

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7—Telef. 2 0158—LISBOA

MAIS UM ANO...

MAIS um ano se apresenta no calendário do nosso tempo. Para nós, ferroviários, este ano tem particular significado: além de mais um aniversário que o «Boletim da C. P.» vai comemorar — o vigésimo oitavo —, 1956 é o ano em que se irá celebrar o primeiro Centenário da inauguração do caminho de ferro em Portugal, que se verificou, precisamente, em 28 de Outubro de 1856. Para este propósito, está preparado um vasto programa festivo que assinalará, condignamente, em todo o País e além fronteiras, tão importante acontecimento.

Ao encetarmos este auspicioso Ano Novo, saudamos todos os ferroviários portugueses e suas famílias desejando-lhes longa vida e prosperidades.

E a todos quantos, directa ou indirectamente, têm prestado o seu valioso auxílio ao «Boletim da C. P.», tornando possível assegurar a sua acção — e a quem é unicamente devida, afinal, a longevidade da sua publicação — o testemunho do nosso muito reconhecimento.

Continua o «Boletim da C. P.», dentro das normas que presidiram à sua origem, a marcar a sua presença entre nós. Tem custado imenso esforço, tem implicado muitas dedicações e, sem dúvida, envolvido muitos sacrifícios, manter a sua existência

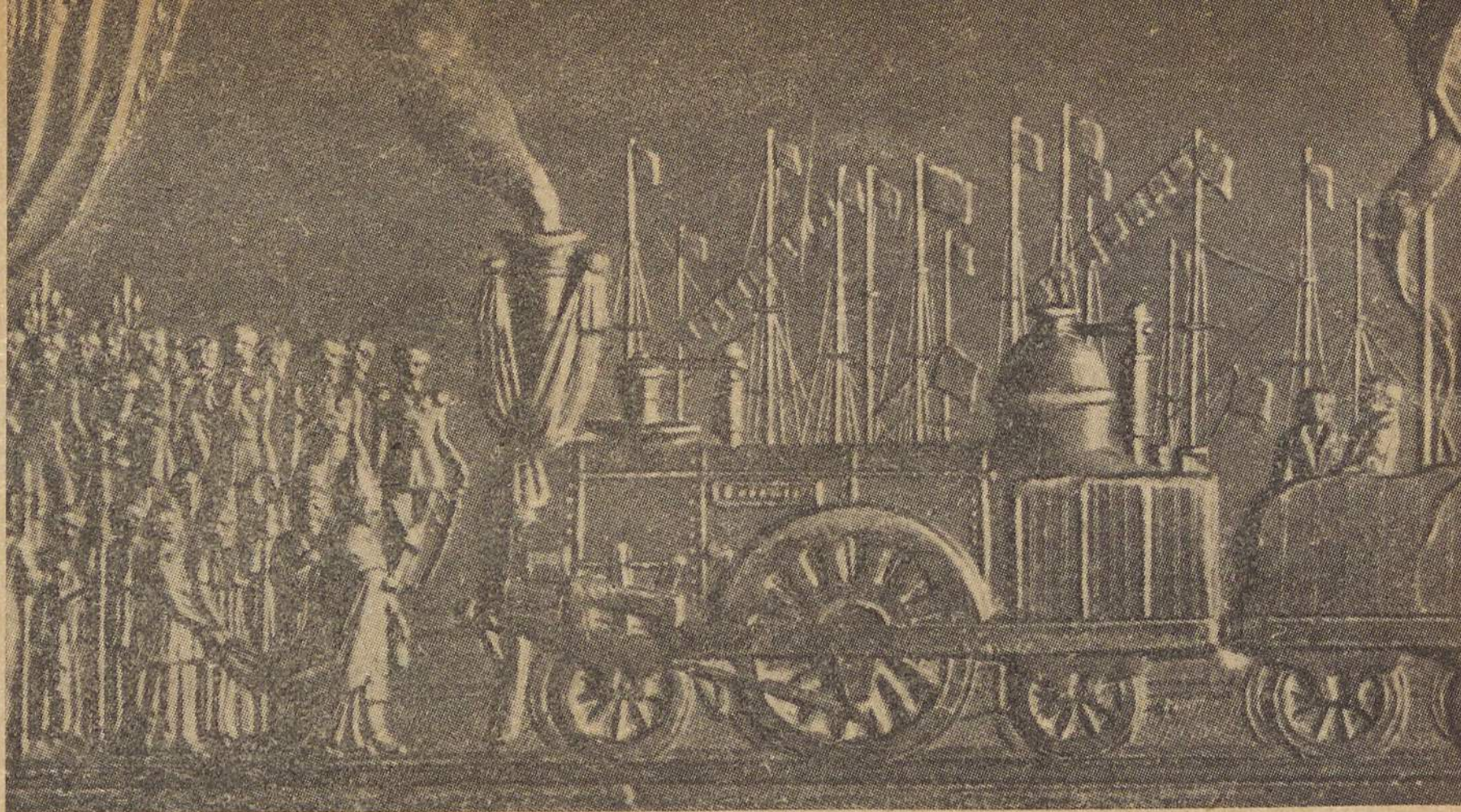
num meio restrito como é o nosso. No firme propósito, porém, de melhor agradar aos nossos leitores, iremos procurar novas directrizes, lançar novas e valiosas iniciativas que, por certo, positivamente contribuirão para o maior desenvolvimento do Boletim, como órgão de divulgação.

Contamos, é óbvio, com o concurso de todos quantos nos queiram auxiliar. O nível de qualquer periódico depende essencialmente da sua colaboração. E é preciso não esquecer que o «Boletim da C. P.» não é de três ou quatro nomes que encimam o seu cabeçalho, mas sim de todos os que labutam no CAMINHO DE FERRO, qualquer que seja a sua categoria, como ainda do grande número dos seus simpatizantes.

Eis a traços largos o programa que se propõe seguir.

Esperamos, deste modo, continuar a merecer o bom acolhimento dos nossos assinantes e leitores e formulamos votos para que o «Boletim da C. P.» prossiga na sua Obra de cultura ferroviária, aperfeiçoando-se cada vez mais — o que é sem dúvida o desejo sincero de todos os que se interessam pelo desenvolvimento do Caminho de Ferro. E certamente assim sucederá, porque o respeito pelo seu fundador assim o exige.

R. ESPREGUEIRA MENDES



A inauguração do caminho de ferro em Portugal, segundo gravura extraída da moeda cunhada na época

No Centenário do Caminho de Ferro em Portugal

No limiar do ano de 1956, prepara-se o caminho de ferro português para festejar o seu I Centenário.

Vai fazer cem anos — em 28 de Outubro próximo — que o rei D. Pedro V inaugurou, com grande solenidade, os primeiros 36 quilómetros de via férrea, em território nacional, que ligaram a cidade de Lisboa, através de Santa Apolónia, à vila do Carregado.

Para comemorar o Centenário que se avizinha, está assente, em princípio, o seguinte programa :

I — Reconstituição do primeiro comboio, que circulou em território nacional, o qual depois das cerimónias do Centenário poderia percorrer várias cidades do País.

Na impossibilidade de se realizar tal reconstituição, far-se-há a exposição da locomotiva D. Luís e bem assim de material antigo existente, na estação do Rossio.

II — Exposições diversas:

- a) — Miniaturas ferroviárias;
- b) — Modelos de caminhos de ferro;
- c) — A juventude e os caminhos de

ferro (Concursos das Escolas Primárias e técnicas);

d) — Gravuras, livros, medalhas, etc.;

III — Reunião ferroviária — Conferência de horários.

IV — Conferências e visitas.

V — Livro de ouro.

— Medalhas do Centenário

— Selo comemorativo

— Bilhetes postais

— Folhetos diversos

Este será o programa geral, o programa oficial poderá ser o seguinte :

a) — Inauguração de electrificação, com o serviço Lisboa-Carregado.

b) — Colocação de um monumento comemorativo

c) — Missa votiva

d) — Condecoração de funcionários superiores e agentes pelo Sr. Ministro das Comunicações; Imposição de medalhas de bons serviços

e) — Jantar ou almoço dos ferroviários.

Preside à comissão encarregada do programa das Comemorações do Centenário, o Administrador, Sr. Conde de Penha Garcia.

Prof. Doutor Egas Moniz

Datado de 23 de Fevereiro de 1903, foi enviado à Direcção-Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses um abaixo assinado expondo a necessidade de ser criado *mais um lugar de clínico no concelho de Estarreja que em melhores condições e mais de pronto poderia acudir às chamadas dos doentes da Companhia.* O fundamento era a criação dos quatro apeadeiros situados entre Aveiro e Ovar, a saber: Cacia, Canellas, Avanca e Vallega.

No verso da meia folha de papel comercial em que o referido pedido está redigido, lê-se o seguinte despacho, datado de 5/3/1903:

A Comissão Executiva, na sua sessão de hoje, nomeou médico da Companhia, em Estarreja, com as regalias correspondentes, o Dr. António Caetano de Abreu Freire Egas Moniz.

Assim ingressou ao serviço desta Empresa o médico há pouco falecido e cujo nome, ultrapassando mais tarde a nossa fronteira, havia de conquistar para si e para o nosso País glória e fama mundiais.

O sábio professor Egas Moniz nasceu em 29 de Novembro de 1874 na freguesia de Avanca, concelho de Estarreja, distrito de Aveiro; filho de Fernando de Pina Rezende Abreu e de D. Maria do Rosário de Oliveira S. Abreu.

Formado pela Universidade de Coimbra, desempenhou o lugar de médico da 8.^a Sec-

ção e passou a médico especialista de doenças nervosas em 6 de Março de 1907.

Na sua matrícula existem arquivados vários pedidos de licença para tratamento da sua saúde, em Vidago, Curia, Vichy e Carlsbad; o mais antigo é de 1908. Um outro, de Agosto de 1917, fala mesmo da sua *abalada saúde.*

Outros motivos o levaram a afastar-se temporariamente do serviço da C.P. como por exemplo as solicitações de entidades estrangeiras: conferências, congressos, reuniões científicas em Paris, Bordeus, Rio de Janeiro. Teve sempre o cuidado de acentuar que o seu consultório ficava aberto aos funcionários e a consulta assegurada por substitutos.

Das outras petições dão-nos conta da sua actividade pública e por terem maior interesse vão transcritas.

Estão datadas, respectivamente, de 27 de Fevereiro e de 10 Outubro de 1918.



Doutor Egas Moniz

Ex.^{mo} Sr. Chefe de Saúde

Tendo sido nomeado em Comissão para exercer o cargo de Ministro Plenipotenciário junto do Governo de Madrid e tendo por isso de me ausentar de Lisboa, venho pedir a V. Ex.^a o favor de me conceder uma licença enquanto durar esta Comissão de Serviço, continuando o meu consultório a prestar os costumados cuidados clínicos por intermédio dos meus assistentes.

Conto seguir para Madrid no próximo sábado 2 de Março.

O médico especialista
(a) *Egas Moniz*

Podia V. Ex.^a mandar a resposta para o Hotel Ritz — Madrid».

«Ex.^{mo} Sr. Chefe de Saúde

Participo a V. Ex.^a que fazendo agora parte do Ministério, e tendo licença para estar ausente em Espanha onde desempenhava o cargo de M. P. rogo a V. Ex.^a se digne obter-me licença enquanto desempenhar o meu novo cargo.

O médico especialista
(a) *Egas Moniz*»

Teve baixa do quadro em 1 de Janeiro de 1945 por limite de idade.

* * *

É isto em resumo o que a respeito de um médico, verdadeiro homem de ciência — primeiro e único prémio Nobel português — pudemos colher na sua matrícula dos Serviços Médicos e por onde se deve concluir que sempre foi cumpridor das suas obrigações e disciplinado no desempenho delas.

Na verdade, Egas Moniz foi sempre, além de um primoroso carácter, um médico da maior envergadura mental e sabe bem relembrá-lo no momento em que parece que a nossa sociedade esqueceu tudo quanto deve, no Continente e nas Províncias Ultramarinas,

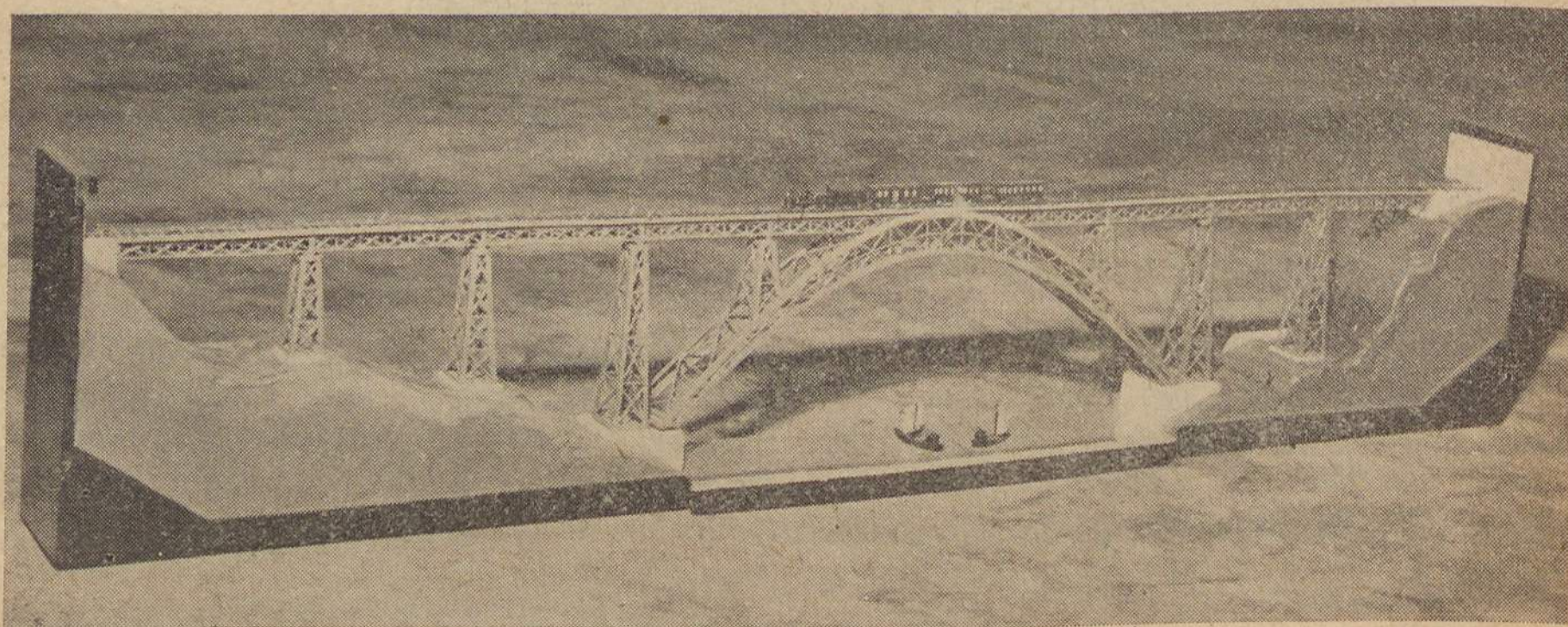
à acção civilizadora e moderadora do médico português.

Egas Moniz, que na Política ocupou lugares de destaque, foi um defensor acérrimo dos privilégios médicos e um profissional brioso, que tudo fez para honrar a Medicina, que serviu com aprumo, e o País onde nasceu e ao qual dedicou sempre o amor de um patriota exaltado.

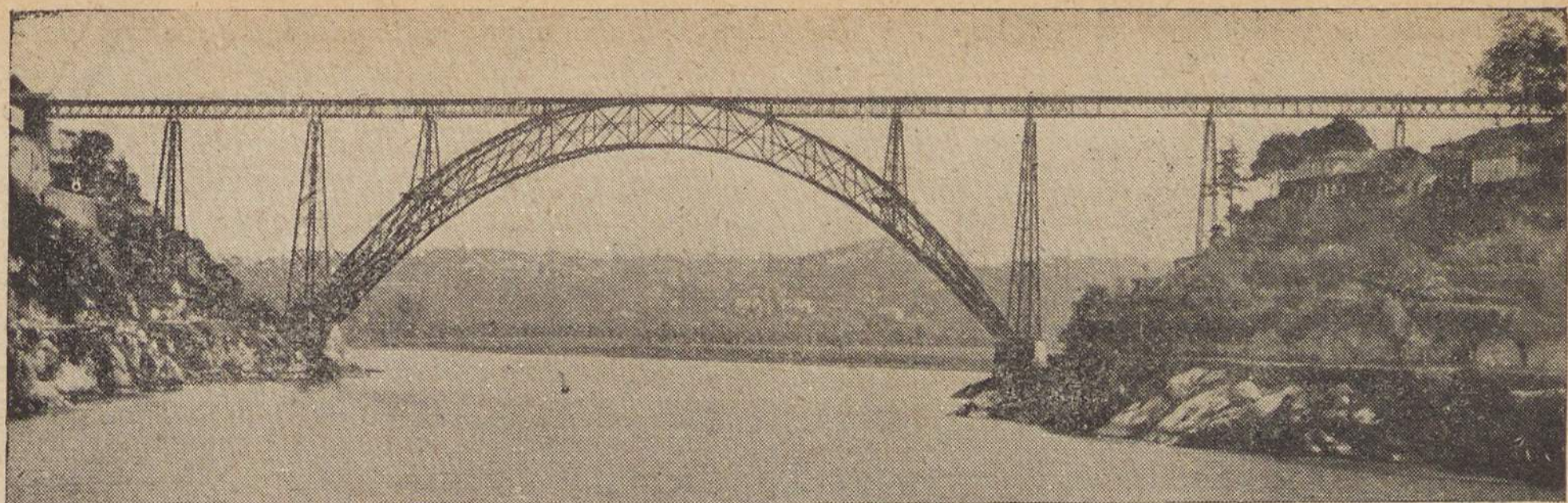
O pequeno facto, que relatamos, passado num momento perigoso da sua vida, exemplifica, de maneira quase emocionante, os seus elevados sentimentos. Encontrava-se Egas Moniz internado no Hospital de S. José depois do grave atentado de um louco, que o levou às portas da morte com três tiros no peito. Por essa altura passava por Lisboa um reputado especialista de doenças torácicas, da Itália, e alguém, menos seguro dos méritos da medicina nacional, levou ao enfermo a sugestão e o pedido de que consentisse em ser observado por esse estrangeiro.

A resposta não se fez esperar; foi curta mas teve lampejo do carácter do Homem que a pronunciou: — Não! Tenho plena confiança no mérito e na dedicação dos médicos portugueses.

Com estas palavras que poderiam bem servir de exemplo a muitos — mostrou Egas Moniz, mais uma vez, e em excepcionais condições, o seu carácter e o seu brio de profissional digno, que sempre muito honrou em todos os campos o País.



Curioso modelo da ponte Maria Pia, no Porto, que figurou na recente exposição do II Concurso de Artes e Ofícios, realizada em Lisboa. É seu autor Rogério Abílio Ramos dos Santos



Melhorias projectadas na Sinalização Mecânica das estações

Descrito o tipo das novas instalações telefónicas previstas para as várias linhas da Rede Geral, vamos procurar dar hoje algumas informações sobre as projectadas instalações de sinalização e de encravamentos mecânicos, instalações estas que, em conjunto com as da sinalização eléctrica e as de telecomunicações, são a base da segurança da circulação e regularidade do serviço.

Com efeito, embora todos os elementos essenciais para a circulação dos comboios sejam inter-dependentes e constituam um conjunto em que a falha de um desses elementos prejudicará o serviço, a falta de telecomunicações que permitam transmitir as ordens e de sinalização que comande as circulações em marcha, desorganizará por completo a regularidade das marchas e diminuirá as condições da sua segurança.

Os sinais existentes nas actuais instalações de sinalização mecânica são na maioria das estações simples «discos avançados», grande parte deles sem qualquer encravamento. Praticamente, apenas as estações das linhas de maior intensidade de tráfego e algumas estações mais importantes fora dessas linhas, estão equipadas com encravamento do tipo «Bouré» e com os sinais semafóricos de entrada ou de saída.

Há muito se reconheceu ser necessário ampliar as instalações de sinalização e as de encravamentos em todas as linhas da Rede Geral, trabalho esse a que nos últimos anos se deu seguimento, apetrechando com encravamentos «Bouré» várias estações e ampliando as instalações doutras;

desde 1948 até esta data já se realizaram estes melhoramentos em 94 estações e apeadeiros e 32 ramais ou desvios.

Após demorado e completo estudo foi elaborado um programa geral de sinalização mecânica de acordo com o regime de exploração de cada linha. Este programa prevê 3 modalidades :

- 1.^a — A aplicar nas linhas em regime normal de exploração, por cantonamento telefónico.
- 2.^a — Será aplicado nas estações das linhas no regime de Exploração Simplificada.
- 3.^a — Serão equipadas com estas instalações as estações das linhas exploradas por cantonamento telefónico quando se preveja o seu encerramento temporário, isto é, em regime de «Eclipse».

Nas estações equipadas segundo a 3.^a modalidade, serão conjugadas e encravadas não só as posições relativas dos sinais com as das agulhas, mas também as do conjunto sinais-agulhas com as instalações de telecomunicações, ficando mesmo condicionadas à situação de «estação em serviço» ou à de «estação em eclipse», as posições de aberta ou fechada da porta de entrada no gabinete telefónico.

Uma inovação a introduzir naqueles sinais avançados é o emprego de luz-relâmpago idêntica à já aplicada, com óptimos resultados, nos sinais avançados da sinalização eléctrica da estação de Louzado.

Como luz relâmpago classifica-se a iluminação em que, alternadamente e numa cadência da ordem de 15 a 20 vezes por minuto, a lâmpada do sinal se acende e outras tantas vezes se apaga.

Nestes novos sinais será quanto possível utilizada iluminação eléctrica, indispensável nos sinais com luz-relâmpago, diminuindo-se assim não só o consumo de petróleo mas também, e principalmente, o trabalho de diàriamente se ocupar um agente para preparar, colocar e retirar os faróis dos sinais.

O comando da iluminação dos sinais poderá ser feito automaticamente pelos comboios em marcha por intermédio de «circuitos de aproximação», isto é troços

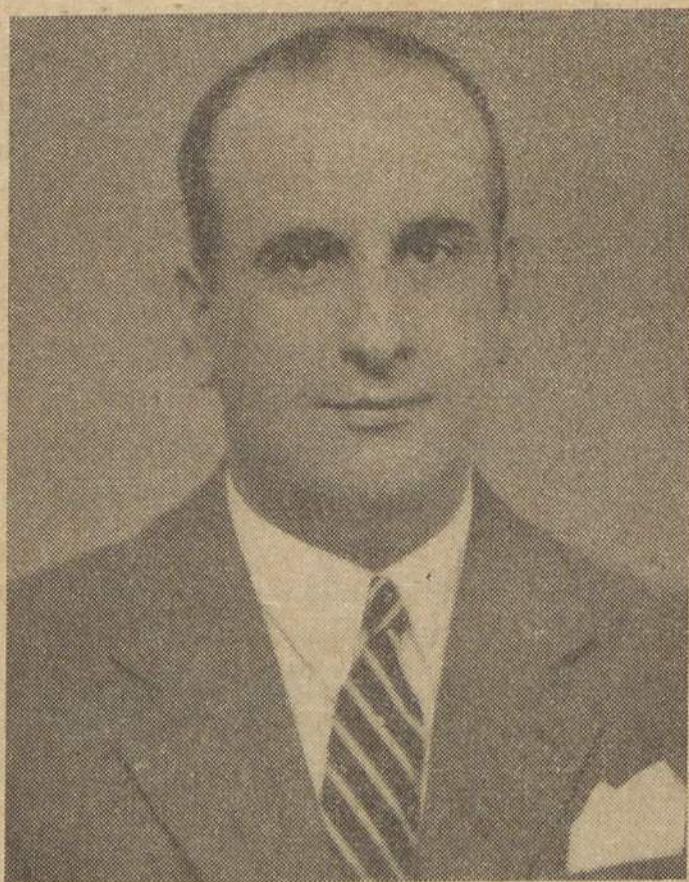
de via elèctricamente isolados que ao serem atingidos pelo primeiro rodado dum comboio actuam sobre dispositivos que acendem as lâmpadas dos sinais; logo que o último rodado do comboio deixa de pizar o «circuito de aproximação» a lâmpada apaga-se.

Este último sistema de aproximação permite uma grande ecónomia de energia eléctrica, pois para cada comboio a lâmpada do sinal apenas estará acesa durante poucos minutos, o que dependerá da velocidade do comboio e do comprimento do «circuito de aproximação», comprimento este que será determinado pelas condições locais, e pela distância a que o sinal será visível para o maquinista.

ENG.º VALENTIM BRAVO

Desde 1 de Dezembro do ano findo que passou à situação de reforma o Engenheiro Valentim Bravo, Chefe do Serviço de Tracção.

Foi notável a sua acção em todos os car-



gos que ocupou na Companhia, deixando bem vincada a sua competência, personalidade e amor da profissão.

Entrou para a C. P. em 1923 e foi mais tarde colocado, em 1926, nas oficinas de Santa Apolónia.

Em 1928, quando do arrendamento das linhas do Estado, foi deslocado para as Oficinas Gerais do Sul e Sueste no Barreiro.

A forma brilhante com que se desempenhou dos diversos trabalhos que lhe foram

confiados nesta última situação, valeram-lhe as várias promoções até a Engenheiro Chefe da Circunscrição, para que foi designado em 1943.

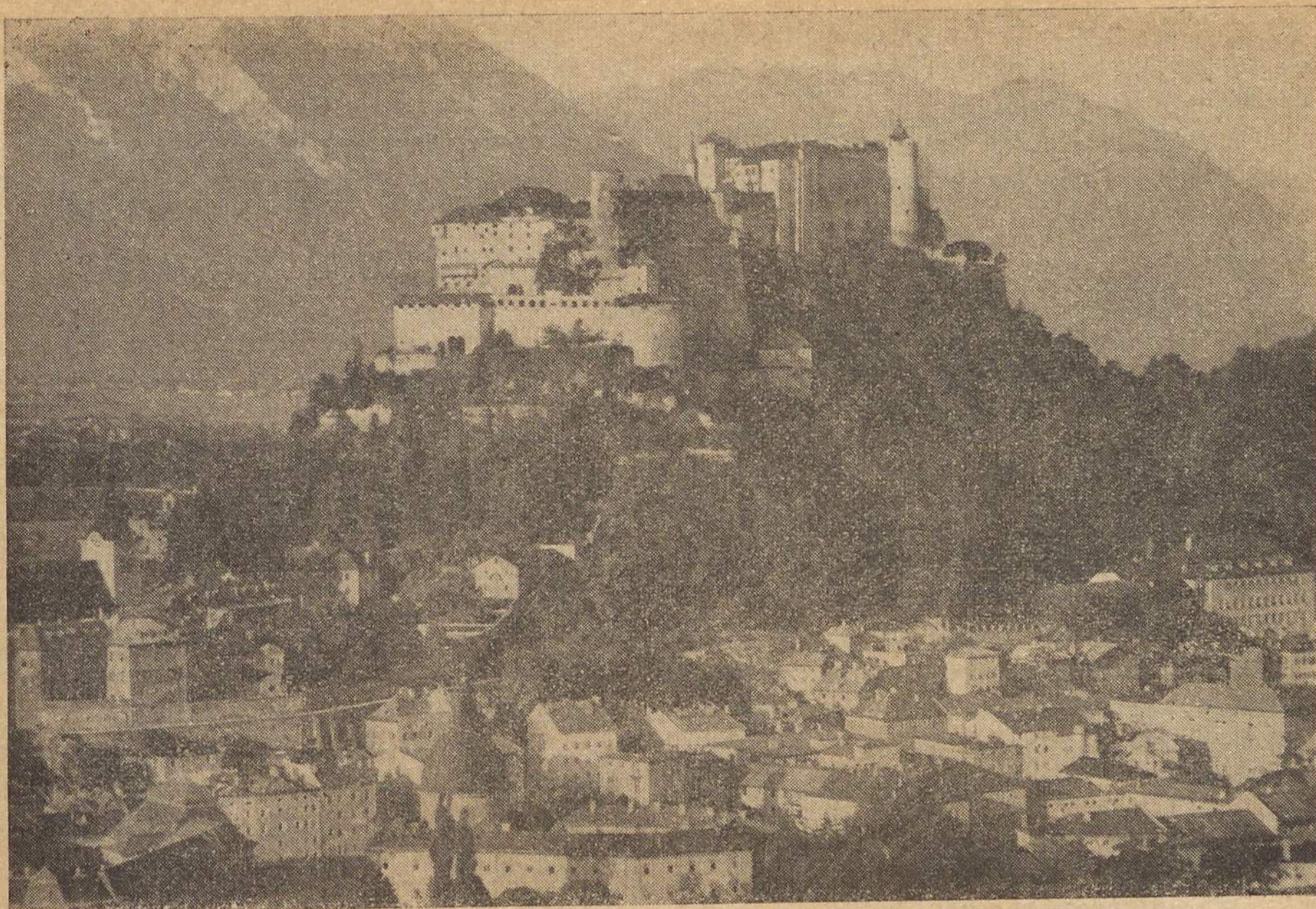
Esteve nesta situação no Barreiro e algum tempo em Campolide.

Em 1946 foi escolhido para Engenheiro Chefe do Serviço de Tracção Adjunto, tendo sido nomeado Engenheiro Chefe do Serviço de Tracção em 1947.

A sua acção na Companhia mereceu, por diversas vezes, louvores. Assinalam-se entre outros, os seguintes, concedidos pelo Conselho de Administração: — pela grande remodelação de carruagens efectuadas nas Oficinas do Barreiro em 1940; pela reorganização destas Oficinas, que foram as primeiras da Companhia, em que a antiga organização foi substituída por outra em moldes modernos, com apreciáveis vantagens para a C. P. e para o pessoal, no mesmo ano; pelas providências e trabalhos de salvamento a que procedeu, por ocasião do ciclone em 1941 e pelos trabalhos ocasionados pelo descarrilamento do comboio 1003 em Vila Franca de Xira, em 1947.

O Engenheiro Valentim Bravo, pela sua competência profissional, espírito de decisão e clareza de raciocínio, foi sempre, no exercício dos seus cargos, um bom engenheiro que todos muito reconheciam. Assim, deixa Amigos que o consideram e respeitam, em todos os postos por onde passou.

O «Boletim da C. P.», que conta o ilustre engenheiro entre os seus assinantes, cumprimenta-o e deseja-lhe as maiores e duradouras venturas.



Vista parcial de Salisburgo, com o castelo ao alto

AS NOSSAS INICIATIVAS

A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Austria

No prosseguimento da série de viagens culturais ao estrangeiro promovidas pelo «Boletim da C. P.» tenciona-se realizar, na próxima Primavera, mais uma excursão.

Anuindo aos inúmeros pedidos dos nossos leitores, essa excursão será à Áustria e compreenderá visitas complementares na Suíça.

O país austríaco é particularmente atraente; reúne, num espaço restrito, todos os diferentes caracteres regionais que, nessa zona da Europa Central, formam um conjunto variado e rico de motivos turísticos: os seus rios românticos serpenteando em vales profundos, a suave paisagem das colinas, as serras de média altitude cobertas de florestas

imensas, a majestade das grandes montanhas envoltas na alvura da neve e dos gelos eternos, e para maior encanto dos visitantes, os aprazíveis lagos de recorte pitoresco.

Não menos atraentes, são as belas cidades austríacas, entre as quais sobressaem Viena — a capital da música — Salisburgo e Innsbruck, com os seus monumentos, as colecções dos seus museus e a sua riqueza folclórica.

Por seu lado, a paisagem suíça, conhecida de muitos dos nossos assinantes, através das duas excursões já realizadas a este país, será mais uma vez apreciada, na poética visão das suas cidades espelhando-se em lagos

serenos, dos glaciares de renome mundial e de tantos outros motivos geográficos de surpreendente encanto.

O programa, ainda em estudo, prevê a partida de Lisboa nos primeiros dias de Junho e uma duração de viagem, provável, de 17 dias.

A organização desta excursão foi confiada ao Sr. Alberto da Silva Viana, Chefe do Escritório do Turismo da C. P., Santa Apolónia-Lisboa, ao qual deverão ser dirigidos os pedidos de inscrição.

Não é possível fixar neste momento o preço exacto da excursão, admitindo-se, porém, que em pouco deva exceder a quantia de 2 000\$00 (dois mil escudos).

O preço da excursão compreenderá alimentação, transportes nos circuitos turísticos, visitas e instalações nos hotéis, tanto no território austríaco como no suíço.

Como o número de inscrições é rigorosamente limitado, agradecemos aos assinantes interessados o favor de comunicarem com a maior brevidade a sua adesão.

Para facilitar as inscrições, poderá o custo da excursão ser satisfeito em 5 prestações mensais de 400\$00, cada, devendo a liquidação estar concluída até ao dia 25 de Maio próximo.

Esclarece-se que a importância excedente aos 2 000\$00 será cobrada, como adicional, às duas últimas prestações.

Os assinantes que desejem participar nesta excursão podem solicitar informes mais pormenorizados ao respectivo organizador.

Está, assim, aberta a inscrição da próxima excursão do «Boletim da C. P.», à Áustria.

BOLETIM DA C. P.

António Montês

Deste número em diante, deixa de figurar como editor do nosso *Boletim* o sr. António Montês, cuja actividade vem sendo solicitada, desde há tempos, para o exercício, na nossa Empresa, de funções e serviços de responsabilidade que absorvem por completo a sua atenção.

Espírito culto e brilhante, de rasgadas iniciativas e de grande actividade, o sr. António Montês, durante os 8 anos da sua valiosa e dedicada actuação na vida do nosso jornal, não se poupou a esforços, coroados do mais lisonjeiro êxito, para elevar o nível da publicação e conquistar o interesse do leitor, esforços mercê dos quais obteve para o *Boletim* o prestígio e a expansão de que hoje goza tanto no meio ferroviário como fora dele.

No momento em que o sr. António Montês se afasta do *Boletim*, impõe-se-nos o grato dever de lhe significar o nosso reconhecimento pelos excelentes e zelosos serviços prestados à revista e o alto apreço em que sempre tivemos a sua admirável colaboração.

Dr. Élio Cardoso

A fim de ocupar as funções vagas com a saída do sr. António Montês, passou a exercer o cargo de editor do «Boletim da C. P.» o sr. Dr. Élio Augusto Coujol Cardoso, distinto Economista da nossa Companhia e que, desde há muitos números, já vinha prestando a esta revista a sua valiosa colaboração.

Ao investí-lo no cargo de seu editor responsável, o «Boletim da C. P.» sente-se seguro de uma cooperação efectiva e brilhante, pois, novo como é, não lhe faltarão oportunidades de pôr à prova a sua competência e a sua dedicação a esta revista de ferroviários para ferroviários.

Tanto quanto possível o indivíduo deve procurar atingir a maior perfeição da sua especialidade, sem prejuízo do interesse por todos os conhecimentos.

HERBART

* * *

Quem suou na luta, descansará na abundância.

MANUEL BERNARDES

Regulamentação

DISPERSA

I—Direcção Geral

Ordem da Direcção-Geral — N.º 325 de 3-8-1955.—Determina que aos sábados e vésperas de feriados, os portadores de passes de 2.ª ou de 3.ª classe, não podem viajar na automotora n.º 3011, (ou na circulação que a substitua) em todo o percurso entre Lisboa e Abrantes.

Ordem da Direcção Geral. — N.º 326 de 28-9-1955.—Contribuição de Doentes e Fundo de Desemprego.

II—Divisão Comercial

A—Tráfego

12.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4—Passageiros (em vigor desde 15-10-1955).—Dá nova redacção ao n.º 1 do Artigo 10.º da Tarifa.

14.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular (em vigor desde 7-9-1955).—Anuncia à exploração do ramal particular «Marinha Grande-Soprém». Utilização por terceiros do ramal particular «Ovar-Depósito».

53.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 25-9-1955).—Transporte de mercadorias entre Belver e o Despacho Central de Gavião.

70.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 10-10-1955).—Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vilar Formoso e os Despachos Centrais de Almeida, Reigada e Figueira de Castelo Rodrigo.

82.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 27-9-1955).—Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Oliveira de Azemeis e os Despachos Centrais de Vale de Cambra, Macieira de Cambra e Arouca.

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

gem (em vigor desde 5-10-1955).—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Régua e o Despacho Central de Lamego.

88.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 10-10-1955).—Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Avelar.

B—Fiscalização das Receitas

1.º Adit. à C/Circular n.º 103 de 14-9-55.—Esclarecimentos sobre aceitação de requisições a pronto pagamento e sobre fornecimentos de bilhetes em troca das senhas dos Livretes Quilométricos.

III—Divisão de Exploração

A—Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2610 de 13-9-1955.—Sinalização do apeadeiro-resguardo de Livramento.

Instrução n.º 2611 de 21-9-1955.—Sinalização da estação de Contenças.

Instrução n.º 2612 de 21-9-1955.—Sinalização da estação de Pinhel.

Instrução n.º 2613 de 24-9-1955.—Indicadores de aproximação dos apeadeiros ou paragens desguarnecidas.

B—Movimento

Carta-Impressa n.º 1840, de 22-9-1955, sobre a modificação dos vagões das séries J 33001/250 e 53001/250 (americanos) para poderem circular a 80 km hora.

Ordem do Dia n.º 4597, de 27-9-1955, sobre a mudança da hora legal.

Carta-Impressa n.º 4-Geral, de 28-9-1955, sobre o anúncio dos comboios n.ºs 22001 e 22002 entre Lisboa-P. e Santa Margarida, no dia 2-10.

IV—Divisão de Via e Obras

Instrução de Via n.º 381 de 8-9-1955.—Rectificação da Instrução de Via n.º 380, na parte relativa a vencimentos do pessoal eventual.

Do

J

O

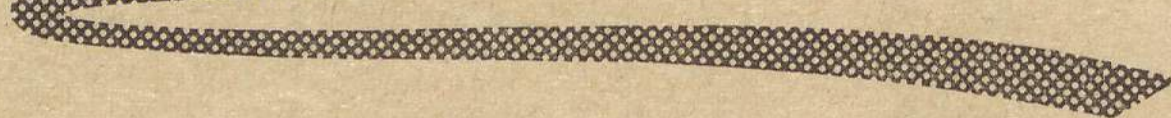
R

N

A

S

7x



A segurança dos caminhos de ferro ingleses

Nem um só passageiro morreu num acidente ferroviário nos caminhos de ferro da Grã-Bretanha, no ano de 1954, segundo o relatório da Direcção dos caminhos de ferro, publicado recentemente. Referindo-se a planos de modernização, que darão velocidades ferroviárias de 160 quilómetros à hora ou ainda mais, o relatório diz: «Não deve haver receio de que a segurança diminua com a circulação mais rápida».

A locomotiva eléctrica «Diesel» mais poderosa do Mundo

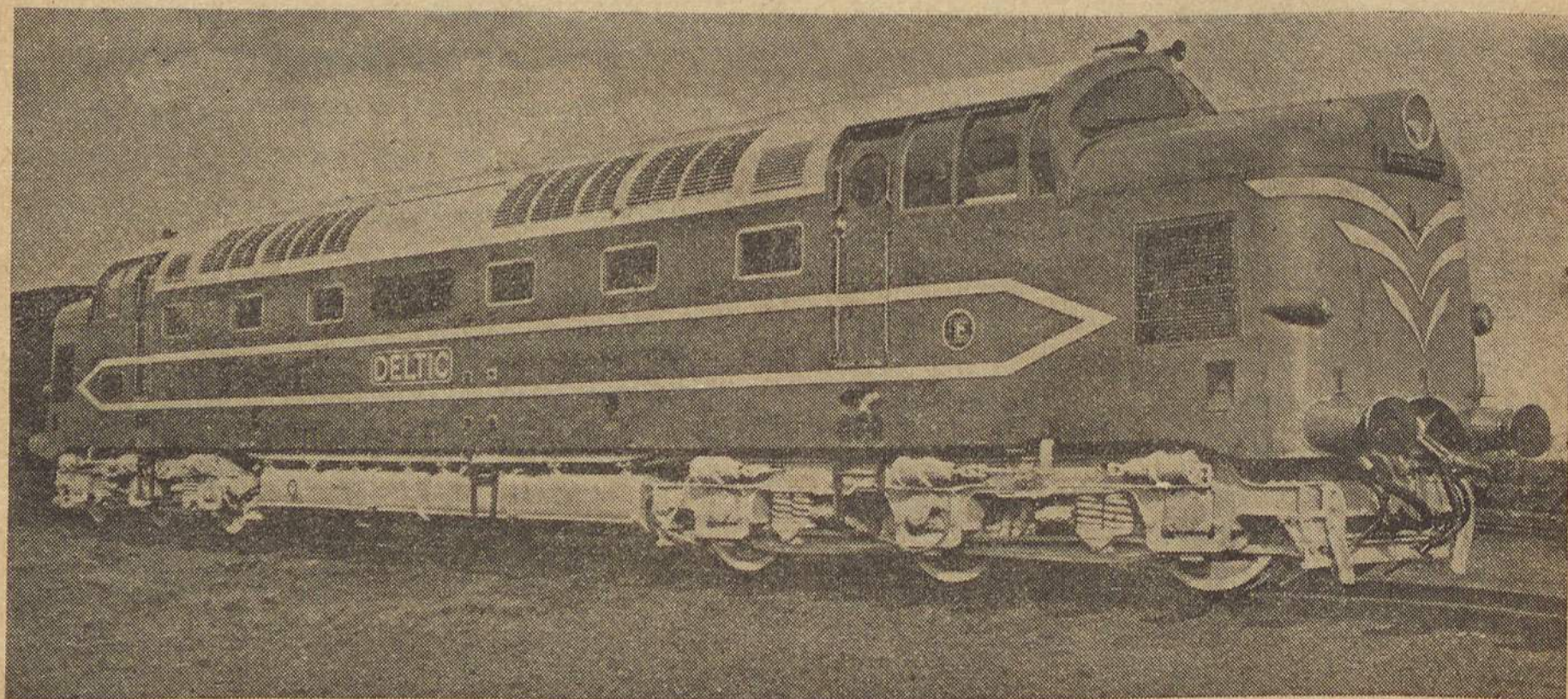
Uma nova locomotiva eléctrica «Diesel», que se diz ser a mais poderosa do Mundo, encontra-se agora em experiências no noroeste

da Grã-Bretanha, tendo sido apresentada nas oficinas de *Napier and Son*.

Foi construída nas fábricas da *English Electric*, em Preston, sendo accionada por dois motores «Napier-Deltic», desenvolvendo em conjunto 3300 H. P.. Foi desenhada para uma velocidade máxima de 150 quilómetros horários em serviço, embora possa atingir velocidade maior.

Durante as experiências a locomotiva reboará comboios de carga entre Garston e Widnes; mas posteriormente entrará em operações no noroeste, e depois, na linha Liverpool-Londres.

Com 3300 H. P. e 108 toneladas de peso a nova locomotiva, chamada «Deltic», tem uma carga por eixo de 18 ton. e a capacidade, em depósito, para 3635 l. do fuel-oil que consome.



A «Deltic», locomotiva diesel-eléctrica CC, inglesa, de 3 300 H. P., considerada, como noutro lugar referimos, a mais potente do Mundo

NOTICIÁRIO *diverso*

Para representar a C. P. na Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz, foi nomeado o sr. Eng.º Francisco Mendia, Subchefe da Divisão de Material e Tracção.

—Na 40.^a Sessão do Comité de Gerência da U. I. C. e na 13.^a reunião da Assembleia Geral da U. I. C., realizadas em Paris, em 5 e 7 de Dezembro último, participaram por parte da C. P., os srs. Eng.º Pedro de Brion, Subdirector da Companhia, e Georges Boirard, Representante da C. P. em França.

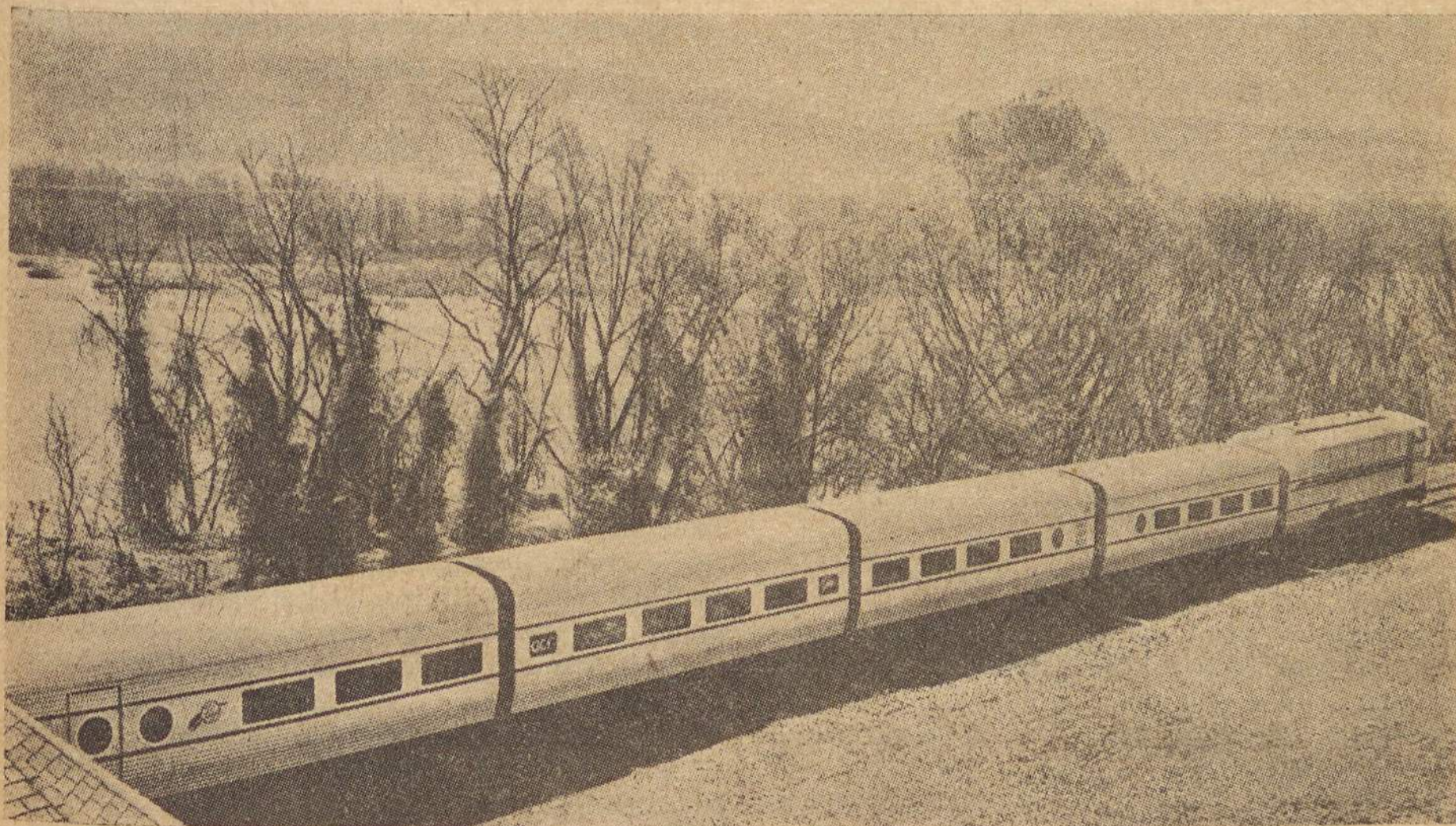
—Foram atribuídos os prémios do XIV Concurso das Estações Floridas — conhecida iniciativa da C. P. patrocinada pelo S. N. I. O 1.º prémio, de 2 500\$00, coube à estação de Valado; o 2.º prémio, de 2 000\$00, a Leixões; o 3.º prémio, de 1 500\$00, a Barrozelas; o 4.º prémio, de 1 000\$00, a Olhão; o 5.º prémio,

de 750\$00, a Fornos de Algodres; o 6.º prémio, de 500\$00, a Luso-Buçaco e «ex-aequo» a Cête. Foram ainda atribuídas menções honrosas, diplomas de honra e prémios de persistência, a muitos chefes de outras estações.

—Em missão do Ministério do Ultramar, deve visitar a Índia Portuguesa (Goa), o sr. Eng.º Vasco Viana, Chefe dos Serviços Técnicos e Oficinas da Divisão de Material e Tracção.

—Está elaborado um anteprojecto de remodelação do edifício de Santa Apolónia com vista à melhor adaptação do serviço de passageiros ali existente. Entre os muitos melhoramentos propostos, cita-se o salão de recepções oficiais, o Bar-restaurant, instalações dos C. T. T., Alfândega e Wagon-Lits, Serviços de Assistência Médica, etc.

—Foram designados representantes da C. P. na Junta Autónoma dos Portos do Norte os srs. Doutor Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial, como efectivo, e Eng.º Sousa Pires, Delegado da Companhia no Porto, como suplente.



O novo comboio americano articulado «Talgo», produto de A. C. F. Industries, de Nova York. O comboio «Talgo» original, de concepção espanhola, foi construído em 1950 para a Renfe e chegou a ser experimentado nas linhas portuguesas



I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 253/Consulta n.º 1708 — Agradeço dizer-me se está certo o processo da taxa a seguir indicado:

Pequena Velocidade de Tramagal a Lamarosa, constante de uma debulhadora 6029 quilos e uma lança de ferro (pertence) 31 quilos.

Carga e descarga pelos donos.

Debulhadora — Tarifa Geral 1.ª classe com 25% e redução 10%.

Preço 30\$10 + 25% × 603 . . . =	226\$88
Redução 10% =	22\$69
	204\$19
Lança — preço 30\$10 × 4 . . . =	1\$21
Manutenção { 8\$00 × 603 . . . =	48\$24
18\$00 × 4 . . . =	\$72
Registo	3\$00
Aviso de chegada.	1\$00
Arredondamento	\$40
Total	258\$40

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

Distância 33 kms.

Tarifa Geral 1.ª classe 6029 kg. preço com recargo de 25% e redução de 10%.

31 kg. — preço simples.

$$\text{Preço } \frac{30\$10 + 30\$10 \times 25}{100} = 37\$62,5$$

37\$62,5 × 6,03 . . . =	226\$88
Redução de 10% . . . =	22\$69
	204\$19
Preço 30\$10 × 0,04 . . . =	1\$21
Manutenção { 8\$00 × 6,03 . . . =	48\$24
8\$00 × 0,04 . . . =	\$32
Registo	3\$00
Aviso de chegada.	1\$00
Arredondamento	\$04
Total	258\$00

///

Pergunta n.º 254/Consulta n.º 1727 — Um passageiro portador de bilhete da Tarifa Geral, pretende despachar um aparelho rádio portátil a pilhas de uso pessoal, como bagagem. Artigo 21.º da Tarifa Geral.

Agradeço dizer-me se o referido passageiro tem ou não direito à concessão em conformidade com o artigo 23.º da Tarifa Geral.

Resposta — Os aparelhos de T. S. F. não são considerados como bagagem.

Pergunta n.º 255/Consulta n.º 1730 — Como o Título I — Passageiros — da Tarifa Geral de Transportes não fixa mínimo de distância mas sim mínimo de cobrança, peço informar-me se a cobrança abaixo indicada está certa:

Passageiro adulto.

Um bilhete de 3.ª classe de Avenida da França à Senhora da Hora, vendido na bilheteira para um comboio ônibus: 1\$50.

$$4 \text{ kms. } \times \$28 = 1\$12$$

(mínimo de cobrança 1\$50)

O artigo 91.º da Tarifa Geral de Transportes em Grande e Pequena Velocidade, não é de aplicar ao Título I — Passageiros.

Resposta — O mínimo de cobrança a efectuar é de 1\$70.

///

Pergunta n.º 256/Consulta n.º 1731 — Agradeço informar-me se o processo de taxa a seguir indicado está certo:

Pequena Velocidade de Lisboa Jardim para Alcácer do Sal, constante de:

3 caixas louça de barro ordinário vidrado . . . 83 kg.

1 atado de cabazes vassios 10 kg.

Distância 79 kms.

Aviso ao Público B. 211 (detalhe)

louça = 4\$00

Manutenção \$18 × 10 . . . = 1\$80

Registo e Aviso 4\$00

Via Fluvial 6\$00

Total 15\$80

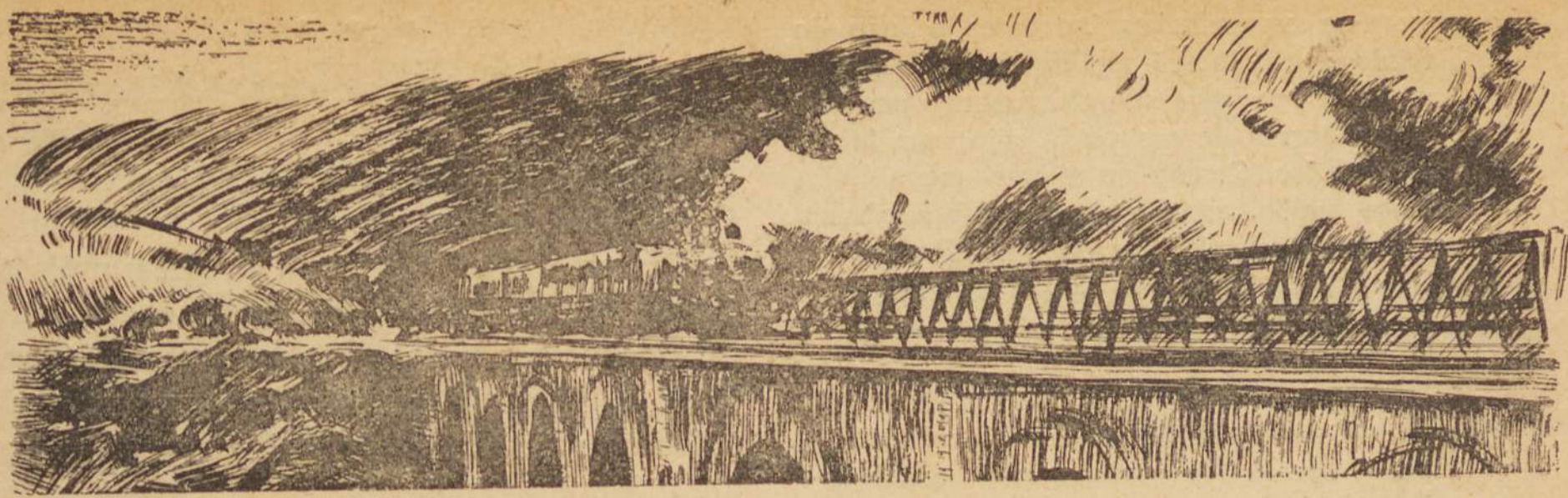
O «Boletim da C. P.» n.º 304 descreve esta taxa por Tarifa Geral mas não diz por que não se aplica o preço do Aviso ao Público B. 211.

Resposta — O processo de taxa indicado pelo consulente está errado.

No caso apresentado não é de considerar o Aviso ao Público B. n.º 211, por da sua aplicação resultar preço mais elevado, visto, em tal caso, ser de considerar a taxa dos cabazes como constituindo outra remessa.

Na pergunta n.º 194 publicada no «Boletim da C. P.» n.º 304, a que o consulente se refere, foram prestados os convenientes esclarecimentos.

Confirma-se, pois, a resposta dada à citada consulta, excepto na parte relativa à distância que actualmente é de 79 quilómetros.



O CAMINHO DE FERRO DA BEIRA

Pelo ENG. VASCO DE MAGALHÃES GOMES VIANA

Chefe dos Serviços Técnicos e Oficinas da Divisão de Material e Tracção

AO iniciar este artigo não posso deixar de transcrever parte do relatório que António Enes entregou ao Governo de Sua Majestade, datado de 7 de Setembro de 1893, para que bem se possa avaliar a grandeza da luta que foi necessário sustentar para que hoje seja uma bela realidade a cidade da Beira, o seu porto e o seu caminho de ferro.

Diz António Enes no seu relatório:

«Dos seus milhões de hectares, quantos são ocupados por gentes bravias, que só poderão ser subjugadas em guerras que custariam num dia mais do que as suas terras renderiam num século, ou por criaturas ínfimas que a civilização mal poderá aproveitar para instrumentos rudes de trabalho!

— Quantos outros são areais estéreis, pântanos que exalam morte, juncais impenetráveis, leitos de oceanos efémeros que o sol depois muda em esbraseadas charnecas, serranias de cabeleira hirsuta em que se dobra o fio dos machados, chão pobre, chão de refugio, chão maldito, que só merece ser explorado quando não houver mais terra inculta no mundo!

— No litoral, em largos tractos, vivem melhor as rãs do que os homens; é onde os rios empoçam as águas, o mar espalha as areias e os raizames dos mangais prendem os lodos.

— Lord Salisbury julgou ter-nos tirado tudo, deixando-nos um litoral incomensurável.

É o interior que presta — dizia ele. Sim, no interior alteia-se o solo, sanifica-se o clima, manam fontes cristalinas de rochedos auríferos, o europeu pode ter o goso de tiritar com frio nas cumiadas; mas toda a exploração industrial dessa apregoada paisagem de éclogas tem a vencer as dificuldades e a pagar as sobretaxas da distância. Os rios que lá nascem derramam-se nas planuras, em vez de aprofundarem canais para quilhas de embarcações; viação terrestre que se empreenda, terá a cada trecho de lançar pontes sobre caudais ou mucurros, firmar aterros através de paúis, varar ou fender penedias, com túneis ou trincheiras. A não ser ouro puro, não haverá produtos que retribuam os juros dos capitais que operarem milagres e o custeio diário dos próprios milagres e bem o sabem os aventureiros de Manica, que só ouro procuraram, e fugirão arruinados se o não encontrarem à farta.

Nem tudo em Moçambique são, pois, sorrisos e dádivas da natureza.

A Beira — por exemplo — esse anunciado cais de um vasto empório comercial e mineiro, essa disputada porta do centro da África, que eu tanto recearia ver arrombada por Cecil Rhodes: ainda hoje não voltei a mim dos desalentos que me inspirou a primeira visita que lhe fiz!

Estávamos em Agosto, mas naquela região de humidades, em que a terra parece apenas uma crosta à flor d'água suja, o mar, o céu e a chuva era tudo cinzento. Já tínhamos passado boias; pela popa fora do «Euxene» alas-

trava-se em manchas barrentas o lodo do fundo levantado pela quilha e nada se avistava a não ser, por uma ou outra amura, duas delgadas barras de um verde sujo com laivos amarelados. Custou-me a crer que a Beira fosse aquilo, areia e mangal debruando um enorme lameiro líquido, em que o Pungué e o Busi vão dissolver as próprias margens, laceradas por correntes que fazem perder pé aos hipopótamos.

Lugar onde se pudesse viver naquele país, não se sabe se em formação se em decomposição, e cuja topografia é modificada pelas águas soberanas a cada maré, só havia e só há um estreito areal, lambido de um lado pelo Chiveve e do outro pelo Oceano, e por cima do qual podem saltar vagas de tempestade.

Tive desejo de saber por onde poderia a civilização avançar dali à conquista da Machona e de Matabelleland. Dei alguns passos no caminho terrestre e logo a 8 quilómetros, no Dondo, passei pântanos em que os machi-leiros se cravavam até às coxas; jorneeei de Neves Ferreira a Mapanda e só vi planuras deprimidas em que o alto capim disfarçava mal as rugas feitas no chão amolecido pelos refluxos das inundações. Subi o Pungué, a encalhar onde as cartas marcavam o fundão, porque o haviam entulhado as areias movediças do leito; deixei lá um ferro do escaler enleiado em fuchinas; observei os bancos onde já se tinham perdido um vapor da Companhia de Moçambique, o «Búfalo» estivera cravado durante semanas e o «Agnes» havia de naufragar; e durante duas horas tentei debalde, a toda a pressão, navegar contra a maré de enchente. Fui ao Busi, profundo e estreito, a bater com as pás das rodas do «Búfalo» no raizame do mangue, e à saída espetei-me numa coroa de areia, onde pela noite velha me ia surpreendendo um vendaval repentino. Encontrei, pois, as vias fluviais, torcidas e retorcidas, atravessadas por bancos e dificultadas por violentas correntes; os caminhos de terra interceptados por pântanos sem chão firme e charnecas sem água potável, ainda antes de serem enfestadas pela tsé-tsé; o único lugar possível para assento de uma povoação, exíguo e ameaçado de ser submergido por uma maresada de equinócio. Compreendi então por que iam os nossos antepassados a Manica pela Zambézia e haviam deixado em esquecimento o Pungué posto agora em moda, e afigurou-se-me que o mundo sublunar ainda não é tão pequeno nem a humidade se acotovela tanto nos seus continentes, que valesse a pena fertilizar a poder de dinheiro regiões assim desapiedadas da Natureza».

14 Como se vê, António Enes, como tantos outros, não acreditava no milagre da Beira.

* * *

Nos fins do último quartel do Século XIX e com o fim de desenvolver a colonização das regiões de Manica e Sofala, foi criada a Companhia de Moçambique.

A esta Companhia, com poderes majestáticos, foi conferida, entre outros encargos, a obrigação de fazer estudar e construir uma linha de caminho de ferro que, partindo da cidade da Beira na foz do Pungué, seguisse até à fronteira com a nova colónia inglesa da Rodésia do Sul.

Aprovado pelo Governo Português o projecto elaborado pelo Engenheiro francês Poubin, foi encarregada a Companhia de Moçambique de lhe dar execução, pelo que esta outorgou a respectiva concessão a Henry Theodore Van Laun. Este concessionário, que não tinha outro objectivo que não fosse o de negociar a concessão com a «British South Africa C.^o», objectivo que não atingiu por oposição do Governo Português, formou uma Companhia à qual passou a concessão e a que deu o nome de «Beira Railway C.^o, Ltd.».

Iniciada a construção, em 1893, construíram-se neste ano 130 quilómetros de linha a



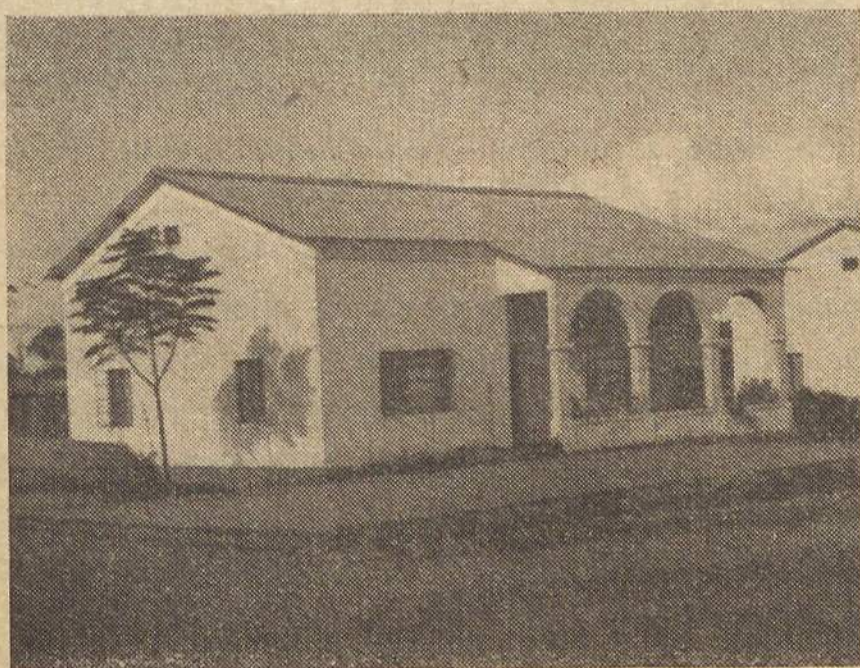
Instalações do pessoal de via, indígena, em Gondola

partir do Pungué e a uma distância de 70 quilómetros do litoral. Em 1894 foram construídos mais 70 quilómetros e em fins de 1896 a linha atingiu Nova Macequece, hoje Vila de Manica, que fica a 25 quilómetros da actual fronteira com a Rodésia do Sul.

Não tardou muito que se verificasse que este sistema mixto de transporte, fluvial ou em barcaças, da Beira até ao Pungué, subindo

este rio e daqui em caminho de ferro para o interior, não satisfazia as necessidades do tráfego. Assim, foi resolvido construir o troço do Pungué à Beira e para este efeito formou-se uma outra Companhia que tomou o nome de «Beira Junction Railway Co.» à qual a «Beira Railways» cedeu os seus direitos sobre aquela parte da linha.

Contratada a empreitada entre a «Beira Junction» e os empreiteiros «Pauling Co»,



Casa para agentes com família, em Gondola

ficou concluído em fins de 1896 este último troço da linha da Beira, numa extensão de 70 quilómetros.

Finalmente, em Janeiro de 1894, foi inaugurado o primitivo traçado da linha desde a Beira à fronteira da Rodésia do Sul, numa extensão total de 346 quilómetros.

Só dois anos mais tarde, isto é, em 1899, a linha atingia «Salisbury», capital da Rodésia do Sul.

O aumento do tráfego devido ao rápido desenvolvimento da Rodésia, mostrou bem depressa que a bitola de 600 milímetros não satisfazia as necessidades e assim foi resolvido iniciar os trabalhos de transformação para a bitola normal de 1.067 milímetros, transformação que ficou concluída em 1900.

A correcção feita no traçado quando da modificação da bitola, reduziu a extensão da linha para 339 quilómetros. Correcções no traçado, feitas posteriormente, reduziram ainda mais a sua extensão, que ficou em 317 quilómetros, extensão esta que se mantém actualmente.

De princípio, intervinham três Companhias

na exploração da linha até «Salisbury»: «Mashonaland Railway» entre Salisbury e Umtali (cidade na fronteira com a Rodésia do Sul), «Beira Railways» entre Umtali e Pungué e «Beira Junction Railway» entre Pungué e Beira. Breve, porém, a exploração passou totalmente para a «Mashonaland Railway» que distribuía os lucros pelas outras Companhias em determinadas percentagens.

Esta situação manteve-se com diversos arranjos até 1929, ano em que a «Rodésia Railways» tomou conta da linha de Salisbury a Umtali e a «Beira Railways» de Umtali à Beira.

Finalmente, em 2 de Abril de 1949, foi assinado pelo Governo Português o contrato de resgate da linha do caminho de ferro da Beira, linha que, partindo da Beira, vai até Umtali, onde liga com a linha da «Rodésia Railways», que segue para Salisbury. Poucos meses antes o Estado resgatara o porto da Beira, passando a administrá-lo desde 1 de Janeiro de 1949. Sete anos antes, isto é, em 1942, caducaram os poderes majestáticos da Companhia de Moçambique que, durante meio século, administrara os territórios de Manica e Sofala.

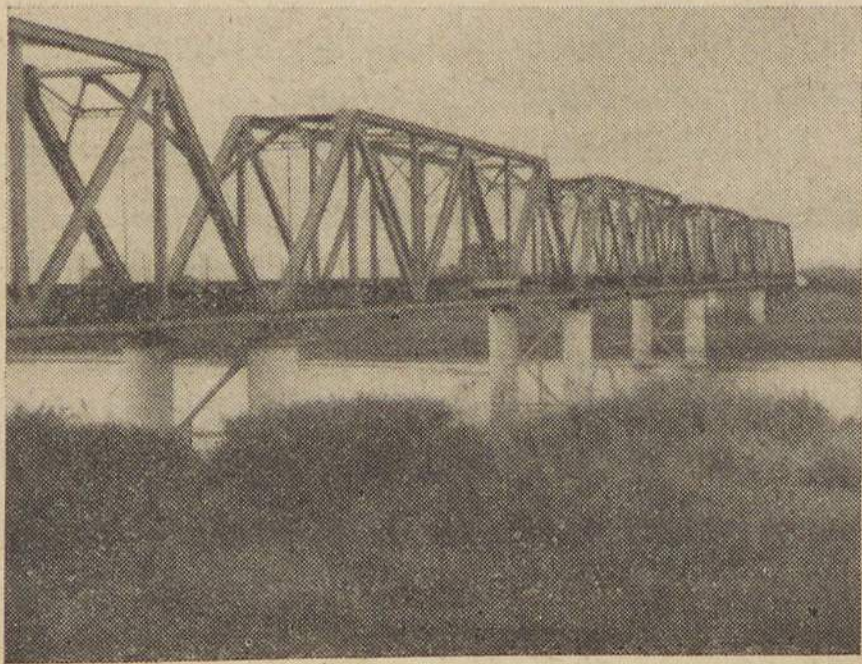
Assinado o contrato de resgate do Caminho de Ferro da Beira, entendeu o Governo delegar na Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, os poderes da sua Administração,

Com a administração do Estado o Porto e o Caminho de Ferro têm sofrido notável desenvolvimento.

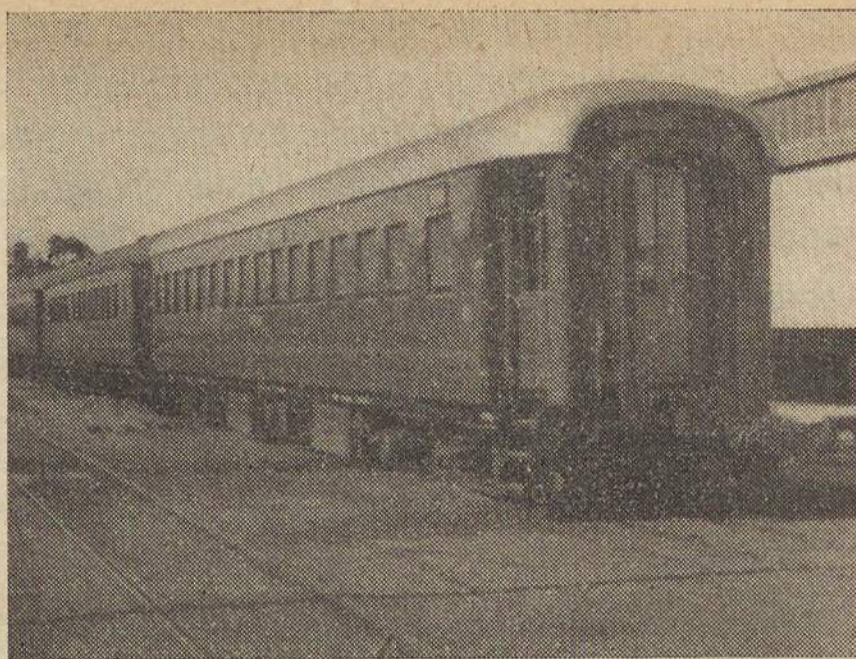
A cidade da Beira que há dez anos atrás era uma pequena cidade tipo Colonial, com os seus arruamentos estreitos e mal delineados, com as suas edificações baixas e grande parte de madeira, é hoje, com as suas largas e bem delineadas avenidas, com os seus grandes e modernos bairros residenciais, com os seus jardins floridos, com abundante e moderna iluminação pública, que não receia confrontos, uma linda e grande cidade que, estamos certos, dentro de poucos anos rivalizará com a bela cidade de Lourenço Marques. O hotel que foi inaugurado este ano, bela obra de engenharia e arquitectura, é um dos melhores, senão o melhor de todo o continente africano. É isto a Beira dos nossos dias, que a tenacidade e força de vontade da nossa

gente fez construir sobre o «estreito areal, lambido de um lado pelo Chiveve e do outro pelo Oceano e por cima do qual podem saltar vagas de tempestade», no dizer do nosso António Enes; é isto a Beira que hoje nos surpreende e que aos olhos daquele colonista, e há pouco mais de meio século, se apresentava como «areia e mangal debruando um enorme lameiro líquido, em que o Pungué e o Buzi vão dissolver as próprias margens, laceradas por correntes que fazem perder pé aos hipopótamos, lugar onde se pudesse viver naquele país, não se sabe se em formação se em decomposição e cuja topografia é modificada pelas águas soberanas a cada maré».

O Porto da Beira no início deste século limitava-se a um cais de madeira onde só podiam acostar os batelões de serviço do Porto. Com estas precárias instalações chegou-se a movimentar meio milhão de toneladas anuais e 12.000 passageiros. O desenvolvimento rápido das Rodésias obrigaram à construção de cais acostáveis, o primeiro dos quais, com o comprimento de 159 metros, foi inaugurado em 1929. Vem a propósito dizer que em virtude da sua aparência de fragilidade os capitães dos navios mostraram, durante muito tempo, certa relutância em atracar os seus navios àquele que eles chamavam uma armação de gaiola no meio de uma baía, ligada a terra por um viaduto de estacas aparafusadas. De facto era de recear a resistência de um cais montado sobre estacas de aço calçadas com sapatas de 4 pés e roscadas na areia que ficava abaixo do lodo e a uma profundidade de 12 metros. Todavia o tempo



Ponte do Pungué



Carruagem de 2.^a classe — Parte da composição do correio

provou ser uma construção suficientemente forte para o fim a que se destinava.

Presentemente conta o Porto da Beira com 800 metros de cais acostável para carga geral e um cais especialmente destinado ao carregamento mecânico de minério e à descarga de combustíveis líquidos; cais este construído depois do resgate.

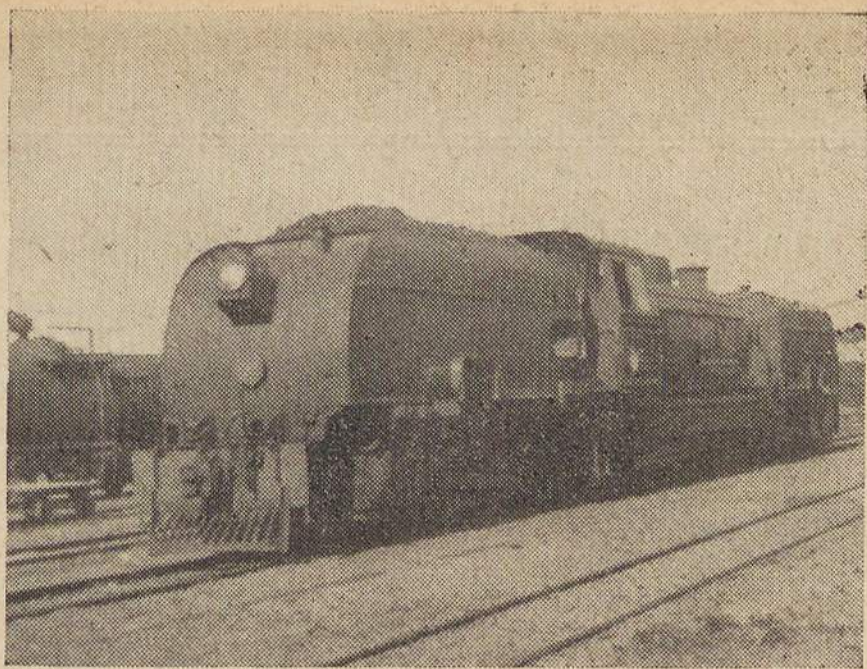
Um plano de melhoramentos do Porto prevê a construção de mais 320 metros de cais acostável, o que permitirá aumentar para 5.000.000 de toneladas anuais a actual capacidade que está em 3.000.000 de toneladas.

O crescente desenvolvimento do Porto é devido a dois factores derivados da sua excepcional situação geográfica:

- 1.º — Ser o Porto mais próximo dos importantes centros produtores e consumidores da África Central com os quais está ligado por caminho de ferro;
- 2.º — Ficar quase a igual distância dos principais centros importadores e exportadores do Centro e do Norte da Europa, quer se tome a rota do Cabo da Boa Esperança, quer se tome a do Canal de Suez.

O caminho de Ferro da Beira que, como dissémos atrás, liga a cidade e porto da Beira com a cidade rodéziana de Umtali, atravessa a nossa província de Moçambique de Leste para Oeste numa extensão de 317 quilómetros.

Subindo lentamente e percorridos 28 quilómetros chega-se ao Dondo onde os machilheiros de António Enes se enterraram até às



Locomotiva Garrat da série 980

cozas nos pântanos que ali existiam. É nesta estação que vem entroncar o Caminho de Ferro da Transzambézia que vindo do Norte desde Salina, traz ao Porto da Beira os produtos da Niassalândia.

Do Dondo desce-se para a Baixa do Pungué. São duas dezenas de quilómetros de terreno plano a uma altitude média de 6 metros e que na época seca se apresenta como um mar de capim e na época das chuvas como um verdadeiro mar onde só a linha do caminho de ferro e a estrada que lhe vai paralela ficam fora de água. Passada a Ponte do Pungué inicia-se nova subida suave até à Estação de Vila Machado, que fica a 98 quilómetros da Beira. É nesta estação que começa a parte difícil e pitoresca da linha, com a subida para o primeiro degrau do planalto central da África. São 100 quilómetros de linha acidentada, tanto em perfil como em planta e que só termina em Vila Pery, ao quilómetro 202. Neste troço e de especial interesse são os Montes Siluvu, dois dedos apontados ao céu e a enorme floresta das Amatongas, verdadeiro paraíso da macacaria. Também é neste troço que está a Estação de Gôndola, cidade ferroviária, onde o caminho de ferro tem importantes instalações e onde já construiu bairros para algumas centenas de empregados.

Partindo-se de Vila Pery e seguindo a crista do planalto ora subindo, ora descendo, chega-se a Vila de Manica, ao quilómetro 292, depois de passar, entre outras, pelas estações ou cruzamentos de Almada, Belas, Garuzo, Elvas, Revue e Vumba. Este troço

da linha a uma altitude média de 700 metros e com condições climatéricas agradáveis apresenta-se-nos com um aspecto de cultivo por vezes agradável e onde as fazendas se sucedem.

Em Vila de Manica recomeça o caminho difícil para o segundo degrau do Planalto Central da África e, sempre subindo, chega-se a Machipanda, ao quilómetro 315, última estação antes de atravessar a fronteira da Rodésia. Desta estação e até Umtali, a subida continua até atingir os 1 000 metros de altitude. Região bastante montanhosa e de vegetação luxuriante, é um verdadeiro encanto.

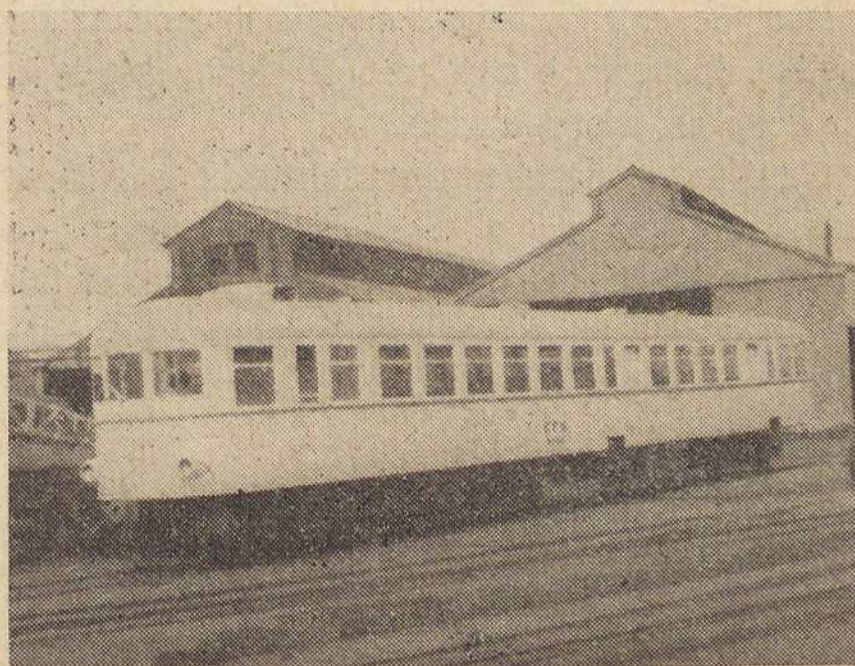
O que tem sido até hoje a vida do Caminho de Ferro da Beira, onde o Ministério das Finanças já investiu avultados capitais (grande parte retirados das próprias receitas do caminho de ferro), vamos dar a conhecer através de alguns dados:

—O coeficiente de exploração nos últimos anos anda à volta de 0,5; isto quer dizer que as receitas são aproximadamente o dobro das despesas.

—Toneladas transportadas em 1954: 2.800.000 a que corresponde em média 7.700 toneladas por dia.

Passageiros transportados: 250.000.

Para que se faça uma ideia do que tem sido o tráfego de mercadorias neste caminho de ferro e a sua rápida ascensão nos últimos



Automotora à saída do depósito da Beira

FOMENTO DO ULTRAMAR

Fornecimento de material ferroviário

No Ministério do Ultramar foi assinado, em 17 de Novembro findo, um contrato para o fornecimento de material destinado aos Caminhos de Ferro do Congo e de Malange.

O material, no valor de 57 000 contos, que será fornecido em prazo não superior a vinte e um meses, consta de 3 automotoras, 3 atrelados, 6 carruagens de primeira e segunda classes, 15 carruagens de terceira classe e 50 vagões.

Conforme declarou o Subsecretário de Estado do Ultramar, Sr. Eng.º Carlos Abecassis, a operação levada a efeito não é banal, quer pelo volume de capitais que envolve, quer por o material se destinar a uma via de comunicação vital para Angola, quer ainda

anos, a seguir indicamos as toneladas transportadas desde 1902:

1902	. . . . .	70.000 toneladas	
1915.	. . . . .	200.000	»
1920.	. »	300.600	»
1929	. . . . .	1.000.000	«
1942.	. . . . .	1.280.000	»
1948.	. . . . .	1.400.000	»
1949.	. . . . .	1.500.000	»
1950.	. . . . .	1.720.000	»
1951.	. . . . .	2.150.000	»
1952.	. . . . .	2.360.000	»
1953.	. . . . .	2.540.000	»
1954.	. . . . .	2.800.000	»

Isto é: em 5 anos, a contar da data do resgate do porto e caminho de ferro, duplicou o tráfego de mercadorias.

Quanto a material circulante de tracção e transporte, possui o Caminho de Ferro da Beira excelente material modernizado, adquirido, na sua quase totalidade, posteriormente a fins de 1949, ou seja, após o referido resgate.

Para finalizar, podemos dizer que, pelos resultados da exploração, o Caminho de ferro da Beira é presentemente um dos mais prósperos do mundo; pelo material de tracção e transporte, indubitavelmente um dos mais modernos.

por participação da indústria nacional na satisfação da encomenda.

*

Também no Ministério do Ultramar, realizou-se em 23 de Novembro último, a assinatura do contracto adicional celebrado com a firma alemã Ferrostaal A. G., de Essen, para o fornecimento de material de via destinado aos Caminhos de Ferro de Angola.

Por este contrato o fornecimento anterior de material de via é aumentado de 120 Km. O preço global FOB é de cerca de 13 000 contos por cada troço de 60 000 Km devendo a entrega do material ser feita em prazos que variam de 4 a 5 meses, respectivamente, para o 1.º e 2.º troços.

Caminho de Ferro do Congo Português

Começaram os trabalhos de construção do primeiro troço do Caminho de Ferro do Congo Português, tornando-se, assim, realidade uma velha aspiração das populações que vivem no Norte da província.

Este troço, que partirá da estação do Bungo e terminará a alguns quilómetros para lá da lagoa do Panguila, terá de extensão trinta quilómetros.

O troço seguinte, cujo projecto já está aprovado mas que ainda não foi a concurso, sairá da Bifurcação Caxito-Barra do Dande e segue pelo lado esquerdo da actual estrada do Uige, atravessa o Dande e a Baixa do Caxito e termina a 91 quilómetros para além de Lifune.

Os terceiros e quarto troços, também já estudados, seguem por: Lifune, Quicabo, rio Onzo, margens do rio Uembia, vale do Uembia, rio Cabuta, rio Lulumba, vale do Quinza e vai a Nova Caipemba, passa pelos campos onde se travou a célebre batalha de Ambuila e termina junto do rio Loje, com saída assegurada para o Norte.

Depois de concluído, o caminho de Ferro do Congo Português terá uma extensão de 265 quilómetros.



Os ferroviários portugueses no Zoo de Vincennes
(Foto José Domingues)

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses

II — De Lisboa a Paris

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

Fotos. Despedidas apressadas. Um silvo roufenho da máquina Diesel. Eis a caravana ferroviária em marcha para Paris. Debruçados às janelas das duas últimas carruagens do rápido n.º 1, os excursionistas acenam o derradeiro adeus. A plataforma da estação de Santa Apolónia vai recuando lentamente e na retina ficam gravados os rostos amigos e familiares que, já distantes, sorriem ainda, exprimindo desejos de boa viagem.

Em marcha já veloz, pela campina ribatejana, iniciam-se os primeiros contactos entre os diversos compartimentos ocupados pelos excursionistas. Com mal contida ansiedade faz-se a descoberta dos companheiros de viagem. Trocam-se impressões. Paris baila no pensamento. A alegria brota espontânea e o Sol mostra-se radioso naquela auspiciosa manhã do dia 21 de Julho.

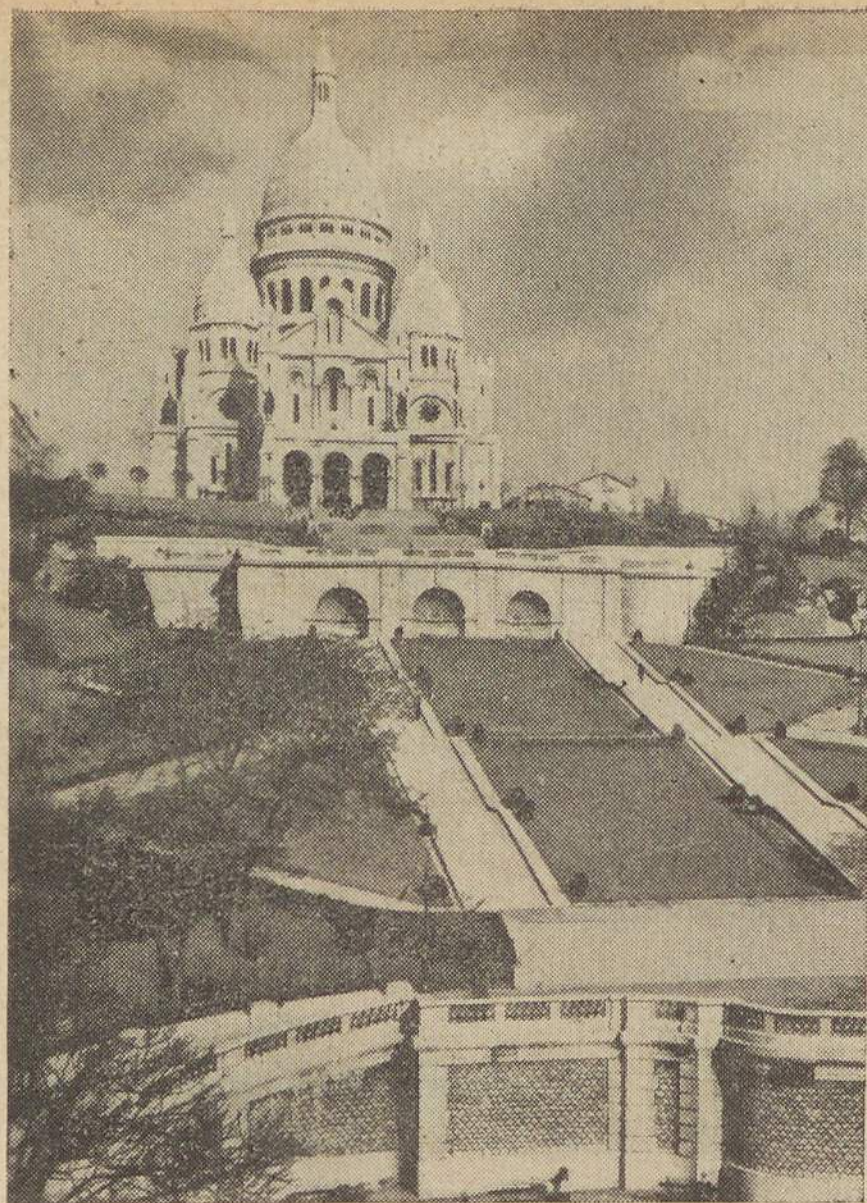
Na Pampilhosa são recebidos com afec-

tuosa cordialidade os excursionistas provenientes do norte do País. Com o seu efectivo completo, o grupo ferroviário avança para a fronteira. A Linha da Beira Alta significa para todos a despedida de Portugal e os olhares dirigem-se para a serrania beirã num carinhoso «até à volta».

Guarda, derradeira cidade do percurso, encontra-se para trás e, em breve, cumprindo o horário, o 1111 detém-se em Vilar Formoso.

As formalidades fronteiriças decorrem com afabilidade. O grupo recebe como bom augúrio este testemunho de simpatia pela excursão ferroviária. Os colegas da estação de Vilar Formoso prepararam gentilmente esta ambiência. Os excursionistas exultam. Tudo vai bem!

Mais um ligeiro avanço e eis a estação espanhola de Fuentes de Oñoro. As primeiras falas da língua castelhana soam agradà-



A Basílica do Sacré-Coeur, em Montmartre

velmente aos ouvidos. Repetem-se as formalidades fronteiriças. Por todo o lado se facultam facilidades, muitas das quais constituem amáveis atenções dos colegas da estação de Fuentes.

A caravana rola já em território espanhol. A paisagem vai perdendo interesse, torna-se

monótona pela sua aridez. Blocos de pedra disseminados, uma herdade de longe em longe, um pastor e o seu rebanho, caracterizam este infundável planalto da velha Castela.

Em contrapartida, a vida, no interior das duas carruagens portuguesas, ganha animação. Os excursionistas constituem já um bloco homogêneo e fraternal. A todos se afigura que os companheiros foram escolhidos com dedo divino. Cada qual conta, como pode e sente, os seus feitos e a sua experiência turística, onde pululam episódios anedóticos. O riso é estimulado pela certeza de que se marcha em direcção a Paris.

Entretanto José Maria — o prestimoso zelador das carruagens que a Divisão do Material e Tracção incumbira de acompanhar o grupo ferroviário até Irun, anda já na simpatia de todos. Os seus préstimos, cada vez mais apreciados, tornam-se valiosos quando nas horas da maior ardência solar, vai percorrendo os compartimentos distribuindo a pura e cristalina água do Luso.

O comboio espanhol vai avançando, um tanto penosamente, recebendo em cada estação uma clientela buliçosa e loquaz. O avermelhado do horizonte marca o próximo termo da luz solar. A tonalidade cambiante do crepúsculo confere a esta paisagem desolada uma visão estranha.

Em breve são trevas, donde surgem, aqui e acolá, as luzes trémulas das aldeias caste-

Palácio da Ópera
no centro de Paris



lhanas. Um clarão ao longe ganha intensidade, acabando por revelar a cintilação de um grande centro populacional. Pouco passa das 22 horas. O comboio, já superlotado, acaba de deter-se na estação de Salamanca.

A chegada à velha cidade universitária é o primeiro acontecimento notável da excursão. Para muitos, é também o primeiro contacto com o bulício de uma importante estação espanhola.

Uma paragem mais prolongada permite deambular pela plataforma e satisfazer natural curiosidade. O serviço ferroviário, bastante sobrecarregado, está findo. O comboio, com inevitável atraso, retoma a sua marcha, enquanto nos corredores a compressão dos passageiros se torna aflitiva.

Os excursionistas tomam as melhores disposições para conciliar o sono. Alguns conseguem-no vitoriosamente, enquanto outros se resignam a ouvir a máquina resfolegar, nas trevas da noite, rebocando a pesada carga.

E assim se chega ao grande entroncamento ferroviário de Medina del Campo, onde as carruagens portuguesas são atreladas ao expresso n.º 1, proveniente de Madrid.

A marcha prossegue no silêncio da noite, na linha Madrid-Hendaia, cujo traçado é francamente orientado para o norte. Algumas estações importantes, como Valladolid e Venta de Baños, passam despercebidas, salvo de um ou outro irreconciliado com o sono.

Esta curta noite de Julho está prestes a



Interior do «Panthéon»
(Foto Fernando David)

terminar. Já se vislumbram sinais anunciadores da aurora. A paisagem agora é diferente: selvática, mas bela. Enormes penedias e uma multiplicação de montículos constituem, naquele lusco-fusco da manhã, cenário de fantasia.

A claridade aumenta suavemente e é



O Arco do Triunfo, sob o qual
repousa o Soldado Desconhe-
cido da primeira Grande
Guerra Mundial

quanto basta para os mais madrugadores iniciarem os seus preparativos matinais.

Cerca das 5 h. 30, dia claro, o comboio alcança Burgos, cidade famosa pela sua catedral, um dos mais expressivos espécimes da arquitectura gótica. Alguns excursionistas já interessados pelos acontecimentos exteriores observam com curiosidade as agulhas das torres do vetusto monumento que se avistam por cima do casario; outros, porém, encontram-se ainda sob o domínio de Morfeu.

O Sol já brilha e ganha altura. Há grande alvoroço na caravana ferroviária. Cruzam-se os «Bons dias!». Começa, praticamente, o 2.º dia da excursão.

O comboio atravessa agora região mais

cunscrição de San Sebastián, Don Ramón Urbina García, que gentilmente vai acompanhar o grupo até à fronteira francesa.

Retomada a marcha, entra-se no verdadeiro percurso da locomotiva a vapor. A sua é alcançada perto das 9 horas e daí diante — até Paris, a linha encontra-se eletrificada.

Estamos a aproximarmo-nos da orla setentrional da Espanha. O traçado da via acusa o acidentado da região: curvas, viadutos, pontes e túneis sucedem-se continuamente.

Ganha-se altitude. As colinas cedem lugar às montanhas de grande porte. A arborização é intensa e sulcos de água descem pelas encostas.

Os jardins do Trocadéro
● o Palácio de Chaillot



animada. Povoações, fábricas, estradas sucedem-se em ritmo crescente. O verde da vegetação começa a imperar e as colinas cobrem-se de arvoredos.

A importante estação de Miranda é ultrapassada pelas 7 h. 15 e decorrida uma meia hora avista-se a cidade de Vitória, capital de província. Aqui um acontecimento ferroviário assinala a passagem do grupo português. Inaugura-se neste dia um importante melhoramento local. Preside à solenidade o Eng.º Garcia-Lomas, Director Geral da Renfe, que viaja desde Madrid no expresso n.º 1 e cujo salão acaba de ser desatrelado.

Os ferroviários portugueses são cumprimentados pelo inspector adjunto da cir-

São 10 h. 30 quando o comboio entra em San Sebastián, a bela capital da Guipúzcoa.

O movimento colorido na vasta plataforma repleta de animação, mostra bem estar-se em plena época balnear.

A famosa concha azul está ali a dois passos e será visitada pela caravana ferroviária na viagem de regresso.

Uns escassos 20 minutos bastam para alcançar Irun, a cidade fronteiriça. Percurso pequeno, mas deveras pitoresco. À esquerda a paisagem marítima, na qual sobressai o porto comercial de San Sebastián e a sua frota. À direita, ao longe, a massiva e escura e imponente dos Pirinéus. Mais próximo, em nível inferior ao da linha, grand

Seguem-se agora alguns trechos do seu livro de novelas «Filhos de Babilónia». O enredo amoroso do conto *Os olhos deslumbrados* desenvolve-se no trajecto, em comboio de Espanha para França:

«Em caminho de ferro, através do chão pasmado de Castela-a-Velha. Todas as tristezas do princípio de Inverno, do entardecer e do deserto, entraram para a carruagem, tomaram os lugares vazios, penduraram-se nos espaldares e ao nosso pescoço. Quase que se podem palpar; têm corporeidade de viajantes.

Ainda ouço e melhor vejo os tamancos do chefe que na última estação, de bandeirola no sovaco, as mãos encabadas nas mangas do tabardo até os cotovelos, deu com a cabeça o sinal de partida. Eram de encouras, com testeiras douradas, e seu belo sonido de matraca rompia singular por entre o fragor metálico da manobra.

Era a voz de presença da Espanha.

Há já uns bons quilómetros andados e, não obstante, as montanhas do Douro continuam a mover-se a oeste, ronceiramente...

A planície e o trem esgalgam-se, qual deles mais incansável. Surrada dos gados, com a sarna dos restolhos velhos e da urze a grisalhar, parece que Deus, ali, só semeou cinzas. Nem moita nem casal. É uma sala de bailar dos ventos. O comboio espalha o arfar de quem foge com medo.

Se não com medo, mais melancólico que um herói no exílio, entro para a carruagem. Os passageiros, que na aduana socorri com a minha ciência das sete partidas, acabaram de arrumar a complexa bagagem.

.

Muitas estações, muitas léguas dobaram já e nada me roubou ou nada me roubou a ela. Quatro pessoas instalaram-se na carruagem, mas breve as anulei, lhes risquei toda a existência do livro dos vivos e dos mortos. Em face, duas velhas donas carregadas de anos; à minha ilharga, uma mulherça loira, nutrida, tão rente a mim que só, por torsão, pude

«A locomotiva silvou; os semáforos de uma gare imensa fustigaram a semi-obscuridade do vagão. O jogo das bielas amolecia.

«Por muito tempo, ao compasso de cem rodas saltando de carril em carril, meu pensamento tresvariou.

«Depois, o meu cérebro começa a trabalhar automática e vadiamente: «Este comboio tem uma estrutura maravilhosa, cabeça, pulmões, nervos, coluna dorsal, membros ágeis.» Enquanto houver jumentos de moleiros claudicando pelos caminhos, há-de-se-lhe admirar a potência; enquanto se não iludir soberanamente a resistência da matéria há-de-se admirar seu folgo gigantesco. Seu passo rompante tem mesmo majestade. Agora lá vai ele por uma recta inquebrantável e fugidia. Sinto-o na trepidação toda longitudinal, de vante à ré. Os freios fremem e o aço rascanha no aço. É um tufão vinculado a um canal. A planície deve estremecer alucinada sob o fragor da centopeia ardente. Deve estremecer tudo o que há de estático na natureza e no homem do monstro novo que engole as distâncias com impetuosa ira. O romano, que se descobria ao desfile cadenciado das legiões triunfantes, soltaria o seu io. É certo, reúne os primores duma bela máquina, subtileza, energia, rigor e isso que choca em todas as obras primas do aço e nas finas estampas do reino animal, brusqueria. Falta-lhe porém, um quase nada ou um quase tudo — alma.

Neste particular é quase tão inferior como um pião. O pião vai onde o manda a baraca, o comboio o seu piso inalterável. Esta rectibilidade é o sinal da sua bruteza. Tem um só trilhar e já o protozoário tinha a faculdade da direcção.

É forte e é estúpido o comboio. O avião, na sua fase ainda embrionária, dispõe de uma sensibilidade receptiva, uma atitude ao arbítrio que é a alma; o aviador é o cérebro; um e um fazem um; esta simbiose coloca-se, na progressão da ciência, perto da natureza. É um pássaro. Daí ser o avião uma máquina inteligente e o comboio parar na escala dos primitivos, como o rígido e interminável diplodocus que

bestamente se deixou morrer em sua gigantaria. Tudo vai assim avançando ou recuando. Sobre o aeroplano tem o comboio, por privilégio, o desfruto racional dos panoramas, da terra e dos outros, e o aborrecimento que é o desfruto de nós mesmos. Já sobre o comboio tinha a liteira o privilégio da eternidade, eternidade bastante, num percurso destes, a poder amar, noivar, esposar esta menina, aborrecê-la... en-viuvar.

«Entramos num túnel; parece que há uma exaltação de velocidade; o madeirame trepida; a bulha é horrísona, raspan-te, compacta, sincopada de estrépitos bárbaros, detonantes, e de uma grita em oitava. Interrogo a imaginativa: é um gigante perna de pau, perseguido de mil demónios a uivar, que corre, que tamborila na calçada sua fuga célere, unijâmbica.

«Já rolamos em terras de França. Há uma boa hora que lá vão os Pirineus, damas quinados de neve.

Entramos nas landes e, quando olho aos lados a floresta interminável de pinheiros, tenho a impressão de aspirar o ambiente místico e profundo de uma catedral. O próprio eco do comboio tem a plangência arrastada dos órgãos.

«Baixou a noite, uma noite temporã de Inverno, húmida, da planura fértil da França.

Na marcha veloz do rápido, só me apercebo das luzes fulminantes dos semáforos.

«O comboio galga, abreviando de horas esse destino. Outra vez ouço a orquestra ciclópica do aço. Estes vagões de França enrouquecem a cantar; os da Alemanha são surdos como canoas nas águas mortas de um lago.

«Estremeço; parou o comboio.

aperceber-me do seu semblante farfalhudo. Mais ao largo
um cura cismava.

O Idílio continua.

«Assim a transporto comigo, na bulha de um comboio
aceso, repleto de gente, batendo o railhe com furor. Apitos,
estalos de aço, luzes, vultos... uma estação.

Lá entra um homem em sapatos que rugem, mala de cor
sangrenta em riste. Não é dos que hesitam às portas, mas
vai direito ao lugar com a segurança de quem sabe que é o
seu, ali lhe está de reserva por um preestabelecimento con-
catenado, vindo do fundo dos tempos.

O comboio penetra no torvelim duma estação, fogos,
choques bárbaros, árvores de ferro, discos coloridos. O pre-
goeiro clama:

— Salamanca !

«O comboio entorpecera. Vía decorrer os minutos, longos
como dias de calabouço, cair do relógio ventrudo da gare
com a lentidão peganhosa das gotas meladas.

No cais, em contra dos vultos errantes, só a luz eléctrica
dava uma impressão de presença, da estranha personalidade
objectiva.

Contra o muro, caras de mulheres serranas vendiam
espasmo; e, pelo asfalto espelhante das chuvas, um cura desliza-
va mais manso que palmípede preto num charco. Outros viagei-
ros... mas eu mal me apercebia de seus vultos graves. Sons,
vozes de cantina, era como se partissem do cabo do mundo.
Não se sentia o pulsar da locomotiva, o nosso pulsar difuso
de viajantes.

«A sineta tangeu afinal e entrei em assonância com «o de
fora». A fonda começou a revessar seu mundo, os malteses
de pau e manta que adoram o Menino nos quadros de Ribe-
ra, os marchantes de borla no *sombrero*, os carabineiros de
filhos à trela. Uma chiea passou a cantarolar a *Alma de Dios*.
Como lesma sobre uma abóbora, o ponteiro negro avan-
çava no mostrador branco.

Teixeira de Pascoais

De Teixeira de Pascoais conheço apenas, como referên-
cia ao caminho de ferro, um trecho de uma conferência
proferida em Amarante, em 19 de Março de 1950, por ocasião
do centenário de Guerra Junqueiro, na qual descreve uma
viagem de Amarante para o Porto, quando de Amarante
para a estação da linha do Douro se viajava ainda em uma
carriola puxada a cavalos:

«Com cinco mil réis no bolso, eis-me a caminho da cidade,
onde habitava Guerra Junqueiro

Vejo-me ainda na imperial de diligência, que partia de
Amarante para Vila Meã, puxada por quatro esqueletos de
cavalos, todos da cavalaria do Tolentino.

O Zé Preto, cheio de catarro alcoólico e tabaqueiro,
excitava-os com essa vogal francesa, que é um *u* em *i* caver-
noso e com estalidos de chicote, produzidos ora no ar, por
habilidade manual em que a tira de couro a si mesma se
feria, ora na espinha e nas costelas descarnadas, sobre as
quais dançavam aparelhos reluzentes de fivelas, quando os
pobres lazarentos desciam, a trote desconjuntado, desde o
Alto de Pidre à estação ferroviária, onde o comboio, como
vítima da mesma doença dos cavalos, entrou nas agulhas,
sempre atrasado, cansado e ofegante. E para o monstro se
pôr, de novo, em movimento, os empregados apitavam-lhe
aos ouvidos não sei quantas vezes e atormentavam-no com
as badaladas de um sino que invocavam a torre de São Gon-

— Quai d' Orsay ! — exclama o papá ante mim, atónito.
Os aprestos de desenbarque decorrem rápidos.» . . .

É esta a única página ou quase, que encontro em Aquilino Ribeiro, em que o caminho de ferro serve de cenário. E, francamente, desta já longa antologia, não são talvez estas páginas as que me parecem mais felizes como descritivo e imagens nem sempre de acordo com a realidade.

«Já a sineta deu o segundo sinal e, no cais, a turba-mul-ta ordenava-se. Os sacos de chita tinham subido os estribos sujos das terceiras; um harmónio chorava. . . .

«Clareava novamente a gare. Perante as cabeças brancas de adoração, as serranas erguiam um olhar de lágrimas.

O chefe dera dois passos à frente; lá longe, na noite, a locomotiva arquejava, cuspiam vapor e a hulha exalava seu odor acre de vertigem. Um matulão atirou a última bolsa do correio; no movimento inclinado de alcançar, uma senhora, seguida de dois bebés, acorreu.

Terceiro repique: *adios ! id con la Virgen !* e o comboio, estirando os tendões, desamarrou. Recuos elásticos das vigas de ferro e dos letreiros, saltos ásperos de barras, a confusão, os fogos todos da cidade cortejando-nos.

Rolamos; eu fito-a, ela fita-me...

A dama retardatária anda em busca de lugar. Vejo, pelo corredor fora, sua bela cabeça loira sondando os compartimentos, temperando seu rasgo de um sorriso amável. Atrás, os meninos bocas abertas e esgrouviados.

Ainda ali vão dois lugares devolutos, mas Deus a leve para longe. . . .

«O trem esfalfava-se na campina coberta de breu, e, enquanto o espírito corria à rédea solta, o meu ouvido começou a distinguir no rumor bárbaro do comboio uma melodia larga e majestosa. Nela se aliava ao eco dos espaços, batidos pelos ventos, o esbravejar das forças reprimidas como corcéis de guerra. E era mais soberana que a voz do mar, em que mal tremeluz uma nota à glorificação do homem. Depois, variações sinfónicas, duma opulência wagneriana, desenharam-se a meus ouvidos. Coros reais, orquestrações de alta dinâmica, as gamas todas de aço cantando inspiradamente. Porque não há artista que traduza as melodias estranhas dum comboio projectado em bólido, aquele *leitmotiv* tão dominador da corrida, todo o batuque ciclópico do monstro ?

nuvens adejam, rastejantes, nos reôncavos da montanha.

A paragem é curta em Irun, pois as formalidades aduaneiras e policiais, tanto espanholas como francesas, se fazem no lado da França.

Uma ponte marca a travessia do rio Bidasoa e, simultâneamente, da fronteira franco-espanhola. O momento é emocionante, particularmente para os excursionistas que, pela primeira vez, se encontram em terra francesa. São 11 h. 30.

O comboio, com as duas carruagens portuguesas, entra na estação de Hendaia e logo o altofalante inicia as suas recomendações aos passageiros recém-chegados.

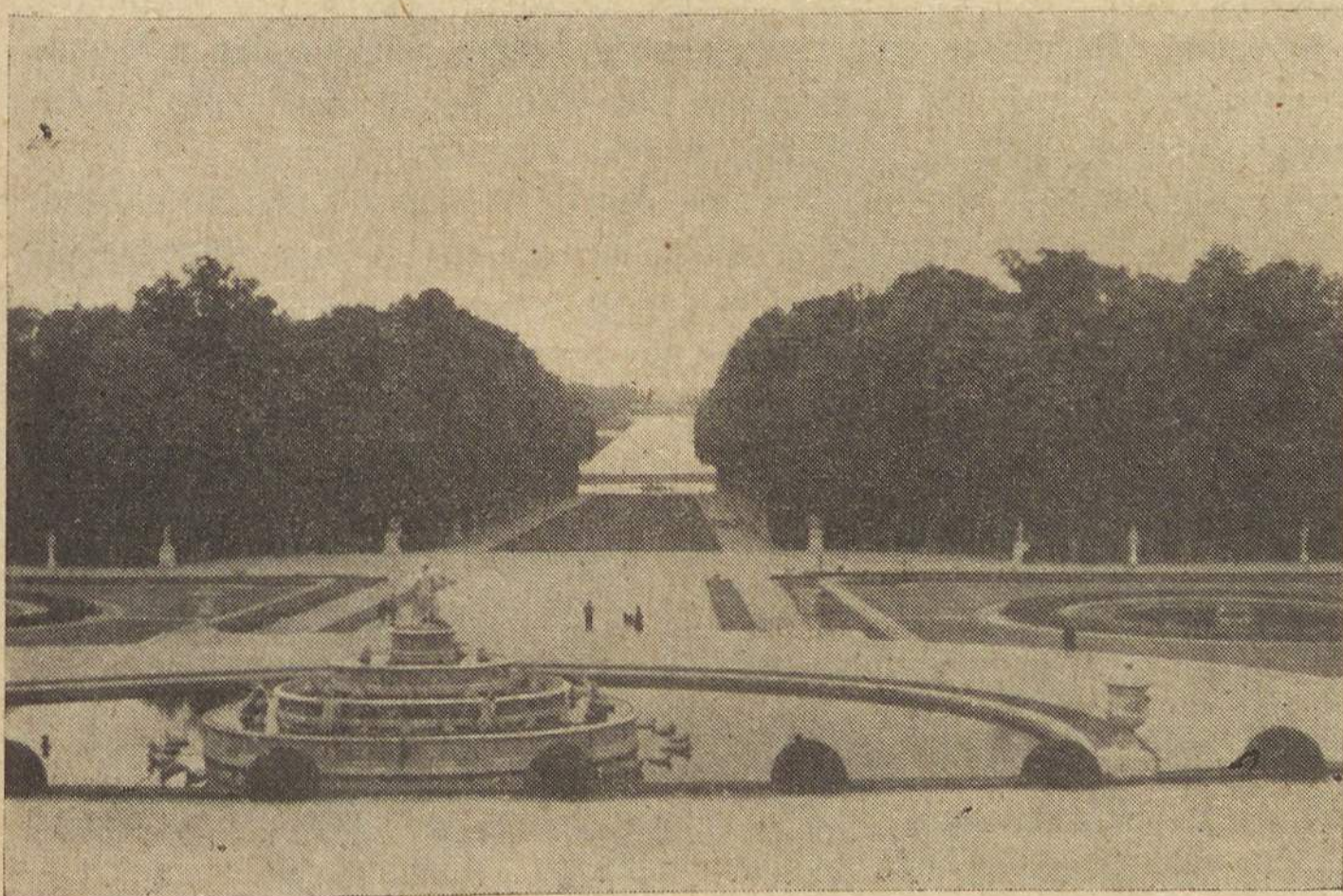
graças às amáveis atenções daqueles dois dignos funcionários da SNCF.

Os excursionistas tomam contacto com a cozinha francesa e sobra-lhes ainda tempo para apreciarem, como ferroviários, as novidades surgidas na grande estação francesa que lhes é dado visitar pela primeira vez.

O rápido n.º 2 para Paris parte à hora exacta (13h.45) e de novo o altofalante se dirige aos excursionistas. Formula — e desta vez, em autêntico e bom português — desejos de boa viagem e um regresso com as melhores recordações de França.

A paisagem é luxuriante. O comboio corre na «Côte d'Argent».

Do lado do mar, sucedem-se as praias:



Um trecho dos jardins do Palácio de Versailles
(Foto Fernando David)

Com surpresa geral, o altofalante está agora a saudar o grupo português em nome dos ferroviários franceses e a exprimir os melhores votos de uma feliz estadia em Paris.

O chefe de estação principal, Sr. M. Aubourg, apresenta os seus cumprimentos e coloca amavelmente à disposição do grupo o intérprete de português da SNCF, Sr. Roger Guimard.

Há, em Hendaia, problemas importantes a resolver, como sejam: as formalidades fronteiriças, deslocação de bagagens, regularização de documentos de viagem e serviço de restaurante. Tudo se passa maravilhosamente bem, numa simplificação encantadora,

Hendaye-Plage, St. Jean de Luz e, um tanto afastada, a mundana Biarritz. Inúmeros acampamentos de campistas, com as suas barracas garridas, despertam as atenções. A natureza oferece aqui um colorido variado; o azul diáfano do mar, o amarelo doirado das praias e o verde viçoso dos campos.

Do lado de terra, a vegetação é densa. São as florestas dos Baixos-Pirinéus.

Em cerca de uma hora alcança-se Baiona, cidade que, para nós, portugueses, recorda episódios da Guerra Peninsular.

Entra-se agora no país de Landes, a grande região florestal francesa. Predomina o dinheiro. Para o lado da costa, as dunas are-

nosas. Há algo de semelhante com a costa atlântica portuguesa.

Ladeando o rio Adour chega-se a Dax, importante entroncamento ferroviário. Nota-se grande transformação na composição do rápido. Algumas carruagens seguem para a «Côte d'Azur», Suíça e Itália; outras são recebidas, provenientes de Lourdes e da região dos Pirinéus, por se destinarem a Paris.

O comboio, muito aumentado, avança velozmente pela planura de Landes. É a ocasião de apreciar a excelente qualidade do material ferroviário francês e o magnífico estado da via. A uma velocidade superior a 100 Km à hora, a trepidação surpreende pela suavidade. As curvas, de larga amplitude, em nada dificultam a circulação dos passageiros pelos corredores das carruagens.

Cerca das 17 horas atinge-se Bordeus que, com os seus 254.000 habitantes, é a primeira grande cidade francesa avistada pelo grupo excursionista. Está-se, precisamente, a 565 Km de Paris.

A estação impressiona pela vastidão e complexidade das suas instalações. O movimento de passageiros e o funcionamento dos serviços de exploração despertam natural curiosidade aos ferroviários portugueses.

«Attention au départ!» grita o altofalante. O chefe da estação empunhando o disco, volta a face verde para a máquina e o comboio arranca silencioso.

A cidade com os seus magníficos edifícios vai perpassando, uma comprida ponte — a travessia do rio Garona — permite descobrir cenário marítimo interessante, na qual sobressaem variadas unidades da marinha mercante que demanda o porto de Bordeus.

O rápido adquire, de novo, grande velocidade. Mais alongado ainda, é digno de ser observado quando entra nas largas curvas. A contagem acusa 16 carruagens.

Atravessam-se importantes cursos de água; é a região agrícola de Charente. Fica-nos já para trás Angoulême, capital do departamento, e cerca das 20 horas atinge-se Poitiers, a 340 Km. de Paris.

E eis que se alcança Tours, antiga capital da Touraine, na famosa região dos Castelos de Loire. Restam 237 Km a percorrer, em 2 h. 30, à velocidade média de 100 Km/hora.

Começa a escurecer e não obstante a

natural fadiga da viagem, os excursionistas revelam a melhor disposição.

Em algumas carruagens há portugueses e franceses que confraternizam. As canções populares, de uns e de outros, servem de aproximação.

Orléans, a histórica cidade, tão ligada à vida de Joana d'Arc, está ultrapassada. Mais adiante, Étampes é já o anúncio de Paris.

Às 23 horas uma multiplicação incessante de luzes e de cruzamentos da via, dão a certeza de estar o comboio a circular na região parisiense.

Afrouxando a marcha, o rápido interna-se cada vez mais. De instante a instante surgem novas linhas e as pequenas estações dos arrabaldes entram a desfilar.

As linhas abrem-se agora em leques. A marcha é mais lenta. Surgem as extensas plataformas da estação de Austerlitz. O rápido estaca. São 23 h. 25.

Estamos em Paris! Eis o grito de alegria.

No meio da avalanche dos passageiros recém-chegados, os excursionistas portugueses, descendo de várias carruagens, vão diligenciando fazer a sua junção.

Os 74 portugueses estão já reunidos. Pela primeira vez se faz uma ideia nítida deste efectivo impressionante. Os olhos fixam, surpresos, a vasta amplitude da estação, as suas numerosas e extensas plataformas.

Um núcleo importante de franceses aproxima-se da falange ferroviária. São colegas da SNCF que visitaram o nosso País nestes dois últimos anos. À frente o Sr. Lucien Canal, Vice-Presidente da Região Norte da «Association Touristique des Cheminots», que em 1954 chefioi uma excursão a Portugal. Logo se seguem os Srs. Fossette, Delaby, Gauthier e Marry, os chefes das restantes excursões ao nosso País. Todos se fazem acompanhar de suas esposas.

Rodeiam estes dirigentes, muitos dos nossos visitantes. Inúmeras senhoras emprestam uma nota simpática a esta magnífica recepção.

Lucien Canal ergue a sua voz vibrante. Numa breve alocução, apresenta as saudações dos ferroviários franceses. Soam vivas a Portugal e à França. Os clarões do «flash» sucedem-se, fazendo o registo fotográfico do acontecimento.

Os ferroviários portugueses avançam pela plataforma. Multiplicam-se os cumprimentos de novos colegas recém-chegados.

Uma simpática senhora apresenta-se. É Madame Louis Foursaud, ilustre Delegada do «Service d'Accueil et de Tourisme» da Confederação dos Trabalhadores Intelectuais de França. A seu lado a estudante universitária, M^{lle} Hélène que, como guia, vai cooperar na recepção ao grupo português.

Madame Foursaud dá as suas instruções. Segundo os planos da organização da excur-

são, os ferroviários portugueses dividem-se em dois grupos A. e B.

No exterior, dois autocarros aguardam estes grupos que vão ser instalados, respectivamente, nos hotéis Select e Paris-Latin.

A Casa Universitária, da rua Citeaux, só no dia seguinte poderá albergar a falange portuguesa,

A viagem terminara. Paris e as suas maravilhas iam proporcionar aos ferroviários portugueses uma semana de raro encanto.



PARIS — Praça Vendôme



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

O nome de *Norberto* provém do germânico e significa brilho do Norte.

* * *

Na província da Arménia do Sul (Rússia), alguns espectadores, que assistiam a um desafio de Futebol, agrediram o árbitro. Agentes da força pública intervieram e foram apedrejados.

Presos os autores do desacato, foram julgados e condenados a vinte e cinco (25) anos de prisão.

Assim o relata o conceituado jornal «Gazette de Lausanne», de 24 de Novembro do ano findo.

* * *

A distância da Terra à Lua é de 360 mil quilómetros.

Um avião com a velocidade de 1000 quilómetros por hora, precisaria de 15 dias para percorrer essa distância.

Entre a Terra e o Sol a distância é, aproximadamente, de 150 milhões de quilómetros.

O referido avião demoraria mais de 17 anos para efectuar a viagem.

* * *

A ergosterina (substância que se encontra sob a pele do corpo humano) transforma-se, sob a acção dos raios ultra-violetas existentes na luz do Sol, em vitamina D² (vitamina anti-raquítica).

Deve, no entanto, evitar-se a acção excessiva dos raios solares, para que se não manifeste uma hipervitaminose (doença causada por excesso de uma vitamina). Este conselho deve seguir-se sobretudo no Verão.

A hipervitaminose produzida por excesso de vitamina D² traduz-se por uma hipercalcemia (descalcificação dos ossos e depósito de sais de cálcio nos rins e nas artérias).

Na Checoslováquia, um habitante em cada dez é membro activo de uma associação desportiva, segundo um comunicado do Conselho dos Sports daquele país.

* * *

A igreja da Estrela, ou melhor, a basílica do Coração de Jesus, em Lisboa (mandada fazer pela rainha D. Maria I, segundo o modelo da basílica de Mafra) custou 6.400 contos e levou 11 anos a construir (1779 a 1790).

* * *

Uma pessoa de estatura regular faz em cada minuto 17 inspirações, levando aos pulmões de cada vez cerca de meio litro de ar.

Precisa, portanto, em cada hora, de 510 litros de ar; nas 8 horas em que deve dormir, 4080 l., e durante as 24 horas do dia, 12 240 l.

* * *

O Dr. Sir Heneage Oglivie, sábio médico-cirurgião inglês, afirma que a nossa existência traz-nos constantemente a andar em redor de um círculo, sem conseguirmos sair dele. As enfermidades nervosas, a úlcera do duodeno e o aumento da tensão arterial nascem daí. A felicidade consiste em fazer uma variada série de coisas em que possamos empregar a nossa iniciativa pessoal e que nos dêem certa confiança no futuro. É durante o tempo que temos de descanso que o cérebro trabalha melhor e obtém boas ideias. É muito importante para a saúde, e para que a vida não se acabe depressa, que o cérebro possa ter períodos de férias durante os quais a imaginação trabalhe. Se não for assim e nos esgotarmos todo o dia a trabalhar com os mesmos objectivos e a mexer nas mesmas coisas, a nossa vida será curta e infeliz.

A Nova Reorganização do Quadro de Serviços da C. P.

Têm sido tomadas, nestes últimos anos, diversas medidas tendentes a melhorar a situação financeira do nosso caminho de ferro que, como todos sabem, é deficitária — situação idêntica, diga-se de passagem, à da grande maioria dos organismos congêneres estrangeiros. A orientação seguida pode traduzir-se pelo axioma contabilístico que constitui a preocupação dominante em qualquer empreendimento de carácter mercantil: «elevação das receitas e diminuição das despesas».

Nas empresas de caminhos de ferro — organismos de serviço público em que os interesses nacionais que representam contam sempre mais do que o legítimo interesse de obtenção de lucro — o programa a cumprir nesse propósito, está naturalmente subordinado às condições «sui generis» da exploração ferroviária. Procura-se o equilíbrio financeiro da empresa, *sem recorrer a elevação tarifária substancial*, porfiando-se por uma orgânica mais perfeita de técnica e dos serviços, aliados a melhoria das condições de transporte oferecidas. Terá de dispende-se avultadas quantias para se conseguir obter ganhos suficientes.

Há muito, de resto, que se tinha reconhecido a imperiosidade de modificar estruturalmente os antigos métodos de exploração ferroviária. A última guerra, com as dificuldades que criou, não consentiu que mais cedo se conseguisse pôr em execução o intento que se impunha. Só a partir de 1948, após diversos estudos realizados, pôde a C. P. dar concretização ao vasto programa de renovação de material que traçou — consoante em anteriores números do «Boletim da C. P.» se deu nota.

É óbvio que a execução de um programa dessa natureza, pela limitação dos meios financeiros de que se dispõe, só lentamente pode ser cumprido. Em seu seguimento, surge

agora a nova reorganização do quadro de serviços da C. P.. Aliado à diminuição de encargos com o pessoal que se vai conseguir, procura-se simplificar e melhor arrumar serviços e bem assim debelar notadas deficiências.

Eis o esquema dos novos Serviços por que passa a reger-se a Companhia:

Da Administração da Companhia dependem directamente a Secretaria-Geral e a Direcção-Geral, que por sua vez compreendem os seguintes Serviços:

I

SECRETARIA - GERAL, com:

I — Secretário - Geral

compreende:

Secretaria e Informação
Serviço Central do Pessoal
Previdência Ferroviária e Abono de Família
Armazéns de Víveres
Serviços Sociais

Contabilidade e Finanças, com:

Serviço da Contabilidade
Serviço da Fiscalização
Tesouraria
Serviço da Estatística e Mecanografia

II

DIRECÇÃO - GERAL, com:

1 — Director - Geral

1 — Subdirector

compreende:

Secretaria
Gabinete de Estudos
Contencioso
Serviços Médicos
Compras e Recepção

Divisão da Exploração, com:

Serviço do Movimento
Serviço Comercial e do Tráfego
Serviço da Fiscalização das Receitas
Serviço de Telecomunicações e Sinalização
— dependem destes Serviços centrais
3 Zonas de exploração.

Divisão de Material e Tracção, com:

Serviço da Tracção e Material Circulante

Serviços Técnicos e Eléctricos
 Oficinas e Aprovisionamentos
 —dependem destes Serviços centrais 3
 Zonas de material e tracção,
 —e do de Oficinas e Aprovisionamen-
 tos dependem ainda as Oficinas do
 material e tracção.

Divisão da Via e Obras, com:

Serviço de Estudos
 Serviço da Via
 Serviço das Obras Metálicas
 —dependem destes Serviços centrais 3
 Zonas de via e obras.

PORMENOR

I

SECRETARIA - GERAL

1 — Secretário - Geral

Secretaria e informação

1 — Chefe de Serviço
 1 — Subchefe de Serviço
 1 — Chefe de escritório
 1 — Subchefe de escritório
 10 — Escriurários
 1 — Telefonista

e o seguinte pessoal menor:

1 — Chefe de pessoal menor
 15 — Contínuos
 3 — Motoristas
 9 — Serventes

Serviço Central do Pessoal

1 — Chefe de Serviço (Economista)
 2 — Economistas

compreende as seguintes secções de serviço:

1.^a — Admissão e movimentação

1 — Chefe de escritório
 1 — Subchefe de escritório
 15 — Escriurários

2.^a — Situação

1 — Chefe de escritório
 1 — Subchefe de escritório
 17 — Escriurários

3.^a — Cadastro e Arquivo

1 — Chefe de escritório
 1 — Subchefe de escritório
 8 — Escriurários
 8 — Serventes

4.^a — Concessões

1 — Chefe de escritório
 1 — Subchefe de escritório
 15 — Escriurários

Previdencia Ferroviária e Abono de Família

1 — Chefe de Serviço
 1 — Subchefe de Serviço
 1 — Chefe de escritório
 2 — Subchefes de escritório
 35 — Escriurários

2 — Contínuos

1 — Servente

Armazéns de Viveres

1 — Chefe de Serviço

1 — Subchefe de Serviço

compreende:

Secção de expediente

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

26 — Escriurários

2 — Contínuos

e armazéns de viveres em Campanhã, Régua, Alfare-
 los, Guarda, Entroncamento, Lisboa, Cacém, Barreiro,
 Casa Branca, Beja e Faro,

com:

1 — Fiscal dos armazéns de viveres

11 — Encarregados de armazéns de viveres

5 — Subencarregados de armazéns de viveres

15 — Caixeiros de 1.^a classe

20 — Caixeiros de 2.^a classe

30 — Caixeiros de 3.^a classe

1 — Motorista

25 — Serventes

Serviços Sociais, compreendem as seguintes secções
 de serviço:

1.^a — Expediente, com:

1 — Chefe de escritório

2 — Escriurários

2.^a — Assistência

3.^a — Colónias de Férias

4.^a — Cantinas

Contabilidade e Finanças

1 — Chefe dos Serviços (Economista)

1 — Subchefe dos Serviços

com:

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo

1 — Chefe de escritório

7 — Escriurários

3 — Serventes

e compreende:

Serviço da Contabilidade

1 — Chefe de Serviço

1 — Economista

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.^a — Despesas

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

16 — Escriurários

2.^a — Armazéns

1 — Chefe de escritório

11 — Escriurários

3.^a — Caixa, Bancos e Títulos

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

15 — Escriurários

4.^a — Contas-correntes, Registos e Averbamentos

- 1 — Chefe de escritório
- 11 — Escriurários

5.^a — Escrituração e Património

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 9 — Escriurários

Serviço da Fiscalização

- 1 — Chefe de Serviço (Economista)
- 1 — Economista

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.^a — Orçamentos e custos de produção

- 1 — Inspector de contabilidade
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 10 — Escriurários

2.^a — Folhas de vencimento

1.^a — Subsecção-Norte

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 24 — Escriurários
- 1 — Servente

2.^a — Subsecção-Centro

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 38 — Escriurários
- 1 — Servente

3.^a — Subsecção-Sul

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 18 — Escriurários
- 1 — Servente

3.^a — Fiscalização de receitas (em estudo)

Provisoriamente na Divisão da Exploração.

4.^a — Fiscalização de despesas com o material e pagamento de serviços

- 1 — Inspector de contabilidade
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 29 — Escriurários
- 1 — Servente

Tesouraria

- 1 — Chefe de Serviço
- 1 — Subchefe de Serviço

e compreende:

1.^a — Secção-Lisboa

- 6 — Pagadores
- 8 — Fiéis de tesouraria
- 4 — Escriurários
- 3 — Contínuos
- 2 — Serventes

2.^a — Secção-Porto

- 1 — Chefe de escritório
- 3 — Pagadores
- 1 — Fiel de tesouraria
- 2 — Escriurários
- 2 — Contínuos
- 1 — Servente

Serviço da Estatística e Mecanografia

- 1 — Chefe de Serviço (Economista)
- 1 — Economista

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.^a — Estatística

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 41 — Escriurários
- 2 — Serventes

2.^a — Mecanografia

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 22 — Escriurários
- 26 — Mecanógrafas
- 1 — Servente

II

DIRECÇÃO - GERAL

- 1 — Director - Geral
- 1 — Subdirector

compreende:

Secretaria da Direcção - Geral

- 1 — Chefe de Serviço
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 19 — Escriurários
- 24 — Dactilógrafas
- 4 — Desenhadores
- 3 — Telefonistas

com o seguinte pessoal menor:

- 1 — Chefe de pessoal menor
- 18 — Contínuos
- 2 — Motoristas
- 12 — Serventes

e o seguinte pessoal de polícia privativa:

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| 1 — Chefe de polícia | } Contratados |
| 1 — Subchefe de polícia | |
| 15 — Agentes de investigação da P. J. | |
| 23 — Subchefes e guardas da P. S. P. | |
| 200 — Guardas da polícia privativa | |

Gabinete de Estudos

- 1 — Engenheiro, especializado em assuntos de tracção
- 1 — Engenheiro electrotécnico (tracção eléctrica)
- 1 — Engenheiro civil (instalações fixas)
- 1 — Engenheiro, especializado em assuntos de exploração-técnica
- 1 — Economista, especializado em assuntos de exploração-comercial

Contencioso

- 1 — Chefe de Serviço (jurista)
- 2 — Advogados
- 1 — Solicitador
- 1 — Ajudante de solicitador

e compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 4 — Escriurários

tem ainda como pessoal auxiliar

- 4 — Advogados, para Porto e Coimbra
- 2 — Advogados, para Lisboa
- 1 — Advogado, para Alentejo e Algarve

Serviços Médicos

- 1 — Chefe de Serviço (Médico)
- 1 — Subchefe de Serviço (Médico)
- 1 — Subchefe de Serviço
- 2 — Médicos

compreendem as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente e pessoal

2 — Escriurários

2.^a — Assistência e fiscalização clínica

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 18 — Escriurários

3.^a — Acidentes de trabalho e material sanitário

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 12 — Escriurários

com a subsecção:

Depósito de material sanitário

- 1 — Enfermeiro
- 4 — Serventes

e compreendem ainda:

Farmácia

- 1 — Farmacêutico
- 1 — Escriurário
- 2 — Serventes

Laboratório de análises clínicas

- 1 — Médico analista
- 1 — Preparador
- 1 — Ajudante de preparador
- 1 — Servente

e as seguintes inspecções:

1.^a — *Inspecção*—Campanhã

- 1 — Médico-Inspector
- 1 — Médico
- 1 — Escriurário

dispõe de:

15 — Médicos especialistas

e estão-lhe subordinados:

Postos sanitários (7)

- 11 — Médicos
- 3 — Médicos substitutos
- 9 — Enfermeiros
- 5 — Serventes

Secções sanitárias (52)

52 — Médicos

2.^a — *Inspecção*—Coimbra

- 1 — Médico-Inspector
- 1 — Médico
- 1 — Escriurário

dispõe de:

15 — Médicos especialistas

e estão-lhe ainda subordinados:

Postos sanitários (5)

- 5 — Médicos
- 1 — Médico substituto
- 6 — Enfermeiros
- 1 — Servente

Secções sanitárias (41)

41 — Médicos

3.^a — *Inspecção*—Lisboa

- 1 — Médico-Inspector
- 1 — Médico

dispõe de:

16 — Médicos especialistas

e estão-lhe ainda subordinados:

Postos sanitários (15)

- 24 — Médicos
- 7 — Médicos substitutos
- 30 — Enfermeiros
- 10 — Serventes

Secções sanitárias (90)

90 — Médicos

Compras e recepção

1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)

2 — Engenheiros

compreende as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente e pessoal

4 — Escriurários

2.^a — Compras

- 1 — Chefe de escritório
- 2 — Subchefes de escritório
- 30 — Escriurários
- 3 — Serventes

3.^a — Recepção de materiais

- 1 — Agente técnico de engenharia
- 2 — Contramestres (1)
- 4 — Escriurários

estão ainda na sua dependência:

Laboratório de ensaios

- 1 — Agente técnico de engenharia
- 1 — Preparador
- 2 — Ajudantes de preparador
- 1 — Escriurário
- 3 — Serventes

Armazém de recepção

- 1 — Agente técnico de engenharia
- 2 — Escriurários
- 3 — Recebedores de materiais
- 3 — Serventes
- 1 — Motorista

Armazém de impressos

- 1 — Chefe de armazém
- 4 — Escriurários
- 6 — Fiéis de armazém
- 11 — Serventes

Tipografia

(Explorada por empreiteiro)

(1)—Destacados das oficinas do material e tracção.

Divisão da Exploração

- 1 — Chefe de Divisão (Engenheiro)
- 1 — Subchefe de Divisão (Engenheiro)
- 1 — Engenheiro
- 2 — Inspectores de secção de exploração

com:

Secção de Expediente e Pessoal da Divisão

- 1 — Chefe de escritório
- 6 — Escriurários

e compreende:

Serviço do Movimento

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 2 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

- 1.^a — Organização de transportes
 - 1 — Agente técnico de engenharia
 - 4 — Adidos técnicos
 - 5 — Escriurários
 - 1 — Desenhador
- 2.^a — Utilização de material
 - 1 — Agente técnico de engenharia
 - 8 — Escriurários
- 3.^a — Fiscalização de serviços
 - 1 — Agente técnico de engenharia
 - 2 — Adidos técnicos
 - 23 — Escriurários

Serviço Comercial e do Tráfego

- 1 — Chefe de Serviço (Economista)
- 4 — Economistas

e compreende as seguintes secções de serviço:

- 1.^a — Passageiros e Turismo
 - 1 — Agente de tráfego
 - 12 — Escriurários
- 2.^a — Camionagem
 - 1 — Agente de tráfego
 - 6 — Escriurários
- 3.^a — Mercadorias
 - 1 — Agente de tráfego
 - 6 — Escriurários
- 4.^a — Prestações diversas
 - 1 — Agente de tráfego
 - 11 — Escriurários

Serviço da Fiscalização das Receitas ⁽¹⁾

- 1 — Chefe de Serviço
- 2 — Economistas
- 1 — Inspector de receitas
- 3 — Verificadores de receitas

e compreende as seguintes secções de serviço:

- 1.^a — Passageiros
 - 1 — Chefe de escritório
 - 1 — Subchefe de escritório
 - 76 — Escriurários
- 2.^a — Mercadorias
 - 1 — Chefe de escritório
 - 1 — Subchefe de escritório

46 — Escriurários

30 — Serventes

3.^a — Receitas

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório

33 — Escriurários

4.^a — Reclamações

- 2 — Inspectores de secção de exploração
- 1 — Chefe de escritório
- 13 — Escriurários

com a subsecção:

Armazém de leilões

- 1 — Fiel de armazém
- 1 — Servente

5.^a — Fábrica de bilhetes

- 1 — Chefe de escritório
- 8 — Escriurários

com a subsecção:

Oficina

- 10 — Operários
- 2 — Serventes
- 3 — Auxiliares

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 1 — Engenheiro
- 1 — Agente técnico de engenharia

com:

Secção Central

- 1 — Chefe de escritório
- 4 — Escriurários
- 4 — Desenhadores
- 1 — Servente

e as seguintes secções regionais:

1.^a — Inspeção de telecomunicações e Sinalização — Campanhã ⁽¹⁾

- 1 — Inspector de telecomunicações
- 1 — Escriurário
- 2 — Chefes de cantão de telecomunicações
- 27 — Electricistas de telecomunicações
- 15 — Guarda-fios
- 7 — Operários
- 1 — Auxiliar

2.^a — Inspeção de telecomunicações e sinalização — Lisboa-P ⁽¹⁾

- 1 — Inspector de telecomunicações
- 1 — Escriurário
- 2 — Chefes de cantão de telecomunicações
- 32 — Electricistas de telecomunicações
- 26 — Guarda-fios
- 10 — Operários
- 4 — Auxiliares

3.^a — Inspeção de telecomunicações e sinalização — Barreiro ⁽¹⁾

- 1 — Inspector de telecomunicações
- 1 — Escriurário
- 2 — Chefes de cantão de telecomunicações
- 13 — Electricistas de telecomunicações
- 14 — Guarda-fios

⁽¹⁾—O expediente de carácter administrativo do pessoal destas inspecções é assegurado pelos escritórios das zonas de exploração.

⁽¹⁾—Provisório.

3 — Operários

1 — Auxiliar

estão-lhe ainda subordinados:

Oficina

1 — Contramestre

3 — Chefes de brigada

1 — Escriurário

36 — Operários

4 — Serventes

3 — Auxiliares

Armazém

1 — Fiel de armazém

2 — Serventes

2 — Auxiliares

dependem ainda directamente da Divisão:

1.º — Depósito de pequeno material

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

19 — Escriurários

2 — Fiéis de armazém

2 — Serventes

2 — Auxiliares

2.º — Oficina de encerados e cordas

1 — Contramestre

1 — Operário

Além destes Serviços centrais e secções, a Divisão de Exploração compreende ainda 3 Zonas:

1.ª Zona de Exploração—Campanhã

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de exploração

1 — Inspector de secção de exploração

2 — Subinspectores de secção de exploração

1 — Agente de tráfego

1 — Inspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes

e compreende:

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

30 — Escriurários

2 — Serventes

e as seguintes secções de serviço local:

Secções de exploração (9)

9 — Inspectores de secção de exploração

Secções de fiscalização das receitas (8)

8 — Inspectores de receitas

2.ª Zona de Exploração—Lisboa-P.

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de exploração

2 — Inspectores de secção de exploração

4 — Subinspectores de secção de exploração

1 — Agente de tráfego

1 — Inspector de pessoal de trens e da revisão de bilhetes

e compreende:

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

64 — Escriurários

3 — Serventes

e as seguintes secções de serviço local:

Secções de exploração

10 — Inspectores de secção de exploração

Secções de fiscalização das receitas (8)

8 — Inspectores de receitas

3.ª Zona de Exploração—Barreiro

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de exploração

1 — Inspector de secção de exploração

2 — Subinspectores de secção de exploração

1 — Agente de tráfego

1 — Inspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes

e compreende;

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

31 — Escriurários

2 — Serventes

e as seguintes secções de serviço local:

Secções de exploração (6)

6 — Inspectores de secção de exploração

Secções de fiscalização das receitas (4)

4 — Inspectores de receitas

Está ainda subordinado à Divisão da Exploração o seguinte pessoal efectivo:

—Nas estações:

80 — Chefes de estação de 1.ª classe

90 — Chefes de estação de 2.ª classe

260 — Chefes de estação de 3.ª classe

600 — Factores de 1.ª classe

1 050 — Factores de 2.ª classe

650 — Factores de 3.ª classe

2 730

21 — Verificadores de receitas

15 — Bilheteiras de 1.ª classe

25 — Bilheteiras de 2.ª classe

70 — Conferentes de 1.ª classe

180 — Conferentes de 2.ª classe

311

50 — Capatazes de manobras de 1.ª classe

90 — Capatazes de manobras de 2.ª classe

20 — Agulheiros de posto

90 — Agulheiros de 1.ª classe

300 — Agulheiros de 2.ª classe

550

1 657 — Serventes

1 523 — Auxiliares

80 — Guardas de P. N.

3 260

—Nos postos de trens e de revisão de bilhetes

- 10 — Fiscais do pessoal de trens
- 70 — Condutores de 1.^a classe
- 130 — Condutores de 2.^a classe
- 270 — Guarda-freios de 1.^a classe
- 530 — Guarda-freios de 2.^a classe

1 010

- 15 — Fiscais do pessoal da revisão de bilhetes
- 80 — Revisores de bilhetes de 1.^a classe
- 120 — Revisores de bilhetes de 2.^a classe
- 200 — Revisores de bilhetes de 3.^a classe

415

DIVISÃO DO MATERIAL E TRACÇÃO

- 1 — Chefe de Divisão (Engenheiro)
- 1 — Subchefe de Divisão (Engenheiro)
- 1 — Engenheiro

com

Secção de Expediente e Pessoal da Divisão

- 1 — Chefe de escritório
- 6 — Escriurários

e compreende:

Serviço da Tracção e Material Circulante

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 2 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 20 — Escriurários
- 1 — Servente

2.^a — Secção técnica

- 2 — Agentes técnicos de engenharia
- 1 — Adido técnico
- 1 — Desenhador

Serviços Técnicos e Eléctricos

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 4 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente

- 1 — Chefe de escritório
- 8 — Escriurários

2.^a — Secção Técnica

- 2 — Agentes técnicos de engenharia
- 2 — Adidos Técnicos
- 20 — Desenhadores
- 2 — Serventes

Oficinas e Aprovisionamentos

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 3 — Engenheiros
- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 12 — Escriurários

Além destes Serviços e secções centrais, a Divisão do Material e Tracção compreende ainda 3 Zonas.

1.^a Zona de Material e Tracção—Campanhã

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de material e tracção
- 1 — Inspector das instalações eléctricas
- 1 — Inspector da revisão do material

compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 30 — Escriurários
- 1 — Servente

e estão-lhe ainda subordinados:

1.^o—Depósitos de máquinas (2), compreendendo o seguinte pessoal efectivo:

a)—dirigente:

- 2 — Chefes de depósito
- 6 — Subchefes de depósito
- 12 — Fiscais do pessoal de tracção

b) —de condução:

- 260 — Maquinistas
- 209 — Fogueiros
- 5 — Motoristas

c)—de pequenas reparações:

- 2 — Contramestres
- 10 — Chefes de brigada
- 229 — Operários
- 6 — Serventes
- 5 — Auxiliares

d)—de manutenção do material:

- 80 — Serventes
- 70 — Auxiliares

e)—de conservação de instalações eléctricas:

- 1 — Contramestre
- 2 — Chefes de brigada
- 39 — Operários
- 6 — Serventes

2.^o — Postos de revisão do material

- 2 — Fiscais de revisão de material
- 91 — Revisores de material
- 14 — Operários
- 99 — Serventes
- 86 — Auxiliares

3.^o — Armazém (1)

- 1 — Chefe de Armazém
- 2 — Escriurários
- 10 — Fiéis de armazém
- 11 — Serventes
- 9 — Auxiliares

2.^a Zona de Material e Tracção—Lisboa P

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de material e tracção
- 1 — Inspector das instalações eléctricas
- 1 — Inspector da revisão do material

compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 2 — Subchefes de escritório

48 — Escriurários

1 — Servente

e estão-lhe ainda subordinados:

1.º — Depósitos de máquinas (3), compreendendo o seguinte pessoal efectivo:

a) — dirigente:

3 — Chefes de depósito

7 — Subchefes de depósito

20 — Fiscais do pessoal de tracção

b) — de condução:

400 — Maquinistas

335 — Fogueiros

c) — de pequenas reparações:

4 — Contramestres

12 — Chefes de brigada

278 — Operários

12 — Serventes

12 — Auxiliares

d) — de manutenção do material:

134 — Serventes

116 — Auxiliares

e) — de conservação de instalações eléctricas:

3 — Contramestres

6 — Chefes de brigada

106 — Operários

11 — Serventes

2.º — Postos de revisão do material

4 — Fiscais de revisão do material

124 — Revisores de material

1 — Chefe de brigada

50 — Operários

113 — Serventes

98 — Auxiliares

3.º — Armazém (1)

1 — Chefe de Armazém

5 — Escriurários

20 — Fiéis de Armazém

27 — Serventes

23 — Auxiliares

3.ª Zona de Material e Tracção—Barreiro

1 — Engenheiro

1 — Inspector de zona de material e tracção

1 — Inspector das instalações eléctricas

1 — Inspector da revisão do material

1 — Adido técnico

compreende:

Escritório

1 — Chefe de escritório

1 — Subchefe de escritório

18 — Escriurários

1 — Servente

e estão-lhe ainda subordinados:

1.º — Depósito de máquinas (1), compreendendo o seguinte pessoal efectivo:

a) — dirigente:

1 — Chefe de depósito

4 — Subchefes de depósito

12 — Fiscais do pessoal de tracção

b) — de condução:

150 — Maquinistas

106 — Fogueiros

c) — de pequenas reparações:

1 — Contramestre

3 — Chefes de brigada

65 — Operários

2 — Serventes

2 — Auxiliares

d) — de manutenção do material:

43 — Serventes

37 — Auxiliares

e) — de conservação de instalações eléctricas:

1 — Contramestre

1 — Chefe de brigada

16 — Operários

3 — Serventes

2.º — Postos de revisão do material

2 — Fiscais de revisão do material

58 — Revisores de material

4 — Operários

22 — Serventes

20 — Auxiliares

3.º — Via fluvial

8 — Mestres de vapores

8 — Maquinistas

18 — Fogueiros

43 — Marinheiros

4.º — Armazém (1)

1 — Chefe de armazém

3 — Escriurários

12 — Fiéis de armazém

16 — Serventes

14 — Auxiliares

Da Divisão do Material e Tracção e por intermédio do serviço central — Oficinas e Aproveitamentos — dependem ainda as:

Officinas de Material e Tracção

20 — Engenheiros

10 — Agentes técnicos de engenharia

e compreendem o seguinte pessoal efectivo:

a) — de escritórios

3 — Chefes de escritório

3 — Subchefes de escritório

100 — Escriurários

b) — de oficinas:

73 — Contramestres

115 — Chefes de brigada

2 999 — Operários

c) — de manutenção:

112 — Serventes

128 — Auxiliares

DIVISÃO DA VIA E OBRAS

1 — Chefe de Divisão (Engenheiro)

1 — Subchefe de Divisão (Engenheiro)

1 — Engenheiro

com:

Secção de Expediente e Pessoal da Divisão

- 1 — Chefe de escritório
- 6 — Escriurários

e compreende:

Serviço de Estudos

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 4 — Engenheiros
- 1 — Architecto

e compreende as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente

- 1 — Chefe de escritório
- 5 — Escriurários
- 1 — Servente

2.^a — Secção técnica

- 2 — Agentes técnicos de engenharia
- 2 — Adidos técnicos
- 14 — Desenhadores

3.^a — Secção de Cadastro

- 1 — Agente técnico de engenharia
- 2 — Desenhadores

Serviço da Via

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 2 — Engenheiros

com as seguintes secções de serviço:

1.^a — Expediente

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 20 — Escriurários
- 3 — Serventes

2.^a — Secção de Aprovisionamentos

- 1 — Chefe de escritório
- 4 — Escriurários

3.^a — Secção técnica

- 1 — Agente técnico de engenharia
- 8 — Desenhadores
- 2 — Escriurários

Serviço das Obras Metálicas

- 1 — Chefe de Serviço (Engenheiro)
- 3 — Engenheiros
- 1 — Chefe de escritório
- 10 — Escriurários

e estão-lhe ainda subordinados:

1.^o — Oficina — Ovar

- 1 — Engenheiro
- 1 — Contramestre
- 4 — Chefes de brigada
- 2 — Escriurários
- 40 — Operários
- 5 — Serventes
- 5 — Auxiliares

2.^o — Armazém — Ovar

- 1 — Escriurários
- 1 — Fiel de armazém
- 1 — Serventes
- 1 — Auxiliar

3.^o — Brigada de pontes

- 1 — Chefe de cantão de obras metálicas
- 14 — Operários
- 3 — Serventes
- 2 — Auxiliares

Depende ainda directamente da Divisão:

Parque e Oficinas — Entroncamento

- 1 — Agente técnico de engenharia

com:

a) — Oficina de creosotagem e de reparação de utensílios e ferramentas

- 1 — Chefe de brigada
- 3 — Escriurários
- 8 — Recebedores de materiais
- 45 — Operários
- 5 — Motoristas
- 2 — Serventes
- 6 — Auxiliares

b) — Parque de máquinas e ferramentas

- 1 — Contramestre
- 1 — Fiel de armazém
- 1 — Servente

Além destes Serviços centrais e secções, a Divisão da Via e Obras compreende ainda 3 Zonas:

1.^a Zona de Via e Obras — Campanhã

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de via e obras
- 5 — Chefes de secção de via e obras
- 3 — Subchefes de secção de via e obras
- 1 — Inspector de obras metálicas

e compreende:

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 28 — Escriurários
- 1 — Servente

e as seguintes secções de serviço local

1.^a — Secções de via (5)

- 24 — Chefes de lanço
- 130 — Chefes de distrito
- 135 — Subchefes de distrito
- 457 — Assentadores
- 135 — Auxiliares
- 453 — Guardas de P. N.

2.^a — Secções de construção civil (5)

- 10 — Encarregados de obras
- 30 — Operários
- 10 — Auxiliares

3.^a — Cantões de obras metálicas

- 11 — Chefes de cantão de obras metálicas
- 22 — Operários
- 11 — Auxiliares

A 1.^a Zona de Via e Obras tem ainda anexo:

Armazém (1)

- 1 — Chefe de Armazém
- 2 — Fiéis de armazém
- 4 — Serventes

2.^a Zona de Via e Obras — Lisboa-P.

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de via e obras
- 7 — Chefes de secção de via e obras
- 5 — Subchefes de secção de via e obras
- 1 — Inspector de obras metálicas

e compreende :

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório
- 36 — Escriurários
- 1 — Servente

e as seguintes secções de serviço local :

- 1 — Secções de via (7)
 - 28 — Chefes de lanço
 - 132 — Chefes de distrito
 - 144 — Subchefes de distrito
 - 623 — Assentadores
 - 186 — Auxiliares
 - 685 — Guardas de P. N.
- 2.^a — Secções de construção civil (7)
 - 12 — Encarregados de obras
 - 42 — Operários
 - 14 — Auxiliares
- 3.^a — Cantões de obras metálicas
 - 12 — Chefes de cantão de obras metálicas
 - 25 — Operários
 - 12 — Auxiliares

A 2.^a Zona de Via e Obras tem ainda anexo :

Armazém (1)

- 1 — Chefe de armazém
- 2 — Fiéis de armazém
- 4 — Serventes

3.^a Zona de Via e Obras — Barreiro

- 1 — Engenheiro
- 1 — Inspector de zona de via e obras
- 5 — Chefes de secção de via e obras
- 2 — Subchefes de secção de via e obras
- 1 — Inspector de obras metálicas

e compreende :

Escritório

- 1 — Chefe de escritório
- 1 — Subchefe de escritório

27 — Escriurários

1 — Servente

e as seguintes secções de serviço local :

- 1.^a — Secções de via (5)
 - 21 — Chefes de lanço
 - 92 — Chefes de distrito
 - 98 — Subchefes de distrito
 - 420 — Assentadores
 - 124 — Auxiliares
 - 289 — Guardas de P.N.
- 2.^a — Secções de construção civil (5)
 - 8 — Encarregados da obras
 - 30 — Operários
 - 10 — Auxiliares
- 3.^a — Cantões de obras metálicas
 - 9 — Chefes de cantão de obras metálicas
 - 18 — Operários
 - 9 — Auxiliares

A 3.^a Zona de Via e Obras tem ainda anexo:

Armazém (1)

- 1 — Chefe de armazém
- 2 — Fiéis de armazém
- 4 — Serventes

Além do pessoal efectivo indicado na orgânica das Divisões e Serviços, há ainda a considerar o pessoal auxiliar, cujos limites máximos são os seguintes :

a) — Divisão da Exploração :

- 20 — Operários auxiliares
- 40 — Guardas-fios auxiliares
- 800 — Serventes auxiliares
- 30 — Auxiliares femininas (escala 2)
- 40 — Auxiliares femininas (escala 1)

b) — Divisão do Material e Tracção

- 800 — Operários auxiliares
- 650 — Serventes auxiliares
- 10 — Marinheiros auxiliares
- 40 — Auxiliares femininas (escala 2)
- 40 — Auxiliares femininas (escala 1)

c) — Divisão da Via e Obras

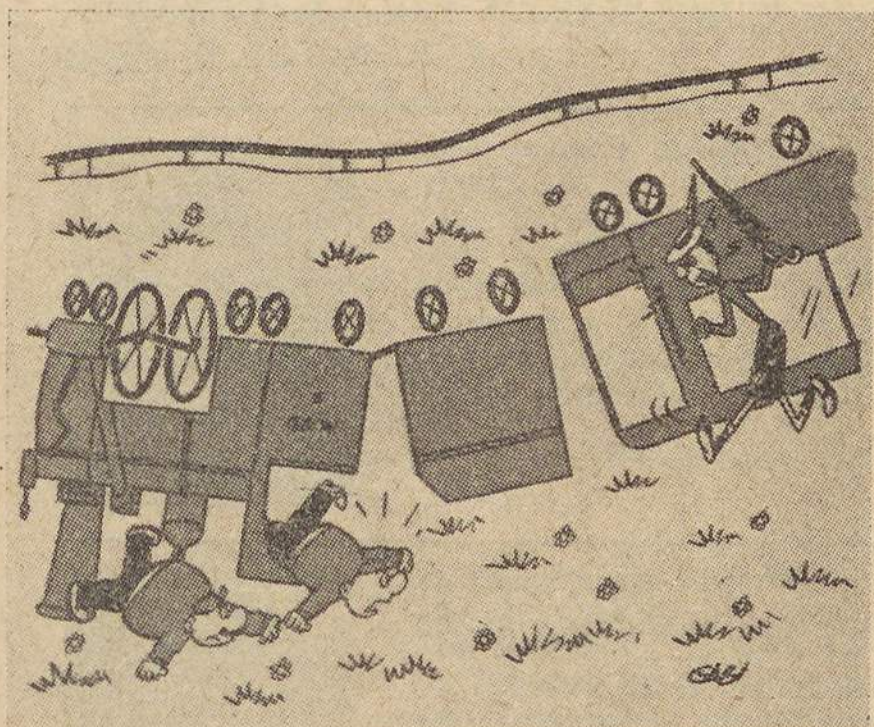
- 700 — Operários auxiliares
- 350 — Serventes auxiliares
- 400 — Auxiliares femininas (escala 1)

*Mandar não é escravizar: é dirigir. Quanto mais fácil
for a obediência, mais suave é o mando.*

R. DO VALE

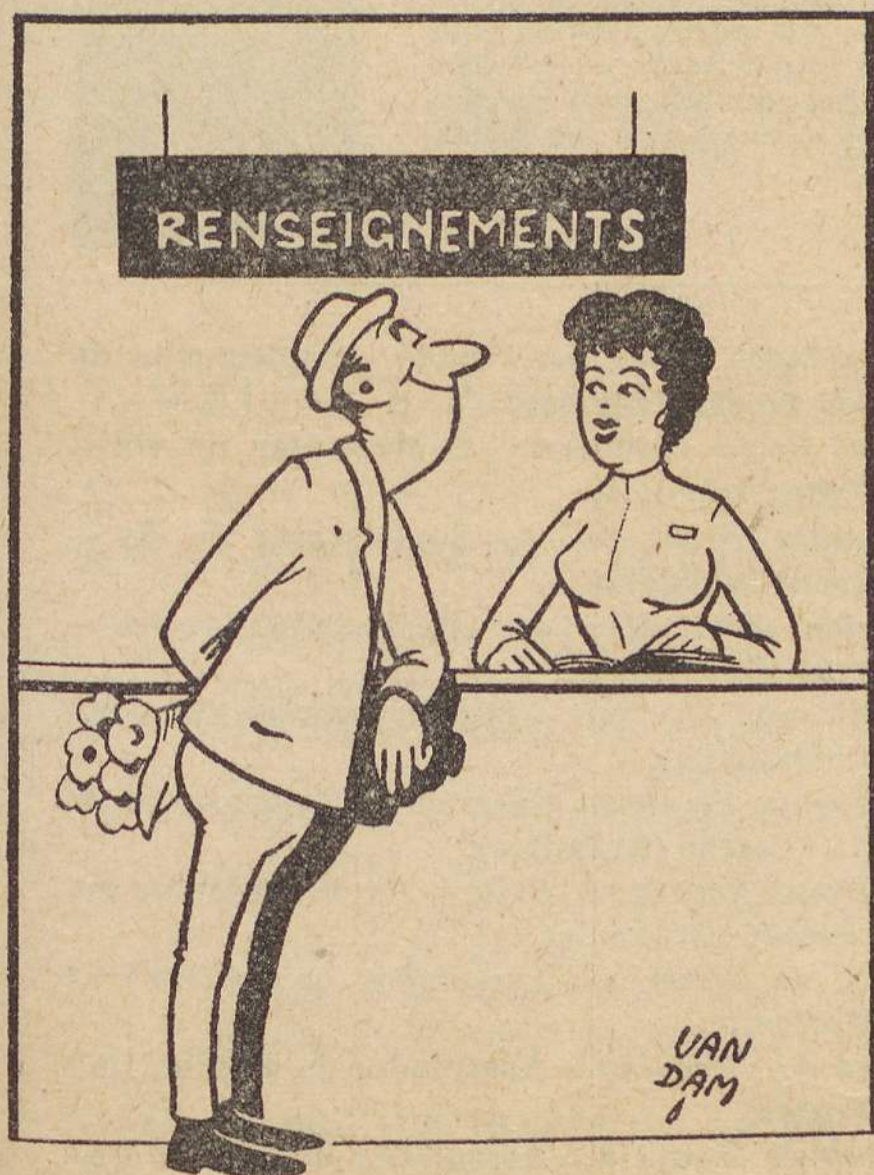
HUMOR

FERROVIÁRIO



Estamos arranjados! A minha sogra vinha no comboio...

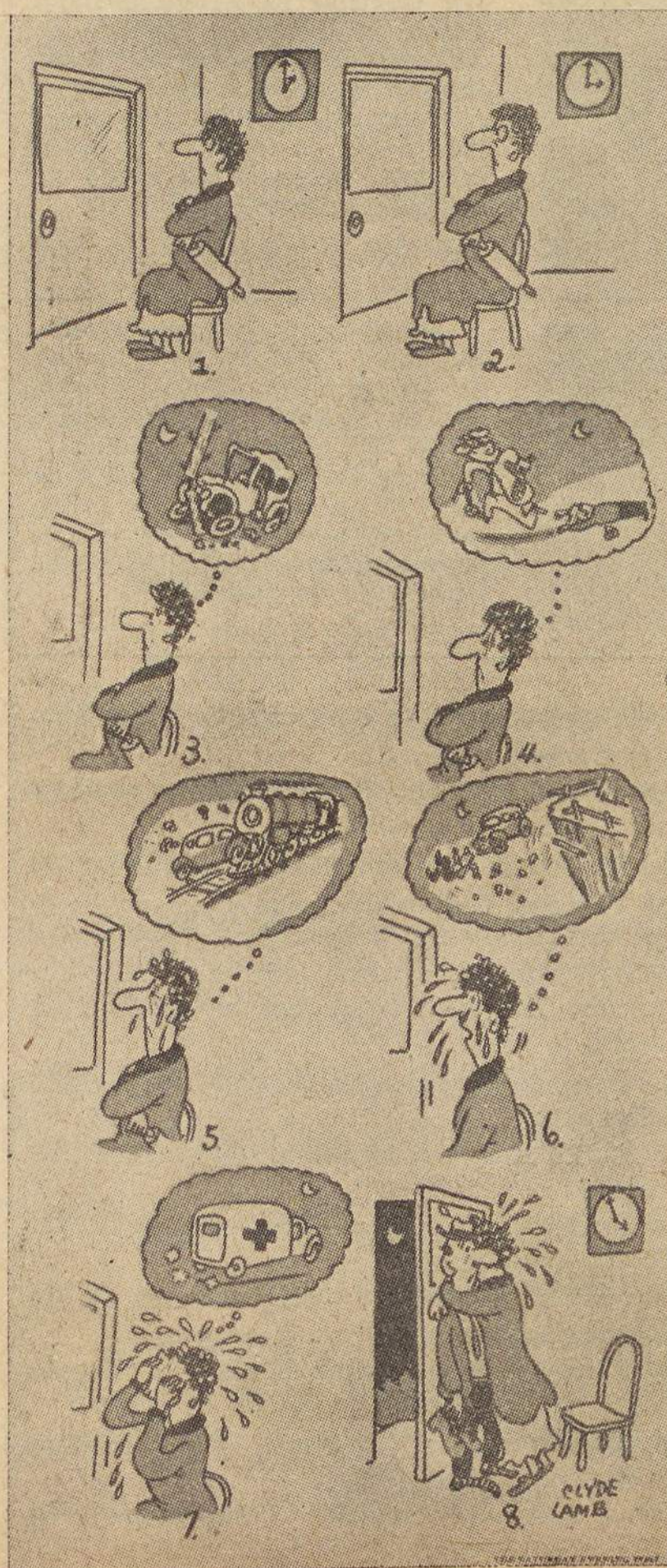
(De «La Vie du Rail»)



—V. Ex.^a deseja?

—Saber a que horas a menina sai!

(De «La Vie du Rail»)



PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Vasques — Revisor de 3.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes da Companhia, n.º 12 153, encontrou numa carruagem do C.º 6901 do dia 22 de Maio findo, uma carteira de senhora contendo a importância de 634\$80, que prontamente entregou ao chefe da estação de Marco.

Maria Mealha Martins Galego — Bilheteira de 3.^a classe da estação de Lisboa R., n.º 14 076, encontrou, junto do posto da bilheteira, no dia 28 de Junho findo, uma sombrinha e a importância de 1.030\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.



António Mendes — Carregador auxiliar de Trens da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Alfarelos, n.º 4 939, encontrou no cais de passageiros, no dia 19 de Julho findo, três notas de 100\$00, que prontamente entregou ao chefe da referida estação.

Júlio Alvares de Freitas — Carregador Suplementar da estação de Vizela, n.º 18 634, encontrou, no dia 20 de Maio findo, junto da Secção de Informações da estação do Porto, uma pulseira de ouro avaliada em 300\$00, que prontamente entregou ao chefe desta estação.



António Pereira Afonso Branco — Revisor de 3.^a classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 17 348, encontrou, numa carruagem do C.º 6903 do dia 2 de Maio findo, um relógio de pulso de marca «Waterproof», que prontamente entregou ao chefe da estação de Penafiel.

Francisco Alves — Guarda da estação de Abrantes, n.º 3725, encontrou no dia 26 de Fevereiro findo, no vestibulo da bilheteira, um porta-moedas contendo a importância de 500\$00 e vários documentos, que imediatamente entregou ao seu chefe.



Luís Augusto Martins — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Joaquim A. Areias — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Joaquim dos Santos Silvestre — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Joaquim B. Claro — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Agostinho Porto — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Francisco A. Grade — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

José R. Marques — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

José Francisco Sequeira — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Jaime Teresa Rodrigues — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

João Felício — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Amorim Nascimento de Sousa — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Manuel Santinho Inocêncio — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Domingos Rodrigues Paixão — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

José Costa Guerreiro — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Jacinto Brito Nobre — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Inácio Silva Martins — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Feliciano dos Reis — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

António da Costa Guerreiro — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

Manuel Rodrigues Brito — Suplementar de via — 15.^a Secção (Grândola).

José de Oliveira — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

José A. Carvalho — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Manuel António — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

José Pires Ramalhe — Assentador do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

José Pedro dos Santos — Condutor de dresinas do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

João Torres Engrácio — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho).

José Índio dos Santos — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho).

António Francisco — Suplementar de via 5.^a Secção — (S. Martinho).

Serafim Gameiro — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Manuel Tavares — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Manuel Pereira Gameiro — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

João N. Afonso — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

António Chasqueira — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Manuel R. Barge — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Álvaro Cardoso Ferreira — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

João N. Domingues — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Joaquim Antunes Zacarias — Suplementares de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

José Joaquim Parente — Suplementar de via — 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Silvestre Ramalho — Chefe de lanço da 2.^a classe do 3.^o lanço da 15.^a Secção (Garvão).

Joaquim D. Cota — Chefe do distrito 226 — 15.^a Secção (Funcheira).

Francisco Dias Frade — Chefe do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).

Manuel J. Sousa — Chefe do distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).

João Simão — Subchefe do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).

Vitorino Sebastião — Subchefe do distrito 227/15.^a Secção (Amoreiras).

António Henriques Barreiras — Subchefe do distrito 228/15.^a Secção (Odemira).

Manuel José Alves — Subchefe do distrito 229/15.^a Secção (Odemira).

Rómulo Martins — Subchefe do distrito 230/15.^a Secção (Saboia).

António E. Romão — Subchefe de distrito 231/15.^a Secção (Pereiras).

António Martins Gonçalves — Assentador do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).

Augusto da Silva — Assentador do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).

António Francisco — Assentador do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).

Manuel Rodrigues — Assentador do distrito 226/15.^a Secção (Funcheira).

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que trabalharam na desobstrução da linha por ocasião dos temporais que se fizeram sentir de 15 a 18 de Dezembro de 1953.

JOVAL

FÁBRICA DE PRODUTOS ALIMENTARES «JOVAL»

de

J. VALENTE & IRMÃOS, L.DA

CASTELO BRANCO

AV. 28 DE MAIO—TELEF. 134

Equipada com os maquinismos mais modernos e dispondo de instalações industriais modernas, a Fábrica de Produtos Alimentares «JOVAL», com uma experiência de 30 anos de fabrico, está apta a fornecer os produtos de salsicharia, conservas, e charcuterie, nas melhores condições de qualidades.

FILIAL EM LISBOA: CAMPO DAS CEBOLAS, 3 — Telef. 2 6855

JOVAL

UM PRODUTO IDEAL

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECANICAS

MATERIAL CIRCULENTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas
Material para Refinarias de Petróleo
PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores

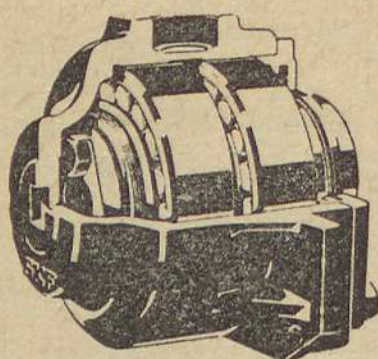
Mais de **865.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTO

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



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.**
- Possuimos 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)

Souza, Ramos & Batista, Ld.^a

Fabricantes de Lanifícios

«Desejam ser fornecedores da C. P.»

Telef. 50—Avenida Viriato, 184—186 **TORTOSENDO**

Francisco Henriques d'Oliveira
Fábrica de Calçado GUINÉ

FABRICO MANUAL

Telefone, 51 (chamadas)

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

ESCAPÃES

Vila da Feira

Sumário

Mais um ano..., por R. Espregueira Mendes
No Centenário do Caminho de Ferro em Portugal
Prof. Doutor Egas Moniz

Melhorias projectadas na Sinalização Mecânica das estações

Eng.º Valentim Bravo

A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Áustria

António Montês

Dr. Élio Cardoso

Regulamentação dispersa

Dos Jornais

Noticiário diverso

Perguntas e respostas

O Caminho de Ferro da Beira, pelo Eng. Vasco de Magalhães Gomes Viana

Fomento do Ultramar

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses, por Alberto da Silva Viana

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira
A Nova Reorganização do Quadro de Serviços da C. P.

Humor Ferroviário

Pessoal



NA CAPA: Ponte de Vila Franca de Xira — por Celestino Teixeira

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1938 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1938 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

LUSOLINDO
FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO
JOSÉ PINHO DE LIMA

O calçado Lusolindo significa:

Luso—porque é produto nacional.
Lindo—porque é inigualável.

Rua Jaime Afreixo, 8

S. JOÃO DA MADEIRA