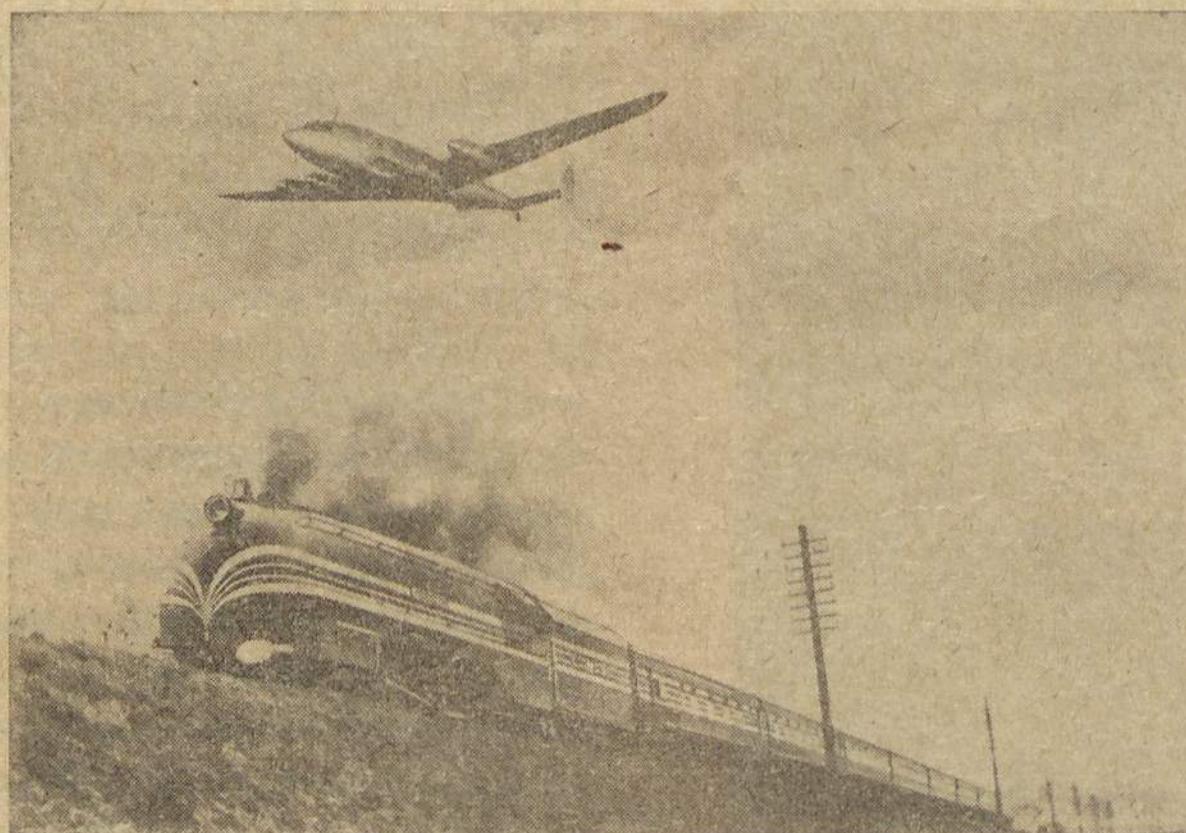
O governo inglês concedeu há poucas semanas à «Silver City Airways», uma companhia de aviação recentemente formada, a primeira licença para o estabelecimento de uma carreira regular de helicópteros entre a Inglaterra e a França, pelo canal da Mancha. Trata-se de um serviço estabelecido com pequenos helicópteros, por enquanto apenas destinado ao transporte de mercadorias, mas

cujo início marca, sem dúvida, a entrada de um novo e importante competidor na indústria de transportes. Os voos de experiência já se efectuaram entre Bruxelas e Londres, e entre a Irlanda, partindo de Belfast para Londres, com aterragens em Liverpool e Manchester. Como resposta a esta competição resta aos caminhos de ferro e às linhas adjuntas de navegação da Mancha, aumentar as facilidades de trânsito, com um maior conforto e velocidade, que garanta uma jornada mais rápida, aliada a um embaratecimento das tarifas para mercadorias e passageiros.

### União Sul Africana

Para satisfazer às necessidades do tráfego, tanto para mercadorias como para passageiros, os Caminhos de Ferro da União acabam de adquirir algumas locomotivas eléctricas da classe «4E» com a potência de 3.050 CV, construídas em Inglaterra, com equipamento eléctrico da General Electric, que ficarão sendo as maiores do mundo para a bitola de 1 metro.

Trinta de estas locomotivas farão serviço entre a Cidade do Cabo e Towns River, e 10 outras entre a Cidade do Cabo e o Natal.

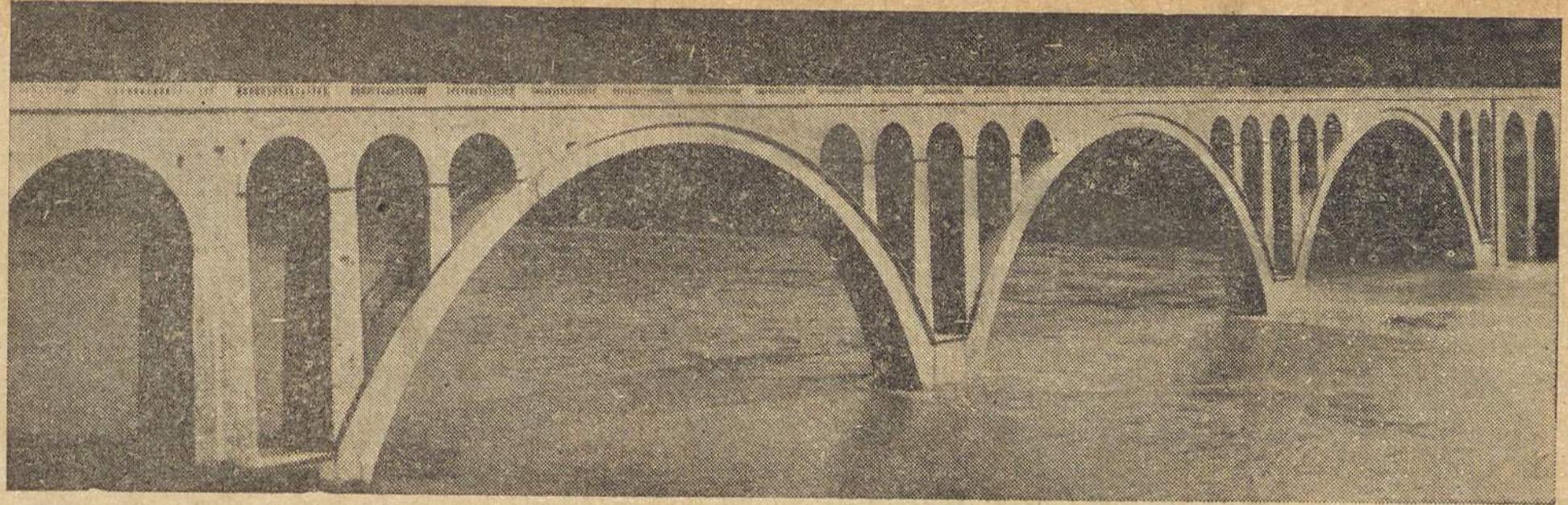


O «Coronation Scott», uma das mais famosas locomotivas construídas na Inglaterra



NUNO  
GONÇALVES

MUSEU NACIONAL  
DE ARTE ANTIGA



# Regulamentação dispersa

## I — Direcção Geral

*Ordem da Direcção-Geral n.º 324* — (de 8-10-1954) — Licença ao pessoal suplementar. Concede até três dias de licença mais, também com vencimento (incluindo algum dia de feriado ou de descanso semanal intercalado), por motivo de nojo, quando do falecimento de esposa, algum dos pais ou sogros, filhos e irmãos, se, à data do falecimento, já estiver esgotada a licença regulamentar.

## II — Divisão Comercial

### A — Tráfego

*2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1—Passageiros* — (em vigor desde 1-11-1954) — Substitui a tabela de preços da 5.ª Zona. (Coimbra a Mealhada) por uma outra incluindo preços relativos ao novo apeadeiro de Adémia.

*8.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4—Passageiros* — (em vigor desde 1-11-1954) — Cria preços do Capítulo III da estação de Coimbra para o apeadeiro de Adémia.

*40.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* — (em vigor desde 17-10-1954) — Substitui a designação do apeadeiro de Calhabé, do ramal da Lousã, pela de São José.

*2.º Aditamento às Disposições Complementares Uniformes da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (C. I. M.)* — (em vigor desde 1-11-1954) — Cria a nova D. C. U. n.º 3 do Artigo 7.º

*11.º Aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais de serviço particular* — (em vigor desde 1-10-1954) — Anuncia abertura à exploração do ramal particular «Baleizão-Federião». Utilização por terceiros do ramal particular «Valadares-Ramal.»

*Aviso ao Público B n.º 207* — (datado de 1-10-1954) — Anuncia o encerramento dos Despachos Centrais de Cedovim e Penedono

*35.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-11-1954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Monção e os Despachos Centrais de Melgaço e Melgaço-Termas, servindo também as povoações de Valinha, Valadares (Minho). Penso, S. Martinho e S. Gregório (Fronteira).

*110.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 7-10-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Marvão-Beirã e o Despacho Central de Santo António das Areias.

*117.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-10-1954) — Transporte entre a estação de Cabeção e o Despacho Central.

*120.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 20-10-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Santana-Cartaxo e o Despacho Central de Cartaxo.

*128.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-11-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vila Pouca de Aguiar e o Despacho Central de Valpaços.*

*139.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 20-11-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Tua e os Despachos Centrais de Carrazeda de Anciães e Vila Flor.*

*254.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-11-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Abrantes e o Despacho Central de Abrantes.*

#### **B — Fiscalização das Receitas**

*Carta-Impressa n.º 58 — (de 27-10-954) — Comunica que foi concedido transporte gratuito, em 1.ª classe, na Rede Geral, aos congressistas e acompanhantes que venham tomar parte no XXVIII Congresso da Federação Internacional das Agências de Viagem.*

*9.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 106 — Comunica o transporte gratuito nos comboios, do quinzenário *O Cronista*.*

### **III — Divisão de Exploração**

#### **A — Estudos e Aprovisionamentos**

*InSTRUÇÃO n.º 2 597 — (de 20-10-954) — Sinalização da estação de Quinta Grande.*

*5.º Aditamento à InSTRUÇÃO n.º 2 223 — (de 27-10-954) — Sinalização da estação de Entroncamento (Posto Saxby n.º 3)*

*1.º Aditamento à InSTRUÇÃO n.º 2 525 — (de 30-10-954) — Sinalização de Lisboa P.*

#### **B — Movimento**

*Carta Impressa n.º 13 — (de 6-10-954) — sobre o anúncio dos combóios de desdobramento por motivo da Peregrinação a Fátima, uso dias 12 e 13 de Outubro de 1954.*

*6.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 878 — (de 10-10-954) — sobre a Nomenclatura dos modelos da série M.*

*1.º Aditamento à InSTRUÇÃO n.º 2 517 — (de 11-10-954) — sobre o sistema de numeração de todas as circulações da Rede Geral e sentido da circulação.*

*7.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 878 — (de 23-10-954) — sobre a Nomenclatura dos modelos da série M.*

*Ordem de Serviço n.º 94 — Série M n.º 88 — (de 27-10-954) — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Taveiro e Coimbra-B. no período das 8-00 às 18-00 horas*

### **IV — Divisão da Via e Obras**

#### **Divisão**

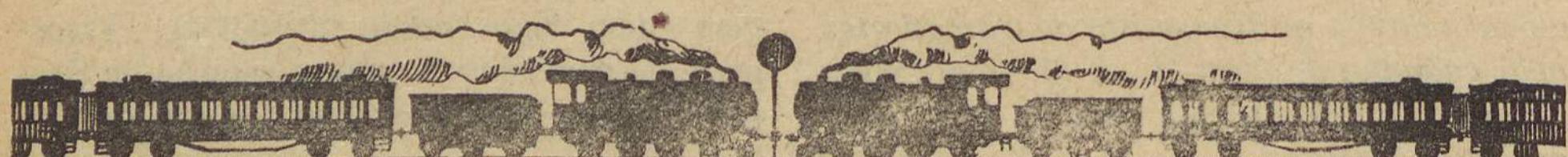
*InSTRUÇÃO de Via n.º 367 — (de 2-10-954) — Comunica que a partir de 1-10-954 não serão autorizadas concessões aos indivíduos estranhos ao quadro que, tendo menos de 35 anos de idade, não possuam exame de 3.ª classe da instrução primária.*

*Os pedidos de concessões de indivíduos com menos de 35 anos, têm de ser instruídos com o documento oficial comprovativo de aprovação naquele exame.*

*Também não serão admitidas como guardas suplementares de P. N. as mulheres que, não tendo 35 anos de idade não possuam o exame da 3.ª classe da instrução primária.*

*Os pedidos das interessadas ou os dos agentes da conservação que pretendam que suas mulheres sejam guardas de P. N. terão de ser instruídos com o documento oficial comprovativo da aprovação daquele exame.*

*Serviço de Conservação — Circular n.º 250 — (de 20-10-954) — Determina que as Secções de Via deixem de propor em orçamento anual a verba correspondente à abertura de poços, visto os mesmos estarem sujeitos aos estudos geo-hidrológicos de acordo com a ordem de prioridade indicada pelas próprias Secções em inquérito oportunamente efectuado.*





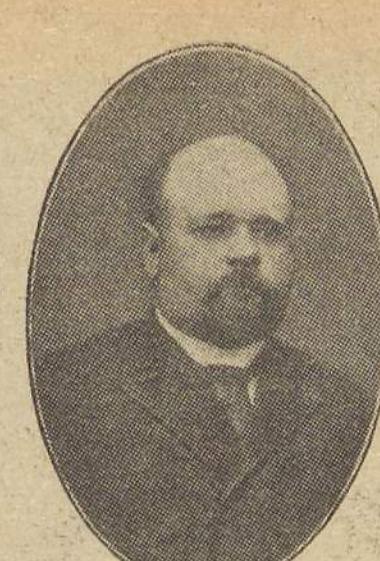
António Carlos Coelho  
Vasconcelos Porto, En-  
genheiro-chefe da constru-  
ção da linha de Sant'Ana  
a Vendas Novas



Manuel de Oliveira  
Belo, Engenheiro  
Adjunto da construção



Paul Chapuy, Enge-  
nheiro director geral  
da Companhia Real



Félix Alves, Chefe da  
divisão dos trabalhos



Marius Andward, En-  
genheiro da casa Five  
Lilles, construtor da  
ponte sobre o Tejo

# *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal*

## *A linha do Setil a Vendas Novas*

Como referimos no nosso número de Janeiro do ano passado, sob o título de *Há cinquenta anos — Inauguração da linha do Setil a Vendas Novas* — foi a 15 de Janeiro de 1904 que, com grande brilhantismo e a presença do Chefe do Estado, El-Rei D. Carlos, se inaugurou aquela linha. Com ela realizou-se, como os técnicos afirmaram, “a ligação entre toda a rede ao norte do Tejo, entre toda essa grande fita de ferro que cruza o País, e a rede do Sul de Portugal, até ali isolada nas suas províncias alentejana e algarvia”.

Agora, passados cinquenta e um anos sobre esse acontecimento de grande projecção nacional, recordamos novamente a data, com a reprodução de algumas fotografias de grande e indiscutível interesse.

As populações servidas pela linha, associaram-se com entusiasmo à festa inaugural, e de entre essas manifestações uma houve, sobretudo, que provocou a admiração geral, pelo imprevisto, pelo brilhantismo, pela distinção e pelo pitoresco. Referimo-nos à cavalgada dos campinos de Coruche, à frente dos quais iam os lavradores mais importantes da região.

Nas páginas seguintes recordam-se, pela imagem, duas dessas manifestações de regozijo popular e 7 aspectos dos trabalhos que foram necessários realizar, como a ponte sobre o Tejo, para que a nova linha se tornasse num facto e entrasse ao serviço dos interesses do País. Dessa data em diante, com efeito, a economia nacional iniciou um novo período de prosperidade.

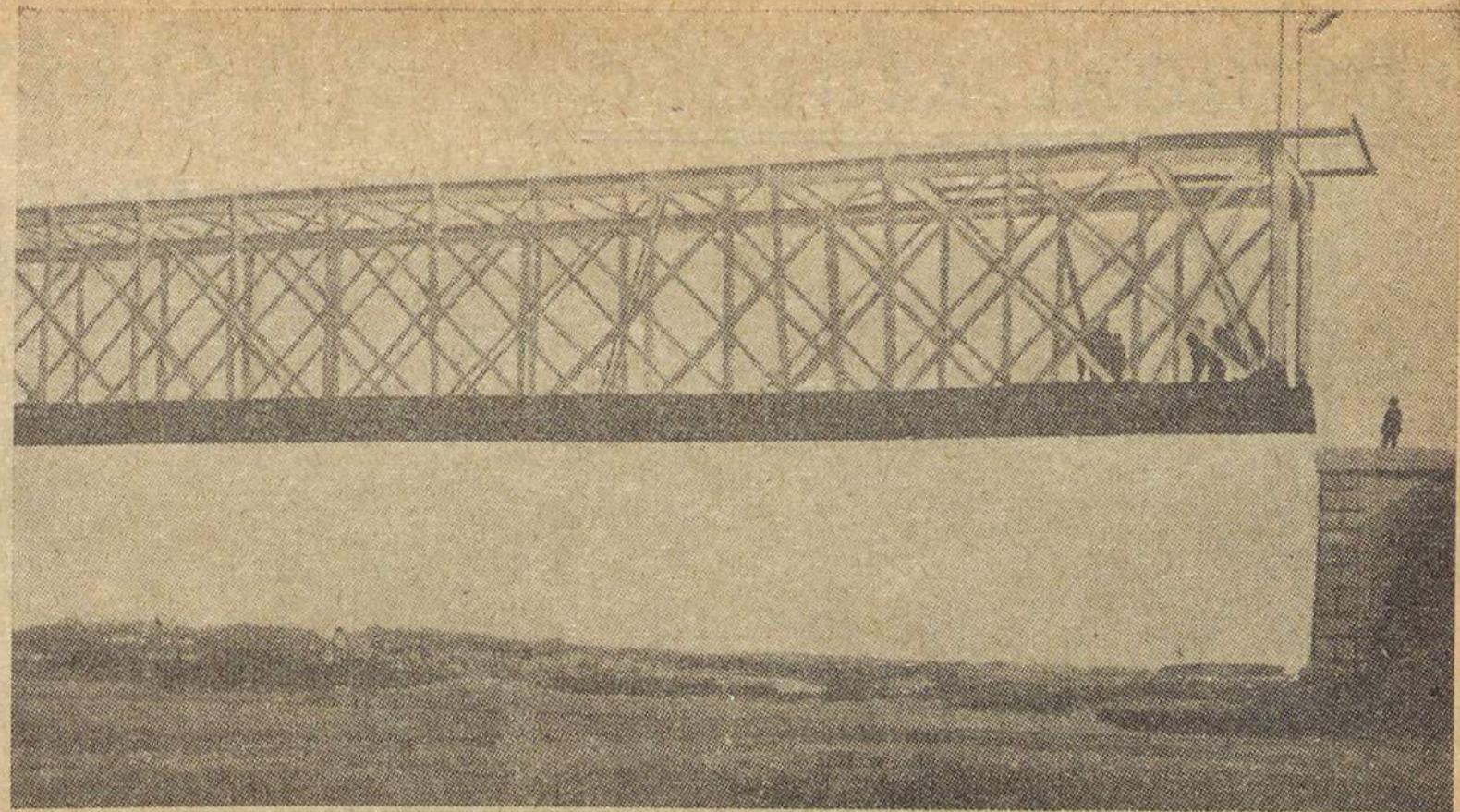


Fase da animada cavalgada campestre pelos campinos dos lavradores de Coruche, Luís e Alberto Patrício, Joaquim Rebelo de Andrade, Manuel dos Santos, José e António Ribeiro, Manuel Duarte Laranjo, Ribeiro Teles, Dr. José Guisado e Visconde de Coruche, acompanhando o comboio em que seguia S. M. El-Rei D. Carlos, até à ponte de Sorraia.

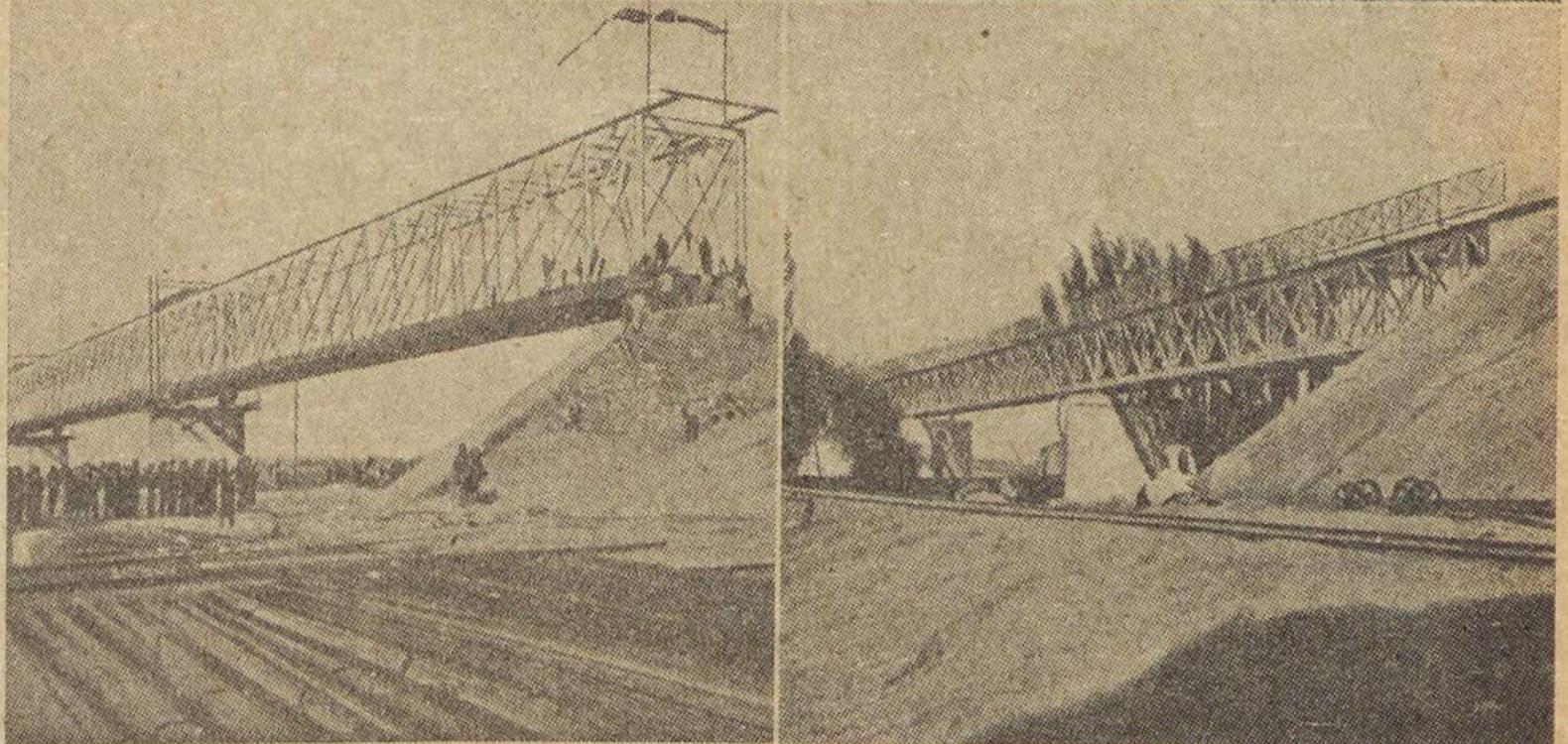


Um aspecto da estação do Setil antes da chegada do comboio inaugural

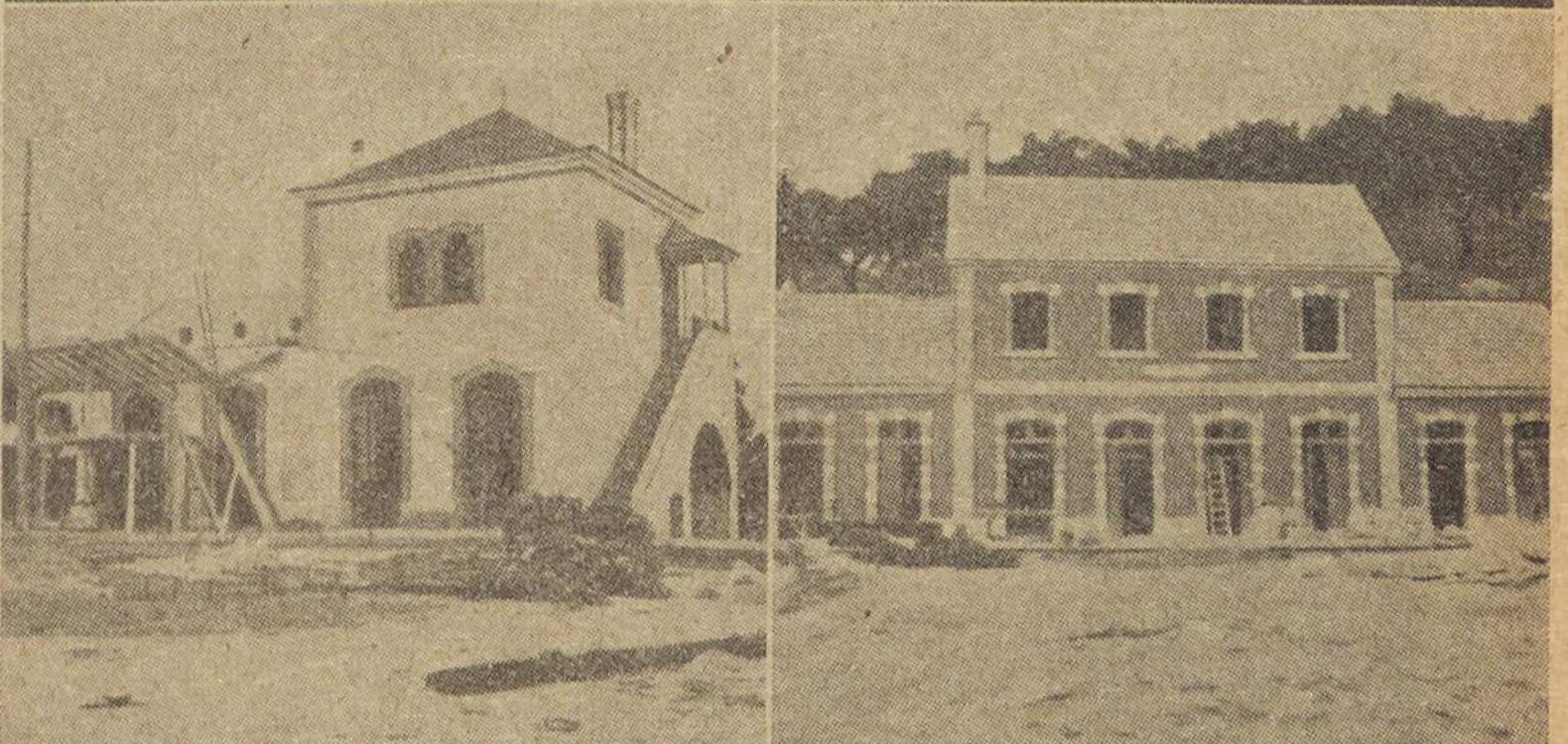
(Da «Ilustração Portuguesa», de 25 de Janeiro de 1904)



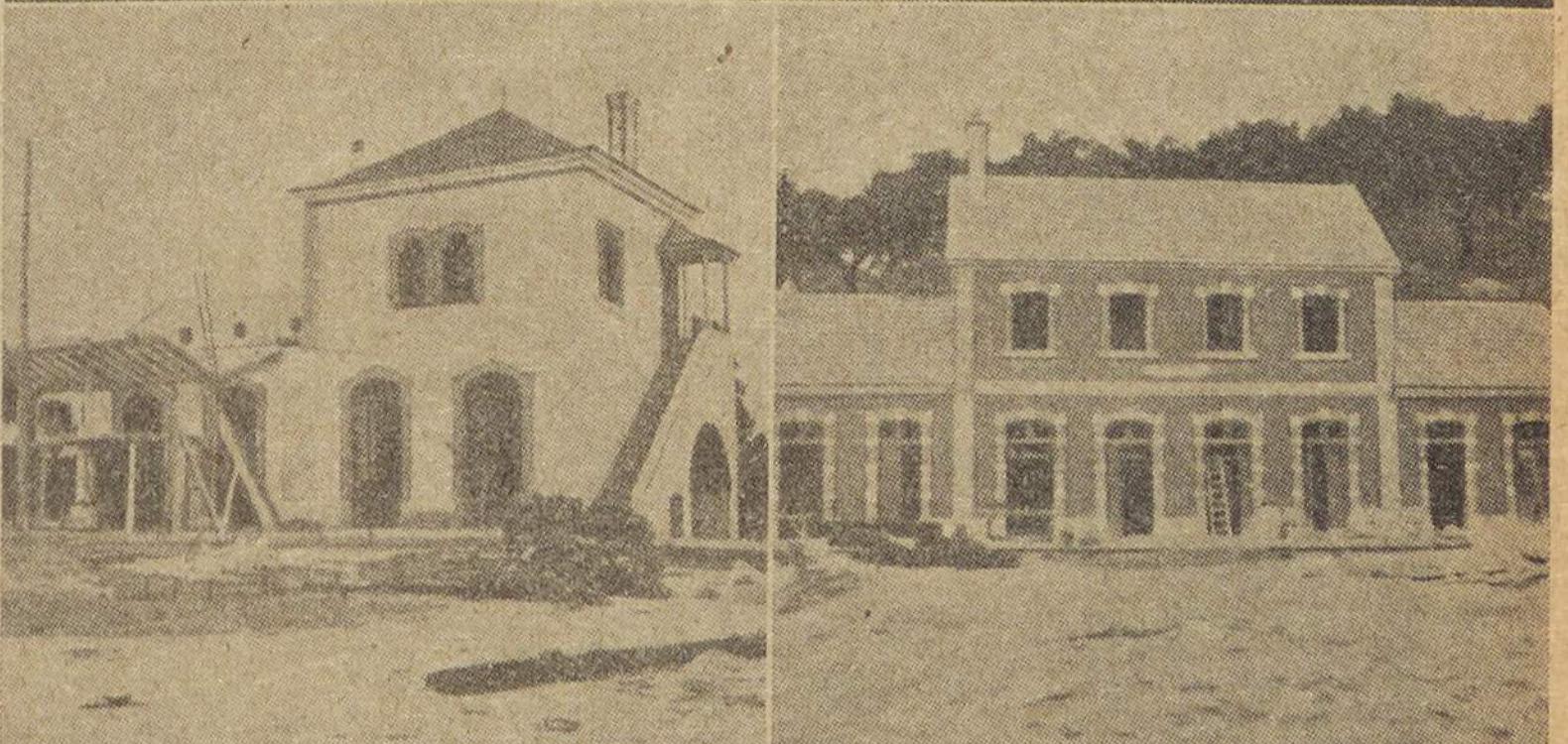
1 — Um troço da ponte sobre o Tejo no momento de ser lançada.



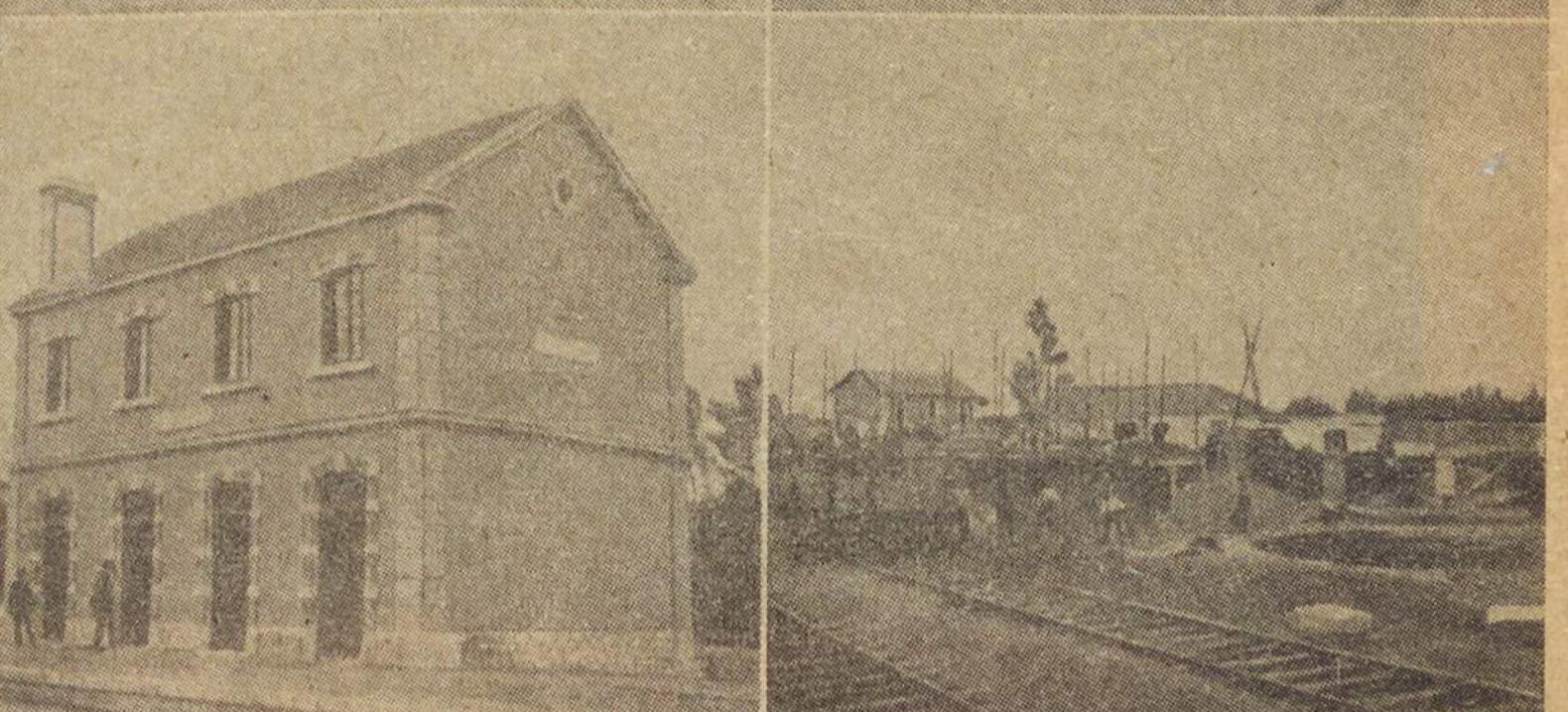
2 — O troço da ponte depois de lançada.



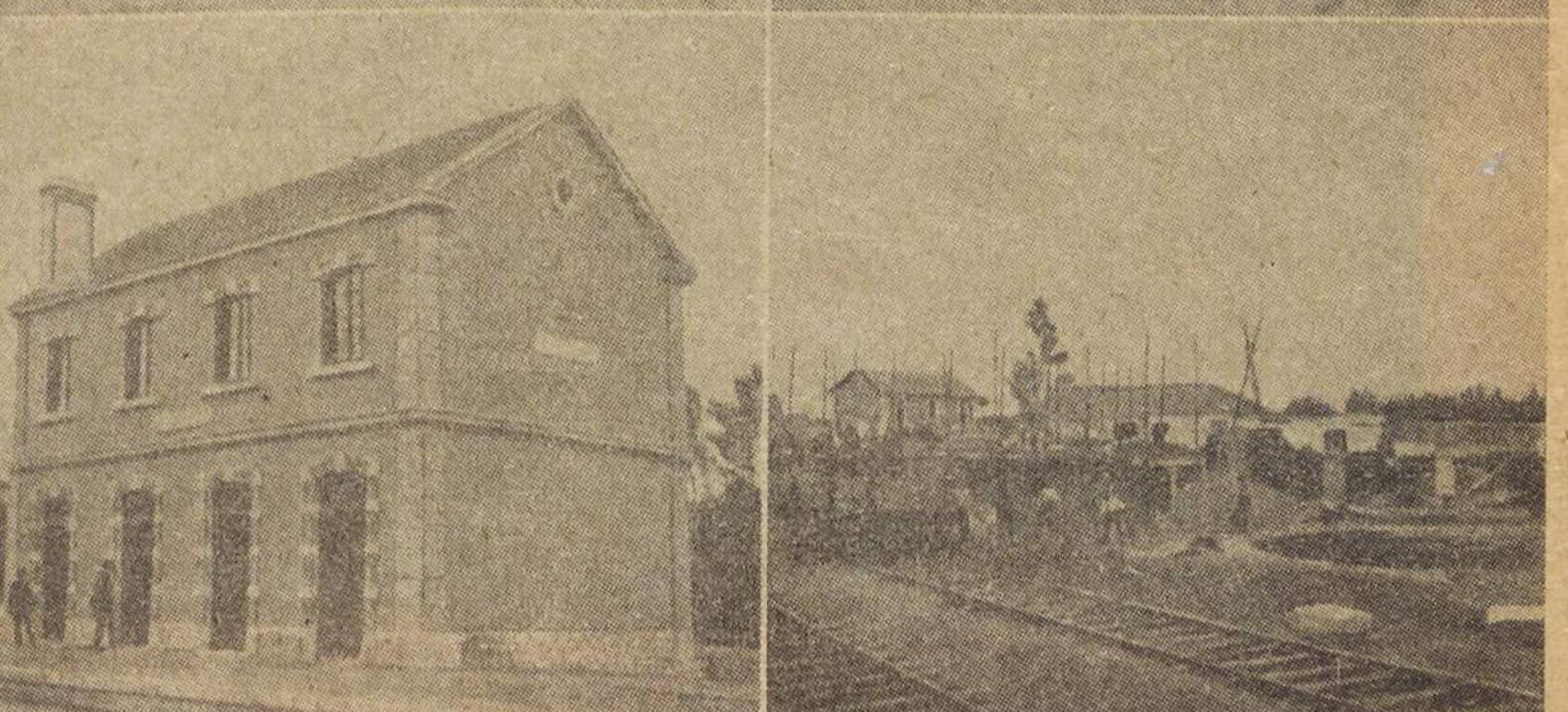
3 — A estação de Muge.



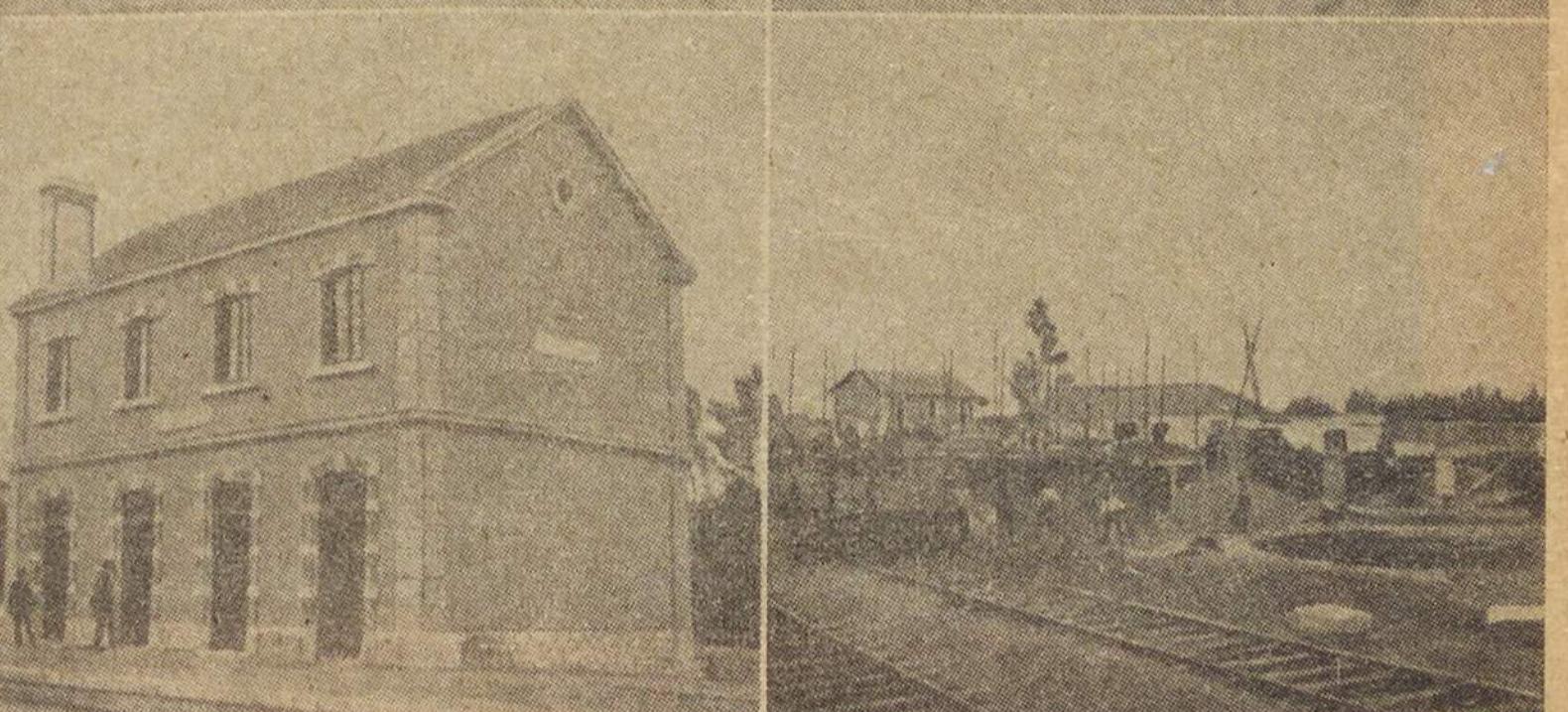
4 — A estação de Coruche.



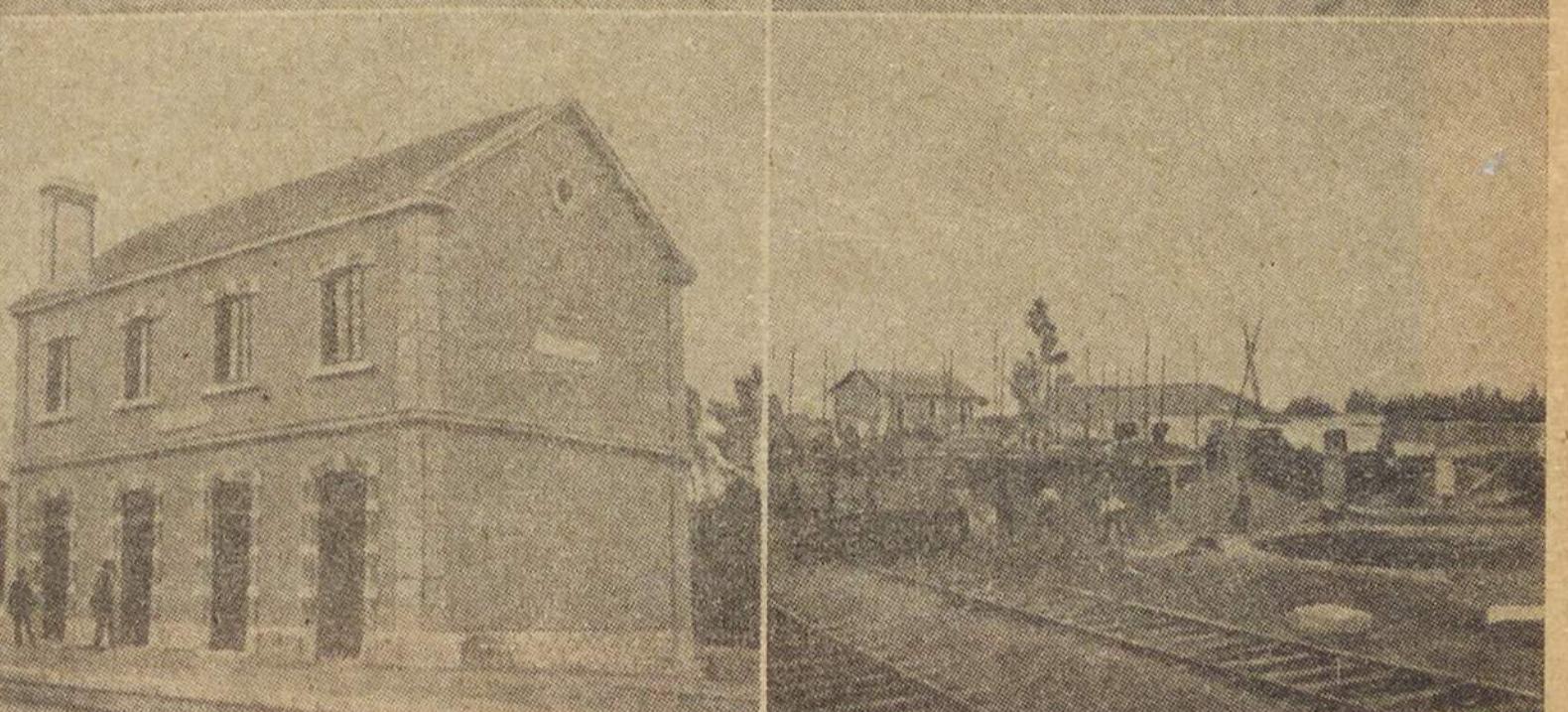
5 — A ponte de Muge.



6 — O apeadeiro de Vidigal.

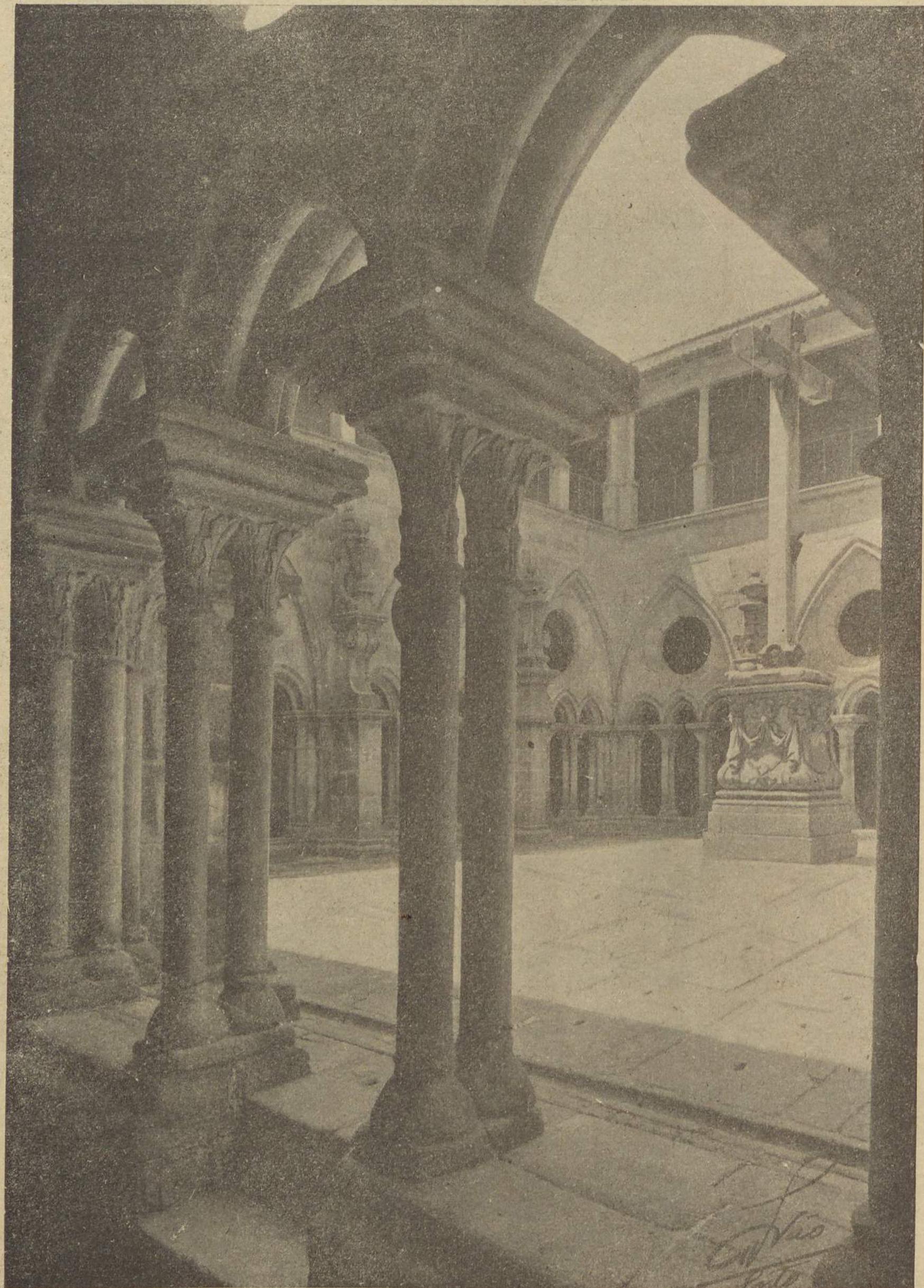


7 — Rotunda das máquinas em Vendas Novas.



(Da «Ilustração Portuguesa», de 23 de Novembro de 1903).

# PÓRTUGAL ARTÍSTICO



POR T O — Interior da Igreja de S. Francisco

# DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Encontrando-me em vias de restabelecimento das lesões que sofri quando do trágico descarrilamento do Rápido do Algarve, venho agradecer ao Ex.<sup>mo</sup> Corpo Clínico que me tratou, em especial aos srs. drs. Menezes Soares, Covas Lima, Delgado e Lopes Vasques, todo o desvelo e carinho que me dispensaram enquanto hospitalizado em Beja, não esquecendo o pessoal de enfermagem.

Agradeço ainda a todos os que directa ou indirectamente por mim se interessaram.

*Joaquim José*  
Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe

Desejo patentejar publicamente o meu reconhecimento ao Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. João Manuel Bastos, que me operou no dia 8 de Maio p.<sup>o</sup> passado, no Hospital do Desterro, pelo grande zelo e carinho com que me tratou.

O meu reconhecimento é extensivo aos colaboradores de S. Ex.<sup>a</sup> e a todas as pessoas que se interessaram pelo meu estado durante a minha permanência no Hospital.

*Marciano Farias*  
Chefe de Armazém

Horácio Ferraz de Melo, chefe de 3.<sup>a</sup> classe no Entroncamento, e sua família, agradecem muito reconhecidos as múltiplas demonstrações de cordial amizade que, a propósito da grave doença que vitimou seu irmão Benjamim Ferraz de Melo, que foi chefe de escritório da 5.<sup>a</sup> Circunscrição da Exploração, se dignaram manifestar-lhe.

Agradecem em especial, a todos os Agentes Superiores e pessoal dos escritórios da 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> Circunscrições, que acompanharam o defunto à sua última morada.

Tendo passado à situação de reforma por ter atingido o limite de idade, apresento as minhas despedidas a todos os Camaradas, muito principalmente àqueles com quem lidei mais de perto.

*José Augusto Martins Seabra*  
Ex-chefe de 3.<sup>a</sup> classe em Santana — Ferreira

Carlos da Silva Alfaro, Chefe de escritório principal da Divisão do Material e Tracção (3.<sup>a</sup> Circunscrição) — Oficinas Gerais do Entroncamento, tendo passado à situação de reforma a partir de 1 de Junho, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* agradecer a maneira atenciosa com que sempre foi tratado por todo o pessoal, sem distinção de categorias e apresentar as suas despedidas aos seus muito dignos superiores, pessoal seu subordinado e amigos.

## FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO



Grupo de ferroviários que em 10 de Outubro último se reuniram em Braga, numa festa de confraternização

# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Augusto Feliciano da Silva* — Carregador Suplementar da estação de Lisboa R., n.º 18 700.

Encontrou no dia 7 de Julho, junto do postigo da bilheteira n.º 6, uma carteira com vários documentos e a importância de 1 860\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



*António Augusto Ramos Pano* — Suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento).

No dia 8 de Maio último achou, no apeadeiro de Curvaceiras, um relógio de pulso com bracelete, que imediatamente entregou ao seu chefe imediato.



*José Vaz* — Suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento).

Gratificado com 50\$00 pela iniciativa que tomou, tendente a evitar qualquer ocorrência, quando, em 26 de Abril último, encontrou um poste telegráfico derrubado sobre a linha, ao km 2,930-Ramal de Tomar, providenciando no sentido da paragem do comboio n.º 444 e, ainda,

pela actividade com que trabalhou na desobstrução da linha.



*Cândida de Oliveira e Silva* — Guarda de P. N. do distrito 419 (Valongo).

Louvada pela Divisão pela sua decidida actuação quando, em 2 de Junho último apercebendo-se que da máquina que rebocava o comboio n.º 6 020 se deslocavam alguns ferros produzindo grandes pancadas na respectiva composição, fez parar o respectivo comboio, permitindo, assim, que fossem tomadas providências tendentes a evitar um possível acidente.



*Manuel Cordeiro Dias* — Suplementar de via do distrito 11/BA. (Santa Comba Dão).

Quando no dia 21 de Junho, último se dirigia para o serviço encontrou, ao km 86,700-BA, um relógio de bolso, que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito.



*Francisco Pereira* — Suplementar de via do distrito 44 (Lamarosa).

Quando no dia 23 de Junho pp.º se ocupava na limpeza de ervas ao km 111,600-Norte, encontrou um relógio de pulso marca «Singer», com braçadeira, que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito.



*Joaquim Fernandes Monteiro* — Carregador suplementar da estação de Braga, n.º 18 622, encontrou no dia 25 de Junho, numa carruagem do c.º 1233, uma saca de senhora contendo, entre vários objectos de uso pessoal, a importância de 1 735\$70, que prontamente entregou ao seu chefe.



*José Martinho* — Revisor de 3.ª classe da Delegação da Revisão de Bilhetes de Lisboa R., n.º 4201, encontrou no dia 17 de Junho, numa carruagem do c.º 4940, uma carteira com vários objectos de uso pessoal e a importância de 227\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa.



*Pedro Celestino de Oliveira Júnior* — Chefe de Secção do Serviço de Obras Metálicas (calçada do Duque, 20 — Lisboa)

Louvado pela Direcção-Geral, nos termos do n.º 4 do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, ao apresentar o seu pedido de reforma a contar de 1 de Julho último, pelo zelo, dedicação e inteligência com que desempenhou, durante os 42 anos



*Pacífico Castanheira* — Revisor de 3.ª classe da Delegação da Revisão de Bilhetes de Lisboa R., n.º 17050, encontrou no dia 21 de Junho, numa carruagem do c.º 20, uma mala de senhora contendo, além de vários objectos de valor, a importância de 392\$90, que prontamente entregou ao chefe da estação de Alfarelos.

da sua carreira, todos os serviços que lhe foram confiados.



surgido do lado oposto, seguia em direcção à linha, precisamente ao aproximar-se a automotora.

*Maria da Silva Gomes* — Guarda de passagem de nível ao Km. 117,429-Leste, foi louvada, nos termos do n.º 4.º do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, por, quando no seu posto e com as cancelas da p. n. fechadas, ter salvo, com risco da própria vida, de ser colhida pela automotora n.º 2322 de 5 de Julho deste ano, uma criança de 28 meses de idade, a qual, tendo

*Augusto da Costa Lucrécio* — Servente de escritório, tendo encontrado nos lavabos dos Serviços Médicos um relógio de pulso, prontamente o entregou a quem provou pertencer-lhe.



*Francisco da Silva* — Carregador da estação de Alhandra, n.º 4880, encontrou no dia 7 de Julho, no cais de passageiros, uma mala de senhora contendo a importância de 1700\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

*António dos Santos Serôdio* — Guarda-freio de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Alfarelos, n.º 3568, encontrou no dia 11 de Junho, no cais de passageiros, um relógio de pulso da marca «Cortébert», que prontamente entregou ao chefe da estação de Pamplhosa.



*Maria Teresa Leão Moreira Rodrigues Fernandes* — Bilheteira de 3.ª classe da estação de Lisboa-R., n.º 14171, encontrou no dia 5 de Junho, no postigo n.º 1 da bilheteira da rede geral, uma carteira contendo, entre vários documentos, a importância de 610\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

*Fernando Norberto Cabral* — Carregador da estação de Contumil, n.º 12950, encontrou no cais de passageiros, no dia 19 de Junho, um alfinete de ouro e pedras, que prontamente entregou ao seu chefe.



*Hipólito Rodrigues da Cruz* — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes da Pamplhosa, n.º 18005 (B A), encontrou numa carruagem do c.º 1111 do dia 28 de Maio, uma carteira de senhora contendo 2 estojos com jóias no valor de 2500\$00 e a importância de 2131\$20, que prontamente entregou ao chefe da estação de Mangualde.

*Joaquim Pedro* — Conferente da estação de Lisboa-R., n.º 3403, encontrou numa carruagem do c.º 20 do dia 1 de Junho, uma carteira contendo um passaporte e 24 notas de um dolar cada, que prontamente entregou ao seu chefe.



*Ricardo dos Santos Torgeira* — Revisor de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes do Barreiro, n.º 12407, encontrou, numa carruagem do c.º 9951 de 4 de Junho, um relógio de senhora, da marca «Ostara», no valor de 650\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Praia-Sado.

*José de Oliveira Marques* — Carregador auxiliar de Revisão de Bilhetes da Delegação de Lisboa-R., n.º 17848, encontrou no c.º 2926 do dia 11 de Junho, um porta-moedas contendo, além de vários objectos de relativo valor, a importância de 240\$70, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.



*Martinho Dias Roldão* — Factor de 3.ª classe da estação de Lisboa R., n.º 13394, encontrou no dia 4 de Junho uma carteira-passaporte, de cabedal, contendo entre vários documentos, 5500 pesetas, 55 francos franceses e 200\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

*João Cordeiro Valente* — Carregador da estação de Lisboa-P., n.º 17399, encontrou no dia 13 de Junho, no cais n.º 5 da g. v. uma carteira contendo documentos e a importância de 350\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



# AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Carlos David Laureano* — admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 22-6-1914; depois de ter transitado por diferentes categorias, foi promovido a Chefe de Brigada em 28-1-1934.

*Raúl Paulo Baptista* — admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 17-6-1914; depois de ter transitado por diferentes categorias, foi promovido a serralheiro de 1.ª classe em 5-7-1943.



*Júlio David* — Chefe de escritório da 3.ª classe da 7.ª Secção (Ponte de Sor)

Admitido como servente em 1-9-1914. Nomeado empreg. de 3.ª classe em 1-1-1924 e, depois de transitar por várias classes dessa categoria, foi promovido a chefe de escritório de 3.ª classe em 1-11-1947.

*António Joaquim dos Reis* — Guarda de P. N. do distrito 84 (Camp. lide)

Admitido como assentador de 2.ª classe (M. D.) em 23-9-1954.



## REFORMAS

**Contabilidade** — *Eurico Pacheco de Lemos* — Empregado principal do Serviço das Caixas de Reformas e Pensões.

**Material e Tracção** — *António Fadigas* — Operário ajudante (auxiliar), das Of. da Figueira da Foz.

*Romão José Lavado* — Operário de 2.ª classe (forjador das Of. do Barreiro).

*Raúl Lobato* — Operário de 1.ª classe (soldador) das Of. do Barreiro.

*Joaquim Monteiro Queiroz* — Operário de 1.ª classe (forjador) das Of. de Campanhã.

*Francisco Lino Chagas* — Operário de 1.ª classe (electricista), das Of. de Lisboa-P.

*José dos Santos* — Acendedor do posto de Tracção de Caldas da Rainha.

*Marcos de Oliveira* — Fogueiro de 1.ª classe do posto de Tracção de Montemór.

*Carlos Mogas* — Visitador de máquinas de 3.ª classe, do posto de Castelo Branco.

*José Manuel da Silva* — Chefe de brigada, das Of. do Barreiro.

*António José Cardoso* — Marinheiro de 2.ª classe da Via Fluvial.

*Carlos da Silva Alfaro* — Chefe de Escritório Regional Principal, das Oficinas de Entroncamento.

**Via e Obras** — *Joaquim Bastos* — Assentador do distrito 75 (Avanca).

*António Pires* — Assentador do distrito 121 (Sarnadas).

*Pedro Celestino de Oliveira Júnior* — Chefe de Secção do Serviço de Obras Metálicas.

*Maria da Silva* — Guarda de P. N. do distrito 1/5.ª Secção (Dois Portos).

*Manuel Mateus da Cruz* — Subchefe do distrito 245 (Poço Barreto).

*Inácio Fouto Senhorinho* — Assentador do distrito 37 (Torre das Vargens).

*João Évora* — Assentador do distrito 20 (Barquinha).

## FALECIMENTOS



*José Francisco César* — Factor de 2.ª classe, de Cuba. Admitido como praticante em 15 de Agosto de 1939, passou a aspirante em 1 de Janeiro de 1941, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1942 e promovido à 2.ª em 1 de Julho de 1947.

*Manuel Rebelo* — Factor de 2.ª classe, de Vila Real. Admitido como praticante em 20 de Junho de 1928, passou a factor de 3.ª classe em 1 de Dezembro de 1942 e foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1943.





*João Machado* — Guarda de estação, de Livração. Admitido como carregador suplementar em 9 de Maio de 1929, foi nomeado carregador em 26 de Dezembro de 1929 e guarda da noite em 1 de Julho de 1946, passando a guarda de estação em 1 de Janeiro de 1949.



1945 e à sua actual categoria em 1 de Janeiro de 1949.



*José Ferreira* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Esmoriz. Admitido como praticante em 21 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1921, promovido a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1927, a factor de 1.<sup>a</sup> em 1 de Julho de 1941 e a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1952.



*Manuel Pereira Eires* — Admitido ao serviço da Companhia, como caldeireiro, em 20 de Novembro de 1922; depois de passar por diversas categorias, foi promovido a chefe de brigada em 25 de Setembro de 1927.



*José Vilela* — Servente de escritório da 10.<sup>a</sup> Secção (Pinhão). Admitido como assentador em 1-8-940. Demitido por incapacidade física, em 21-9-948. Readmitido, como servente de escritório, em 1-4-949.



*Luis Ferreira da Silva* — Assentador do dist.<sup>o</sup> d.<sup>o</sup> 5/5.<sup>a</sup> Secção (Guia) — Admitido como assentador em 21-4-927.

*José Maria Duarte* — Carregador de Lisboa P. Foi admitido como carregador em 15 de Julho de 1904.



*Germano de Oliveira* — Condutor de 2.<sup>a</sup> classe de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 1 de Janeiro de 1924, foi nomeado engatador em 5 de Novembro de 1924, promovido a guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe em 20 de Julho de 1929, a guarda-freios de 2.<sup>a</sup> em 21 de Novembro de 1942, a guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe em 21 de Novembro de 1952 e a condutor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1948.



*Manuel Joaquim Lourenço* — Guarda da estação de Ganfei. Admitido como carregador eventual em 14 de Fevereiro de 1916, foi nomeado carregador em 2 de Abril de 1919 e passou a guarda de estação em 13 de Agosto de 1926.



*Joaquim da Costa Figueiredo* — Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz de montador, em 26 de Julho de 1930; depois de passar por diversas categorias, foi promovido a operário de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Dezembro de 1945.

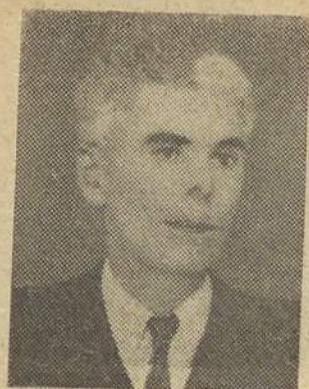


*Alberto Valério* — Subchefe do dist.<sup>o</sup> 6 / Tua (Carvalhais). Admitido como auxiliar permanente «Adido» em 1-2-944. Assentador em 1-7-944 e promovido a subchefe de distrito em 1-7-952.



*Joaquim Manuel Pereira* — Assentador do dist.<sup>o</sup> 401 (Rio Tinto) — Admitido como assentador em 22-12-926.





*Amadeu Henriques dos Santos* — Carregador de Benfica. — Admitido como suplementar em 14 de Agosto de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1929.

*José Francisco Mariano* — Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 22-7-1927; nomeado servente em 8-10-1945 e promovido a operário ajudante (forjador) em 21/1/1947.



*António Alves Bento* — Operário de 3.<sup>a</sup> cls. da 6.<sup>a</sup> Secção (Castelo Branco) — Admitido como operário de 5.<sup>a</sup> cls. em 8-11-1944. Promovido à sua actual cls. em 21-12-1946.

*Alberto da Silva* — Servente de obras do S.<sup>o</sup> de Obras Metálicas (Campolide) — Admitido em 8-11-1944.



*Iva do Carmo Teixeira* — Guarda de P. N. do distrito n.<sup>o</sup> 72 (Aveiro). — Admitida em 1-4-1954.

*Francisco Neto* — Assentador do distrito 7 / N. P. (Vizela) — Admitido como auxiliar (N. P.) em 15-8-1920. Nomeado para a sua actual categoria em 1-1-1947.



*Manuel Marques dos Santos* — Capataz de Manutenção de 3.<sup>a</sup> cls. — Admitido em 21-5-1941 como auxiliar, passou a limpador em 19-2-1943; a servente em 27-12-1943 e a capataz de manutenção de 2.<sup>a</sup> em 1-2-1948.

*Miguel Ferreira* — Servente de Braço de Prata — Admitido como carregador suplementar em 6-6-1944, foi nomeado carregador em 1-3-1949 e passou a servente em 16-5-1951.



*Silvino Ferraz Limede* — Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 22-10-1942, foi nomeado fogueiro de 2.<sup>a</sup> cls. em 1-7-1944 e promovido a fogueiro de 1.<sup>a</sup> cls. em 1-10-1952.

*Izidro Correia Martins* — Admitido ao serviço da Companhia, como fundidor, em 16-4-1926, foi promovido a fundidor, de 2.<sup>a</sup> cls. em 25-1-1927 e a fundidor de 1.<sup>a</sup> cls. em 1-12-1945.



**MOTOS**  
E  
**ACESSÓRIOS**  
FATOS IMPERMEÁVEIS

**BSA**  
**ARDIE**  
**B. M. W.**  
**A. J. S.**

TUDO PARA MOTOCICLISMO  
— REPARAÇÕES —

**CARVALHO & SOBRINHO, L.<sup>DA</sup>**  
AV. FERNÃO DE MAGALHÃES  
**COIMBRA**  
TELEF. 3027



**SKF**

## **ROLAMENTOS CHUMACEIRAS**

**LISBOA**  
**PORTO**

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

TELEFONE 72272

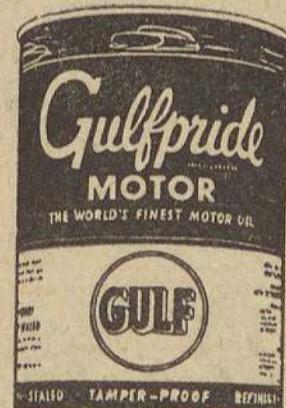
*Itali*

Fábrica de Massas Alimentícias  
S. A. R. L.

Campo 28 de Maio, 33

L I S B O A

TODOS OS  
LUBRIFICAN-  
TES  
SÃO BONS



MAS... O

**Gulfpride**

É MELHOR!..

**COSTA, SILVA & C. A. L. DA**

L. do Conde Barão, 27 a 30

TEL. 65648

LISBOA

# *Sumário*

No Limiar de 1955

A Cooperação da C. P. na Campanha Nacional de Educação de Adultos

Engenheiro Constantino Cabral

Homenagens

Talvez não saiba que... por José Júlio Moreira

O Ateneu Ferroviário comemorou o seu XX aniversário

Perguntas e Respostas

Lá por fora...

Regulamentação dispersa

Para a História do Caminho de Ferro em Portugal

Portugal Artístico

Despedidas e Agradecimentos

Festa de Confraternização

Pessoal



NA CAPA — Desenho de Stuart de Carvalhais

FÁBRICA DE CALÇADO

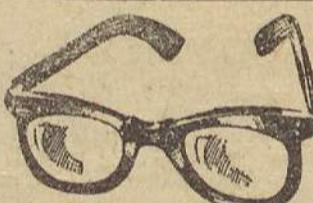
**T I P - T O P**

Armando da Costa Almeida & C.ª

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

MOINHOS — CUCUJÃES

Tel. 210 (Ribeira S. João da Madeira)



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)