

BOLETIM DA CP.

BOLETIM DA C.P.

N.º 254

AGOSTO — 1950

ANO 22.º

LERIOR: O melhor serviço que podemos 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

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

A NOSSA GRAVURA

Nestes dias quentes de verão, apetece passar as horas de calor num dos nossos parques. A Curia, o Buçaco, as Caldas da Rainha, oferecem-nos maciços de vegetação exuberante, onde o calor quase passa despercebido.

Mas, nem só aquelas estâncias possuem parques aprazíveis para fugir ao calor. O Palácio Nacional de Queluz, o Jardim Zoológico e o Palácio de Cristal proporcionam-nos recantos excelentes para fugir dos dias quentes de verão. A gravura que acompanha esta página não representa nenhum daqueles lugares privilegiados, mas, apenas, o jardim duma estação de Caminho de Ferro — uma das sessenta que concorreram ao concurso «Estações Floridas». O Juri que há-de atribuir os prémios visita presentemente as estações concorrentes, e, por isso mesmo, não se revela o nome da estação que possui tão famoso jardim, o que esperamos fazer no próximo número.

Enquanto isto não sucede, o «Boletim da C. P.» regista, com a maior satisfação, o cuidado e o carinho que o pessoal continua a dispensar aos jardins das estações que já hoje constituem uma nota de bom gosto, que não é indiferente aos que viajam.



Os Caminhos de Ferro Portugueses elogiados numa revista técnica italiana

Só há semanas nos chegou a interessante revista técnica italiana "Transporti Publici", editada pelo Instituto Poligráfico de Roma.

Num magnífico artigo ilustrado com óptimas fotografias de Lisboa e do novo material ferroviário, o Eng.º Enrico Mellini, fez referência à reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, realizada no verão de 1949, na capital do nosso País.

Depois de descrever a inauguração dos trabalhos, cerimónia que teve a assistência de Sua Ex.^a o Presidente da República e do Sr. Ministro das Comunicações, o autor cita a forma e a elevação como decorreram as reuniões de carácter técnico, publicando os respectivas conclusões.

A segunda parte do artigo, que é de franco elogio a Portugal e aos Caminhos de Ferro Portugueses, o Eng.º Enrico Mellini, refere-se à hospitalidade portuguesa com grande relêvo, descrevendo as belezas de Lisboa. O Castelo de S. Jorge, os novos bairros, a Avenida da Liberdade, a auto-estrada, o Estádio e tantos outros melhoramentos realizados nos últimos anos, são apreciados com palavras de louvor e admiração.

Refere-se o autor do excelente artigo às gentilezas dos Caminhos de Ferro Portugueses durante a reunião da Comissão Permanente, não só por ocasião da visita às oficinas do Barreiro, mas quando da excursão realizada ao Porto, durante a qual os congressistas tiveram ocasião de apreciar os edifícios das estações, a magnífica composição dos comboios e a correção dos nossos ferroviários.

A viagem ao Porto, — diz o articulista — permitiu visitar dois dos mais belos monumentos de Portugal: — o Mosteiro da Batalha e a Igreja de Alcobaça, uma das maiores da Europa. A fundação dos dois monumentos, o seu valor arquitectónico, as relações com a história e até a importância dos seus panteões, são descritos com particular interesse, por alguém que viu, observou e estudou a História de Portugal.

«No grande e severo refeitório, escreveu o

Eng.º Enrico Mellini — foi oferecido um almoço, servido em louças características por raparigas vestidas à maneira regional, que, finda a refeição, ofereceram aos congressistas delicadas peças de cerâmica, idênticas às utilizadas no velho convento».

A visita à cidade do Porto, — célebre pelo seu comércio e pelas suas pontes, das quais a que tem o nome de «Maria Pia», foi projectada pelo construtor Eiffel, — foi muito apreciada pelos excursionistas, assim como a maravilhosa estância de Sintra.

No final do artigo, o autor afirma que a "reunião de Lisboa teve o condão de proporcionar aos congressistas o contacto com as belezas naturais e artísticas de um interessante país, que na época presente se está a desenvolver de forma apreciável, especialmente no que se refere aos serviços públicos de transporte.

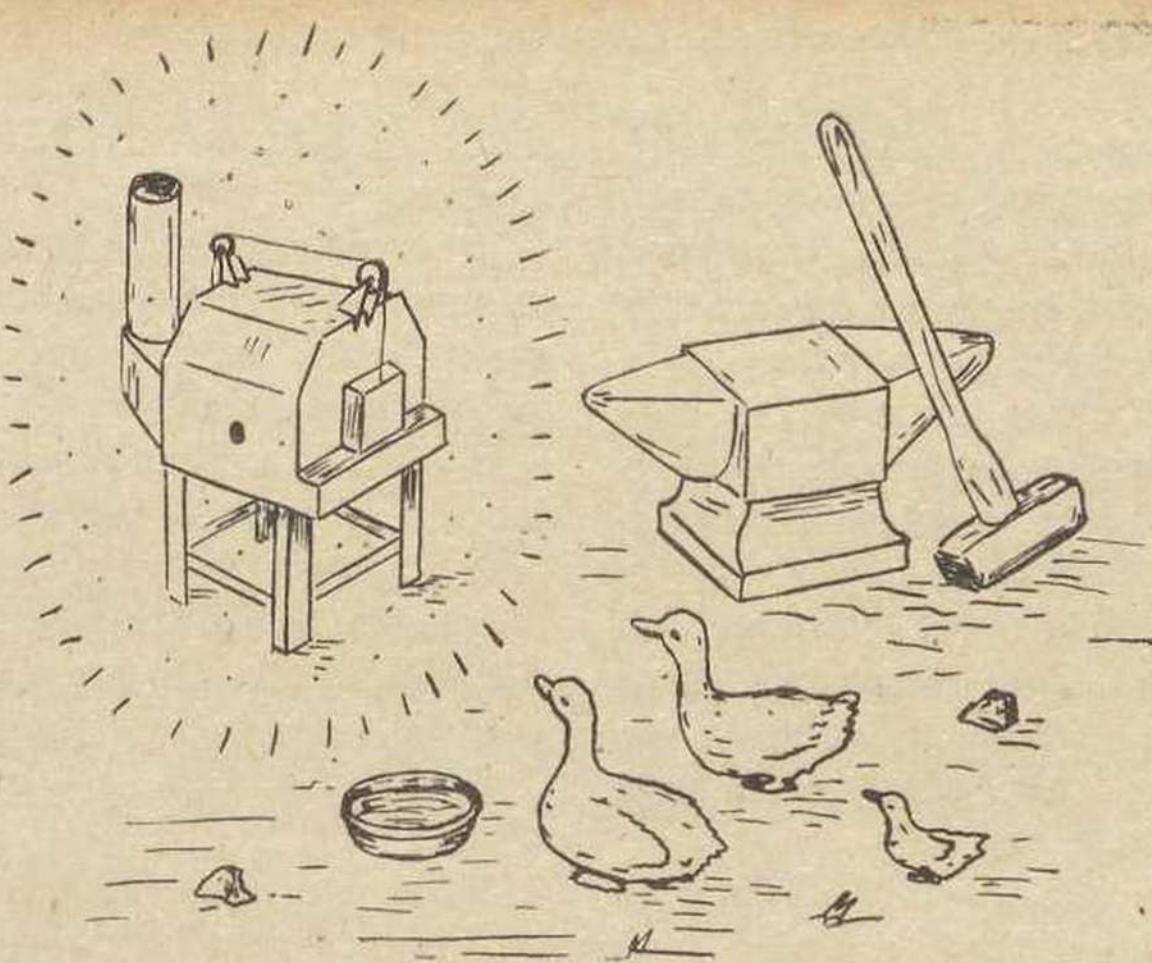
A recordação da reunião de Lisboa, preparada e organizada com perfeição, ficará para sempre na memória de todos os que nela tomaram parte».

Nota da Redacção: — O «Boletim da C. P.» ao referir-se ao magnífico artigo, publicado na revista italiana «Transporti Publici», pelo Eng.º Enrico Mellini, apresenta os seus cumprimentos ao Autor, a quem agradece as elogiosas referências feitas ao nosso país e aos seus caminhos de ferro.

Registamos com desvanecimento as palavras de louvor escritas na importante revista de transportes, especialmente quando o articulista se refere às gentilezas dispensadas aos congressistas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Esta manifestação de apreço e simpatia pelo nosso País, muito nos sensibiliza, pois parte de um ferroviário distinto que visitou Lisboa, quando da reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro. As referências aos nossos comboios, às nossas estações, ao nosso pessoal, tocam-nos profundamente, pois não ignoramos que, na época presente, os caminhos de ferro italianos são justamente considerados como os melhores da Europa.

Os nossos agradecimentos.



A Nitruração e a Metalurgia dos Gansos

Pelo Eng.^o Adjunto ALMEIDA E CASTRO
Da Divisão do Material e Tracção

ESTÁ bastante vulgarizado entre nós o processo de endurecimento superficial dos aços chamado *cementação*, a qual se obtém em fornos especiais por penetração de carbono nas superfícies das peças que se querem endurecer, e que são a seguir temperadas. Como neste processo a penetração não chega a atingir o interior do metal, este só recebe a témpera à superfície, ficando maleável no interior, o que é bastante conveniente para determinadas aplicações.

Apesar da excelência do processo, no entanto, quem estiver familiarizado com êle sabe bem como pode conduzir a resultados pouco seguros. Basta haver desigualdades na profundidade de penetração do carbono ou na distribuição superficial do calor da témpera, para que se desenvolva um princípio de rutura que pode arruinar todo o

trabalho consumido na laboração da peça. Isto pode causar prejuizos sérios como bem se comprehende.

Principalmente por essa razão, o processo de *cementação* vem sendo substituído modernamente, nas peças de maior responsabilidade, por um outro chamado de *nitruração*, certamente ainda pouco conhecido dos leitores. A nitruração consta, como o seu nome indica, de um tratamento pelo azoto (também chamado, pelos antigos, de nitrogénio). O processo efectua-se em fornos a temperaturas próximas de 500° sob uma atmosfera saturada de gás amoníaco (composto de hidrogénio e azote) durante muitas horas. O resultado final é um endurecimento extraordinário — de tal intensidade que não pode ser medido pelos métodos normais! — numa camada superficial finíssima, não tendo este processo qualquer

perigo de fracturas, visto dispensar a témpera final.

E ponto. Esclarecido o leitor sobre estes processos de endurecimento dos aços, poderemos agora passar á segunda parte desta história, isto é, à explicação da «metalurgia dos gansos». Á primeira vista parece outra história, mas logo verão como está intimamente ligada á primeira, apesar de entre as duas haver uma distância de muitas centenas de anos.

Convido, portanto, o leitor a dar um enorme salto no tempo, transportando-se comigo para o meio dos novos bárbaros que habitavam o norte, centro e leste da Europa no alvorecer da era cristã.

Conta-nos uma velhíssima lenda germânica que Wieland, ferreiro da corte do rei Neiding, era o mais famoso fabricante de espadas da antiguidade. Iniciara-se nessa nobre profissão como aprendiz de Mime, o qual nessa altura andava empenhadíssimo em forjar uma espada para o famoso Siegfried. Este Siegfried, porém, era de força e nenhuma espada o satisfazia, pois dava cabo de qualquer em três penadas, como se diz hoje. O velho Mime acabou por desesperar e Siegfried resolveu forjar uma espada para si próprio utilizando materiais enfeitiçados pelo poderoso deus Wotan, com a qual, ao que parece, não se deu nada mal. Nem outra coisa seria de esperar, dada a origem mágica dos materiais empregados no fabrico do tal instrumento de guerra.

O resultado desta peripécia foi que o nosso Wieland, um tanto desiludido da competência profissional de Mime, logo resolveu procurar outro mestre. Meteu pés a caminho das forjas do Cáucaso, dirigidas pelo lendário anão Alberich, e por lá andou vários anos. A aprendizagem parece ter sido proveitosa visto que, segundo a história, foi só depois deste estágio que Wieland veio a impor a sua habilidade — sábiamente amparada nos muitos segredos profissionais que Alberich lhe trespassára. A sua arte de forjador de armas atingiu tal perfeição que, para ganhar uma aposta, chegou a fabricar uma espada capaz de cortar um fardo de lã deslocando-se lentamente sobre um rio de fraquíssima corrente. O corte era tão perfeito, dizia-se, que estando a espada imó-

vel, o fardo atravessava-a sem se deter nem afrouxar, continuando as duas metades a seguir juntas, rio abaixo, enquanto as não separassem!

Pois bem; diz ainda a lenda que entre as suas técnicas mais notáveis se assinalava uma prática assaz estranha: depois da primeira fusão do seu «aço», Wieland reduzia-o a limalha e misturava-o com uma papa de farinha e leite, que dava como alimento aos seus gansos. Do excremento destes voltava a extrair a limalha, que utilizava na 2.ª fusão, obtendo assim um aço mais duro que o primeiro. Chegava a repetir o processo até á 4.ª fusão nos casos de maior responsabilidade.

Esta «técnica» bizarra veio a suscitar a curiosidade dos tecnologistas do nosso século. Perguntava-se: Que papel desempenhavam os gansos neste processo de bruxedo? Por que razão era o aço assim endurecido?

Lançaram-se as mãos á obra, e efectivaram-se laboriosos ensaios na intenção de — reproduzindo o método descrito pela lenda — descobrir o que havia de verdade e de útil nesta. E assim se veio a saber, não há muitos anos, que a melhoria de dureza provinha dum enriquecimento em azote que tinha lugar através da digestão nos intestinos dos gansos!...

Esta descoberta deu origem a diversas pesquisas tendentes a obter um processo de tratamento pelo azote mais perfeito que o primitivo. Procurou-se também azotar (nitrurar) apenas a superfície dos aços, para lhes manter a elasticidade interior. O resultado das pesquisas foi, como já se adivinha, justamente o processo de nitruração a que fiz referência na primeira parte desta história.

Aqui temos, portanto, um caso curioso em que o passado legendário deu as mãos á realidade presente, colaborando de forma notável no progresso das técnicas modernas. E não esqueçamos a valiosa colaboração dada pela eficiente classe dos gansos domésticos, através do seu precioso aparelho digestivo: Não é pouca coisa uma criatura dispor-se a mastigar limalha de ferro, para bem do progresso, com tantos séculos de antecedência!...

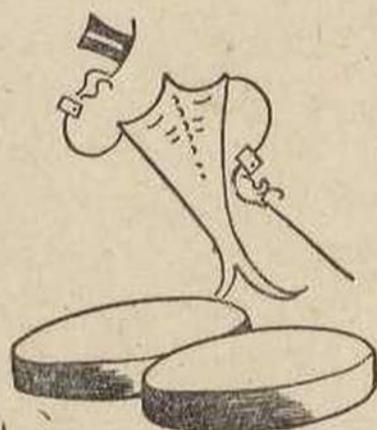
OS CAMINHOS DE FERRO E A GASTRONOMIA

EM Paris, reúniram-se recentemente os gerentes dos restaurantes das estações de caminhos de ferro, para tratar dum assunto de certa importância: — as ementas turísticas.

Assim, nas estações que possuem restaurantes, os passageiros podem saborear, por preço acessível, uma refeição regional, que além de os dispor bem, pode constituir uma agradável recordação das viagens em caminhos de ferro.

Há muito que se adoptou, não só em Portugal mas noutras nações, uma cozinha que pouca gente aprecia, não porque os nomes dos pratos não tenham categoria internacional mas porque, na verdade, a sua confecção não corresponde ao nome indicado na ementa.

Para que havemos de adoptar pratos estrangeiros, se temos em Portugal uma cozinha riquíssima e possuímos os mais variados manjares?



A iniciativa dos caminhos de ferro franceses de reunir, em Paris, os gerentes dos restaurantes das estações, merece os maiores louvores, pois, além de beneficiar os passageiros dos comboios, contribui para o prestígio da já afamada cozinha francesa, podendo vir a constituir uma atracção turística de grande interesse. As pessoas que

viajam, têm as suas predilecções, quase sempre diferentes. O pórtico dum mosteiro, as muralhas de um castelo, as naves duma catedral, as linhas de um pelourinho, esquecem depressa se na terra visitada não houver uma mesa limpa, uma refeição cuidada ou um vinho de categoria.

As más impressões colhidas na pensão ou no restaurante fazem por vezes esquecer os monumentos visitados ou, o que é pior, levam o visitante a recomendar às pessoas amigas, que um determinado lugar de turismo se não deve visitar, por não possuir condições hoteleiras recomendáveis...



Em Portugal são muitas as estações que têm restaurantes, uns melhores do que outros, mas onde existe a mania de servir manjares com nomes internacionais. Só muito raramente se conseguem saborear as lampreias do Minho, as lagostas de Peniche, o leitao da Bairrada e outras comezainas que deram justa fama à culinária nacional.

Quanto aos vinhos, servem-se, em regra, com o título de «vinho regional», metido em vasilhame pouco aconselhável e, tantas vezes misturado com água... E é pena, porque produzimos vinhos dos melhores, de quase todas as províncias ao norte do Tejo.

O que se passa com os vinhos, sucede também com as frutas e a própria água,

em "regra quente" e com apresentação pouco decente, sem falar no café que, na maior parte dos casos, é tudo menos café das nossas colónias, cubiçado e invejado em toda a parte.



As entidades que superintendem no turismo nacional, têm realizado concursos de pratos regionais, dos quais se podem tirar lições proveitosas.

Interessante seria a realização de concursos idênticos, nos restaurantes das estações que, em muitos casos, têm fraca concorrência, por a cozinha ser pouco recomendável.

As bilhas da água, os cestos com frutas, as barricas de ovos moles, as arrufadas de Coimbra, tudo o que se vende nas estações à passagem dos comboios, têm de possuir

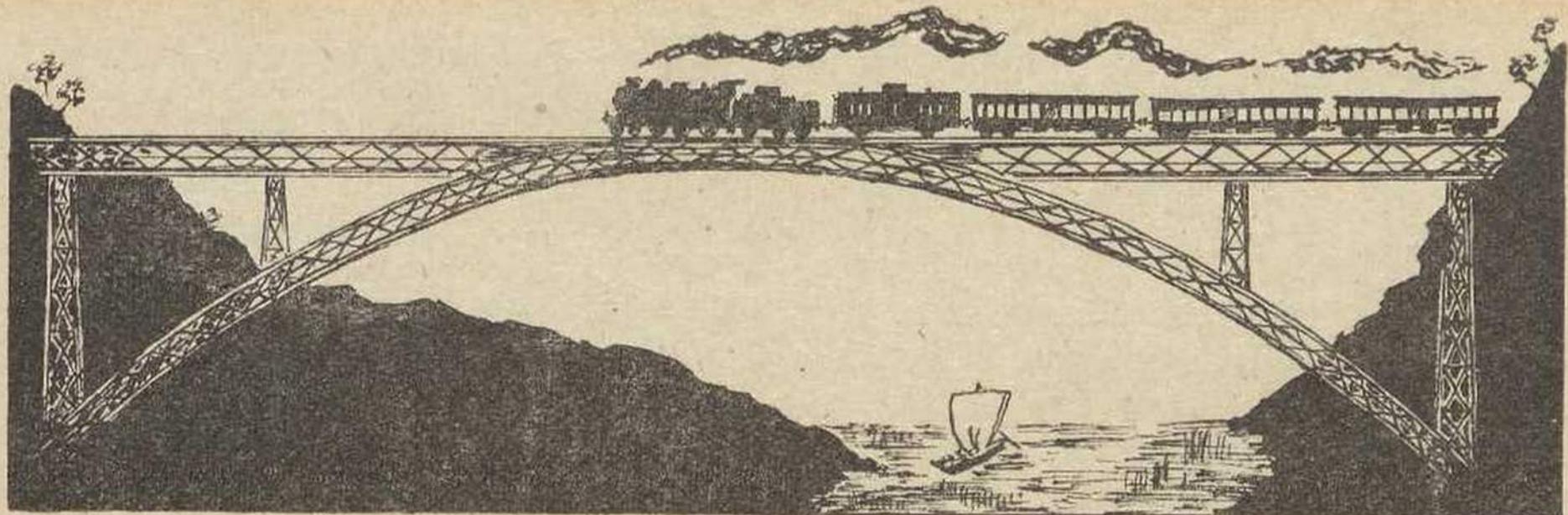
apresentação condigna, pois só dessa forma constituirá um bom reclamo de uma terra ou região que, quase sempre, prestigia o turismo nacional.

A cozinha portuguesa é rica e variada, a carta de vinhos magnífica, o rol de guloseimas excelente, e a coleção de frutas vai desde os morangos ao ananás, das pêras às bananas e das ameixas aos pêssegos, numa variedade que, dificilmente, se alcança noutras países.

A cozinha portuguesa, tão apreciada por Fialho de Almeida nos «Gatos», tão proclamada por Ramalho Ortigão nas «Farpas», e tão francamente elogiada por Eça de Queirós em «A Cidade e as Serras», não pode ser indiferente ao caminho de ferro e, por isso mesmo, de desejar seria que os restaurantes das estações, à semelhança do que se fez em França, contribuissem para o seu prestígio, o mesmo que dizer — para o prestígio do turismo português.

A. M.





Ser ferroviário...

“A vida do caminho de ferro é bastante activa e bastante variada para que um agente conscientioso encontre no seu trabalho um interesse renovado. São as necessidades do serviço, as grandezas e a própria servidão da profissão que se encarregam de formar a mentalidade ferroviária.

“Na base encontramos o amor do ofício. É muito cedo que muitas vezes essa vocação se revela, por razões de família, ou outras; mais tarde são as vantagens materiais, etc...

“Se o ferroviário ama a sua profissão, é também porque se sente orgulhoso dela. E é orgulhoso dela porque tem o sentimento de assegurar um serviço público, porque tem a noção da importância da sua tarefa diária para a vida do país e ainda porque conhece bem as responsabilidades que assume. É preciso respeitar o horário, é preciso fazer os transportes nos prazos marcados, é preciso conduzir passageiros e mercadorias com segurança e regularidade. Um pequeno erro, a menor falta de atenção podem ter as mais graves consequências. Regularidade e segurança: eis as duas ideias que devem ter sempre presentes no seu espírito.

“O ferroviário é orgulhoso da sua profissão porque ele vê a sua nobreza, conhece as dificuldades: dificuldades de execução em condições muitas vezes penosas, seja qual fôr o

tempo, seja qual fôr a hora do dia ou da noite, esteja ao serviço ou de folga.

“Responsabilidades assim pesadas, exigem disciplina estrita, não muito distante da disciplina militar; esse sentimento das responsabilidades que desenvolve no ferroviário o sentimento do dever.

“Com raras exceções, felizmente muito raras, a corporação dos caminhos de ferro é uma das aquelas em que o sentimento do dever é mais desenvolvido.

“Se se quisessem citar todos os actos de dedicação dos ferroviários, vários grossos volumes teriam de se escrever.

“Em vez disso, basta citar o seguinte trecho do louvor em Ordem do Exército do general Hunziger, em 15 de Novembro de 1940:

..... No curso desta grande batalha, ao preço de um esforço considerável do pessoal, algum do qual se conservou mais de 45 horas consecutivas sobre a sua locomotiva ou no seu posto, não obstante as pesadas perdas de mais de 1.000 agentes mortos ou desaparecidos ou de mais de 2.000 agentes feridos, os caminhos de ferro dominaram todas as dificuldades resultantes do deslocamento contínuo da frente de batalha e de mais de 500 destruições provocadas por ataques massivos de aviação”.

Adaptação do livro «A la Découverte des Chemins de Fer e des Cheminots». — G. Harrand.

LÁ POR FÓRA...

Os caminhos de ferro dos Estados Unidos, considerados de 1.^a classe, aplicaram na aquisição de material novo e em outras melhorias, durante o ano de 1949, a importância de 1.312.200.000 dólares, ou sejam cerca de 39 milhões de contos.

Esta importância é a maior até hoje dispensada pelos Caminhos de Ferro Americanos, num só ano.

* * *

Na Itália vai realizar-se, no próximo mês de Setembro, o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, no qual se vão discutir problemas técnicos de grande interesse, para os transportes ferroviários.

* * *

Os caminhos de ferro do Estado da Noruega iniciaram a publicação do Boletim «Vart Yrke», que é dirigido por Tryggve Strom, Chefe de Publicidade daqueles caminhos de ferro.

Trata-se duma interessante publicação editada em óptimo papel e com esplêndidas gravuras, destinada a fazer a propaganda dos caminhos de ferro noruegueses.

* * *

Os caminhos de ferro de 1.^a classe dos Estados Unidos da América puseram ao serviço, durante o ano de 1949, os seguintes veículos: 84.669 vagões novos, 946 carruagens novas e 1865 novas locomotivas, dos quais 1808 eram «Diesel».

* * *

A Livraria Chaix, de Paris, editou recentemente mais um volume da «Geografia Ferroviária», da autoria do Inspector Principal da S. N. C. F. Mr. Lartilleux, antigo aluno da Escola Politécnica de Paris.

No volume publicado, que é o terceiro da magnífica obra, o autor estuda a geografia ferroviária de Argélia, Marrocos e Tunísia. A descrição das linhas, as circunstâncias em que foram concluídas, a configuração do solo,

as condições de exploração e a evolução dos caminhos de ferro, são estudadas com proficiência e devoção.

* * *

Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano editaram e distribuíram por todo o Mundo um artístico cartaz de propaganda, destinado a atraír a Roma os estrangeiros de todo o Mundo, durante o Ano Santo.

A legenda do cartaz é simples e sugestiva: — «Todos os caminhos de ferro vão dar a Roma».

* * *

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses também realizou uma intensa propaganda em todo o Mundo, com o fim de atraír a França, e especialmente a Paris, os peregrinos que se dirigem a Roma.

Num dos cartazes distribuídos, que é cheio de bom gosto, lê-se a seguinte frase: — «Todos os caminhos de ferro vão dar a Roma, com passagem por Paris».

* * *

A «Renfe» (Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis) — tem em projecto o estabelecimento dum expresso trisemanal de Barcelona à Galiza, cuja composição levará carruagens de três classes e uma de vagões-camas.

* * *

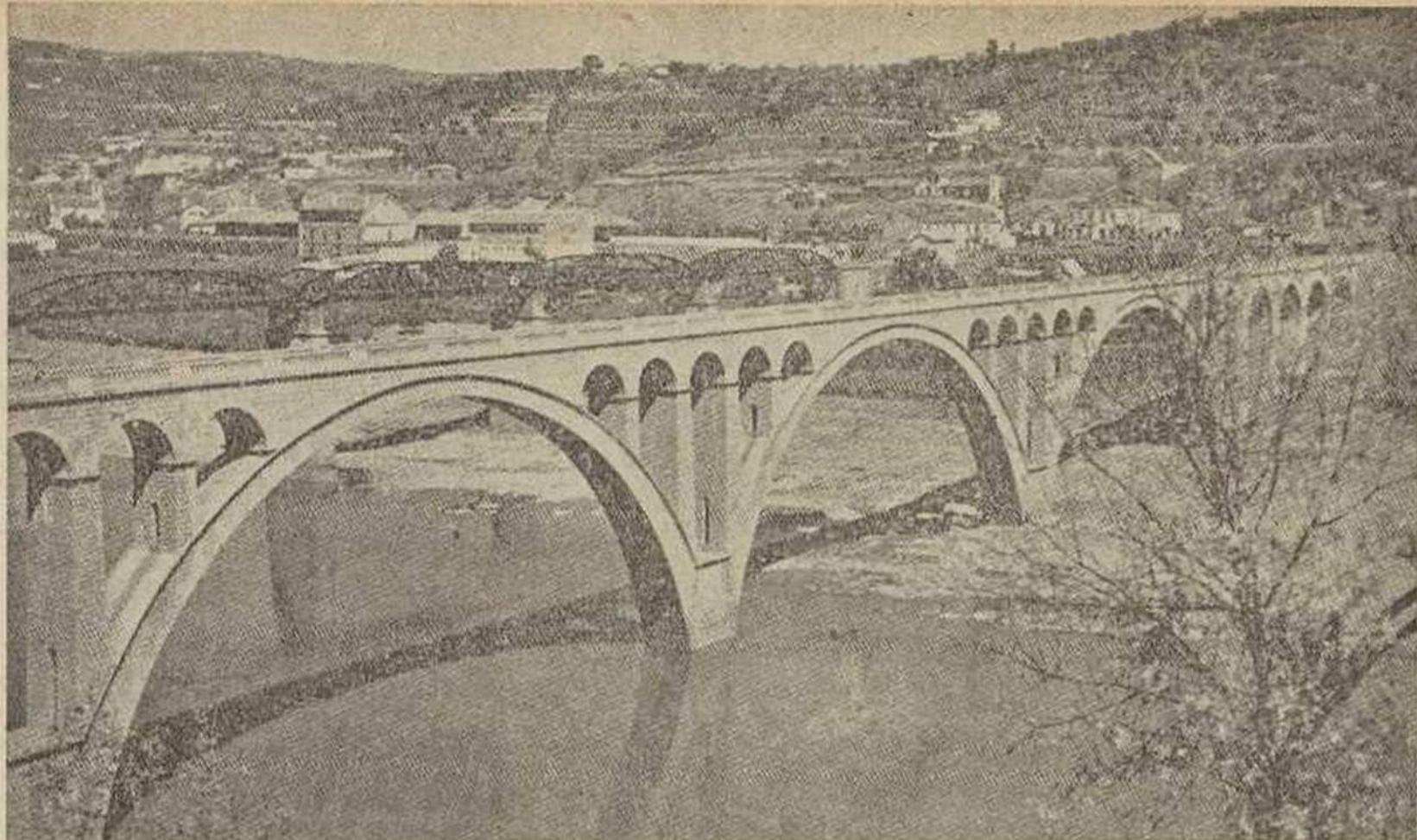
Em virtude da desvalorização do florim e da concessão de 5 % no aumento de salários, as tarifas nos caminhos de ferro holandeses foram aumentadas.

* * *

Os dirigentes dos caminhos de ferro ingleses manifestaram que, no fim do ano de 1950, haverá um déficit de 50 a 60 milhões de libras, acumulado desde a nacionalização.

* * *

O plano de electrificação da Sociedade dos Caminhos de Ferro Franceses, compreende a instalação de uma grande linha no troço Paris-Marselha — o mais importante da rede,



RÉGUA — A ponte sobre o rio Douro

CONHEÇA A SUA TERRA

O CACHÃO DA VALEIRA

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO
Subinspector de Contabilidade

SE julgam que vou descrever aspectos risinhos coloridos e onde o deus Baco espreita por entre os pântanos viridentes; em que as moçoilas do Douro, num sorriso gaiato, depenicam uvas apetitosas; margens idílicas onde os barcos rabelos navegam com as velas enfumadas; paisagens onde se aspira o cheiro capitoso do vinho que se diz do Porto, mas que é nado e criado nas sagradas terras de Riba-Douro; se julgam isso, façam o favor de virar a página, meus dois leitores fiéis, e passem adiante.

Tudo será rude, ciclópico, informe. A força bruta da Natureza tem, nestas paragens, a sua imagem fiel, não obstante os homens do século passado, verdadeiros titãs, terem tentado modificá-la, a golpes de picareta e a tiros de dinamite.

Os seres humanos, aqui, sentem-se pigmeus, átomos, diante da grandeza que se desbobina perante os seus olhos ávidos de sensações fortes. Não serão, pois, as minhas singelas palavras capazes de traduzir o que se vê e o que se sente. Todavia, tentarei dizer algo.

* * *

Porto Régua Pinhão... Tua. Pouco adiante o comboio fura a montanha, atravessando o túnel da Rapa onde, sobre ele e há anos, um ilustre arqueólogo — o Prof. Santos J.^{or} — descobriu magníficas pinturas rupestres, e de cuja divulgação os jornais de então muito se ocuparam.

Eis-nos na Alegria, a última estação que se encontra na margem direita do rio. A seguinte

Ferradosa — já será na outra banda o mesmo ao cabo da comprida ponte que atravessa o Douro, em diagonal.

Em volta dum nome lindo — Alegria, e cuja origem eu muito gostaria de saber — o aspecto panorâmico é, não digo triste, mas majestoso e de feição dura, hostil. Montanhas quase a prumo; fragas enormes onde viceja, nos seus interstícios, a vinha e o olival.

O comboio avança, veloz, e mal nos dá tempo de apreciar o panorama. Surge-nos a bocarra dum túnel — o da Valeira — extenso e em curva, e a encimá-lo a expressão latina «*Plus ultra*».

Não estamos nos Montes Calpés que Hércules julgava ser o fim do Mundo e onde mandou inscrever tal frase, mas estamos, sem dúvida, num ponto onde temos o dever de nos reverenciar perante a memória da engenharia que levou a cabo a construção desta grandiosa obra e doutras que se lhe seguem, e nas quais intervieram centenas e centenas de trabalhadores anónimos, valorosos soldados que venceram a batalha dos transportes, naquela época e para todo o sempre.

A linha do Douro, da Régua para cima e em especial entre Alegria e Ferradosa, representa uma epopeia. É um monumento grandioso em homenagem ao grande Fontes Pereira de Melo, em cujo consulado toda a obra se realizou.

Sem a maquinaria moderna dos nossos tempos, com o objectivo supremo de dar à Nação

as vias mestras de que carecia — e carece — a obra colossal efectuou-se com certa rapidez. Assim, na linha do Douro, o primeiro troço de Ermeziende a Penafiel era inaugurado em 30-7-1875; o oitavo, de Tua e Pocinho, em 10-1-1887; para no mesmo ano, em 9 de Dezembro, chegar à Barca d'Alva o primeiro comboio de serviço público.

Grande época e grandes homens os de então!

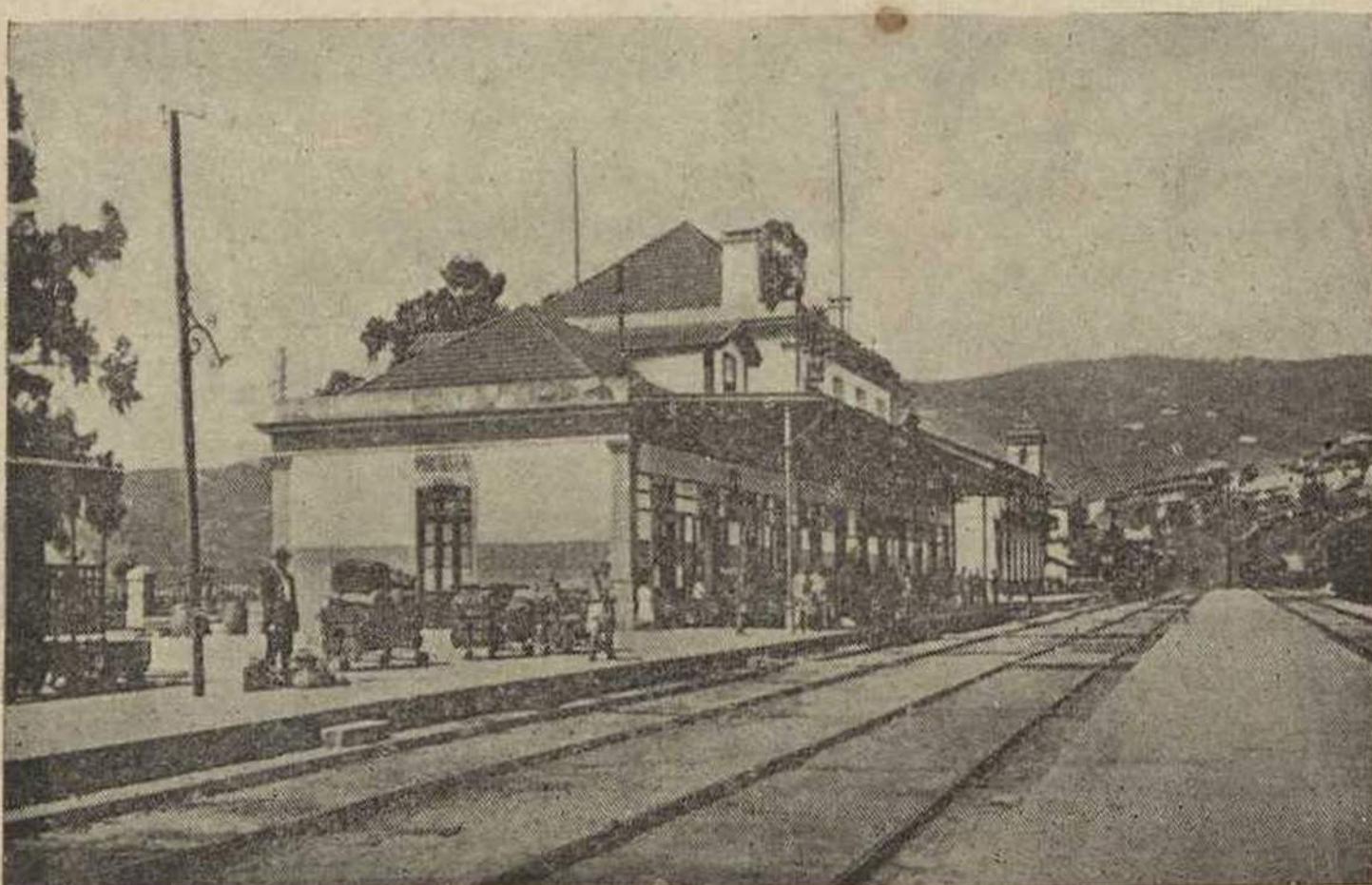
A boca deste túnel famoso, do lado da fronteira, afigura-se-nos uma gruta com estalactites. Detenhamo-nos um pouco para contemplar, mas quase que com medo, a visão dantesca que se nos depara. Dum e doutro lado do rio, só fragas — fragas imensas, compactas, lisas, imponentes, negras.

O Douro caudaloso espuma de raiva, no fundo da garganta apertada; a sua cor peculiar — barrenta — torna-o diferente de todos os outros rios. Por vezes, nos «rápidos» parece que desafia a Natureza numa cólera.

No cocuruto da margem esquerda franqueja, por cima de fragões enormes, a capelinha de S. Salvador do Mundo — um ponto que é pena ainda não constar do mapa turístico de Portugal.

Povoam estes sítios curiosas e antiquíssimas lendas, e uma delas, é a das viagens que o Diabo de S. João da Pesqueira, com a sua corte de bruxas e lobishomens, costuma fazer, todas as sextas-feiras, aos seus colegas das Américas.

Para isso utiliza um dos típicos «rabelos» que estejam aportados e abandonados no sítio da Valéria e, ao dar da meia noite, quer a lua brilhe no espaço ou esteja escuro como breu, esteja calma a noite ou fustigue a tempestade, o Diabo de S. João da Pesqueira segue com a sua corte, rio abaixo e com a velocidade do sonho, porque, antes do cantar do galo, têm de estar de volta em terras de S. João...



RÉGUA — Estação do Caminho de Ferro

* * *

Antes do advento do caminho de ferro era o rio a única grande via de que os povos transmontanos durienses e beirões se serviam, para o transporte das suas mercadorias. Estas eram canalizadas por veredas tortuosas e longas, no dorso de almárias e em carros de bois, para as margens do Douro, e aqui chegavam por barco, vindas das cidades

litorais, muitos e variados produtos, predominando, entre eles, o sal.

Para que o rio fosse navegável desde a fronteira até à foz, impunha-se destruir o cachão famoso que existia no local da Valeira, formado por enorme lage que unia as duas margens, num abraço milenário.



PENAFIEL — Ruínas do Balasco luso-romano

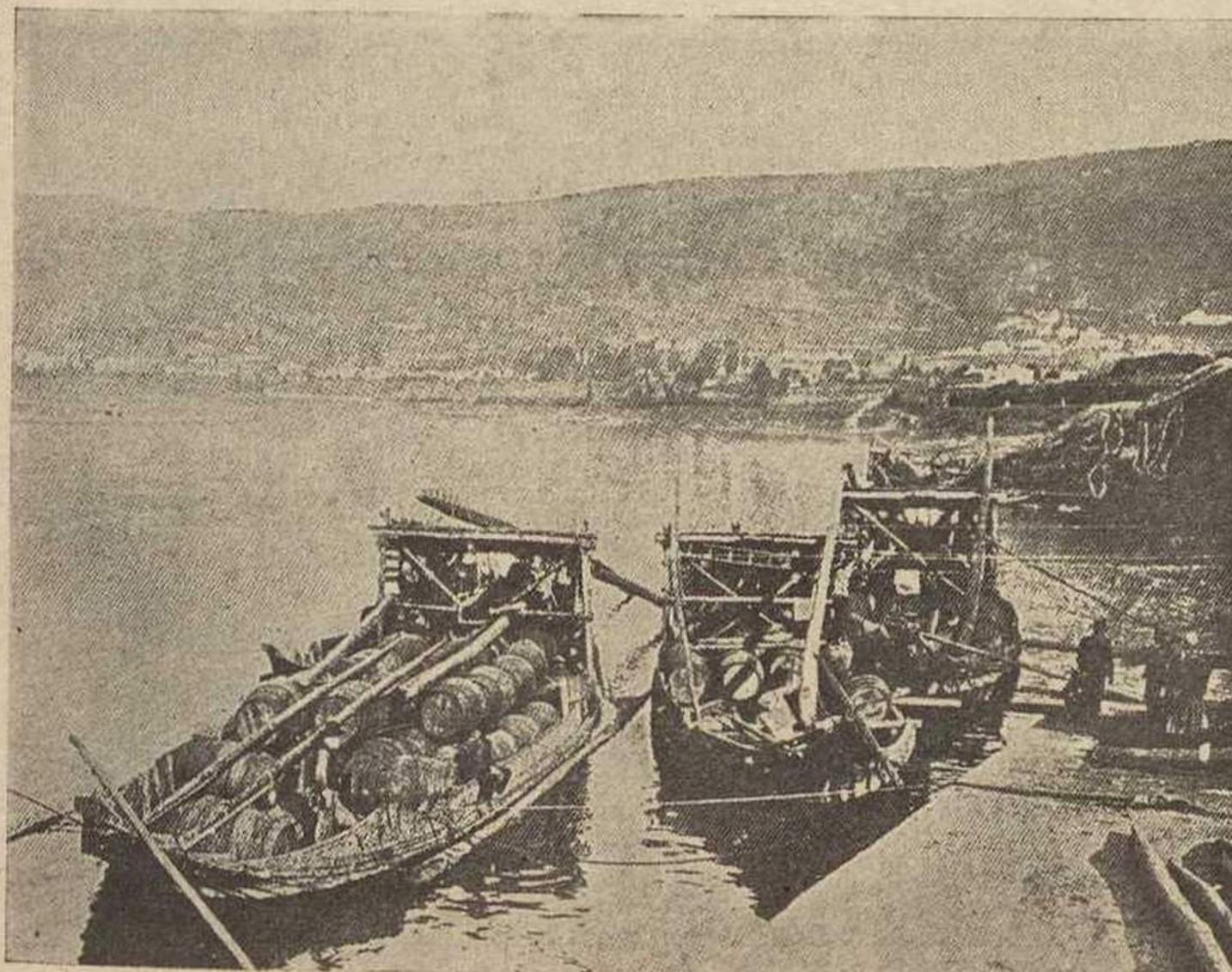
A obra era deficílima mas impunha-se tanto mais que não havia possibilidade, naquele sítio, de estabelecer o trasbordo das mercadorias e dos passageiros, dado o alcantilado das margens.

A demolição do granítico obstáculo que impedia a navegação tornou-se uma realidade

depois de muitos anos de anseio, e com isso muito perdeu a vila de S. João da Pesqueira, que deixou de ser ponto de escala de todo o tráfego terrestre e fluvial.

A luta para a destruição do tal obstáculo foi penosa e longa. Gastaram-se mais de 4.300 tiros de dinamite, consumiram-se vidas, choraram-se lágrimas, dispensaram-se centenas de milhar de cruzados.

Mas a obra gigantesca, que durou 12 penosos anos, 11



RÉGUA — Barcos no Douro

teve o seu termo, e para que a posteridade pudesse fazer ideia do esforço dispensado e do benefício conquistado, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro mandou colocar, na escarpa da margem esquerda, a seguinte legenda, que ainda hoje se distingue, dado o seu tamanho (letras de dois palmos, bronze dourado, embutido na rocha):

IMPERANDO



D. MARIA I

SE DEMOLIO O FAMOSO ROCHEDO QUE
FAZENDO AQUI UM CACHÃO INACESSIVEL
IMPOSSIBILITAVA A NEVEGAÇÃO DESDE O
SEU PRINCIPIO E DOS SECULOS
DUROU A OBRA DE 1780 A 1792

E sobre tal legenda, o engenheiro italiano José Maria D'Yola, que realizara a obra, colocou o seu espadim de prata, como memória evoca-

tiva, no alto dum comprido varão de ferro, onde tremulou até se desfazer, a bandeira real, com as insígnias de D. Maria I de Portugal.

* * *

Fala-se em turismo, divulgando belezas da nossa terra, organizam-se excursões, vai-se a toda a parte. Mas não se foi, ainda, à Valeira, ver a obra apocalíptica da Natureza, que ligações de homens tentaram modificar no seu aspecto rude, mas sem o conseguirem, porém.

O cachão famoso desapareceu, mas, nesse ponto, as águas turvas do Douro continuam a esbravejar, espumejantes, como que praguejando contra aqueles que ousaram quedar-se por aquelas paragens tormentosas, destruindo a obra milenária da Natureza.

Em frente e lá no alto, emerge por entre piteiras e urzes raquícticas a capelinha de S. Salvador do Mundo, donde se avista um panorama de grandeza inenarrável.

Silêncios prolongados e ondas de mistério envolvem todo o conjunto, num desafio à meditação e à prece...



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 15 — Qual deve ser a cobrança a efectuar, ao transporte de 2 malas com roupa 93 Kg. e uma cadeira de viagem 13 Kg., bagagem de um capitão do exército viajando em serviço, o qual apresenta requisição para o seu transporte de Viana do Castelo para Setúbal (Via Lisboa)?

Resposta — A seguir se indica a discriminação da taxa conforme corresponde.

M. D. — V. do Castelo a Campanhã 82 km.

Tipo 213\$20 × 0,04 . . . =	8\$53
Manutenção (parte gratuita) \$50 × 3 . . . =	1\$50
" excedente 9\$00 × 0,04 =	\$36
Registo	3\$00
Arredondamento	\$01 13\$40

A. R. — Campanhã a Lisboa — R. 343 km.

Tipo 891\$80	
891\$80 × 50 × 0,08 . . . =	35\$68
100	

Manutenção (parte gratuita) \$50 × 1 . . . =	\$50
" excedente 9\$00 × 0,08 . . . =	\$72 36\$90

Camionagem 1\$00 × 11 . . . =	11\$00
-------------------------------	--------

S. S. Via fluvial 50\$00 × 0,04 = 2\$00

Mínimo de cobrança	7\$00
--------------------	-------

Manutenção (parte gratuita) 1\$00 × 3 . . . =	3\$00 10\$00
---	--------------

Via férrea Barreiro a Setúbal 29 km.

tipo 75\$40 × 0,04 =	3\$02
Mínimo de cobrança . . .	4\$00
Manutenção (parte gratuita) 1\$00 × 3 . . . =	3\$00
" excedente 18\$00 × 0,04 =	\$72
Arredondamento	\$08 7\$80

Importância total a cobrar	79\$10
--------------------------------------	--------

///

Pergunta n.º 16 — Desejava que me fosse esclarecido o seguinte:

Por dois passageiros (marido e esposa) são apresentadas a despacho duas bicicletas com o peso de 30 Kg., as quais são despachadas numa só guia de bagagem, sendo apresentados dois bilhetes inteiros da Tarifa Geral..

Qual a cobrança que deve ser efectuada no trajecto de Alfarelos a Souselas?

Resposta — Como as bicicletas pertencem à mesma família, e, portanto, nas condições a que se refere o Art.º 99.º do Livro E. 11, a cobrança a efectuar é a que corresponde a um só despacho, ou sejam 4\$00.

///

Pergunta n.º 17 — Qual deve ser a cobrança a efectuar pelo transporte em pequena velocidade, de Bragança a Campanhã de uma camioneta de carga 6.050 kg. com 8m de comprimento, uma caixa com rodas de ferro para veículos 55 kg. carga e descarga pelos donos.

Na linha do Tua foram utilizados 2 vagões e na via larga um vagão de 9 metros.

Resposta — Segue discriminação da taxa como corresponde, considerando, como se infere das indicações do consultante que as rodas da camioneta transportadas em separado, não constituam pertences desta.

Via estreita

Distância 135 km.

Tarifa Geral 1.ª classe com 25% por 12 T.

Preço 115\$75 × 6,05 peso real . . . =	875\$36
" 115\$75 × 5,95 peso virtual . . . =	688\$72
Evolução e manobras 12 t × 8\$00 . . . =	96\$00
Descarga em Tua 12 × 5\$00 =	60\$00
Registo	3\$00
Caixa: T. Geral 2.ª classe 106\$30 × 0,06 =	6\$38
Manutenção 18\$00 × 0,06 . . . =	1\$08
Arredondamento	\$06 1.730\$60

Via Larga

Distância 140 km.

Tarifa Geral 1.ª classe com 25%

Preço 120\$00 × 6,05 peso real . . . =	907\$50
Carga em Tua 5\$00 × 6,05 =	30\$25
Evolução e manobras 8\$00 × 6,050 =	48\$40
Aviso de chegada	1\$60
Caixa: T. Geral 2.ª cl. 110\$22 × 0,06 =	6\$62
Manutenção 18\$00 × 0,06 . . . =	1\$08
Arredondamento	\$05 994\$90

Importância total a cobrar 2.725\$50

///

Pergunta n.º 18 — Qual deve ser a cobrança a efectuar pelo transporte, em pequena velocidade, de Sabugal a Souselas, de um saco com batata comum com o peso de 50 Kg.?

Resposta — Segue determinação da taxa como corresponde:

T. Geral 3.ª classe com redução de 40%

A. Rede (1.º percurso) distância 7 km

Mínimo de cobrança	= 4\$00
Manutenção 9\$00 × 0,05 =	\$45
Registo	3\$00
Arredondamento	\$05 7\$50

A. Rede (2.º percurso) distância 7 km

Mínimo de cobrança	= 4\$00
Manutenção 9\$00 × 0,05 =	\$45
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$05 5\$50 13\$00

B. Alta — Distância 157 km

Mínimo de cobrança	= 4\$00
Importância total a cobrar	17\$00

Nota-se ao consultante que se esta remessa tivesse seguimento pela via excepcional disfrutaria de preço mais económico

Pergunta n.º 19 — Qual deve ser a cobrança a efectuar pelo transporte em pequena velocidade de Barca de Alva a Viseu, de 6 viaturas de incêndio carregadas em 3 vagões. Carga e descarga pelos donos. Partícipe da Antiga Rede.

Resposta — O consulente foi incompleto na apresentação da consulta, pois não indicou se as viaturas eram providas de motor mecânico, qual o peso e quantidade de rodas de cada uma e se o transporte de alguma delas exigia o emprego de mais de um vagão. Caso o peso das referidas viaturas não excedesse 350 kg. incumbia-lhe ainda mencionar as respectivas dimensões afim de se definir se as mesmas seriam ou não abrangidas pelas disposições do Art.º 78.º da Tarifa Geral.

Se, como se infere das indicações apresentadas, se tratar, efectivamente, de viaturas com motor mecânico, abrangidas pelos preços da base 30.ª da Tarifa atrás indicada, a seguir se discrimina o processo de taxa que lhe corresponde.

Distância 20 km.

Preço $(40\$00 + 40\$00 \times 25) \times 6$	100	= 300\$00
Evolução e manobras $5\$50 \times 6$		= 33\$00
Descarga $18\$00 \times 6$		= 108\$00
Importância total a cobrar		441\$00

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 10 — Cruzando nesta o comboio n.º 164 (ônibus) com o comboio n.º 165 (misto) tenho na linha II, 4 vagões e por haver a certeza de que o comboio n.º 164 cabe nos limites com os 4 vagões naquela linha é recebido ao abrigo do art.º 19.º e o comboio n.º 165 fóra dessa condição para a linha geral desimpedida por se duvidar do seu comprimento.

O 1.º pára à agulha (artigo 19.º) e o 2.º pára também por coincidência da hora de entrada.

Peço dizer-me: Depois de parados posso alterar a entrada depois de verificar que o comboio n.º 165 (misto) também cabe onde estão os 4 vagões prevenindo previamente o maquinista e pilotado por um agente até junto dos 4 vagões, dando preferência ao comboio n.º 164 (ônibus) para a linha desimpedida obedecendo ao disposto do art.º 23.º e art.º 3.º do Regulamento 2?

Resposta — Logo que o consulente verifique haver probabilidade de que o cruzamento se realiza na sua estação deve em primeiro lugar, informar-se com precisão da totalidade de veículos da composição do comboio n.º 165. Se pelas informações colhidas, averiguar que este comboio cabe na linha II, contando é claro com os 4 vagões que já ali permanecem, recebe:

- O comboio n.º 165 ao abrigo do art.º 19.º na linha 2.
- O comboio n.º 164 com avanço normal, na linha I.

Se pelo contrário averiguar que o comboio n.º 165 não cabe na linha II recebe:

- O comboio n.º 165 na linha II, ao abrigo do art.º 19.º
- O comboio n.º 164 na linha I, ao abrigo do art.º 19.º (limite de saída impedido) admitindo-se a hipótese de que o comboio n.º 165 seja o primeiro a entrar.

O comboio n.º 164 (ônibus) deve entrar pela linha contígua ao cais de passageiros, não só por que deve ser o que

tem mais "serviço de passageiros e bagagens, em harmonia com o 4.º período do art.º 21.º do Regulamento 2, como, também, porque desta forma lhe é imprimido menor atraso, pois que sendo recebido na linha II, tinha de esperar pela saída do comboio n.º 165 (misto) com a agravante de ainda ter de manobrar para mudar de linha.



Pergunta n.º 11 — Tendo dúvidas sobre o que é considerado «simples esquadro de aferrolhamento» peço ilucidar-me se numa estação onde um comboio sem paragem por uma linha directa mas cujas agulhas estão garnecidas por agulheiros e as mesmas fechadas a cadeado vulgar se lhe é apresentado sinal via livre ou sinal de afrouxamento. (Luz verde ou bandeira verde desenrolada pelos agulheiros).

Deste assunto trata a Instrução n.º 2278 de 14/2.936

Resposta — O «simples esquadro de aferrolhamento», de que trata a Instrução n.º 2278, é constituído por um esquadro em ferro forjado, articulado nas varinhas e conjugado com o aparelho de manobra da agulha; quando esta se abre ou se fecha, um dos lados do esquadro referente à lança que encosta, passa por baixo da patilha do carril que constitui a contra-lança e abraça uma almofada de ferro, colocada na parte exterior da alma do mesmo carril, obrigando o ajustamento perfeito da lança. Como muito claramente dispõe a Instrução n.º 2278, à chegada ou passagem dos comboios, o sinal de via livre só é apresentado aos comboios, quando todas as agulhas tomadas de ponta, compreendidas no seu itinerário, dentro da estação, sejam aferrolhadas, por qualquer sistema de ferrolho (independente, automático, elétrico ou simples esquadro de aferrolhamento).

Em todos os outros casos, para os quais os regulamentos não determinem a utilização do sinal vermelho ou dispensem a apresentação do sinal, deve empregar-se a luz verde ou bandeira verde desenrolada.

No caso apresentado pelo consulente, emprega-se este último sinal.



Pergunta n.º 12 — A Automotora n.º 210 recebe M. 117 na estação de Caldas da Rainha com a indicação de cruzamento extraordinário com o comboio n.º 2203.

Porém, como a automotora recebe também na mesma estação o mod. M. 126 com a indicação do anúncio pela frente do referido comboio, peço seja informado se Caldas deve, ou não fazer qualquer indicação na coluna 2 do respectivo mod. M. 126.

Resposta — Como em cumprimento da Instrução n.º 2348, (por se tratar de uma circulação directa) a estação de Caldas da Rainha fornece à automotora n.º 210 o mod. M. 117 aviso de cruzamento extraordinário em Bombarral com o comboio n.º 2203, a mesma estação fica dispensada de utilizar o número dois do mod. M. 126 em harmonia com o disposto no último período do Art.º n.º 63 do Regulamento n.º 2.

Pode sim utilizar o mesmo modelo para outros fins no mesmo previstos.

Pergunta n.º 13 — O comboio n.º 621 que parte de Valenca às 19-35 horas teve avaria de máquina entre o apeadeiro de Ganfei e a estação de Verdoejo, pelo que teve de ser enviado pedido de socorro modelo (M. 114) à estação de Verdoejo.

Passado telegrama de pedido de socorro à estação de Monção, foi enviada máquina para socorrer o dito comboio. A esta máquina foram entregues mod. M. 116 pelas estações intermédias.

Haveria necessidade de tal?

Verdoejo teria que estabelecer mod. M. 126 no caso do comboio ser composto de duas máquinas?

Resposta — Se as estações intermédias forneceram mod.º M. 116, à máquina de socorro, foi certamente porque não foi bem estabelecida a sua marcha, que segundo Art.º 76.º do Regulamento 2, devia contar com todos os cruzamentos, sem ter em consideração o do comboio n.º 621 que pede socorro e que está detido em plena via, não havendo nisso perigo algum para a circulação, em face do art.º 47.º do mesmo Regulamento. O que se pretende é que a marcha da máquina de socorro, seja o mais rápido possível, para melhor eficiência é claro dos fins a atingir. Só se conta com o cruzamento do comboio a socorrer quando a máquina seja perdida ao encontro, como muitas vezes sucede.

A estação de Verdoejo não deve fornecer modelo M. 126 pelo facto do comboio depois de socorrido seguir em dupla tracção pela frente. Limitava-se a transmitir um telegrama nos seguintes termos:

Verdoejo aos chefes até.....

O comboio n.º 621 segue em dupla tracção pela frente até.....

Este telegrama tem por fim elucidar os chefes das estações do trajecto a percorrer no sentido de terem o serviço disposto por forma a abreviar-se a permanência do comboio, no caso de haver qualquer manobra a realizar, etc.

De resto o mod. M. 126 só se utiliza quando a dupla é dada pela cauda.

///

Pergunta n.º 14 — O comboio «A» procede de Arco de Baúlhe. De Livração procedem os comboios «B» e «C», tendo o «B» cruzamento previsto em Amarante com o «A», comboio este que não tem cruzamento indicado com o «C». O «A» circula atrazado e o «B» está atrazado na origem, havendo facilidade de expedir o «C» à sua frente.

Trata-se portanto de uma intervenção de trens e por tal desejava-me fosse esclarecido quais os documentos que devem ser fornecidos por Livração e Amarante, estação em que «A» cruzou com «C».

«B» foi expedido de Livração em seguida a «C» e «A» depois de cruzar com «C» pôde vir a Vila Caiz cruzar com «B».

Resposta — O comboio «A» não tem cruzamentos previsto com o comboio «C», certamente porque a sua marcha finaliza em Livração, antes da partida do segundo. Posto isto, o chefe de Livração estabelece cruzamento na sua pró-

pria estação, do comboio «C» com «A» e como tem de alterar o cruzamento para Vila Caiz, fornece mod.º M. 116 e M. 117 ao condutor e maquinista do comboio «C».

Como se verifica introversão entre os comboios «C» e «B», a mesma estação fornece mod.º M. 126 ao primeiro e mod.º M. 125 ao segundo.

Como em consequência da introversão, o cruzamento do comboio «B» com «A» é marcado na mesma estação em que se fixou o do comboio «C» (Livreção) esta estação altera-o para Vila Caiz, fornecendo mod.º M. 116 ao condutor e maquinista do comboio «B».

A estação onde se efectuar o cruzamento que neste caso seria a de Vila Caiz, fornece ao pessoal dos comboios «B» e «A» mod.º M. 126 utilizando o n.º 4 e a estação de Amarante procede de igual forma para com os comboios «C» e «A». A estação que primeiro tiver conhecimento de que o comboio «C» ultrapassou o comboio «B» em Livração, fornece ao pessoal do comboio «A» mod.º M. 126, utilizando o n.º 3.

///

Pergunta n.º 15 — Como proceder no caso de cruzamento em que um dos comboios excede os limites.

Pelas horas recebidas das estações colaterais deve entrar em último lugar o que excede os limites.

Deve ou não condicionar-se o avanço ao primeiro a chegar?

Em caso de não ser necessário e que por qualquer motivo o que deve ser recebido primeiro atrazar em trânsito e chegar em último lugar já com o limite saída impedido, quais as providências a tomar?

Resposta — Partindo-se do princípio de que devido a factores de ordem variá, nunca é fácil determinar com precisão, qual dos comboios é o primeiro a chegar e também porque em matéria de circulação as preocupações nunca são em excesso, deve ser sempre recebido ao abrigo do art.º 19.º do Regulamento 2, o comboio que couber dentro dos limites. Se porventura suceder que este último se apresente antes de ter sido avistado o outro recebe-se com o semáforo aberto e sinal de afrouxamento junto da 1.ª agulha. A marcha do comboio nunca é prejudicada, visto que sempre tinha de ser recebido com o disco fechado, por motivo de cruzamento.

///

Pergunta n.º 16 — Existirá algum diploma em que se determine que o agente encarregado do serviço de descargas a um comboio, tenha de conferir, além das remessas pela quantidade de volumes e número de expedição, os endereços pelas respectivas guias?

Resposta — À passagem dos comboios, os volumes descarregados, conferem-se pela totalidade, sendo intuitivo que se verifique que os mesmos pertencem à estação destinatária.

Depois da partida dos comboios são conferidos pela escrituração (art.º 10.º § 3.º do Livro E. 1). Ora, prescrevendo este artigo preferência pela escrituração, subentende-se e é perfeitamente lógico e intuitivo, que os endereços são objecto dessa mesma conferência.

PUBLICAÇÕES FERROVIÁRIAS

«Trains»

Pela primeira vez, foi-nos remetido o número especial da revista ferroviária belga «Trains», comemorativa do 4.º ano de publicação.

A revista, impressa em ótimo papel, é dedicada aos trabalhos de electrificação efectuados na Bélgica, os quais muito irão contribuir para o progresso dos caminhos de ferro daquele país, há muito considerados como os melhores da Europa.

Muito agradecemos o envio e sua permuta com o «Boletim da C. P.».

«Transportes por carretera»

O correio trouxe-nos mais dois números desta utilíssima revista, na qual se tratam com proficiência, os problemas e as relações das estradas com os caminhos de ferro.

Editado pelo Instituto do Transporte-Madrid — a revista «Transportes por Carretera» conquistou já uma posição de destaque entre as publicações da especialidade, o que nos agrada registar.

«L'informateur du rail»

Não é a primeira vez que os Caminhos de Ferro Federais da Suíça, utilizam este nome para as suas publicações. De quando em quando, entendem os C. F. F. dever estreitar relações com o público, ao qual confiam por intermédio da publicação «L'Informateur du Rail», o resumo da sua actividade prodigiosa.

O primeiro capítulo «Coisas conhecidas e desconhecidas» é dedicado às receitas de Tráfego e Exploração, às relações dos caminhos de ferro com a indústria privada, ao estabelecimento de comboios com a velocidade de 125 quilómetros à hora, etc. O segundo capítulo trata do transporte de passageiros, das concessões, de tudo o que representa benefício para o público, não só pelo que se refere a horários mas ao conforto e comodidade dos

passageiros. O capítulo terceiro é dedicado aos parques de material, com a reprodução dos vários tipos de locomotivas. O quarto capítulo trata do transporte de mercadorias, dos serviços de porta a porta, com a combinação do carril com a água, no que se refere a transportes.

O quinto capítulo é dedicado ao operário suíço, e o sexto à conservação das linhas, e à sua segurança. No capítulo sétimo que, como os restantes, é acompanhado de ótimas fotografias, fala-se do ferroviário e dos trabalhos que lhes são confiados e ainda da instrução profissional. O oitavo capítulo trata da produção e consumo de energia eléctrica, do custo da tracção e outros problemas importantes de uma exploração ferroviária, sendo o último capítulo da interessantíssima publicação dedicada aos veículos sobre pneumáticos e às locomotivas.

Os nossos agradecimentos.

«Boletim da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro»

Com regularidade temos recebido esta excelente revista publicada na Bélgica, que é por assim dizer, o órgão da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro.

De excelente aspecto gráfico, constitui um repositório de actualidade ferroviária mundial, pois contém comunicações das maiores autoridades que estudam os problemas de caminhos de ferro em todo o globo.

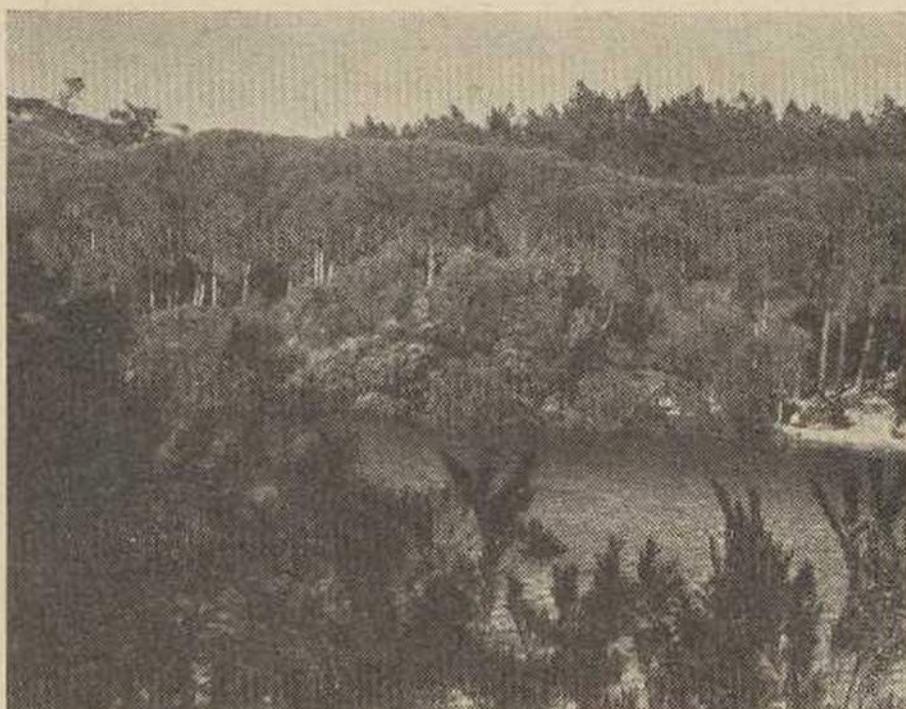
«Boletim dos C. F. F.»

O último número do «Boletim dos Caminhos de Ferro Federais Suíços», refere-se à excursão que os ferroviários portugueses fizeram à Suíça.

No artigo, que é acompanhado de fotografias, fazem-se referências especiais à recepção dada pelo presidente da Direcção Geral dos C. F. F. aos excursionistas, destacando o telegrama dirigido a Mr. Cezere Lucchini, no momento em que deixaram o território suíço.

OS NOSSOS COLABORADORES

O «Boletim da C. P.» regista hoje novos colaboradores, e, ao fazê-lo, agradece as fotografias remetidas, que reproduzimos com o maior prazer.



«Lagoa Azul»

(Foto do Eng.^o J. Vaz Cintra)

O Eng.^o Vaz Cintra, Chefe dos Serviços Técnicos da Divisão da Exploração que, por várias vezes, tem colaborado na nossa revista, remeteu-nos duas artísticas fotografias da «Lagoa Azul», atractivo turístico dos arredores da capital.



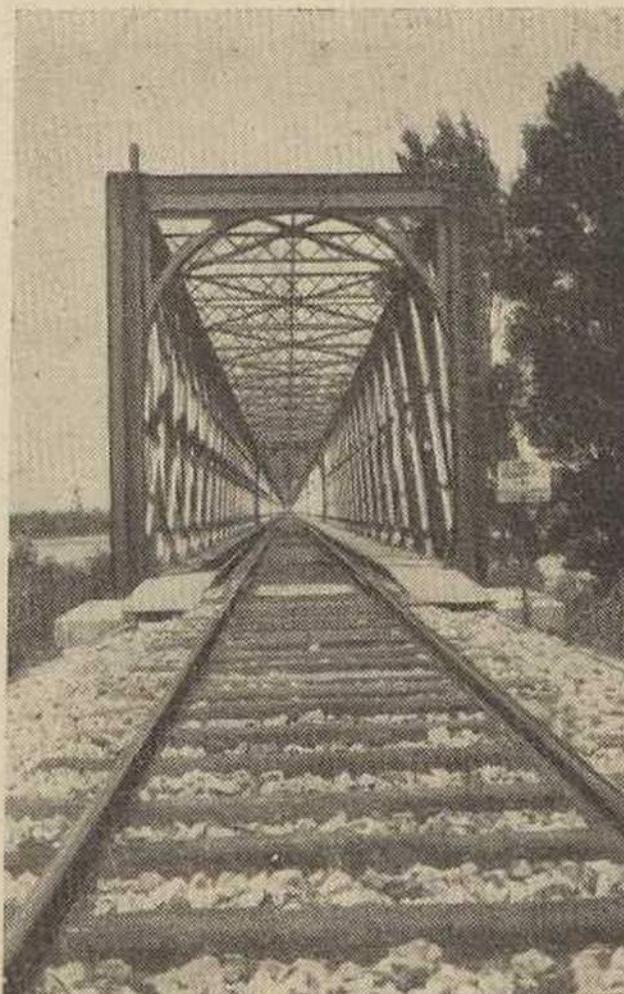
Um outro lindo trecho da «Lagoa Azul»

(Foto do Eng.^o J. Vaz Cintra)

Ambas as fotografias são dignas de figurar numa exposição, e nestas palavras está o melhor elogio da colaboração que nos foi enviada e que muito agradecemos.

///

Já nos referimos anteriormente à fotografia que nos foi remetida pelo Factor de 3.^a classe José António de Brito Faria, em serviço na estação da Quinta Grande, a qual só hoje publicamos, por absoluta falta de espaço.



«Ponte de D. Amélia»

Fotografia do Factor de 3.^a classe,
José António de Brito Faria, em
serviço na estação da Quinta
Grande

Se bem que se trata dum assunto que não é novo, a verdade é que temos sempre o maior prazer de publicar a colaboração que os nossos assinantes nos enviam.

Finalmente, damos hoje lugar à colaboração do Fiel de Armazém da Divisão de Via e Obras, José da Costa Ayres, que nos enviou a fotografia dum troço da Linha do Vale do Côrrego, no momento em que dois agentes da via corrigem os defeitos da via.

O «Boletim da C. P.» ao registar e ao agradecer a excelente colaboração fotográfica, que ilustra as páginas do presente número, tem a satisfação de verificar que a nossa publicação continua a merecer dos seus assinantes e, por consequência, dos ferroviários portugueses o maior interesse e o melhor carinho.



Dois assentadores corrigindo defeitos na curva de rail 95 na linha do Vale do Côrrego

(Foto de José da Costa Ayres,
Fiel de Armazém de 2.ª classe
da Divisão de Via e Obras)

Recomende às pessoas das suas relações os bilhetes de veraneio, que permitem gozar as férias nas praias, termas e estâncias de repouso, com descontos apreciáveis nos caminhos de ferro. Prestará assim mais um serviço à nossa emprêsa.

Uma festa dedicada às crianças no Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

PARA comemoração da independência da Argentina, realizou-se, há semanas, no Barreiro, uma interessante festa dedicada aos pupilos do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, durante a qual foram entregues roupas e calçado a 25 crianças de ambos os sexos, protegidas pelo mesmo Instituto, por intermédio de «La Fundacion Ayuda Social María Eva Peron».

A distribuição foi feita pelo sr. José Palmeitieri, agregado obreiro à Legação da Argentina em Lisboa, depois duma sessão solene presidida pelo sr. Joaquim José Fernandes, presidente da Câmara Municipal do Barreiro.

Sobre o significado da festa, usaram da palavra os srs. José Palmeitieri e José dos Santos Bastos, tendo sido entregue à esposa do sr. José Palmeitieri um lindo ramo de cravos, com fitas das cores nacionais das duas nações.

À tarde, na Sala dos Estudos dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul de Portugal, efectuou-se uma festa de confraternização, que teve a assistência dos srs. Dr. Eduardo Crespo, Ministro da Argentina em Lisboa, e Dr. João das Neves, delegado do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, em representação do Governador Civil de Setúbal. Usaram da palavra, para enaltecer a obra de beneficência realizada pelo Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, os srs. João Inácio Martins, José Palmeitieri, Eng.^{os} Manito Torres, Joaquim José Fernandes, Dr. João das Neves, e por fim, o sr. Ministro da Argentina em Lisboa, que enalteceu as relações de amizade existentes entre Portugal e a Argentina.

A direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste proclamou sócios beneméritos, a Senhora D. Maria Eva Peron e o Sr. José Palmeitieri.

A BARRAGEM DE CASTELO DO BODE

Como noticiámos, os ferroviários do Barreiro visitaram a Barragem do Castelo do Bode.

Foi com satisfação que o «Boletim da C. P.» auxiliou os promotores da excursão, concorrendo, assim, embora modestamente, para a realização do passeio.

O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, a propósito desta excursão, teve a amabilidade de nos dirigir o ofício que, a seguir, transcrevemos e que muito gostosamente publicamos:

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Já em casa e quando ainda mantémos, bem viva, a visão grandiosa da Barragem do Castelo do Bode, dos esforços ingentes considerados necessários para a erguer dos valores utilizados para que fosse realidade, quedamo-nos agradecidos por ter visto de perto o que Alguém visionou, que lentamente se foi erguendo e já se impõe, e que ficará a marcar mais um padrão de glória, de génio, de vontade e de esforço de todos, desde os grandes portugueses que a visionaram, aos que se abalançaram e mandaram fazer a construção, até os humildes e ignorados obreiros que a modelaram.

E porque, para que nos fosse dada vê-la, V. muito contribuiu, é nosso dever manifestar-lhe em nosso nome e no de todos os ferroviários e famílias, a nossa gratidão.

Porque a C. P. na parte que lhe respeitava de tudo igualmente cuidou carinhosamente, vão para ela também os nossos agradecimentos.

Atenciosamente, creia-nos,

Barreiro, 8 de Maio, 1936.

A Bem da Nação

Pela Direcção

O Secretário

(a) Aldemiro da Conceição Filipe

Nada tem que nos agradecer o Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal.

O «Boletim da C. P.» auxilia sempre, com grande prazer, todas as iniciativas justas dos seus assinantes e dos ferroviários portugueses.

Com os nossos cumprimentos registamos a atenção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Vicente, vigilante do Depósito de Campolide, admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 27-5-910, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1-9-920, maquinista de 3.ª cl. em 22-10-924 e depois de passar pelas várias classes, foi nomeado vigilante 1-1-950.

José Lopes Terramoto, fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 17-5-910, passou a fogueiro de máquinas-fixas em 1-4-949.



Augusto Serrafo, limpador do Depósito de Campolide, admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 3-5-910.

Carlos Maria Marques Santa-reno, chefe de brigado do Depósito de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, como operário montador, em 13-10-910, foi promovido a chefe de brigada, em 26-6-922.



Francisco Pereira, chefe de brigada do Depósito de Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, como operário-montador, em 20-5-910, foi promovido a chefe de brigada em 1-7-944.

Piedade Lopes, guarda de P. N. do distrito 37 (Torre das Vargens), admitida como guarda de P. N. em 21-7-910.



Engrácia Rosa, guarda da P. N. do distrito 57 (Vila Nova de Anços), admitida como guarda da P. N. em 21-7-910.

Alberto José da Cruz, fiel de armazém principal, admitido em 27-5-910 como ajudante de caldeireiro, foi nomeado ajudante de distribuidor de materiais em 20-7-913 e distribuidor em 16-2-922; promovido a distribuidor de 1.ª classe em 1-1-924; a fiel de armazém de 1.ª em 1-1-929 e a fiel principal em 1-1-943.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Louvados pela Direcção Geral ou gratificados pelos bons serviços que prestaram nos trabalhos de reparação da via e pontes, na linha da Beira Baixa, danificadas pelo descarrilamento do comboio 2.166, de 9 de Dezembro de 1949:

Augusto Borges de Almeida Ferreira, engenheiro subchefe de serviço das Obras Metálicas.

José Martins, ajudante do 4.º lanço da 3.ª secção (Tramagal).

José Caridade, subinspector principal das Obras Metálicas.

Francisco Diogo da Costa, chefe da 2.^a Circunscrição do Serviço de Conservação (Entroneamento).
Leandro Rodrigues, subinspector das Obras Metálicas — 1.000\$00.
José Rodrigues Campos, chefe de Cantão de 1.^a classe Obras Metálicas — 500\$00.
Adelino Feitor, chefe de Cantão de 2.^a das Obras Metálicas — 750\$00
João Rodrigues Ventura, operário de 3.^a classe das Obras Metálicas — 250\$00
Vicente Serra, operário de 3.^a classe das Obras Metálicas — 250\$00
José Gonçalves Ribeiro, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 250\$00.
David Sousa, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 250\$00
Manuel António, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 250\$00
José Mendes, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 100\$00
António da Silva Valério, servente de obras suplementares das Obras Metálicas — 100\$0.
Felisberto Serrano Alves, servente de obras suplementares das Obras Metálicas — 100\$00.
Manuel Santos, operário de 3.^a classe das Obras Metálicas — 100\$00.
António Sousa Noro, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 100\$00
Joaquim Costa Neto, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 100\$00.
José Martins Serrano, operário ajudante suplementar das Obras Metálicas — 100\$00.
António Gameiro, servente de obras suplementares das Obras Metálicas — 100\$00.
Francisco Matos Ribeiro, aprendiz suplementar das Obras Metálicas — 100\$00.
Emídio dos Santos, servente de obras suplementares das Obras Metálicas — 100\$00.
Manuel Martins Cheles, servente de obras suplementares das Obras Metálicas — 100\$00
Júlio Maria Fontinha, servente de obras suplementares das Obras Metálicas — 100\$00.
Manuel Vital, chefe de lanço de 1.^a do 1.^o lanço da 6.^a Secção (Alvega) — 750\$00.
José Alípio Junior, chefe de lanço de 2.^a do 2.^o lanço da 6.^a Secção (Rodão) — 750\$00.
Arménio Cunha, chefe do distrito 114 (Alvega) — 300\$00
António Évora Junior, subchefe do distrito 114 (Alvega) — 200\$00.
Manuel Faustino, assentador do distrito 114 (Alvega) — 100\$00.
Daniel de Matos, assentador do distrito 114 (Alvega) — 100\$00.
Manuel Vicente Matos, assentador do distrito 114 (Alvega) — 100\$00.
Francisco Lopes, assentador do distrito 114 (Alvega) — 100\$00.
António Monteiro, assentador do distrito 114 (Alvega) — 100\$00.
António Jacinto Guerreiro, chefe do distrito 115 (Belver) — 300\$00,
António Lopes, subchefe do distrito 115 (Belver) — 200\$00
António Lopes, subchefe do distrito 115 (Belver) — 200\$00.
António Matos, assentador do distrito 115 (Belver) — 100\$00.
Manuel Mendes, assentador do distrito 115 (Belver) — 100\$00.
Julio Rente, assentador do distrito 115 (Belver) — 100\$00.
João Marques, assentador do distrito 115 (Belver) 100\$00,
João Santana, chefe do distrito 116 (Barca da Amieira) — 300\$00.
João Marques Esteves, assentador do distrito 116 (Barca da Amieira) 100\$00.
Joaquim Barata, assentador do distrito 116 (Barca da Amieira) — 100\$00.
Amílcar Lopes, assentador do distrito 116 (Barca da Amieira) — 100\$00.
José Marques, chefe do distrito 117 (Barca da Amieira) — 100\$00.
Jáime Custódio, assentador do distrito 117 (Barca da Amieira) — 100\$00.
Joaquim Pinto Duarte, assentador do distrito 117 (Barca da Amieira) — 100\$00
José António Cardoso, assentador do distrito 117 (Barca da Amieira) — 100\$00.
Joaquim Guerra Moreira, assentador do distrito 117 (Barca da Amieira) — 100\$00.
João Simões, chefe do distrito 118 (Fratel) — 300\$00.
António Carreira Pinto, assentador do distrito 118 (Fratel) — 100\$00.
João Pires Mendes, assentador do distrito 118 (Fratel) — 100\$00.
Anacleto Rodrigues, assentador do distrito 118 (Fratel) — 100\$00.
João Silveira, assentador do distrito 118 (Fratel) — 100\$00.
Jacinto Sirgado, chefe do distrito 119 (Rodão) — 300\$00.
Albino Gomes Correia, subchefe do distrito 119 (Rodão) — 200\$00.
João Alves, assentador do distrito 119 (Rodão) — 100\$00.
António Martins, assentador do distrito 119 (Rodão) — 100\$00.
Manuel Gregório, assentador do distrito 119 (Rodão) — 100\$00.
Armando Ramos, assentador do distrito 119 (Rodão) — 100\$00.
Manuel Marques Fontinha, chefe do distrito 120 (Sarnadas) — 120\$00.
José Ruivo, subchefe do distrito 120 (Sarnadas) — 200\$00.
Manuel Marujo, assentador do distrito 120 (Sarnadas) 100\$00.
José Martins, assentador do distrito 120 (Sarnadas) — 124\$00.
José Dias, assentador do distrito 120 (Sarnadas) 100\$00.
Domingos Moura Caramelo, assentador do distrito 120 (Sarnadas) — 100\$00.
Sebastião Gonçalves Rebordão, chefe do distrito 121 (Sarnadas) — 300\$00.
José Martins, subchefe do distrito 121 (Sarnadas) — 200\$00.
José Joaquim Bonifácio, assentador do distrito 121 (Sarnadas) 100\$00.
João Antunes, assentador do distrito 121 (Sarnadas) — 100\$00.
António Pires, assentador do distrito 121 (Sarnadas) — 100\$00.
Joaquim Dias dos Reis Chaves, assentador do distrito 121 (Sarnadas) — 100\$00.
António Gaspar, subchefe do distrito 122 (Castelo Branco) — 200\$00
João Gomes dos Santos, assentador do distrito 122 (Castelo Branco) — 100\$00.
João Braz, subchefe do distrito 123 (Alcains) — 100\$00.
João Augusto Nunes, assentador do distrito 123 (Alcains) — 100\$00.
João Duque, assentador do distrito 123 (Alcains) — 100\$00.
Mateus Simão, assentador do distrito 123 (Alcains) — 100\$00.
João Urbano, assentador do distrito 123 (Alcains) — 100\$00.
José Leal Feiteiro, assentador do distrito 123 (Alcains) — 100\$00.
Possidónio Lopes Alho, operário de 2.^a classe da 6.^a Secção — 100\$00

António Alves Bento, operário de 3.^a classe da 6.^a Secção — 100\$00.
António Lopes Lercas, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Tiago Pires, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
António Cardoso, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Manuel Pires Correia, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Raul Mendes Casquilho, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
João Dias Margarido, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Joaquim de Oliveira, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Luiz Sirgado, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
João São Pedro, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Agostinho dos Santos Ribeiro, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
João de Oliveira Boleto, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
José Sebastião, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Manuel Fragoso Catarino, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
João da Costa Martins, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Izidoro Candeias Ribeiro, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
Américo Pires Moura, suplementar de via da 6.^a Secção — 50\$00.
António Mendes Fernandes, suplementar de via da 6.^a Secção 50\$00.
José Augusto de Jesus Amorim, suplementar de via da 6.^a Secção — 500\$00.

* * *

Louvados pela Direcção Geral, pela colaboração que prestaram e boa organização dos trabalhos inerentes às obras do Viaduto sobre a Avenida da República, em Lisboa.

Frederico Quadros Aragão, engenheiro chefe do serviço de Obras Metálicas — Lisboa-R.
José Perestrelo Guimarães, engenheiro principal do serviço de estudos (Lisboa-R).
José Mvrrocos Taborda Ramos, chefe de secção de 1.^a classe da 1.^a secção (Lisboa-P).
José Ramos, subinspector do serviço de Obras Metálicas (Lisboa-R).
Manuel Gaspar, contramestre principal da 1.^a secção (Lisboa-P).
Francisco António Nunes, contramestre de 2.^a classe da 1.^a Secção (Lisboa-P).

* * *

Os três primeiros agentes, louvados pela Direcção Geral, os restantes gratificados com as importâncias indicadas a seguir ao seu nome, pela sua actuação nos trabalhos que levaram ao rápido restabelecimento da circulação dos comboios na linha da Beira Baixa, circulação que fora interrompida por graves avarias produzidas na via e pontes, pelo descarrilamento do comboio n.^o 2166, de 9/12/949.



José Maria Gonçalves, chefe do distrito 60 (Formoselha).



José Ribeiro, subchefe do distrito 60 (Formoselha).



José Pedro, assentador do distrito 60 (Formoselha).



Guilherme Ferreira Paiva, assentador do distrito 60 (Formoselha).



Manuel Mendes, assentador do distrito 60 (Formoselha).



Joaquim Gomes Correia, assentador do distrito 60 (Formoselha).



José Marques da Silva, sub-chefe do distrito 58 (Alfarelos), 250\$00.



António Ferreira, assentador do distrito 58 (Alfarelos), 100\$00.



Francisco Pereira, assentador do distrito 58 (Alfarelos), 100\$00.



João Santiago, assentador do distrito 58 (Alfarelos), 100\$00.



Nascimento Messias dos Santos, assentador do distrito 59 (Alfarelos), 100\$00.



Emílio Gonçalves Mendes, assentador do distrito 58 (Alfarelos), 100\$00.



António Marques dos Santos, assentador do distrito 58 (Alfarelos), 100\$00.



Eudócio dos Santos, chefe do distrito 59 (Alfarelos), 300\$00.



José Rodrigues Sacramento, assentador do distrito 59 (Alfarelos), 100\$00.



José Augusto Franco, assentador do distrito 59 (Alfarelos), 100\$00.



Henrique Ribeiro, assentador do distrito 60 (Formoselha).

Manuel Pimentel Bicho Júnior, assentador do distrito 59 (Alfarelos).



Mariana Mendes Peralta, guarda de P. N. do distrito 60 (Formoselha).

Maria da Costa Pinto, guarda substituta de P. N. da 4.ª Secção.



Jorge da Silva Pacheco, suplementar de via da 4.ª Secção.

Manuel Nobre, suplementar de via da 4.ª Secção.



Gratificados: O chefe de lanço com 500\$00, os chefes de distrito com 300\$00 cada um, o subchefe de distrito com 250\$00, os assentadores com 100\$00 cada um e as guardas e os suplementares de via com 50\$00 cada um, pela forma rápida e dedicada como exerceram a sua acção quando do descarrilamento de parte do comboio n.º 2001, de 24-12-49, ao quilómetro 204,000-Norte.



José Julio Marques dos Santos, chefe de lanço de 1.ª classe do 1.º lanço de 4.ª Secção (Alfarelos), 500\$00.

João dos Santos, subchefe do distrito 57 (V. N. d'Anços), 250\$00.



Teófilo da Graça, assentador do distrito 57 (V. N. d'Anços), 100\$00.

Joaquim Martins Pimenta, chefe do distrito 58 (Alfarelos), 400\$00.





Delfim Correia, assentador do distrito 59 (Alfarelos), 100\$00.

Carlos Machado Soure Carvalho, suplementar de via da 4.^a Secção (Coimbra), 50\$00.



Manuel Correia da Costa, suplementar de via, 4.^a Secção (Coimbra) 50\$00.

Manuel Ferreira Roxo, suplementar de via, 4.^a Secção (Coimbra), 50\$00.



Gratificados com as importâncias indicadas, pela maneira diligente e acertada como trabalharam, contribuindo para o rápido desimpedimento da via, quando em 13 de Fevereiro p. p. ocorreu o descarrilamento do combóio n.º 7.713, ao quilómetro 195,500-Norte.



José Joaquim Lopes, chefe do distrito 141 (Coimbra). Quando no dia 7 de Abril próximo passado se dirigia para o trabalho, encontrou na linha, ao km. 3,500-Lousã um porta-moedas novo com 108\$00 e uma pequena chave, que prontamente foi entregar ao chefe da estação de Coimbra.

José Rodrigues Campos, chefe de cantão de 1.^a classe do Cantão das Obras Metálicas (Entroncamento).

Elogiado pela Divisão, pela sua actuação em 9 de Maio próximo passado, promovendo com o pessoal da brigada, o carrilamento imediato de dois vagões do combóio n.º 2014, que descarrilaram na estação de Torres Novas.



Carmina Carraca, guarda da passagem de nível do distrito 58 (Alfarelos).

Gratificada com 100\$00, pela prontidão com que participou ao seu chefe do distrito, o descarrilamento, ao km. 195,500-Norte, do combóio n.º 7713 de 13 de Fevereiro próximo passado, permitindo as rápidas providências que o acidente requeria e, bem assim, pela sotocitude com que prestou assistência a um agulheiro que se sinistrou.

Maria do Rosário Juzarte, guarda da passagem de nível do distrito 139 (Canha).

Gratificada com 100\$00, pela maneira como actuou no dia 31 de Março próximo passado, quando se apercebeu do descarrilamento do rodado do primeiro vagão que fazia parte do combóio n.º 2251, logo fez os sinais regulamentares, originando a paragem rápida do combóio e evitando, assim, piores consequências.



NOMEAÇÕES

Via e Obras — Empregados de 3.^a classe: Isaúl Cordeiro Paula Boto, Fernando Monteiro Filipe e Júlio César de Oliveira.

Assentadores: — Manuel António Paulino, João Assunção Simões, Lourenço Soares, Joaquim Manuel, José Rodrigues de Sousa, António Félix, Custódio Martins, José Pereira, Manuel Rodrigues, Luís Maria Marques, Abílio de Almeida, Joaquim Júlio Monteiro Soares, Ventura Cabrita Belchior, Amaro Cardoso, Manuel Ferreira da Piedade, José da Silva Simão, António Faíscos e Sérgio Vieira Rocha,

Guarda de P. N. :— Vitalina Martins Ramos, Maria da Silva, Maria de Lourdes Amaral, Maria Nunes Valério, Rosa Boa-Vista Lopes, Maria Alice Mendes Antunes, Dídia do Nascimento Gouveia, Alice Ferreira Duque, Rita da Palma Mansinho, Maria Celeste Rodrigues, Rosária Valente, António Ribeiro Maciel.

Escriturário :— António Sanches da Cruz.

Desenhador de 3.ª classe :— Domingos Oliveira Gomes.

PROMOÇÕES

Material e Tracção — Empregados de 3.ª classe : — Manuel Fernando Dias de Almeida e Américo dos Santos.

Escriturários : — Francisco da Paz Antunes, Manuel Nunes Barradas, António Manuel Moreno, Aurélio Ribeiro Maia, Manuel João Nunes e Francisco da Cruz Borgia.

Escreventes : — Martinho da Siva Abelho, António Frias Antunes, José Fernando Araújo e Cunha Baptista Arménio Redondo Lopes Bontempo, Martinho Nunês Camarão Júnior, Reinaldo Correia, José Amilcar da Costa Vaz Atalaia, José da Visitação Oliveira Júnior, José Bernardino Coelho Rocha, Armando Gomes da Silva, Joaquim Fernandes Martins, Amilcar Argusto Marques, Alvaro Fernandes Manito, Joaquim Canavilhas Lopes, Fernando Lopes, João Antunes Guia, Manuel Pereira da Silva, Joaquim Soares, José Rodrigues Pereira de Almeida, Ilídio Alves Cardigos, Manuel Henriques Correia, Diamantino Vicente Faia, Rui Ferreira, Firmino Ribeiro da Fonseca, Mário Luiz da Silva Furet, Albino de Azevedo Galvão, Jacinto Alberto Carvalho Garcia, António Maria Gil, Jerónimo Fernandes Mendes Gouveia, Lino Pereira Guimarães, Domingos Leonel Lavadinho, Manuel de Lima Ribeiro Maciel, Júlio Teixeira Minhava, José Augusto Martins Nogueira, Mário de Oliveira, Paulo de Oliveira, Luiz Ferreira Paralta, José da Silva Paulino, António Ribeiro Pires, Casimiro Daniel dos Santos, Domingos António da Silva Júnior, António Braz da Silveira, Augusto Nogueira Soares, Jorge da Luz Telmo, Lúcio Matos Veríssimo e Aventino Horácio Vilares.

Limpadores : — Manuel Filipe, Joaquim Pinto, Artur da Costa Freitas, Augusto Alberto Leite de Carvalho, Erlindo da Silva Moreira, Manuel Maria Gomes, José Parente Gonçalves da Cunha, Alípio Pinto, José António Pereira, Joaquim da Costa Pereira, António Teixeira da Mota, Manuel Monteiro 1.º, António Martins, Joaquim José Marques, Abílio Pinto Ribeiro, Francisco António Moutinho, José de Araújo Matos, António Mansilha Júnior, Manuel Marques dos Santos Lima, Rosendo Martins Gomes, José Mendes Gomes, António Gomes, José da Silva Ferreira, Alberto Augusto Aranda, António Fernandes Pereira, Francisco Pereira, Albino Azevedo Silva, José Pires, Alberto Costa Alves Ribeiro, Manuel dos Santos, António Freire dos Santos, Américo Rodrigues, Francisco Ramos Torres e Mateus Pires Tripa.

Servente : — António Baptista Garrido.

Serviços médicos — Dr. João Baptista Morais, médico da 4.ª Secção da linha do Corgo, com sede em Chaves.

Operários de 1.ª classe : — João Antunes, Domingos Coelho, António Oliveira, e Alfredo Martins.

Operários de 2.ª classe : — Augusto Lopes Letras, Manuel Santos, Joaquim Lemos Pardal, Manuel Pereira Resende, Manuel Leite Sá, Joaquim Armando Ribeiro, Henrique dos Santos Bessa, Joaquim de Sousa Pinto, Carlos Augusto de Oliveira Ventura, Francisco Feliciano Delgado, Manuel dos Santos e António Maria Roque.

Operários de 3.ª classe : — Manuel Coelho, António Maria Carvalho, Anselmo Soares da Silva, José Alves de Figueiredo, Manuel Joaquim Tavares, Manuel de Pinho e Silva e Joaquim Vidigal.

Operários ajudantes : — Manuel Jerónimo Costa, António Maria da Cunha Periquito, Manuel Gaspar, Manuel Duarte Oliveira, Manuel Amaral, Alberto de Brito Coelho, Manuel Correia Baptista, Manuel Ferreira Martins, Manuel Augusto de Sousa, Joaquim Rodrigues, Artur Francisco de Pinho e José Miguel.

Serventes de escritório : — Custódio da Silva e António José Melro.

REFORMAS

Comercial — Manuel Gonçalves Areias, chefe de Secção do Serviço de Estatística e Estudos. Zeferino Raíno, encarregado de Contabilidade de Braça de Prata. Benjamim Pinto de Carvalho, bilheteiro principal de Tua. Bernardino de Carvalho, revisor de bilhetes de 1.ª classe de Porto-Trindade.

Exploração — Custódio Guerreiro, fiel de 1.ª classe de Alcântara-Mar. José Rodrigues Antunes, agulheiro de 3.ª classe de Benfica. José Gonçalves, carregador de Pombal. Manuel da Silva, engatador do Barreiro. Manuel Joaquim Carrilho, agulheiro de 3.ª classe de Torre das Vargens. Manuel de Jesus Reis, carregador de Arazede. Carlos Augusto da Costa, inspector da 24.ª Secção de Exploração — Setúbal. Manuel Ferreira, chefe de 1.ª classe de Vendas Novas. António do Carmo Diogo, chefe de 1.ª classe de Figueira da Foz. Mário José Pereira, factor de 2.ª classe de Pocinho. António Ribeiro Moreira, agulheiro de cabina do Porto. José Dias da Cunha, agulheiro de 1.ª classe de Campanhã. José da Luz, agulheiro de 1.ª classe de Beja. Adelino Gonçalves, agulheiro de 1.ª classe de Midões. José Marques da Silva, guarda de estação de Alcântara-Mar. António Sanhudo Novais, guarda de estação de Contumil. José Coelho de Lemos, guarda de estação de Contumil. António Albino, carregador de Funcheira. Manuel Martins Claro, carregador do Barreiro. António José Ferreira, carregador de Campanhã. António da Silva, carregador de Rio Tinto. Jacinto António Rua, carregador de Barca de Alva. António de Sousa, carregador de Aregos. Francisco dos Santos, carregador de Tunes. Eugénio Augusto, carregador de Cerveira. José de Araújo, carregador de Vila Franca de Xira. José Pereira, carregador de Aregos. Luiz Gomes, carregador de Campanhã. Luís Pereira Lopes, carregador de Tavira. Adria Alegria Almeida, guarda de passagem de nível da Póvoa.

Material e Tracção — António Henrique, chefe de secção da revisão Minho-Campanhã. Hercílio da Silva Carvalho, contramestre de 1.ª classe do Depósito de Campanhã. António Tomás Ruas, maquinista de 3.ª classe do Depósito do Barreiro. João Maria Gomes Pinto, maquinista de 3.ª classe do Depósito de Figueira da Foz. José Jacinto Pires, fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Faro. Manuel Ferreira, condutor de carruagens da revisão do Entroncamento. Lino Soares, operário de 2.ª classe (serralheiro) das Oficinas Gerais. limpador da revisão de Pampilhosa-Viseu, Joaquim Augusto Flores, contramestre das Oficinas de Figueira da Foz.

Serviços médicos — Pedro Marques, servente do Posto Sanitário de Torre das Vargens.

FALECIMENTOS



Joaquim Ferreira, operário de 2.ª classe (pintor) das Oficinas do Barreiro.

Admitido ao serviço em 16-6-916, como operário ajudante, foi nomeado operário de 3.ª classe em 5-4-943 e de 2.ª classe em 21-4-848.

José de Sousa Bento, chefe do distrito 250 (Bailezão), admitido como assentador de 2.ª classe (Caminhos de Ferro do Estado) em 11-10-1925; promovido a subchefe de distrito em 1-4-1929 e a chefe de distrito em 1-1-1933.



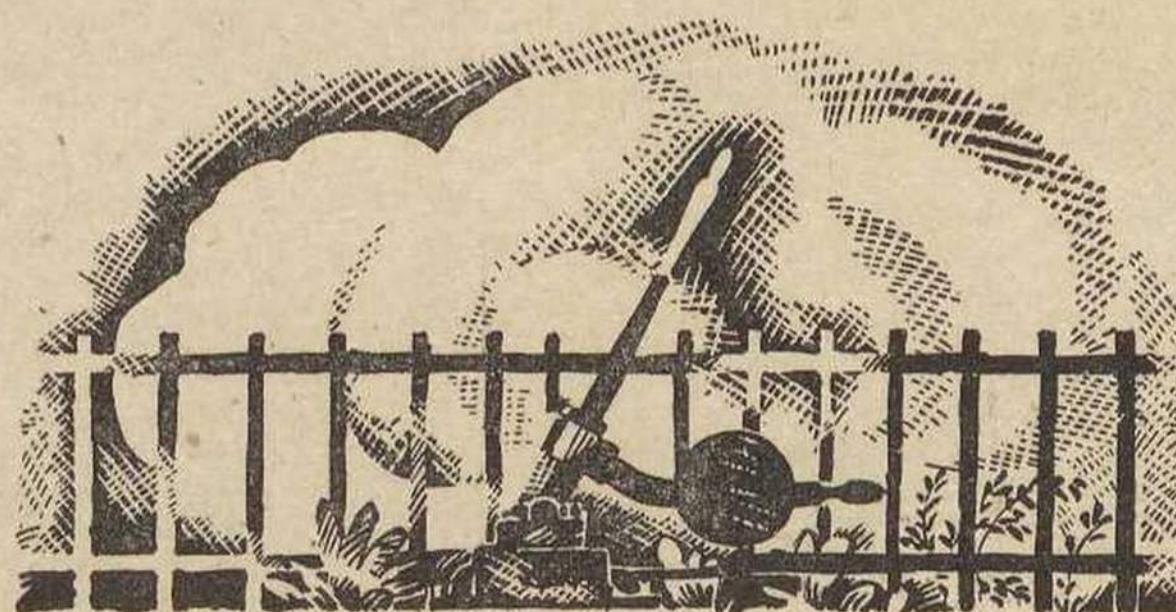
Francisco Ribeiro Teixeira, guarda de estação de Campanhã, admitido como carregador eventual em 11 de Setembro de 1912, foi nomeado carregador em 16 de Novembro de 1915 e passou a guarda de estação em 21 de Outubro de 1930.

António Pereira Júnior, carregador de Monção, admitido como carregador eventual em 29 de Setembro de 1919, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.



António Gomes de Almeida, carregador de Figueira da Foz, admitido como carregador suplementar em 27 de Abril de 1942, foi nomeado carregador em 1 de Fevereiro de 1946.

João Pinho Alves, empregado de 1.ª classe do Serviço de Fiscalização das Receitas, admitido como praticante em 1 de Maio de 1933. Em 1 de Abril de 1940 foi promovido a escriturário de 2.ª classe e 1 de Dezembro de 1945 a escriturário de 1.ª classe, passando a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1949.



Sumário

A nossa gravura

Os Caminhos de Ferro Portugueses elogiados
numa revista técnica italiana

A Nitruração e a Metalurgia dos Gansos, por
Almeida e Castro

Os Caminhos de Ferro e a Gastronomia, por
A. M.

Ser Ferroviário...

Lá por fora...

Conheça a sua terra: O Cachão da Valeira,
por António Rodrigues Coutinho

Perguntas e Respostas

Publicações Ferroviárias

Os Nossos Coiaboradores

No Barreiro: Uma festa dedicada às crianças
no Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

A Barragem de Castelo do Bode

Pessoal

NA CAPA — A locomotiva n.º 0205 prepara-se
para a partida

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL

DA PENÍNSULA IBÉRICA

AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

Rua do Comércio, 49

L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

VEM A LISBOA?

Visite a UNIAO DE CONFECÇÕES, LIMITADA

Calçada do Carmo, 7, 1.^o (ao Rossio)

TELEF. 24937

Onde encontrará o maior sortido de Gabardines, FATOS
POR MEDIDA, para Homens, Senhoras e Crianças,
— Sobretudos, Casacos de Sport, Lanifícios —

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES • GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES EM TODOS OS GÊNEROS



C. M. - reprodução gráfica da

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA

T S JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (6.50)
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA



Mais quilometragem

Mais comodidade

Mais segurança

O piso Squeegee proporciona
maior aderência ao solo
Em todos os sentidos
A todas as velocidades
Sobre todos os pavimentos



Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCOBACA	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	8.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUBEIA	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL	1.220 T.		
n/p. ALFREDO DA SILVA	3.643 T. — Com alojamentos para passageiros de I — II — III classe		
	TOTAL: 191.181 TONELADAS		

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRITOVAO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»

«GAROTA»,
«CAROCHA»

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»,

34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)
24 Fragatas (2.150 T.)
1 Barca de água (250 T.)
1 Draga «BARREIRO», com 5 Batelões de Dragadas com 80 m³. cada.

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina

— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUIDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA



V.S., para instantâneos... inestimáveis lembranças
das horas de folguedo de seus filhos.

Aí estão somente duas das muitas formas em que a fotografia — mediante a sua aplicação à ciência, à indústria, ao comércio, aos serviços públicos e à vida diária — beneficia a todos os membros da sociedade.



O Detetive, para investigações...
impressões digitais, caligrafias, armas
de fogo, cenas de crimes e acidentes de
trânsito. Esses dados são essenciais a
fim de transmitir informes corretos aos
tribunais... proteger os inocentes...
submeter os culpados a julgamento.



KODAK® É MARCA REGISTRADA

KODAK, Limited, Rua Garrett, 33 - LISBOA

Kodak