



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 261

MARÇO — 1951

ANO 23.º

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: ANTÓNIO MONTÊS

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

O VIADUTO DE CABO RUIVO



Ao km. 5.066 da Linha de Leste foi construído, na estrada circular n.º 2, o Viaduto de Cabo Ruivo, há dias inaugurado pelo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa. Esta obra, executada em cimento, tem apostas as armas da Cidade de Lisboa e liga o Aeroporto à Avenida Marginal, constituindo um grande melhoramento para os novos bairros da capital.



LISBÓA — Cidade das Sete Colinas

Raios de luz sobre Portugal

ANOTADOS POR UMA SUIÇA

Quando da Conferência Internacional de Horários, realizada no Porto, em Novembro de 1950, visitou o nosso país Mr. Tribelhorn, Chefe de Divisão de Exploração dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, que se fazia acompanhar de sua esposa, a distinta jornalista Hanné Tribelhorn-Wirth.

Os nossos visitantes mostraram-se encantados com as belezas de Portugal, o que deu lugar ao pedido de um artigo para o «Boletim da C. P.», que gostosamente nos foi remetido.

E o artigo que segue, intitulado «Raios de luz sobre Portugal», crónica da viagem deliciosa que, além de mostrar o espírito de observação de uma ilustre colaboradora, revela as apreciáveis qualidades de inteligência duma jornalista estrangeira que, como tantas outras, ficou deslumbrada com o clima, a paisagem e a hospitalidade da nossa terra.

A madame Hanné Tribelhorn-Wirth, que nos deu a honra da sua colaboração, apresenta o «Boletim da C. P.» os seus melhores cumprimentos, que são também de agradecimento pelo brilhantíssimo artigo que teve a gentileza de nos enviar.

COMO poderá prestar-se homenagem a um país tão fantásticamente belo como Portugal, que infelizmente apenas pudemos apreciar durante quatro dias?

Quando em Madrid nos dirigimos para a carruagem-cama disse-me um companheiro de viagem que eu não devia esquecer-me de atrasar o relógio uma hora, pois que, quando acordasse, já me encontraria em terras de Portugal!

Nunca esquecerei esse despertar em território português. Um céu de anil e sem nuvens, estendia-se como um pano de seda por cima de nós. Embora já estivessemos

em meados de Novembro, um sol, que quase fazia lembrar os trópicos, inundava de luz pinheiros, ciprestes e arbustos estranhos, que sobressaíam em tons de verde escuro, da terra vermelha e das colinas de púrpura. Na estrada passava pachorrentamente um burro transportando pesada carga. Mais à frente vagueava para trás e para diante um pequeno cão amarelo. Ao lado da alimária seguia um homem e um pouco mais atrás a mulher, que transportava à cabeça uma carga incrivelmente pesada e trazia uma criança nos braços envolta num chaile; duas outras crianças seguiam a seu lado. Foi este o meu primeiro encontro com a mulher do povo de Portugal.

O nosso comboio passava em grande velocidade por pacíficos carros de bois conduzidos por mulheres; vimos quadros quase bíblicos com ovelhas, cordeiros e pastores que descansavam na campina verdejante, junto de ribeiros luzidios; tamargueiras, mimosas e estações de caminho de ferro que lembravam imagens de louças de Delft passavam por nós em rápida sucessão. Numa pequena estação descobri qualquer coisa que nunca tinha visto, e que só alguns dias mais tarde, em Santa Luzia, me foi possível conhecer de perto: uma gardénia em luxuriante floração. As flores brilhavam como centenas de manchas dum branco

imaculado por entre o luzidio das folhas. Em breve chegávamos a Lisboa. Infelizmente apenas aí nos demorámos um dia, mas, apesar disso, imediatamente nos feriu a atenção a magnificência dos edifícios e das ruas, das pontes, do aeroporto, dos parques públicos e a larga visão dos seus edificadores.

Quinze dias antes encontrávamo-nos na Holanda e causara-nos admiração a largura e a qualidade das estradas; contudo o que vimos em Lisboa em matéria de estradas deixou a perder de vista a própria Holanda. Trata-se das novas auto-estradas, onde podem andar comodamente quatro carros ao lado uns dos outros e onde, com facilidade, até nas curvas se podem fazer ultrapassagens, sem perigo de qualquer colisão. De resto, o viajar de noite em automóvel oferece uma grande contrariedade: só muito raramente se reduz a luz dos faróis para os mínimos, queixa que também frequentemente ouvimos formular na Bélgica e na Holanda.

Tivemos ocasião de apreciar a beleza e a grandiosidade do aeroporto, que está maravilhosamente situado e que provavelmente, com o decorrer dos anos, obrigará o centro de Lisboa a deslocar-se. Numa das colinas em frente lobrigámos por entre verdura e banhadas pelo sol, belas e pequenas aldeias novas,

das chamadas Aldeias-Salazar que o Ministro mandou construir para os trabalhadores, e acerca dos quais, na sequência da nossa viagem, muito vimos ainda e admirámos.

Não deixei perder a oportunidade de me informar sobre Salazar junto dum suíço há muito residente em Lisboa, jun-



...a beleza e a grandiosidade do aeroporto...

to dum porteiro, e junto de um motorista e de um criado. «Ele trabalha», disseram eles, «ele trabalha por assim dizer dia e noite; só raramente se vê, é modesto e não gosta de publicidade». Nestas simples palavras havia um mixto de admiração e de respeito.

Vimos um estádio, que lembra a antiga arte romana, averiguamos que é mais fácil alugar uma casa com 12-15 divisões do que uma com quatro ou cinco (e não muito mais cara). Novamente me passou pela ideia que duas semanas antes havia visitado em Amsterdão uma família de bom nível, que teve que contentar-se com uma acanhada casa de 3 divisões para 6 pessoas, e se mostrava satisfeita por a não terem obrigado a aboletar-se.

Vimos o Estoril — a célebre estância balnear e de desporto — e fomos até à ponta mais ocidental da Europa, passámos pela «Boca do Inferno», uma gruta cavada em penhascos gigantescos e onde as vagas do Oceano rebentavam com fragor; chegámos à Praia do Guincho, e nunca vimos tais vagas quebrarem-se com tão desmedido rugir.

O que em Lisboa também nos chamou a atenção foram os inúmeros engraxadores. De manhã, de tarde, à noite — sempre teria sido possível mandar engraxar os sapatos. Sempre que com grande interesse queríamos admirar um edifício, um monumento, uma flor estranha ou uma cena com cor local logo aparecia um rapaz, armado de banqueta e dos apetrechos de limpeza de calçado, que com olhos de censura apontava para os nossos sapatos cobertos de pó. Naturalmente pensávamos que eles seriam limpos no hotel



Um estádio que lembra a antiga arte romana...

—o que contudo não aconteceu— e no dia seguinte sentimo-nos satisfeitos por podermos recorrer aos rapazes. Também nos chamou ainda a atenção o grande número de vendedores de jornais, que guardam a sua mercadoria numa espécie de saco da roupa.

O verdadeiro objectivo da nossa viagem era o Porto. Tinham-nos avisado de que lá não cheirava bem e que de maneira alguma era de comparar com Lisboa. Bem, é possível que assim seja — mas eu enamorei-me desde o primeiro momento da cidade. Logo a chegada se revestiu de certo romantismo. A segunda cidade de Portugal sofre de falta de água. Havia meses que não chovia, e dizia-se que desde a meia-noite até às 7 da manhã não havia corrente eléctrica. Quando, cerca das 8 horas da noite, ali chegámos, já a maior parte da cidade tinha mergulhado em escuridão: ao entrarmos, na cidade nada sentíamos nem nada compreendíamos acerca do Porto, pois que nada podíamos distinguir. Quando o automóvel nos levou ao hotel não brilhava a luz em parte alguma. Seguimos desorientados e às apalpadelas por um corredor, e vimos então algumas velas que ardiam no vestíbulo e que apenas derramavam uma fraca iluminação.

E cheirava, cheirava a quê na verdade?

Só no dia seguinte descobrimos. Tudo cheirava ao mesmo: quartos, elevador, roupas de cama, cinzeiros, pratos, guardanapos, cartões, jornais em que pegávamos. Cheirava simplesmente a Porto. Não própria e exclusivamente a vinho do Porto, mas sim à cidade do Porto. O cheiro compunha-se de caves de vinhos, água, peixe, hortaliças, criação, bagaços, frutas, nozes húmidas e cortumes. E se cheirarmos tudo isto ao mesmo tempo, poderemos possivelmente arranjar-lhe uma designação única: cheira a peras que ficaram demasiado tempo em caves húmidas em cima de palha. Contudo, a cidade, que ao outro dia pudemos apreciar,

belos escuros percebeu o que eu queria, e lamentou não ter uma igual. Indicou-me cortezmente onde é que eu possivelmente poderia encontrar uma. Em seguida escreveu-me num papel três números diferentes de carros eléctricos e um de auto-carro. Perante o meu olhar perplexo disse-me «um momento, senhora», foi ao telefone e falou com alguém. Dois minutos depois chegou em grande velocidade um taxi. Esclareceu o motorista sobre qualquer coisa, convidou-me a entrar para o automóvel e acompanhou-me na viagem. Durante a viagem, que durou cerca de dez minutos, folheei em pensamento o conteúdo da minha pasta.



O Estoril — a célebre estância balnear e de desporto...

é encantadora e original. Que me perdoem os lisboetas que com razão se mostram orgulhosos da sua cidade; não falando já no facto de que um dia em Lisboa custou mais caro do que três dias no Porto — perdi o meu coração no Porto. É uma cidade amável, franca e limpa. No que respeita à amabilidade, basta citar um exemplo escolhido entre meia dúzia: Percorri toda a cidade à procura de uma mala de mão marroquina que tinha visto no hotel em Lisboa, e que infelizmente não adquirira. Na rua comercial do Porto, onde por fim me mandaram ir, falava eu o meu estranho dialecto, meio italiano, meio francês. O empregado de ca-

Uma vez chegados ao bairro ribeirinho e depois de entrarmos na casa dum antiquário, tanto o motorista como o meu acompanhante começaram a falar ao mesmo tempo. O antiquário encolheu os ombros com ar pesaroso. «Isso é coisa que há mais de quatro anos não é possível encontrar no Porto. Em Lisboa sim». Eu

queria desistir já da ideia, mas quando cá fora ia para pagar o taxi o meu acompanhante não quis consentir nisso. Ele tinha-me prestado erradas informações, eu estava por isso desiludida e, portanto, não estava certo que ainda por cima pagasse as despesas. Ele disse isto com autêntica «importância» espanhola e o motorista escutava altamente interessado. Evidentemente que paguei a importância pasmosamente baixa marcada pelo taxi, mas não desistiram de me levar ao hotel. Com um cordeal «obrigado» foram-se então embora. Acrescentarei ainda a título de curiosidade que o meu acompanhante, ao despedir-se, me per-



O rio Douro, no local onde se lança no mar...

guntou cortezmente se eu estava sòzinha no Porto.

O que verdadeiramente me encantou foi o mercado. Sempre que tinha oportunidade não deixava de o visitar. Além das hortaliças, frutas e flores, que podem encontrar-se em quase todos os mercados europeus, encontrava eu ali: perús vivos, em cestos ou passando orgulhosamente em redor, pavões com plumagem notavelmente bela, gansos, patos, coelhos, canários e outras aves, que inundavam o recinto do mercado com o seu chilrear, flores que reuniam em si e simultaneamente a primavera, o verão e o outono, peixes de tamanhos nunca vistos; uma mulher que cheia de tranquilidade abatia um porco estrebuchando em altos grunhidos — por detrás da cena dormitava uma criança de peito — e crianças, crianças — crianças de todas as idades e de todos os tamanhos que formigavam e rastejavam junto aos nossos pés, que saltavam por cima de detritos de hortaliças e guinchavam de contentamento quando encontravam um pedaço de peixe ou de carne; crianças que pouco mais do que farrapos traziam sobre o corpo, mas crianças verdadeiramente alegres, sorridentes, felizes e gritantes. Era isso, de facto, o que repetidamente me surpreendia. Portugal parece ser um país sem classe média (e isso nota-se mais no Porto, em Coimbra, em Leixões ou Viana do Castelo do que na Capital) e, contudo, até os mais pobres não parecem ser infelizes ou revoltados. Não; lançam piadas uns aos outros, andam cheios de garbo e no mercado ouvi mais ditos espi-

rituosos e risos do que raramente em outra parte.

No dia da minha partida vi uma mulher vestida de preto, que descalça, com dois caixotes à cabeça — um grande e um pequeno — caminhava por sobre o piso anguloso da rua. Em virtude do passeio ser estreito o polícia mandou-a seguir pela rua. Fê-lo com garbo e com o mesmo garbo voltou para cima do passeio logo que o muito ocupado agente da autoridade ficou fora da vista. Outra mulher trazia — naturalmente à cabeça — três cestos empilhados uns em cima dos outros: no primeiro havia batatas, no segundo maçãs, e do terceiro saíam hortaliças, pesando tudo junto aproximadamente tanto como um carrinho de mão carregado; num dos braços levava uma criança e esperava outra para breve. Outras mulheres transportavam celhas com roupa molhada — roupa que por toda a parte se vê estendida a secar; na areia da praia junto ao mar, em cima de cada arbusto, em cima da relva, dos muros, das pedras, por toda a parte e não apenas dependurada numa corda.

Gostei do Porto por causa das suas mulheres e das suas crianças — e até mesmo por causa do seu odor, gostei da cidade por causa dos seus magníficos edificios e do rio Douro, especialmente no local onde ele se lança no mar e o sol do entardecer parece polvilhá-lo de ouro; gostei da agitada vida das praças, e o odor faz parte integrante dessa vida pois que é complemento fundamental dessa encantadora cidade.

Visitámos ainda Coimbra, a célebre ci-



Coimbra, a célebre Cidade-Universitária...



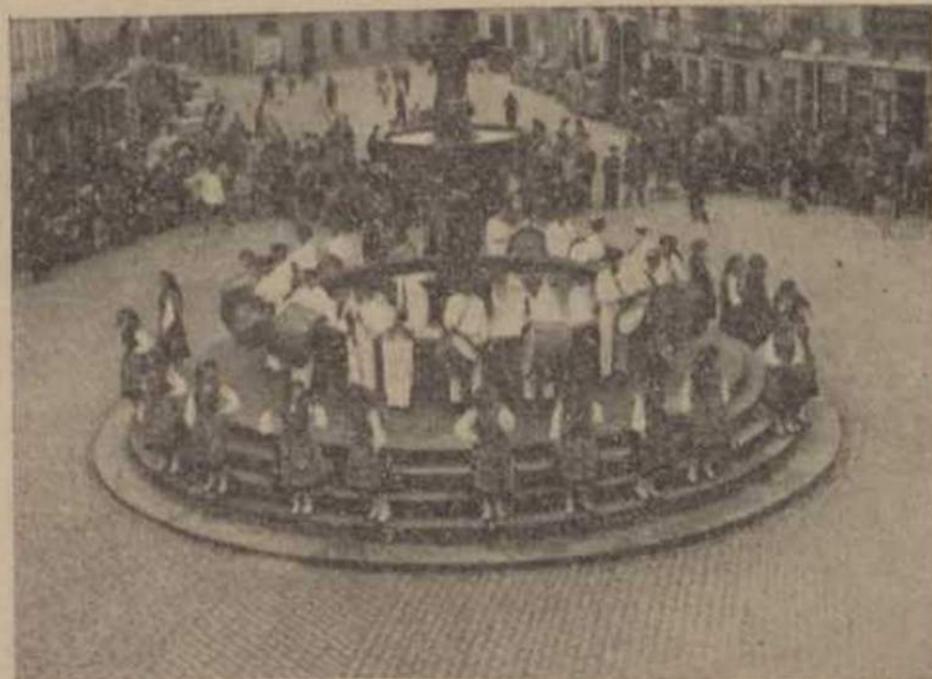
...ostentavam inacreditáveis quantidades de ouro

dade universitária que tanto possui de valioso e tão maravilhosamente está situada.

Proporcionou-nos uma verdadeira satisfação a visita a Viana do Castelo, uma cidade cheia de construções solarengas e onde, a cada passo, se nos deparam nomes portugueses de nobre genealogia. Lá em cima fica Santa Luzia, monte onde se disfrutam magníficos panoramas; lá em baixo, Viana emergindo, magnificente, do rio Lima. No

monte de Santa Luzia há uma igreja e um hotel e neste foi-nos dado presenciar um espectáculo que jámais esqueceremos: rapazes e raparigas em traje regional cantando e dançando. As raparigas ostentavam inacreditáveis quantidades de ouro autêntico: cordões, corações, moedas, cruces, tudo retinia e reluzia com a dança. Até mesmo os trajes de trabalho apresentam muito ouro maciço, e disseram-nos que toda a lavradeira, que poupe qualquer coisa no decorrer dos anos, transforma essas economias em novas arrecadas para o seu traje. Já agora não quero deixar de citar um pormenor de grande beleza presenciado nessa festa: as raparigas aparecem em traje completo, isto é: igualmente com sapatos e canos de meias. Como, no entanto, estão acostumadas a andar descalças e a dançar descalças, o calçado só ficou nos lindos pés durante os primeiros passos — porque depois disso a maior parte das chinelas foi arremessada pela sala e nós passámos divertidamente a pescá-las de debaixo das mesas, logo que a dança terminou.

Tinha feito um tempo quente, estival—poderíamos ainda ter tomado banho. Mas, ao atravessarmos a Espanha, o tempo atraçou-nos; em Hendaia chovia torrencialmente e foi encharcada até aos ossos que chegámos a Génova. Logo que chegámos, pedimos no restaurante da estação um «Porto». E veja-se — custou menos do que tinha custado no Porto — e, no entanto, era um «Sandeman», cujas caves tínhamos visitado nessa cidade de Portugal!



A Praça da Rainha, em Viana do Castelo

A Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares

Anunciada excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares, despertou interesse nos nossos leitores. Prova-o o elevado número de inscrições já recebido de vários pontos da rede.

Já indicámos o programa, em números anteriores, podendo hoje informar que os excursionistas irão directamente a Madrid, onde estão reservados alojamentos num dos melhores e mais bem situados hotéis da capital espanhola.

De Madrid, os nossos assinantes seguirão para Valência, cidade formosa debruçada no Mediterrâneo, onde tomam o vapor para Palma de Mallorca, com paragem na Ilha de Ibiza.

Depois de três dias em Palma de Mallorca, os suficientes para realizar alguns dos mais belos passeios em auto-carro, os viajantes tomam de novo o barco para Barcelona, onde se demorarão alguns dias, e donde partirão para Montserrat, afim de visitar o célebre santuário de montanha ali existente.

No regresso, os excursionistas permane-



MADRID — Praça Cibeles e Calle Alcalá

cerão mais um dia em Madrid, seguindo depois para Sevilha — a capital da Andaluzia, justamente considerada uma das cidades mais belas do mundo.

Em auto-carro, os nossos assinantes depois de atravessarem parte da província andaluza, chegarão a Ayamonte, onde tomam o barco para Vila Real de Santo António, regressando depois a Lisboa.

A viagem deste ano, que teve o melhor acolhimento dos ferroviários espanhóis, deve realizar-se na 2.ª quinzena de Junho, sendo o seu custo de Esc. 2.000\$00, caso a moeda do país se mantenha.

Torna-se indispensável, para tomar parte nesta excursão, ser assinante da nossa revista, desde Janeiro de 1948, e ainda a apresentação do passaporte. O pagamento é feito em prestações mensais de 400\$00 Esc., conforme consta da circular a distribuir aos interessados.

Como a excursão tem lotação limitada a quarenta pessoas, devem os interessados dirigir-se ao Editor do «Boletim da C. P.», Santa Apolónia — Lisboa, que prestará todos os esclarecimentos sobre a magnífica excursão.



PALMA DE MALLORCA — Porto de Andraitx

CARTAS AO EDITOR

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Tencionava convidar o «Boletim da C. P.» a visitar a minha casa, para ver uma «Árvore de Natal» que tinha feito para minha filha, e como fui vítima dum desastre no trabalho no dia 31 de Dezembro, na estação de Campolide, foi essa a razão porque não o pude fazer.



Junto uma fotografia da «Árvore de Natal» na qual se vê a estação de Campolide e que gostaria de ver publicada no «Boletim da C. P.».

Muito agradecido e com respeitosos cumprimentos, sou

De V.

(a) Mário Gilberto Dias Costa

Agulheiro de 3.ª classe

Campolide, 25 de Janeiro de 1951.

N. da R. — Com muito prazer publicamos a fotografia que nos foi enviada pelo nosso assinante, a quem felicitamos pela ideia de reproduzir a estação de Campolide, junto da «Árvore de Natal».

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Tinha principiado a fazer um passatempo para ser publicado no «Boletim da C. P.», mas, por motivo de doença, fui forçado a pô-lo de lado, terminando-o quando convalescia.

Caso entenda dever publicá-lo, muito agradeço, para que os meus camaradas, espalhados pelo país, muitos e muitos em estações e apeadeiros onde só se ouve o cantar dos môchos e das corujas (que eu, felizmente, sei muito bem apreciar), tenham uns minutos de passatempo a dar voltas à cabeça, para decifrar o presente.

V. desculpará mas, repito, quanto não daria eu, nos meus tempos de factor, quando fazia serviço nas linhas de Louzã, Oeste e Vendas Novas para ter um divertimento destes, para me ajudar a passar as noites de inverno! Bem sei que os serviços de hoje são muito diferentes dos de há 40 anos, mas o cantar dos môchos e corujas... é o mesmo!

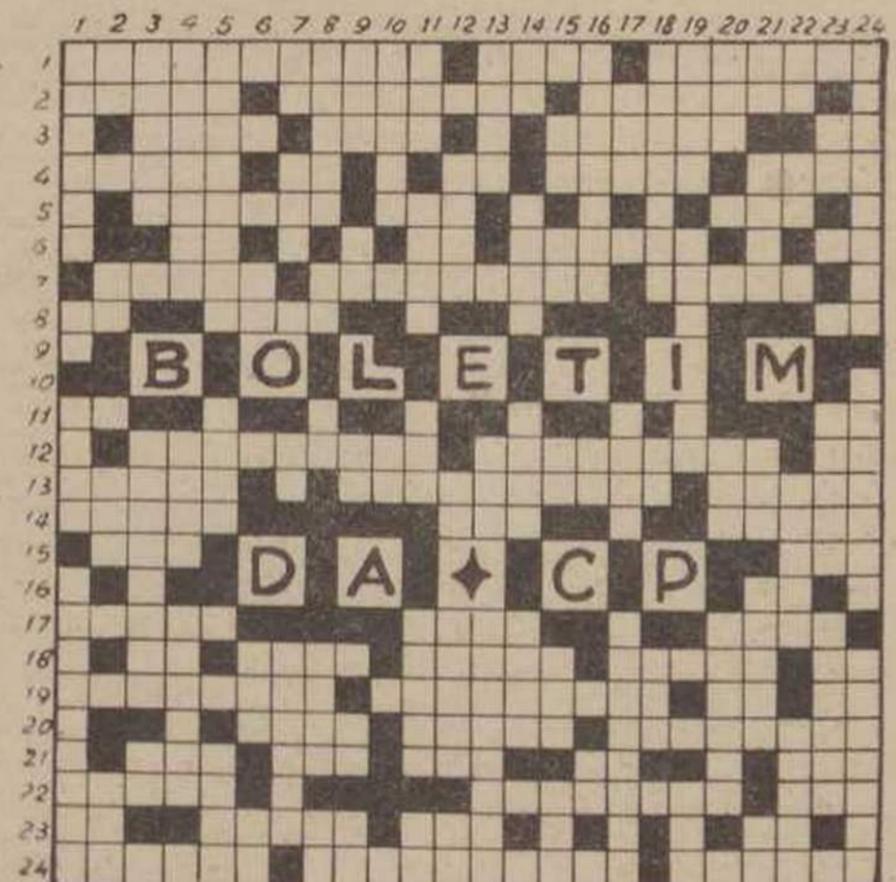
(a) Miguel António Valério

Revisor de 2.ª classe da Sociedade Estoril

Dáfundo, 15 de Janeiro de 1951.

PASSATEMPO

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 — Estação da antiga rede; idem; examina. 2 — Líquido branco dado pelas fêmeas dos manif.; tornara a virar; andar a galope. 3 — Linho de riga; passeio; pau a que se apoiam os côxos; apelido. 4 — Equipou; porco; utensílio doméstico; içada; amarrar. 5 — Descerá; olá; criada de menino. 6 — Prefixo de negação; dirigia-se; gastos; prefixo de negação. 7 — Máquina para limpar os rios; estação da antiga rede; idem. 8 — Nota musical; metal precioso; pronome pessoal. 11 — Nota musical; reis abrev. 12 — Aviões;

João de Deus

Há meses, referimo nos, com o elogio merecido, à eminente figura nacional de João de Deus, poeta de elevado merecimento, nascido em S. Bartolomeu de Messines, Algarve.

Então, pela pena do nosso assinante e colaborador Eduardo G. P. Brito, citámos as manifestações que a mocidade das escolas tributou a João de Deus, em 1895.

O nosso colaborador Dr. Alexandre Galvão, teve a gentileza de nos enviar a quadra que João de Deus recitou da sua varanda, ao agradecer a manifestação prestada, quatro versos cheios de espírito que os nossos leitores apreciarão:

*Que vindes cá fazer, ó mocidade?
Despedir-vos de mim? Quanto vos devo...
Também levo de vós muita saudade
E em chegando ao outro mundo ...escrevo!*

madeiros onde assenta a linha férrea; ant. nome da nota; mus. dó. 13 — Avisar para depor sobre a matéria duma monitória; dar aspecto mourisco; distância do mínimo ao polegar. 14 — Entro na posse de; voz de gato; zangar. 15 — Ave pernalta; três vezes. 16 — Letra grega. 17 — Estação da antiga rede; idem S. S.; apeadeiro da linha do Oeste. 18 — Carta de jogar; estação da antiga rede; nome de homem; terra africana; antes Cristo. 19 — Raparas; intrigariam; simb. quím. do érbio; pedra de moínho. 20 — Junta; peça teatral; ordenarei. 21 — Itós; anel; árvore cuja casca aromatisa o vinho; duas primeiras letras do alfabeto; três letras de erguem. 22 — Costume; cidade alemã; debaixo de. 23 — Pronome pessoal; odor; astro; sádia. 24 — Estação da antiga rede; idem; idem.

VERTICAIS: 1 — Nome próprio e apelidos do fundador do «Boletim da C. P.». 2 — Vê; pena; composição poética; pronome possessivo; 3 — Ponte de apoio; davas ânimo; duas letras da palavra desistiu. 4 — Nação africana; lugar onde se malham cereais; observara. 5 — Estação da antiga rede; falta; ave galinácea (inv.). 6 — Simb. quím. do ouro; agora; letra grega. 7 — Paralisia; três vezes; laço apertado; estação da antiga rede. 8 — Estação do Minho e Douro; prep. e art.; alto aí; empunhar; iniciais da Mocidade Portuguesa. 9 — Eternidade; o mais; siga; prop. e art.; em doses

ENCADERNAÇÕES

Como tem sucedido nos anos anteriores, o «Boletim da C. P.» encarrega-se da encadernação dos números publicados no ano de 1950.

O preço é de Esc. 22\$50 tornando-se indispensável que os nossos assinantes indiquem se desejam que as separatas sejam ou não incluídas no volume.

Agradecemos igualmente a indicação dos nomes e moradas, para evitar confusões com outros camaradas e a importânciada encadernação será descontada nos vencimentos e a remessa dos números soltos deve ser feita para o «Boletim da C. P.» Santa Apolónia — Lisboa.

OS FERROVIÁRIOS DE PORTUGAL
CONSTITUEM UMA DINASTIA — UMA DINASTIA
HONRADA, PORQUE A PROFISSÃO
PASSA DE PAIS A FILHOS E NETOS.

O ZÊLO, A DISCIPLINA E A ASSIDUIDADE,
SÃO O MELHOR BRASÃO DA DINASTIA
DOS FERROVIÁRIOS DE PORTUGAL.

iguais (quím.). 10 — Alvo circular colocado antes das estações ferroviárias; preposição. 11 — Data; viam; ocasião; vestimenta; iniciais da Legião Portuguesa. 12 — Impedir; só; gostars; interj. desig. de dor. 13 — Máquina para introduzir água nas locomotivas; três vezes; estação da antiga rede. 14 — Em partes iguais (quím.); raivosa; cantiga; rezam. 15 — Cânhamo da Índia; desacompanhado; carta de jogar; reza; parceiro que joga primeiro. 16 — Peças móveis para fazer mudança de vis; duas letras de cravo; as duas primeiras letras do alfabeto. 17 — Iça; aparelho para tecer; estação da antiga rede. 18 — Estação da Beira Alta (inverso); senhor, abrev.; criada de meninos. 19 — Ról, desacompanhados; artigo definido; nome masculino. 20 — Bolo de farinha de arroz, azeite e côc.; idem; propriedade. 21 — Nota musical; ira; são; varrera o forno depois de quente; nota musical; 22 — Andar; alto aí; combateu; orar. 23 — Apelido; tomar rumo; cidade portuguesa. 24 — Cidade portuguesa; estação do ramal de Cascais; estação da antiga rede.

N. da R. — Com muito prazer publicamos o «Passatempo» que nos foi enviado por um assinante da Sociedade Estoril, agradecendo ao mesmo tempo a colaboração prestada à nossa revista.

No próximo número, publicaremos a decifração,

UM CONCURSO UTILITÁRIO COM IMPORTANTES PRÉMIOS

O concurso que anunciámos no nosso número de Janeiro, feito em colaboração com as *Oficinas Metalúrgicas «Oliva»*, uma das mais importantes do País, despertou o maior interesse nos nossos leitores.

A' firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.^ª, de S. João da Madeira, proprietária daquelas oficinas, chegam diàriamente muitas dezenas de bilhetes postais que acompanharam o nosso número de Janeiro, com as respostas dos nossos assinantes, a melhor prova da forma como foi recebida a iniciativa do «Boletim da C. P.».

Já dissemos que o primeiro concurso utilitário do «Boletim da C. P.» se realiza durante o primeiro semestre do ano corrente. Basta para isso preencher, com letra bem legível, o postal que distribuimos com o número de Janeiro, e colocar-lhe um selo de 50 centavos, fazendo-o expedir pelo correio.

Os prémios a sortear, cujo valor é de cerca de nove mil escudos, são os seguintes:

1.º — Uma máquina de costura OLIVA, tipo zigue-zague, em luxuoso móvel.

2.º — Um fogão de cozinha PRIMOLIVA, com caldeira.

3.º — Um ferro de engomar, niquelado, OLIVA.

4.º — Um ferro de engomar, niquelado, OLIVA.

5.º — Um ferro de engomar, niquelado, OLIVA.

6.º — Um ferro de engomar OLIVA.

7.º — Um ferro de engomar OLIVA.

8.º — Um ferro de engomar OLIVA.

No número de Fevereiro, foi publicada a fotografia do primeiro prémio deste importante concurso, uma máquina de costura OLIVA, em móvel luxuoso, que fará a alegria da família do vencedor. Hoje, publicamos a fotografia do fogão de cozinha, com caldeira, da marca PRIMOLIVA, outro produto fabricado nas *Oficinas Metalúrgicas «Oliva»*, de S. João da Madeira — o segundo prémio deste concurso utilitário. Lembramos aos nossos leitores a vantagem de remeterem, sem demora, àquela importante emprêsa fabril, os postais que os habilitam ao concurso, única forma de, no próximo mês de Julho, procedermos ao sorteio anunciado.

Lembramos que, com este aviso, todos os nossos assinantes se habilitem a este concurso, feito com a valiosa colaboração da firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.^ª.



O fogão de cozinha PRIMOLIVA—segundo prémio do Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.»

LÁ POR FORA...

Um jornal belga, afirma que o caminho de ferro é o meio mais rápido e prático, para o transporte de passageiros e mercadorias.

O grande número de automóveis existente levará à supressão da 1.^a classe nos comboios e à classe única nos tranvias. Só assim o caminho de ferro — que suporta inteiramente os pesados encargos da conservação das linhas, poderá defender-se da concorrência por estrada.

* * *

Os caminhos de ferro da Indonésia encomendaram a três empresas holandesas, 100 carruagens para passageiros e 1000 vagões para mercadorias.

* * *

No Museu de Caminhos de Ferro inaugurado recentemente em Nova Jersey, figura um cartaz publicado em 1870, no qual, segundo dizem, se inspirou Júlio Verne para escrever a obra «A Volta ao Mundo em 80 dias».

* * *

Por virtude da conferência de horários realizada em Amesterdam, vai ser aumentada a velocidade em alguns expressos europeus e reduzido o número de paragens.

* * *

Os comboios rápidos que circulam entre Paris e Lyon, percorrem o trajecto electricificado Paris-Dijon em duas horas e trinta e dois minutos, a uma velocidade de 124 quilómetros à hora, com uma carga de 680 toneladas. A marcha autorizada é, de 135 quilómetros por hora.

* * *

Os caminhos de ferro franceses, tomando por base a soldadura, conseguiram instalar no túnel de Mont-d'Or, carris com 1008 metros de comprimento, sem receio dos inconvenientes de dilatação.

Há meses, os habitantes de Paris foram surpreendidos por um anúncio colocado na estação de Saint-Cloud Bridge, com a indicação de que se alugava. O encerramento daquela estação deve-se ao facto de se reconhecer que era desnecessária para o tráfego.

* * *

Na América do Norte está funcionando a primeira locomotiva do mundo, com turbina de gás, que queima carvão, utilizando os métodos empregados nos motores de propulsão a jacto.

* * *

A Railway Company, dos Estados Unidos da América, é uma das raras companhias americanas que ainda não adoptou os motores Diesel, conservando-se fiel à tracção a vapor.

* * *

Por disposição oficial, foi autorizado o aumento dos bilhetes para utilizar carruagens-camas, na mesma proporção em que foram elevadas as tarifas de bilhetes de passageiros pela «RENFE».

* * *

O caminho de ferro interfederal, dos Estados Unidos, pôs em funcionamento um posto de sinais, que pode ser accionado facilmente, por um só homem.

É considerada a maior e mais moderna instalação do seu tipo, em todo o mundo, tendo custado três milhões de dolares.

ECONOMIAS

NUMA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA, TUDO É CARO!

COM O CARVÃO, A ENERGIA, O ÓLEO, A TRAVESSA, A FERRAMENTA, A EMPRESA QUE SERVIMOS GASTA ANUALMENTE MILHARES DE CONTOS. SE NÓS QUISERMOS, SE FORMOS VERDADEIRAMENTE FERROVIÁRIOS, PODEREMOS REDUZIR OS GASTOS DE FORMA CONSIDERÁVEL.

Duas locomotivas dignas dum Museu de Caminhos de Ferro

EM pouco mais dum século, o progresso verificado nos caminhos de ferro pode considerar-se sensacional. Um dos nossos leitores teve a gentileza de nos remeter as fotografias que ilustram esta página, extraídas de uma publicação francesa, nas quais se nota o aumento de dimensão das caldeiras de locomotivas.

De 1843 a 1942, quer dizer, no período dum século, as caldeiras das locomotivas aumentaram de tal forma, que a construída em 1843 lembra uma caricatura...

A locomotiva fabricada em 1942, que circula ainda em muitas linhas férreas francesas, mostra o progresso da mecânica e, conseqüentemente, da tracção a vapor.

Ao colaborador anónimo que remeteu ao «Boletim da C. P.» as duas fotografias, agradecemos a ama-

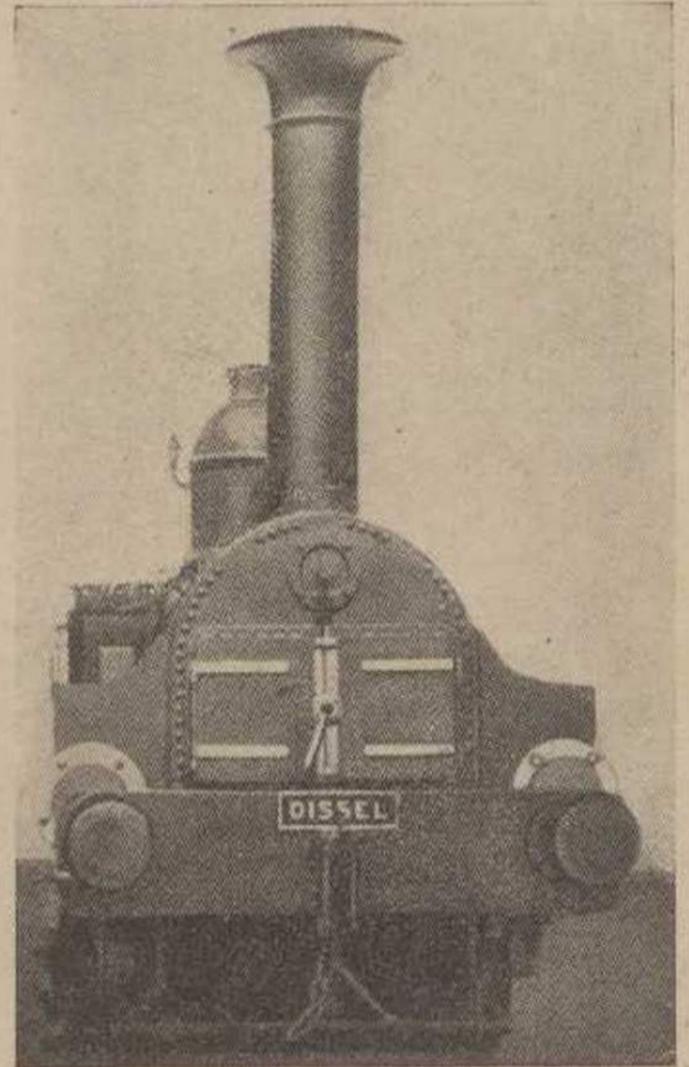
bilidade, com o pedido de, no futuro, não esquecer a nossa publicação.

Faltam cinco anos para Portugal comemorar o 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro, e apesar dos apêlos que, repetidas vezes, temos dirigido aos nossos leitores, poucos elementos temos recebido.

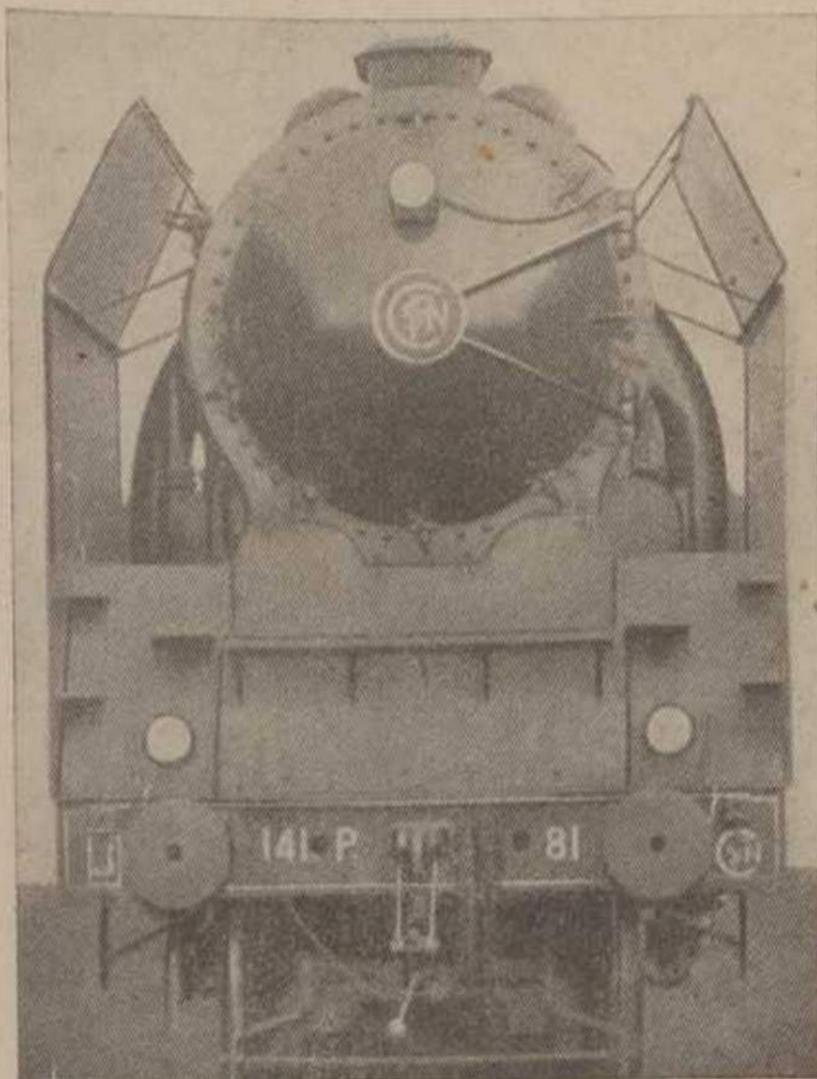
Há dois anos, realizou-se o Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis, tendo as comemorações de Madrid e Barcelona atingido excepcional brilho.

Quando se dispõem os ferroviários portugueses a seguir o exemplo do camarada anónimo que nos remeteu as fotografias das locomotivas, que hoje publicamos?

Esta pergunta é um convite.



A locomotiva de 1843



A locomotiva de 1942

DUAS PONTES CONSTRUIDA



A Ponte de D. Maria Pia

«Notre Métier», famosa revista dos ferroviários no seu número de 4 de Dezembro de 1950, o motivo da circunstância do «Boletim da C. P.» pôde levar-nos a publicar estas linhas sobre as duas pontes e até nas suas características.

A Ponte de D. Maria Pia, mais velha sete anos do que o viaduto de Garabit, foi projectada pelos Eng.ºs Gerard Eiffel e Seyrig e construída pela Casa Eiffel & C.º, de Paris.

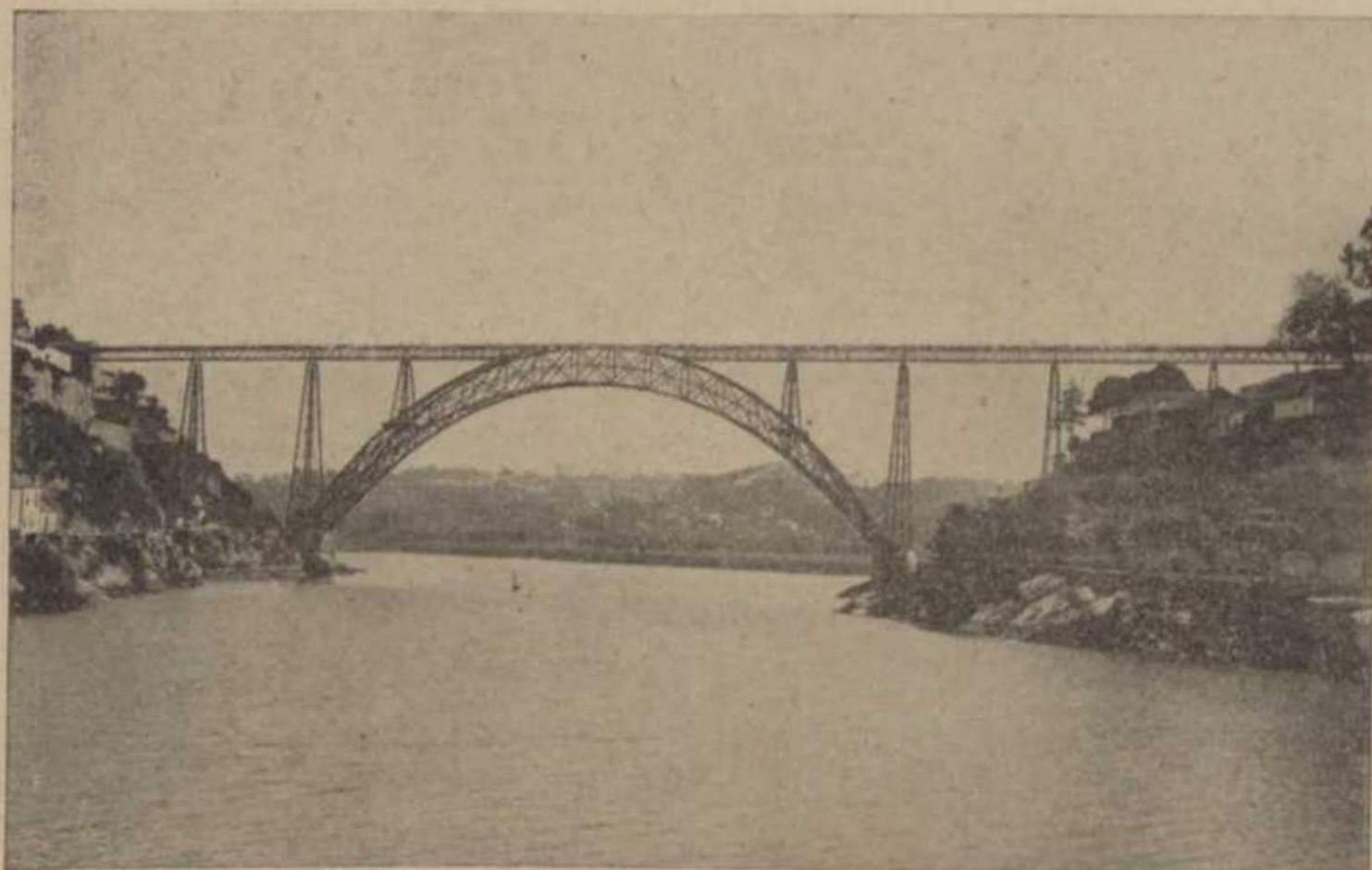
O nome Eiffel é conhecido de grande número dos nossos leitores, pois deve-se àquele distinto técnico a colossal Torre Eiffel que, há cinquenta e um anos, pode ser considerado como símbolo da capital

da França. Dos desenhos, encarregaram-se Gustavo Arnelian, Joseph Colhie e os contramestres Campegarair e Destandau. O sistema de montagem do grande arco é de Emile Nougier, e foi executado pelo Eng.º Marcel Angevere. Por parte de Portugal colaboraram na grandiosa obra de arte os Eng.ºs Manuel Afonso de Espregueira, antigo Director Geral da C. P., Pedro Inácio Lopes e ainda o condutor de trabalhos

José António Carneiro Basto.

O ferro empregado na construção foi de cerca de 1.600 toneladas, correspondendo ao arco 640 toneladas, sendo o custo de 300 contos.

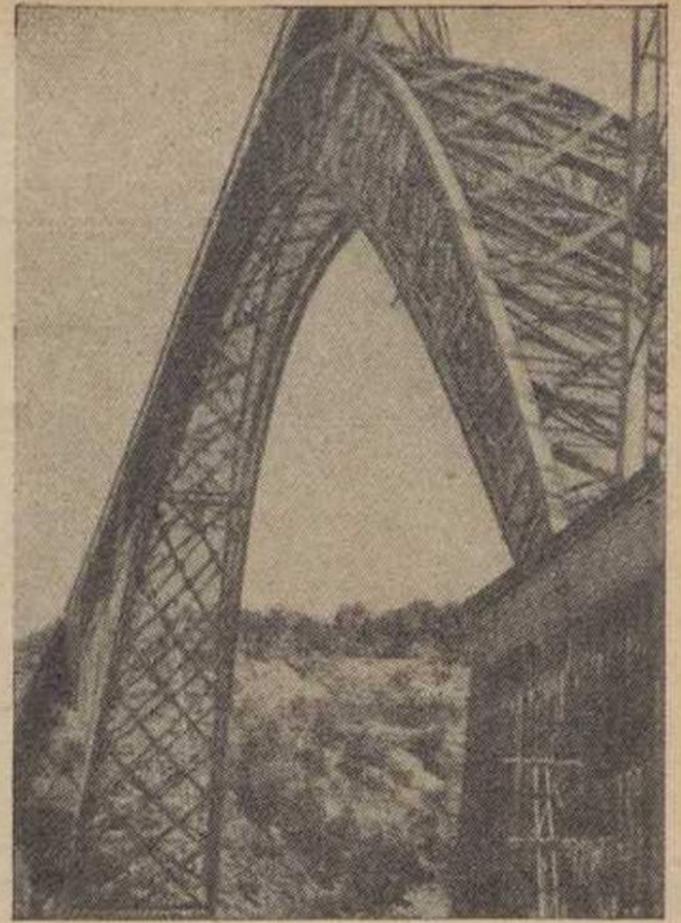
A execução da obra durou vinte e dois meses, pois tendo sido iniciada em 5 de



A Ponte de D. Maria Pia vista de frente

MONUMENTAIS S POR EIFFEL

rios franceses com quem permutamos, reproduziu,
monumental viaduto de Garabit.
várias fotografias da Ponte de D. Maria Pia,
obras de arte, semelhantes nas suas linhas gerais



O Viaduto de Garabit

Janeiro de 1876, só ficou concluída em 30
Outubro de 1877.

A inauguração desta ponte, em 4 de No-
vembro de 1877 por Sua Majestade El-Rei
D. Luís e pela Rainha Senhora D. Maria
Pia, constituiu um grande acontecimento,
tendo a monumental construção recebido o
nome da Rainha de Portugal.

O comprimento total da Ponte de D. Ma-
ria Pia é de 354.375 metros e pode conside-
rar-se consti-
tuida pelas se-
guintes partes:

1 — Um ta-
buleiro contí-
nuo, do lado
de Lisboa, com
169.875 ms. de
extensão, divi-
dido em cinco
tramos, com os
comprimentos
seguintes:

- 1.º — 36,625
metros;
- 2.º — 37,375
metros;
- 3.º — 37,375
metros;

4.º — 28,750 metros;

5.º — 28,750 metros;

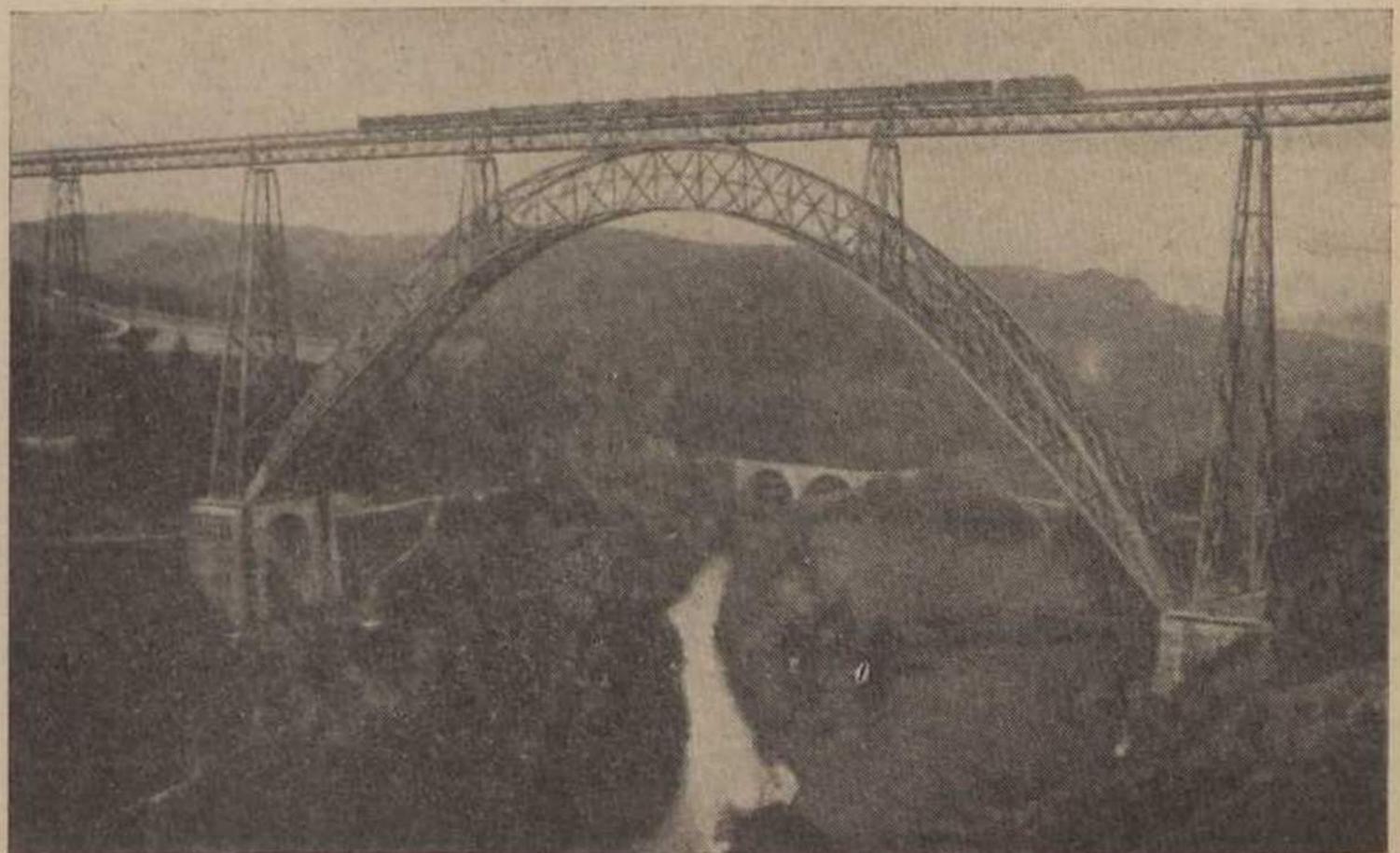
apoiados em quatro pilares com as alturas
que seguem :

1.º — 14,980 metros;

2.º — 35,980 metros;

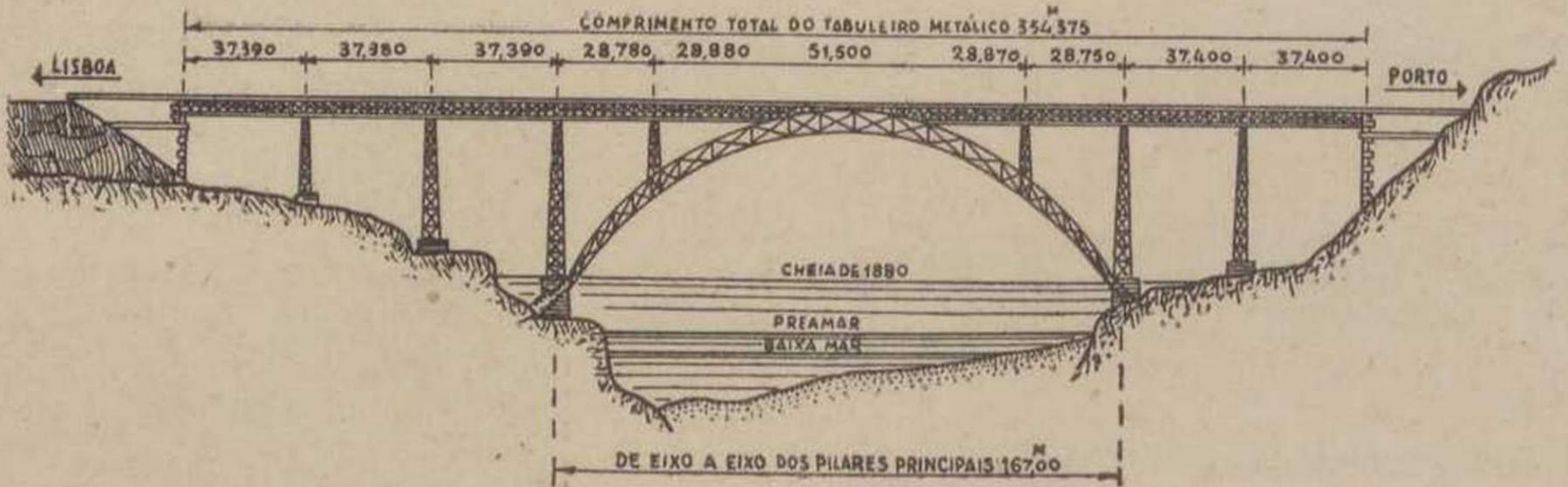
3.º — 42,980 metros;

4.º — (apoiado no arco) — 15,000 metros.



O Viaduto de Garabit, visto de frente

PONTE DE D. MARIA PIA



2) — Um tabuleiro semelhante, do lado do Porto, com 132.500 metros, dividido em quatro tramos, com os seguintes comprimentos:

- 1.º — 28,750 metros;
- 2.º — 28,750 metros;
- 3.º — 37,375 metros;
- 4.º — 36,625 metros;

apoiados em três pilares com as seguintes alturas:

- 1.º — 35,980 metros;
- 2.º — 42,980 metros;
- 3.º — (sobre o arco) — 15,000 metros.

Estes dois tabuleiros são de vigas de rótula, contínuas, com 3^m,50 de altura.

3) — Um tabuleiro central, apoiado no fecho do arco e solidário com ele, com 31^m,20 de extensão, constituído por vigas de alma cheia, com 0,900 cm. de altura.

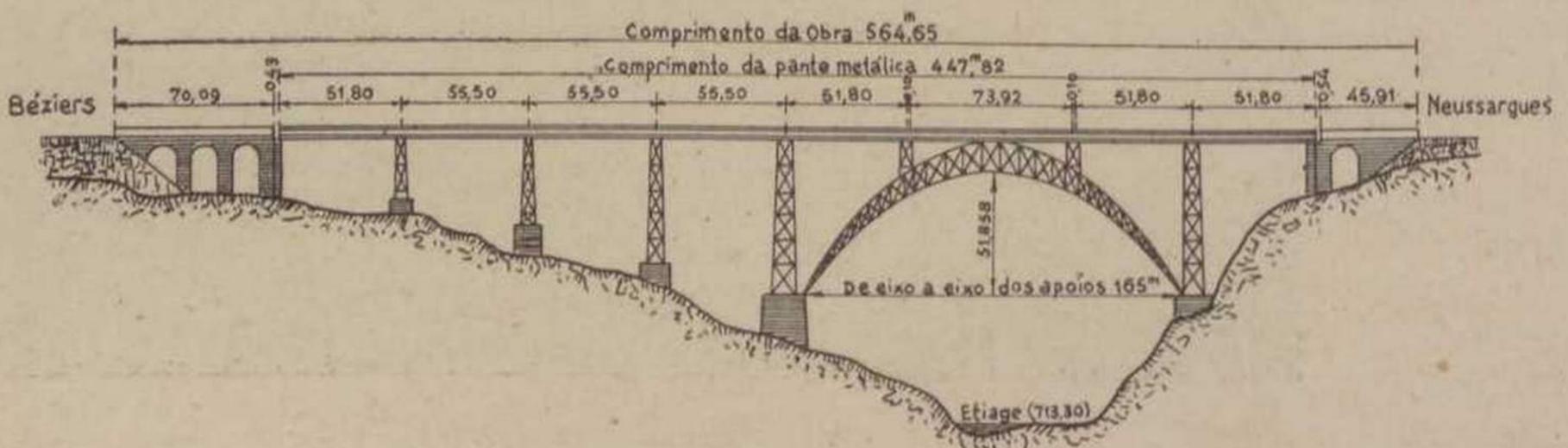
4) — Dois tabuleiros trapezoidais, de vigas de rótula, com 10,150 metros de comprimento e 3,50 metros de altura de viga de um lado e 0,900 do outro, tabuleiros estes que estabelecem a ligação, por um lado com os tabuleiros laterais e, por outro, com o tabuleiro central já referido.

A ponte apoia-se na parte central em um arco, com as seguintes características:

— Eixo a eixo dos apoios do arco, 160 metros.

— Flecha do arco (no introdorso), 37,50 metros.

VIADUTO DE GARABIT



Falta dizer que foi na Ponte de D. Maria Pia que primeiro se substituíram os apoios intermédios por um grande arco metálico.

* * *

O Viaduto de Garabit, situado na linha de Neussargues a Bèziers e sobre a apertada e profunda garganta de La Truyère, foi construído entre 1882 e 1884, também pela Casa Eiffel & C.^a, segundo os planos do Eng.^o Boyer.

Embora concluída em 1884, só em 28 de Maio de 1888 entrou em serviço, devido ao atraso dos trabalhos de via.

O comprimento total do tabuleiro metá-

lico é de 448,300 metros tendo o arco 165, metros de abertura e 52 metros, de flecha no intradorso. O peso é de cerca 2.000 toneladas e o seu custo foi de 3.300.000 francos franceses.

No viaduto de Garabit, a via fica à impressionante altura de 122,50 metros acima do leito do rio ou seja 62,50 metros mais alto que a Ponte de D. Maria Pia.

A diferença de concepção, que logo salta à vista, é que, enquanto no Viaduto de Garabit o tabuleiro assenta sobre o arco, na Ponte de D. Maria Pia o tabuleiro fica embebido no arco, diferença que se nota comparando as duas fotografias. O quadro que segue, dá aos leitores alguns elementos comparativos das duas pontes.

MAPA COMPARATIVO

PONTES	ANO	NÚMERO DE TRAMOS	COMPRIMENTO TOTAL	CORDA DO ARCO	FLECHA NO INTRADORSO	ALTURA MÁXIMA AO CARRIL	ALTURA MÁXIMA DAS FLECHAS	PESO TOTAL
MARIA PIA	1877	12	354 ^m	160 ^m	37,50	60,00	42,98	1.600 ^{T.}
GARABIT	1884	9	448,	165	52,00	122,50	60,74	2.000

O mapa, os desenhos e as fotografias que acompanham estas palavras, permitem aos nossos leitores a comparação de duas obras de arte notáveis, com características bastante semelhantes.

Para isto, muito contribuiu a fotografia

do Viaduto de Garabit, publicada na interessantíssima revista «Notre Métier», e a coincidência de existir no nosso arquivo a fotografia da Ponte de D. Maria Pia, tão semelhante, que pode confundir-se com a do célebre viaduto francês.

E C O N O M I A S

SE TODOS NÓS, FERROVIÁRIOS, ECONOMIZARMOS, SEM PREJUÍZO DOS SERVIÇOS QUE NOS ESTÃO CONFIADOS, PAPEL, TINTA, APAROS, BORRACHAS E OUTROS ARTIGOS DE ESCRITÓRIO, POUPAREMOS À EMPRESA QUE SERVIMOS, MUITOS E MUITOS MILHARES DE ESCUDOS.

VELHOS TEMAS

O nosso assinante *F. Pereira Rodrigues*, chefe de Repartição da Divisão Comercial e antigo colaborador do «Boletim da C. P.» teve a amabilidade de nos enviar uma série de ensinamentos, que julgamos de grande utilidade para os nossos leitores.

Com o título «Introito», publicamos hoje o primeiro, seguindo-se outros que, além de revelarem boa observação constituem bons conselhos.

INTROITO

Afilhado, meu amigo,
que me pedes uns conselhos,
vou ver se dar-t'os consigo,
pondo em verso temas velhos.

As verdades que eu te digo,
são francos, claros espelhos...
São regras dum culto antigo,
livram de andar de joelhos.

Se a mocidade seguisse
a experiência da velhice,
outro galo cantaria.

Numa vida menos rude,
gosaria mais saúde,
mais riqueza e alegria!

F. Pereira Rodrigues

ARTIGOS DE ÓPTICA

O oculista Hilário Alves, Rua do Carmo, 69-2.º Dt., concede a todos os ferroviários o desconto de 20 % em todas as compras de artigos de óptica e, nomeadamente, em lentes e armações para óculos.

Trata-se duma concessão de carácter permanente, para a qual bastará a apresentação, pelos interessados, de um documento passado pela Companhia ou a simples aposição de um carimbo na receita médica.

A todo o pessoal

Ainda este ano, o «Boletim da C. P.» passará a publicar, mensalmente, a lista das firmas comerciais ou industriais que, a nosso pedido, vão conceder importantes reduções na venda dos seus produtos.

Trata-se dum benefício para todos os ferroviários, regalia que o «Boletim da C. P.» terá o prazer de comunicar aos seus leitores.

Caso os nossos assinantes tenham conhecimento de quaisquer firmas comerciais ou industriais que estejam na disposição de conceder reduções aos trabalhadores do caminho de ferro, muito agradecemos o obséquio de nos comunicarem, pois quanto maior fôr a lista das casas que concedem regalias, maior será o benefício para os ferroviários portugueses.

AGRADECIMENTOS

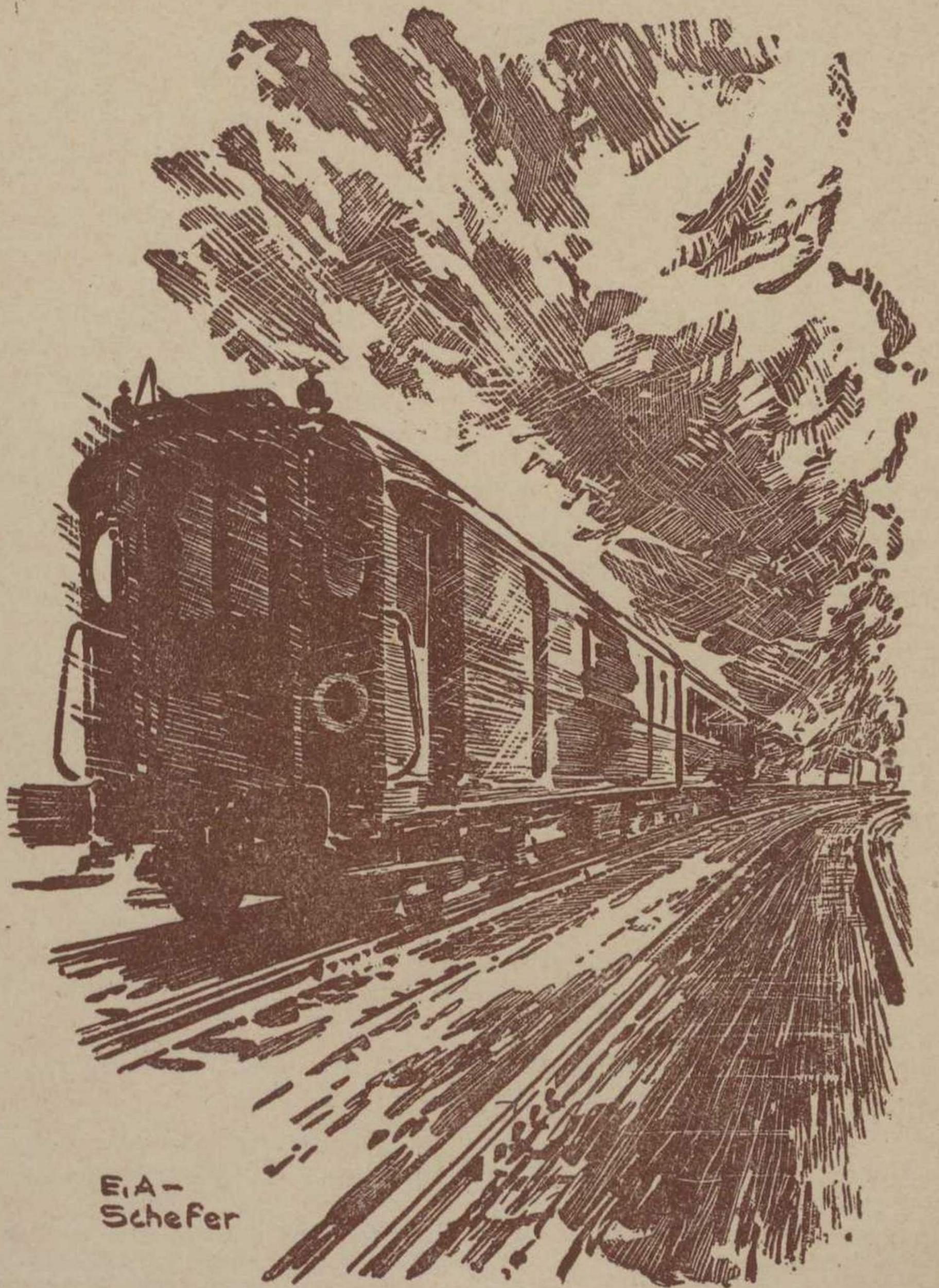
A família de Pulquéria O. Contente Calado, falecida no dia 12 do mês próximo passado, vem por este meio agradecer a todas as pessoas que se dignaram acompanhá-la no seu doloroso transe, quer incorporando-se no funeral, quer enviando-lhe condolências.

Deseja também envolver neste agradecimento o distinto médico Ex.º Sr. Dr. António Martins, que tão desvelada e desinteressadamente tratou a extinta na sua grave doença.

A todos o nosso maior reconhecimento.

* * *

A Família do Chefe de Repartição Francisco Pinto Bual, na impossibilidade de agradecer às pessoas que se interessaram pela doença daquele ferroviário e o acompanharam à sua última morada, pede-nos para transmitir a todos o seu maior reconhecimento.



E. A. -
Schefer

Á PASSAGEM DO COMBOIO

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S
Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

POUCO depois da estação de Cunheira, a linha do Ramal de Cáceres cruzava um caminho, por onde passavam os gados do Senhor Conde.

Era uma passagem antiga, sem cancelas, existindo de um e outro lado da serventia uma vedação tôasca, com o fim de evitar que os rebanhos se metessem na linha.

Quando os montados começavam a ter fruto, os filhos do assentador Joaquim da Luz, que morava próximo, iam pelo campo fora apanhar boleta para dar aos porquinhos, que o pai comprara na Feira de Ponte de Sôr, e assim passavam o tempo até à passagem do 103.

Mal ouviam o apitar da locomotiva, corriam para a vedação, empoleiravam-se como podiam, seguravam-se uns aos outros, gesticulavam alegremente, tiravam os barretes e diziam adeus aos que passavam no comboio que, naquele sítio, ia nas horas de estalar. Fosse verão ou mesmo inverno a garotada era certa naquele lugar e, por isso, mesmo os passageiros se debruçavam nas janelas atirando-lhes moedas e restos dos farnéis.

O rancho era grande: três rapazolas endiabrados e três cachopitas tenras, a mais velha das quais tinha apenas doze anos. Em casa, ficara a mãe, a Olinda, com um pequenote de dois anos, petiz endiabrado que a toda hora saia a porta que dava para a linha.

Quantos sustos a pobre mãe apanhou quando, à passagem do comboio, via o pequeno segurar-se à ombreira da porta, disposto a avançar para a linha, mal ouvia silvar ao longe.

Vivia feliz aquela pobre família. Os pais, com pouco mais de trinta anos, viam-se rodeados de sete filhos, mas como havia saúde e uns bocaditos de terra para os lados do Vale do Pêso, lá se iam governando como Deus queria. O «Distrito» trabalhava a três quilómetros da residência, na limpeza da trincheira que, todos os anos, lhes dava que fazer. A linha era em curva, mas, com a invernia, a água levava a plataforma, que era de terra. Os comboios eram poucos, mas, mesmo assim, o «Distrito» tinha receio que a linha se fôsse abaixo, obrigando a estabelecer precaução.

«Temos de evitar os sinais» — gritava o Chefe de distrito e o pessoal tinha sempre na ideia aquela frase. Trabalhavam como mouros e quantas vezes chegavam a casa, já de noite, molhados até aos ossos, mas satisfeitos por verem a linha melhorar dia a dia.

O Joaquim da Luz sentia-se feliz ao chegar a casa rodeado pelo seu ranchinho. Ceava contente, conversava com a mulher, fazia festas aos cachôpos e quando caíam as dez, iam todos a caminho da cama.

Muito novo, o Joaquim da Luz entrou para o caminho de ferro como auxiliar.

Alto, desempenado, quando veio de Portalegre, onde tinha cumprido o serviço militar, era um rapagão.

A Olinda do Lagar, nascida no Vale do Pêso, era filha dum chefe de distrito reformado. Engraçaram um com o outro, e a certa altura foram lançados os pregões do casamento. Veio a filharada, mas como tinham alguma coisa e eram poupados, sentiam-se felizes com a sua sorte.

Activo e trabalhador, o Joaquim da Luz conquistou a estima dos camaradas e superiores. Sabia ler e escrever, e a sua ambição era ser Chefe de Distrito. O tempo que tinha livre aproveitava-o a estudar e, quando o Chefe de Lanço visitava o «Distrito», o Joaquim da Luz não parava de fazer perguntas. As escalas, os raios, a piquetagem, a bitola, tudo queria saber e, como era inteligente, cêdo foi prôposto para frequentar a brigada, no Entroncamento.

— A vida ia correndo tranquilamente, e como o sítio era saudável e a água era boa, muitas vezes pensavam que, quando o Joaquim da Luz fosse promovido, ainda haviam de chorar, com pena da casita onde viviam e a família crescera!

* * *

Chovêra toda a noite. A água, ameaçava levar a linha, e o Joaquim da Luz, quando ouviu trovejar, vestiu-se, cobrindo-se com a



À PASSAGEM DO COMBOIO

Quadro a óleo de José Malhó

A sua maior preocupação era a família. Católico, amigo dos seus, tinha sempre receio de perder os filhos e por isso os aconselhava, repetidas vezes, não fosse algum ficar debaixo do comboio.

A casa onde moravam era pequena, mas arranjadinha de novo. Tinha fama de azarenta, pois, anos atrás, o filho dum empregado que ali morava, tinha sido colhido por um comboio, morrendo dias depois.

«Se Deus quiser, não nos há-de suceder nada»!, diziam ambos.

capa de oleado, e, de lanterna acesa, foi chamar o resto do pessoal. Avisados pelo telefone da guarda, os camaradas logo apareceram, encaminhando-se todos para a trincheira que tanto os preocupava.

Daquela vez, a linha não tinha resistido. Era inevitável o estabelecimento dos sinais de precaução. As terras caíram para a linha, as valêtas desapareceram, e tudo ficou em tal estado, que o Chefe de Distrito correu à estação da Cunheira a comunicar o sucedido.

O que valia, era que o primeiro comboio só passava perto do meio dia, havendo, portanto, seis horas para atamancar a linha. O Chefe de Lanço não tardou a chegar, e como era homem enérgico e conhecedor, logo tomou providências. De Vale do Peso, vieram duas vagonetas, guarnecidas com vinte auxiliares que trabalhavam na balastragem e, quatro horas depois, as terras tinham sido retiradas. Os sinais de precaução continuariam durante alguns dias, mas a verdade é que, com velocidade reduzida, os comboios já podiam passar. Depois, seria repregada a linha, aproveitando-se a oportunidade para substituir algumas travessas e fazer a limpeza das valetas.

Só depois do comboio que vinha de Valência de Alcântara é que o pessoal almoçou, e ali permaneceu até ao cair da tarde, pois podia haver surpresas.

* * *

Depois dum trabalho intenso, o pessoal recolheu a casa. A vagoneta foi montada na linha, indo à frente um assentador, com a caixa dos petardos e a bandeira vermelha. A guarda da passagem, a Olinda, mal viu os sinais, fechou as cancelas. Os cachôpos já dormiam, estando apenas acordadas a mais velha e a pequenita de meses — a mais nova do rancho.

Já a vagoneta se aproximava da casa da guarda, carregada de travessas e ferramentas, e o Joaquim da Luz, alegre e contente, animava os companheiros, incitando-os a fazer fôrça, para mais cedo chegassem a suas casas.

Era noite.

A certa altura, a vagoneta emperrou. O Joaquim da Luz, cheio de coragem, gritava e dizia aos camaradas para empurrarem a vagoneta com mais energia. Assim se fez, e só depois dum grande esforço a carga foi arrastada.

De repente, ouviu-se um grito, um gemido, um corpo cair por terra. Era a pobre guarda que, ao vêr o pimpólho mais novo colhido pela vagoneta, perdera os sentidos.

O pessoal correu logo a ver o que se

passava, e o pobre Joaquim da Luz, de lágrimas nos olhos, com o petiz ao còlo, registara o maior infortúnio da sua vida.

O miudito, mais uma vez corrêra para a linha, quando a mãe foi para junto das cancelas. Tropeçou junto dos carris e caiu desamparado, no momento em que a vagoneta passava. Foi o próprio pai, com os seus gritos e o seu entusiasmo, que incitou os camaradas a empurrarem a vagoneta.

De começo julgou que fosse uma pedrá, metida no contra-carril, que não deixava andar o veículo e, por isso mesmo, animou os companheiros para fazerem mais fôrça e levarem a bom termo a pesada carga. Foi ele, portanto, o Joaquim da Luz, o causador involuntário da morte do pequenito, sombra que durante muito tempo enlutou o lar dos dois ferroviários.

«Não há que vêr, a casa é azarenta», dizia o Joaquim da Luz aos companheiros!

* * *

Seis meses depois, uma carta da secção anunciava a promoção de Joaquim da Luz a Subchefe de Distrito. Ia morar para Vale do Peso, e, portanto, junto da família.

Os dias voltaram a ser alegres!

Trepadeiras floridas galgavam os cunhais da nova moradia. Um casal de pombos fazia evoluções no espaço.

Da chaminé, saiam espirais de fumo. Nas searas, brilhavam papoulas rubras. De saco às costas, seis crianças encaminhavam-se para a escola.

Nunca mais, por ordem do Destino, os pequenos do Joaquim da Luz, se debruçaram nas vedações, «À passagem do comboio»!

N. da R. — Este conto foi inspirado no quadro de José Malhõa, intitulado «À passagem do Comboio», pintura a óleo perdida no naufrágio do navio «Santo André». O nome dos personagens é suposto, mas o conto tem um fundo verdadeiro, pois refere-se a um acontecimento trágico ocorrido há anos no Ramal de Cáceres.

Um concurso de fotografias de assuntos ferroviários

Não é a primeira vez que o «Boletim da C. P.» realiza um concurso de fotografias.

O concurso deste ano é, no entanto, diferente dos anteriores, pois só serão aceitas as fotografias de assuntos ferroviários, como pontes, túneis, locomotivas, oficinas, estações, troços de linha, trabalhadores, etc., etc..

São muitos os fotógrafos amadores que existem na Companhia, os quais nos prestam frequentemente a sua valiosa colaboração. No concurso realizado em 1948, subiu a 68 o número de provas fotográficas apresentado à apreciação do júri, o que demonstra aptidão e bom gosto de grande número de ferroviários.

O presente concurso manifesta, como os anteriores, o grande apreço que o «Boletim da C. P.» tem pelos seus assinantes e ainda o desejo de estimular o gosto artístico dos amadores fotográficos.

Todos os leitores devem ter verificado que as capas do «Boletim da C. P.» são, de há muito, fotografias de assuntos exclusivamente ferroviários nas quais, não poucas vezes, o trabalho é enaltecido.

Na capa da nossa revista, do passado mês de Fevereiro, figuram as capas de todos os números publicados durante o ano de 1950. E' nesse género que devem ser executadas as fotografias apresentadas ao concurso anunciado, as quais se destinam às capas da nossa revista que, esperamos, tenham acentuado gosto artístico.

Podemos desde já informar que são estabelecidos seis prémios, nem mais nem menos do que três máquinas fotográficas de boa qualidade, cujos modelos indicaremos no próximo número e ainda três ampliações dos trabalhos classificados em 4.º, 5.º e 6.º lugar.

Resta-nos informar as bases do concurso, que, como verão, é destinado apenas aos assinantes do «Boletim da C. P.», condição

indispensável para tomar parte na competição, destinada aos agentes que apresentem trabalhos dignos de serem apreciados pelo júri.

BASES DO CONCURSO

1.ª — Está aberto o concurso de fotografias de assuntos ferroviários entre os assinantes do «Boletim da C. P.», o qual será encerrado no dia 15 de Maio de 1951.

2.ª — É condição indispensável para a classificação, o envio de uma fotografia no formato de 18×24, em papel brilhante e ainda da película respectiva.

3.ª — As películas e as provas fotográficas serão remetidas em envelope lacrado, que terá uma divisa escrita exteriormente. Noutro envelope, também lacrado, escrever-se á exteriormente a mesma divisa, e dentro o nome, morada e categoria do concorrente.

4.ª — Encerrado o concurso, serão as fotografias submetidas à apreciação do jury, que será composto por três pessoas indicadas pela Direcção do «Boletim da C. P.».

5.ª — Serão atribuídos aos concorrentes seis prémios, compostos de três máquinas fotográficas e três ampliações, dos trabalhos classificados em 4.º, 5.º e 6.º lugar.

6.ª — Os resultados do concurso serão tornados públicos, figurando os trabalhos seleccionados, pelo jury, numa exposição a realizar em local oportunamente designado.

7.ª — As fotografias que não estejam em condições de ser classificadas, serão devolvidas aos concorrentes, assim como as que não obtiverem prémios.

8.ª — As seis melhores fotografias apresentadas, além das que obtiverem prémios, serão reproduzidas na capa do «Boletim da C. P.» com indicação do nome do autor.

Está aberto o *Concurso de Fotografias de Assuntos Ferroviários*.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 25 — Peço dizer-me quais as vias indicadas que podem ser utilizadas pelos portadores de D. 5, D. 33, D. 152 bis e bilhetes de trânsito gratuito com procedência de Alfarelos e das estações ao Norte desta, incluindo as da Beira Alta, Dão, Vouga e todas ao Norte de Campanhã, com destino a Funcheira ou além.

- 1.ª Via — Alfarelos — Setil — V. Novas — Beja.
- 2.ª » — Alfarelos — Norte — Lisboa — Sado.
- 3.ª » — Alfarelos — Oeste — Lisboa — Sul — Beja, vias que normalmente podem servir a estação de destino.
- 4.ª Via — Alfarelos — Portalegre — C. Branco — Beja. (Via que só em casos excepcionais serve a estação de destino).

Resposta — Só podem ser utilizadas as seguintes vias: Alfarelos — Setil — V. Novas — Beja (normal) e Alfarelos — Norte — Lisboa — Sado (excepcional).

///

Pergunta n.º 26 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Cobrança a efectuar ao portador de assinatura de 3.ª classe, fornecida ao abrigo do Capitulo 1.º da Tarifa 4 - P., de Espinho a Coimbra, que toma o comboio n.º 4 em Porto e avisa seguir em 2.ª classe até destino.

Minho e Douro 6 Km. — mínimo	=	2\$50	
20 %	=	50	3\$00
Antiga Rede 121 Km.		42\$40	
20 %		8\$50	50\$90 53\$90
Espinho a Coimbra 102 Km. — 3.ª cl. a deduzir		25\$50	
			28\$40
F. 16 — 3 fracções a 5\$50		16\$50	
A cobrar.			44\$90

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

Minho e Douro:

Porto a Campanhã 6 Km.		
6 Km. × \$35 =	2\$10	
— Mínimo de cobrança	—	2\$50
aumento de 20 %	—	50
		3\$00

Antiga Rede:

Campanhã a Coimbra — 121 Km.		
121 Km. × \$35 =	42\$40	
aumento de 20 %	—	8\$50 50\$90 53\$90

A deduzir:

Preço de um bilhete inteiro da Tarifa Geral, de 3.ª classe de Espinho a Coimbra 102 Km. × \$25 =	25\$50
	28\$40

Taxa de velocidade (F. 16)	
3 fracções de 50 ãm. × 5\$00 =	15\$00
Importância total a cobrar.	43\$40

///

Pergunta n.º 27 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Barreiro-Mar para Beja.

100 sacos superfosfato de cal	5.000 Kg.
50 » nitrato de sódio	2.500 »
50 » azotato »	2.500 »
10 atados sacaria de linhagem vazia usada	500 »

Carga pelos Donos e descarga pela Companhia.

Distância 154 Km.

Tabela 15 preço de detalhe.

Transporte 78\$61 × 10	786\$10
Carga suplementar 66\$63 × 50	33\$32
Manutenção 4\$00 + 4\$00 + 5\$00 × 10	130\$00
» c/s 18\$00 × 50	9\$00
Aviso de chegada.	5\$00
Registo	3\$00
Cais — 105\$00 × \$10 × 11 sobre 10 % e 5 %	13\$35
Arredondamento	\$03
Total.	979\$80

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

T. Especial 1, tabela 15 (preço de detalhe) — 10.000 Kg.
T. Geral — 3.ª classe com redução de 40 % (remessa distinta) 500 Kg.

Preço 78\$61 × 10	=	786\$10
Manutenção 13 × 10	=	130\$00
Uso de cais \$10 × 11 × 10 =	11\$00	
Adicional de 5 %	\$55	11\$55 927\$65

Remessa distinta:

Preço 66\$63 × 0,50	=	33\$32
Manutenção 18\$00 × 0,50	=	9\$00
Uso de cais: \$10 × 11 × 0,50 =	\$55	
Adicional de 10 %	\$06	\$61 42\$93
Registo		3\$00
Aviso de chegada.		5\$00
Arredondamento.		\$02
Importância total a cobrar.		978\$60

Pergunta n.º 28 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado :

Transporte de 2 urnas com cadáveres (em um vagão) de Évora a Lisboa — T. Paço, carga e descarga Donos.

Distância 117 Km.	
Tarifa Geral — Base 16. ^a	
Preço 240\$00 × 2	= 480\$00
Evol. e manobras 12\$00 × 2	= 24\$00
Descarga em Barreiro 12\$00 × 2 =	24\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada.	1\$00

Via fluvial :

Artigo 12. ^o	— 600\$00
Total a cobrar.	1.132\$00

Resposta — O total correspondente à taxa apresentada é de 1.136\$00 visto a importância devida por aviso de chegada ser de 5\$00 respeitante a remessas de vagão completo.

Nota-se ainda que para este efeito se considerou que a operação de descarga no Barreiro seria efectuada pela Companhia e que o transporte até esta estação se fazia num só vagão a pedido do interessado.

(Art. 43.^o da Tarifa Geral).

///

Pergunta n.º 29 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado :

Pequena velocidade de Ermezinde para Trofa, uma caldeira de ferro 3.600 Kg. com 8^m de comprimento, carregada em 2 vagões e 4 caixas com acessórios 100 Kg., carga e descarga Donos.

Caldeira T. Geral 1.^a classe com aumento 15 %/o

Peso real — 12\$90 + 15 %/o × 3,16	5\$41
» virtual — 12\$90 × 8,4	108\$36
Acessórios — T. Geral 1. ^a × 0,10	1\$29
Manutenção — Caldeira 8\$00 × 12 ^t	96\$00
» — Acessórios	1\$80
Registo	3\$00
Aviso de chegada.	5\$00
Arredondamento	\$04
Total.	268\$90

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde :

Distância 15 Km.	
Tarifa Geral 1. ^a classe por 12.000 Kg.	
Peso real 3.500 Kg. preço com recargo de 15 %/o	
» virtual 8.400 Kg. preço simples.	
Preço 12\$90 + $\frac{12$90 \times 15}{100} = 14$83,5$	
14\$83,5 × 3,6	= 53\$41
Preço 12\$90 × 8,4	= 108\$36
Manutenção 8\$00 × 12.	= 96\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento.	\$03
Importância total a cobrar.	265\$80

Nota-se que para o efeito de taxa se consideram os acessórios incluídos no peso virtual.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 20 — Peço seja informado se posso aceitar à cauda de um comboio de passageiros, na linha do Dão, 3 vagões sem freio.

Resposta — Quando o serviço assim o exija, pode-se atrelar à cauda dos comboios de passageiros, um ou mais veículos desprovidos dos aparelhos de freio contínuo, ou de tubo de intercomunicação, com a condição de que o número destes veículos seja o máximo de 4, e não exceda um terço da composição do comboio.

Se forem mais de 2, um deles deverá ter freio manual guarnecido. (Livro E. 2 art.^o 31.^o § 1.^o).

///

Pergunta n.º 21 — No Livro Tabela de Frenagem dos comboios de mercadorias, somente de freio manual, encontra-se escrito o seguinte :

Nota 1 — Os furgões devem ser considerados como vazios por não ser fácil determinar com rigor a carga transportada. Os vagões colectores de detalhe devem ser considerados como vazios se forem vagões freios e como carregados no caso contrário.

Nota 2 — Só poderão ser considerados vagões freios aqueles cujo peso (tara e carga) for pelo menos 12 T. excepto em composições de material vazio.

Desejava ser elucidado se, no primeiro caso, um vagão colector com freio, está ou não nas mesmas condições de um Df., para efeito de contagem de peso frenado desde que a sua tara e carga transportada não atinja as 12 T.

Resposta — Segundo a nota 2 das instruções para uso das Tabelas de Frenagem, os vagões colectores devem ser considerados como vazios, isto é, apenas se toma o peso da tara, isto porque a sua carga na maioria dos casos é variável. Porém, se se trata dum vagão colector, cuja carga não sofre redução no percurso a considerar, toma-se o peso bruto (tara e carga).

No primeiro caso o vagão colector à partida da estação de origem do comboio, deve ter pelo menos o peso total (tara e carga) 12 T., devendo haver o máximo cuidado na sua colocação, tendo-se sempre bem presente o disposto na 6.^a regra das mesmas instruções.

///

Pergunta n.º 22 — Um agente ajuramentado é difamado, fora dos limites da Companhia, por determinado indivíduo em conversa com outro.

O agente ajuramentado teve depois conhecimento dessa difamação, dentro dos limites da Companhia, por intermédio da pessoa que ouviu a difamação.

Deverá, neste caso, o agente visado levantar autos de notícia ?

Resposta — Segundo a Instrução n.º 2.519, tratando-se de injúrias ou difamações dirigidas a agentes ajuramentados que não estavam no exercício das suas funções, não há que levantar autos.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Mota, empregado principal do Armazém Regional de Entroncamento. Admitido como servente de armazém em 21/10/912, passou a fiel de armazém em 1-11-921 e a fiel de 1.ª em 27-9-923, foi nomeado empregado de 2.ª cls. em 1-1-927, promovido a empregado principal em 1-19 44.

Júlio da Guia, Inspector principal da Revisão de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como operário em 1-12-910, foi nomeado Revisor de 3.ª cls. em 1-8-920, de 2.ª cls. em 1-3-922, de 1.ª cls. em 1-4-924, sendo promovido a Inspector principal em 1-1-948, depois de ter passado pelas diferentes categorias.



José Pinto Ribeiro, Chefe de de Maquinistas do Dep.º de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 23-12-910, foi nomeado fogueiro de 3.ª classe, em 25-11-916, a maquinista de 2.ª cls. em 21-11-923, a maquinista de 1.ª cls. em 1-1-930, maquinista principal em 1-1-943, vigilante em 1-7-947 e a chefe de maquinistas em 1-1-949.

Gregório dos Santos, ajudante do 2.º lanço da 13.ª Secção (Estremoz). Admitido como assentador de 2.ª classe (C. F. Estado) em 20-10-910, promovido a assentador de 1.ª cls. (sub-chefe de distrito em 12-4-920; a capataz de partido (chefe de dist.º) em 16-5-925; a chefe de lanço de 2.ª cls. em 1-6-928; a chefe de lanço de 1.ª cls. em 1-1-939 e a ajudante de secção em 1-1-949.



José Carvalho, chefe do dist.º 23 (Bemposta). Admitido como assentador em 21-11-910; promovido a subchefe de dist.º em 1-2-930 e a chefe de dist.º em 21-11-927.

António Lopes, subchefe do dist.º 115 (Belver), Admitido como assentador em 21-11-910 e promovido a subchefe do dist.º 10-9-917.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Augusto da Costa, marinheiro de 2.ª cl. da Via Fluvial. Tendo encontrado no vapor Estremadura, que fazia a carreira n.º 13 de 22 de Dezembro, três volumes contendo objectos no valor aproximado de 1.300\$00, prontamente os entregou ao mestre do barco, que, por sua vez, o entregou ao chefe da estação de Barreiro.

Alfredo Teodoro Ferreira, Carregador na estação de Evora, encontrou uma carteira contendo cinco vigésimos da lotaria e Esc. 580\$00, que prontamente entregou ao Chefe da Estação.



NOMEAÇÕES

Abastecimentos — *Empregados de 3.ª classe*: Vasco Carneira Florindo, Alfredo da Almeida e Silva, João Alberto Vizeto Rogado Rodrigues, Manuel Costa, Manuel Dias Ferr e Eloy Caseiro Lopes.

Comercial — *Ajudante de arquivista*: António Maurício.

Bilheteiras de 3.ª classe: Maria Adélia Nunes Simões, Antónia Teodora, Ester Zambujo Paixão, Anélica Edith dos Santos Figueiredo e Arminda da Conceição Amaral.

Escriturário: José da Costa Fernandes.

Contencioso — *Praticante*: David Duarte Lopes.

Exploração — *Escriturários*: José Dias Mendes e Joaquim Simões Cerca.

Servente: Claudino José Trejeira.

Empregados de 3.ª classe: Urbano de Matos Tavares, Carlos Alberto Carneiro, Helder Alves Meirim e Manuel Rodrigues Alinho Júnior.

Ajudantes de arquivistas: António Tomé, Bernardino da Cruz, Fernando Pinheiro e Armando Simões.

Material e Tracção — *Escriturários*: António Ferreira Mesquita, José Gonçalves da Silva, Guerreiro e Raúl José Guerreiro.

Empregado de 3.ª classe: Abel Luis Cosme da Silva Nunes.

Automotoristas de 3.ª classe: José Baptista Rocha e José João da Silva Bernardo.

Secretaria da D. G. — *Servente de escritório*: João Alfaia dos Anjos

Empregado de 3.ª: António Joaquim da Piedade Nogueira.

Escriturária de 3.ª: Maria Margarida Fernandes Jorge.

Empregado de 3.ª: Abílio Sebastião.

Serviços Médicos — Dr. Manuel João Lebre, médico da 4.ª Secção da Linha do Sul — Escoural
Dr. Francisco Lopes Vasques, médico provisório da 8.ª Secção da Linha do Sul — Beja.

Via e Obras — *Adido técnico ajudante*: Jorge de Almeida Pereira da Costa.

Escriturário: António Pereira Ribeiro.

Assentadores «Adidos»: Carlos da Costa, Joaquim Nunes da Silva e Augusto da Silva Vieira.

Operários de 3.ª classe «Adidos»: Manuel Francisco Nina dos Santos, Amável Canas e António Matias.

Servente de Obras «Adido»: António José Caldeira.

Empregados de 3.ª classe: Jaime Ferreira Aires, José Pereira Brito Rebelo e Ivo Caseiro Nunes.

Guardas de P. N.: Alcina Vieira Teixeira, Lígia Mendes Freire, Maria da Conceição, Olívia da Conceição Martinho, Zulmira Rodrigues Semião, Maria Luiza da Conceição, Rosa Valente, Maria Aurora dos Santos, Maria José Moreira Ferreira, Antónia Machado, Maria Beatriz Ferreira, Emilia Maria Silveira, Gracinda Ferreira dos Santos, Maria José da Graça, Palmira Marques Serra, Joaquina Maria Rato, Dulce de Castro Fernandes, Deolinda Gonçalves, Felismina Antónia da Luz Rosado, Maria Hermínia Rombinha, Ana Júlia Galiau, Isabel Teresa de Jesus Rafael e Rosa Maria da Costa Eugénio.

Assentadores: António Pereira de Sousa, Abel Rodrigues, João Dias Margarido, Agostinho Marques Couto, Fernando Augusto Varanda, António João Maria de Sousa, Manuel Maria Junceira, Gregório António Courela, Augusto António, António Francisco, Custódio Dias de Sousa, Gregório de Oliveira, António Martins Gonçalves, Francisco Pires de Oliveira, António Luiz Pereira, Manuel Sequeira, Francisco Silvestre, Américo Martins, Manuel de Queiroz, Jorge da Silva Pacheco, António Pereira, Eduardo Mendes, João de Oliveira Bolete, Ernesto de Oliveira Morgado, Joaquim Bernardes Claro, António Joaquim Augusto, Adélino dos Santos Brilhante, António Maurício, Domingos Martins da Costa, Manuel Fernando Vieira, Fernando Teixeira Pinto, João da Costa Martins, Francisco Manuel da Lança, Joaquim Machado Bandarrinha, Gabriel Martins André, Eduardo Luiz Roça, António Bento dos Santos, António Zagacho Torrejais, Rodrigo Martins Rosendo, Adriano Queiroz Correia, Domingos Soares, José Marques Jordão, Manuel Martins Lopes

Costeira, João da Conceição Bizarro, Manuel Martins Forte, Manuel Monteiro, Luiz do Nascimento Abalada Lebreiro, António Francisco de Castro, Alcino Pinto de Carvalho, Armindo de Queiroz, Afonso Manuel Inácio, Augusto Chaves Dias, Artur Simões, Manuel de Almeida e Silva, Avelino Tavares, Alberto Farinha Roberto, José Sousa, Jorge Domingos da Silva, Joaquim António, Manuel Lopes Ferreira, Dádio de Almeida e Cunha, António Mendes Fernandes, José Augusto Jesus Amorim, António Rodrigues Viana, Francisco Martins Afonso, Augusto Xavier da Silva, Ezequiel Augusto Pinto, Elias Rodrigo Jacinto, José Teodoro, Manuel Ventura Matoso, Manuel Bento, Manuel José Henriques e João Valente.

REFORMAS

Comercial — *Luís António de Andrade*: Fiscal de revisores de Lisboa.

Carlos Feliciano Gouveia: Revisor de bilhetes principal de Lisboa.

Júlio Duarte Ferreira: Revisor de bilhetes principal de Lisboa.

Exploração — *António Cardoso*: Factor de 1.^a classe de Coimbra-B.

Inocência José de Almeida: Factor de 1.^a classe de Évora.

João Maria Grave: Factor de 1.^a classe de Estremoz.

José Carvalho Júnior: Condutor principal de Alfarelos.

Manuel Fernandes: Capataz de Manobras de 1.^a classe de Alcântara-Mar.

José de Oliveira Gois: Agulheiro de 3.^a classe de Alfarelos.

Júlio Pereira Lopes: Carregador de Mosteirô.

Augusto Eugénio: Carregador de Cortiços.

Bento Madureira Barbosa: Servente de Régua.

João Nogueira: Guarda de passagem de nível de Rio Tinto.

Material e Tracção — *Joaquim Rodrigues da Cruz*: Chefe de Depósito do Depósito de Boavista.

Artur Cordeiro: Maquinista de 2.^a classe do Depósito de Barreiro.

Artur Lopes: Guarda do Depósito de Campanhã.

Manuel Alfredo de Almeida: Condutor de carruagens da Revisão de Barreiro.

José António Gomes: Revisor de 3.^a classe da Revisão do Minho-Contumil.

António Ribeiro da Silva: Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento.

Tomaz Jorge Trindade: Operário de 1.^a classe (estofador) das Oficinas de Barreiro.

Manuel Gonçalves da Silva: Operário ajudante (torneiro) do Depósito de Boavista.

João da Silva Rosas: Operário de 3.^a classe (serrador) das Oficinas de Campanhã.

Secretaria da D. G. — *José da Silva Quaresma*: Empregado principal.

Virgílio Gama: Empregado principal.

António Carlos: Contínuo de 1.^a.

Adília Ripper da Silva Machado: Escriurária principal.

PROMOÇÕES

Secretaria da D. G. — *A empregados de 2.^a*, António Simões Fonseca e Júlio da Luz Pedro.

A escriturários de 2.^a, Maria Manuela Marques e Maria Irene Gomes Pereira Ramos.

A arquivista de 1.^a, José Serra.

A contínuo de 1.^a, Luís Marques.

A contínuo de 2.^a, Sebastião Fernandes.

Contencioso — *A chefe de repartição*, Manuel Vargas Pinto.

FALECIMENTOS



Manuel da Cruz, carregador de Beja. Admitido como carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

António Luís Simplicio, maquinista de 2.^a classe do Depósito de Campolide.

Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 3-2-918, foi promovido a fogueiro de 2.^a classe em 1-1-923, a fogueiro de 1.^a classe em 1-1-926, a maquinista de 3.^a classe em 1-9-928.





Luís Alves Grácio, factor de 2.^a classe de Tramagal.

Admitido como praticante em 15 de Dezembro de 1933, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1935 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Abril de 1938 e a factor de 2.^a classe em 1 de Setembro de 1945.

Eugénio Ribeiro Martins, revisor de bilhetes de 3.^a classe de Alfarelos.

Admitido como carregador suplementar em 6 de Setembro de 1929, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1940 e promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1944. Em 1 de Dezembro de 1945 passou a guarda-freios de 2.^a classe e em 1 de Maio de 1946 foi nomeado revisor de bilhetes de 3.^a classe.



Emília de Jesus, guarda de P. N. do distrito 122 (Castelo Branco).

Admitida como guarda de P. N. em 1-3-1920.

Adelino Marques Rodrigues, escriturário da 8.^a Secção (Campanhã).

Admitido como praticante de escriturário em 14-5-1945 e promovido a escriturário em 1-6-1946



José de Oliveira, Chefe de 3.^a classe de Entroncamento.

Admitido como praticante em 30 de Agosto de 1916, foi nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1948.

Manuel Sequeira, Agulheiro de 3.^a cl. da Barca de Amieira.

Admitido como carregador em 21 de Maio de 1923, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Dezembro de 1928.

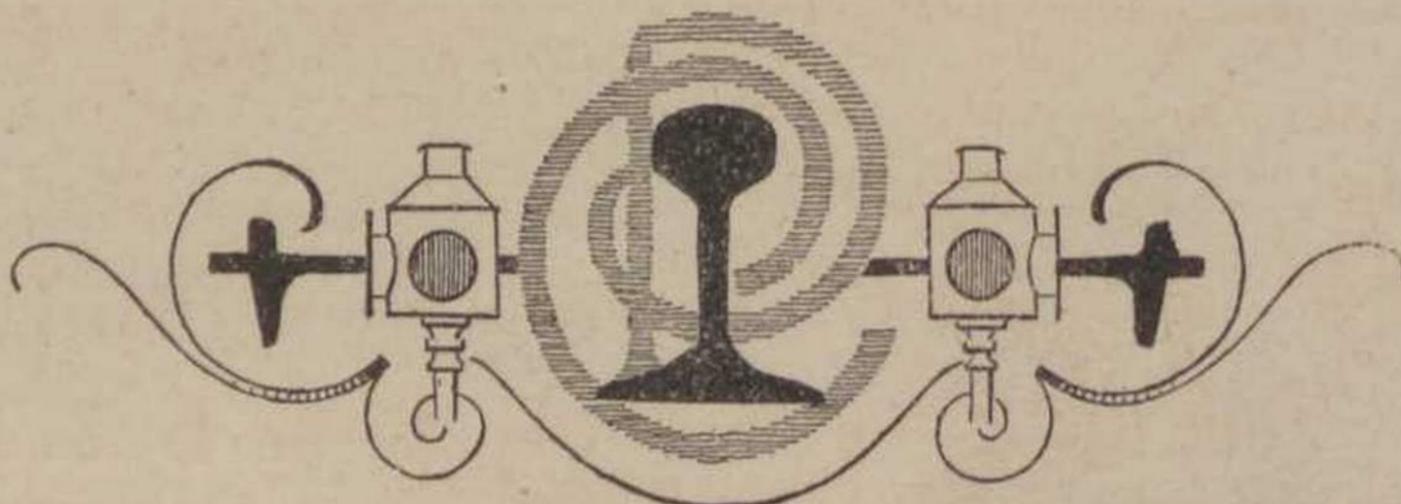


Francisco Pinto, carregador de Godim.

Admitido como carregador suplementar em 29 de Outubro de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1938.

Alexandre da Conceição, chefe de lanço de 1.^a classe do 1.^o lanço da 1.^a Secção (Campolide).

Admitido como assentador em 21-8-1920, promovido a subchefe de distrito em 21-10-1923; a chefe de distrito em 21-12-1927; a chefe de lanço de 2.^a classe em 1-1-1939 e a chefe de lanço de 1.^a classe em 1-1-1949



Sumário

O viaduto de Cabo Ruivo

Raios de luz sobre Portugal, anotados por uma suíça

As nossas iniciativas: A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares

Cartas ao Editor

João de Deus

As nossas iniciativas: Um concurso utilitário com importantes prémios

Lá por fora...

Para a história: Duas locomotivas dignas dum Museu de Caminhos de Ferro

Curiosidades: Duas pontes monumentais construídas por Eiffel

Velhos temas, por F. Pereira Rodrigues

Agradecimentos

À passagem do comboio, por António Montês

Um concurso de fotografias de assuntos ferroviários

Perguntas e Respostas

Pessoal

■

NA CAPA — O vapor «Evora» que faz serviço entre Lisboa T. P. e Barreiro



Companhia União Fabril

■

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

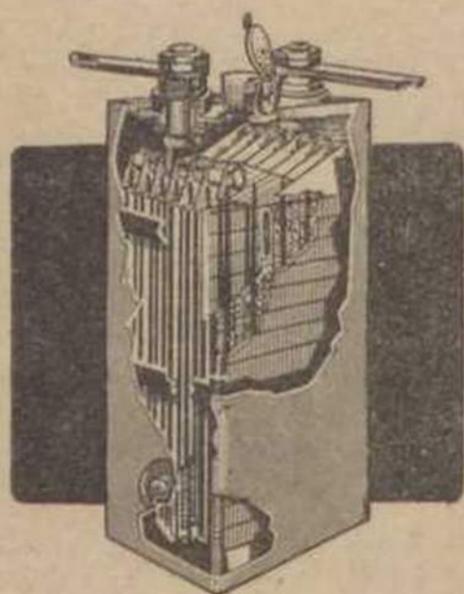
■

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

■

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

BATERIAS — SAFT — ALCALINAS



PARA:
 ARRANQUE DE MOTORES «DIESEL»
 ILUMINAÇÃO — SINALIZAÇÃO
 RÁDIO-RECEPTORES — T. S. F. — TELEFONES
 APARELHAGEM MEDICINAL
 AERODINAMOS — BARCOS — TRACÇÃO
 CENTRAIS ELÉCTRICAS
 ETC.

- * MANUTENÇÃO SIMPLES
- * LONGA DURAÇÃO
- * FABRICAÇÃO PERFEITA

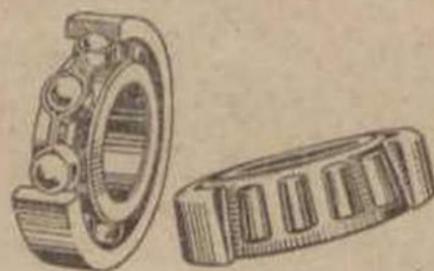
REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL METROPOLITANO E ULTRAMARINO
SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR
 Avenida Fontes Pereira de Melo, 12 — LISBOA — Telef. 5 1947

TIMKEN

ROLAMENTOS DE ROLETES CÓNICOS

FBC

ROLAMENTOS DE ESFERAS E ROLETES CILÍNDRICOS



C. SANTOS L^{DA}
 AV. LIBERDADE, 29-41 — LISBOA

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

Uma reprodução gráfica de

FOTOGRAVURA
ARMEIS & MORENO, L^{DA}
 L. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 18 581
 TELER, 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
 DESENHO — TRICROMIA
 FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA