



BOLETIM DA CP

PHILIPS SÉRIE 1951

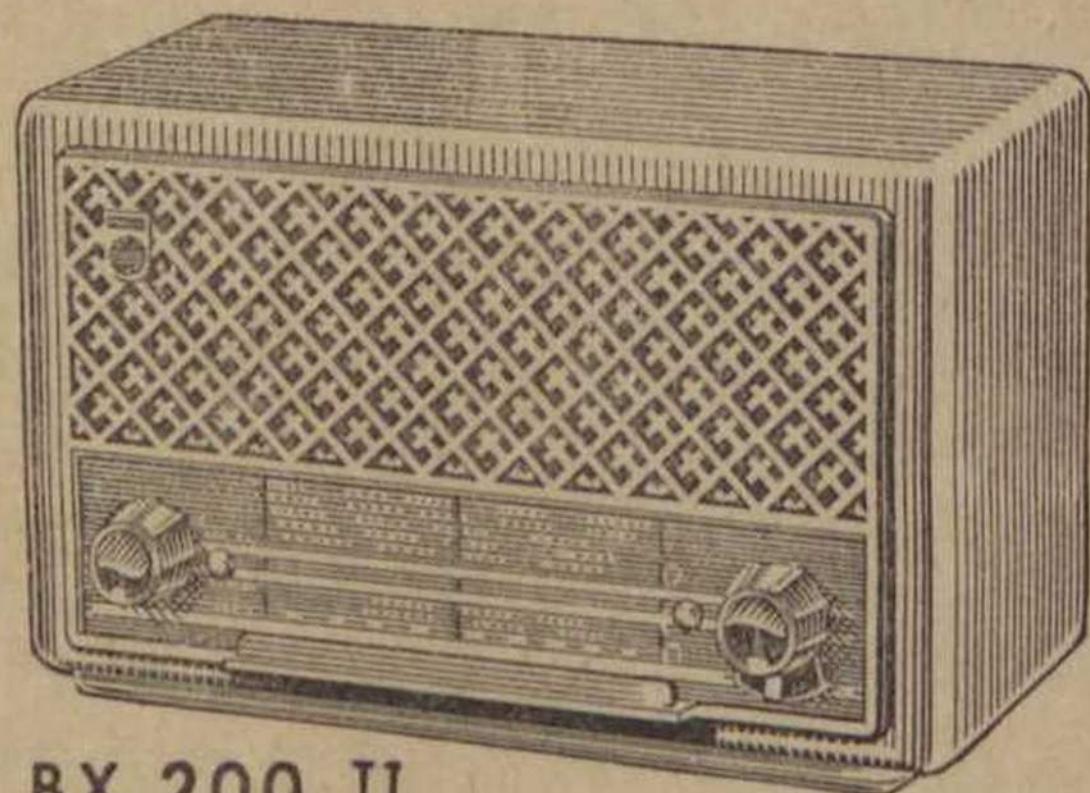
Novo Estilo

COM A VELOCIDADE
DOS EXPRESSOS...



...CORRE A FAMA
DESTES NOVOS
RÁDIOS

GRANDES
FACILIDADES
DE PAGAMENTO
A TODOS OS
FERROVIÁRIOS



BX 200 U

ESCOLHA UM **PHILIPS** "NOVO ESTILO"

NO AGENTE OFICIAL

CASA BASTOS

RUA DA PENHA DE FRANÇA, 63, 3.º, ESQ. — LISBOA — TEL. 4 0365



BOLETIM DA C.P.

N.º 268

OUTUBRO — 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

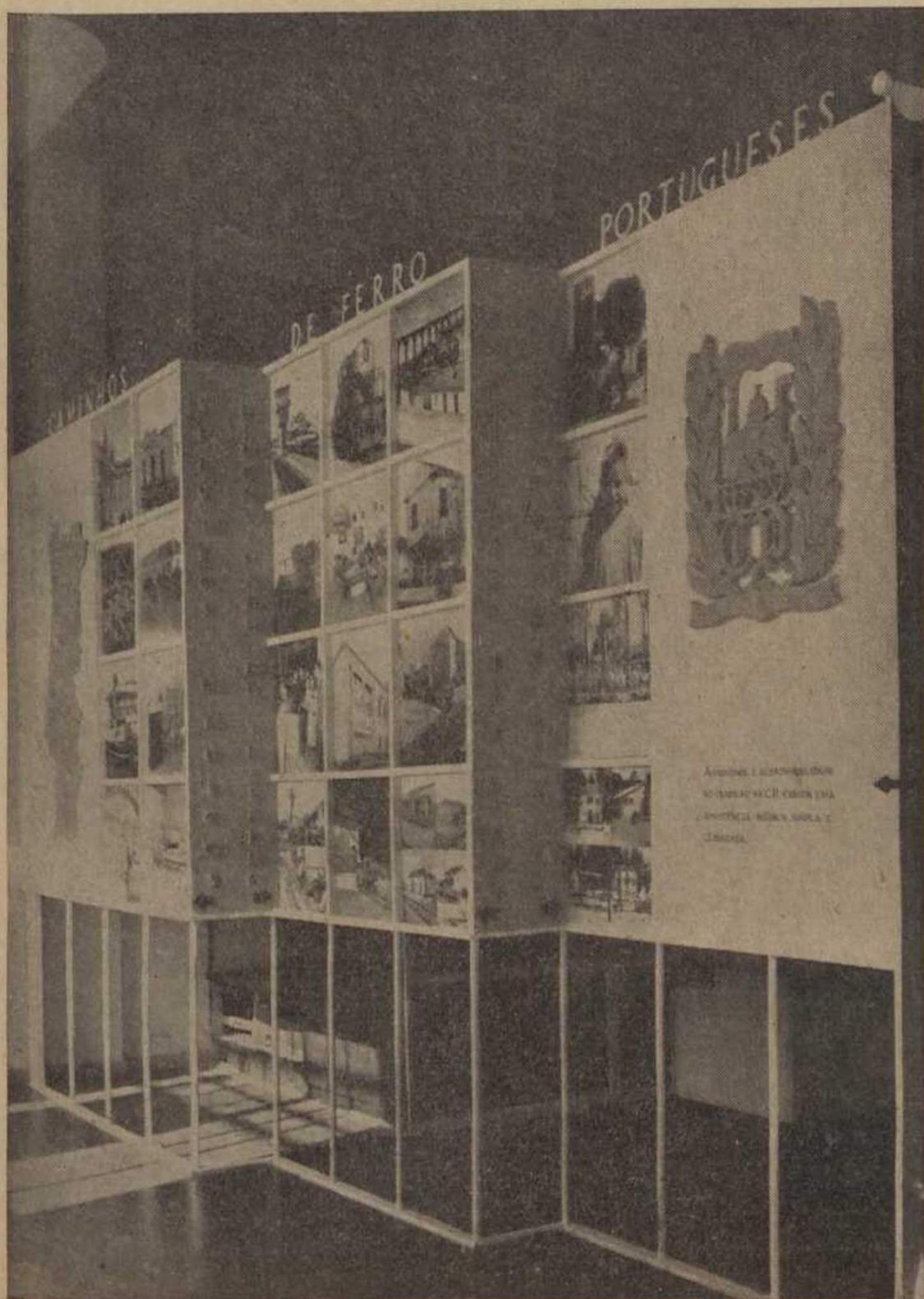
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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



NA Exposição realizada no Instituto Superior Técnico, em Lisboa, por ocasião do *X Congresso Internacional de Medicina do Trabalho* figurou uma interessante fotomontagem, sobre a assistência médica prestada pela C. P. aos trabalhadores do caminho de ferro.

A reunião das Subcomissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro

A convite da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reuniram-se em Sintra, de 11 a 15 de Setembro, duas Subcomissões de Estudo da IV Comissão (Exploração Técnica), da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.).

Na sessão inaugural, realizada no Palácio Valenças, por amável deferência da Câmara Municipal de Sintra, o Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, saudou os delegados estrangeiros mostrando a sua satisfação por os ver reunidos em Portugal. Depois de lhes desejar uma estadia agradável, fez votos para que, ao regressarem às suas terras, levassem as melhores impressões do nosso país. O Presidente da Câmara Municipal de Sintra, Eng.º Carlos Santos, depois de saudar os presentes, disse que a Vila de Sintra se sentia muito honrada com a visita de tão ilustres

personalidades, a quem dirigiu as suas saudações.

Foi então dado início aos trabalhos. Una das Subcomissões, presidida pelo Prof. Albert Dobmaier, Ministeriel dirigent dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, tem a seu cargo o estudo do problema «Utilização de técnicas modernas para melhoramento das ligações de serviço por telecomunicações e aperfeiçoamento dos métodos de exploração». Desta Subcomissão fazem parte, além da Administração presidente, os caminhos de ferro franceses (Mr. Marchand), italianos (Mrs. Palmieri e Fazio), Suecos (Mrs. Svensson e Baath) e Suiços (Mrs. Dietschi, Hager e Lambert), tendo assistido às reuniões o delegado português, Eng.º Abreu Ferreira, da Divisão de Exploração.

A outra Subcomissão está encarregada de



Aspecto do jantar oferecido no Palácio Hotel do Estoril



NAZARÉ — O Rancho Folclórico «Tá-Mar», que se exibiu no almoço regional

estudar as «Directivas a seguir e meios a adoptar para realizar a exploração mais económica nas linhas férreas, de acordo com a importância do tráfego», tem como presidente o Eng.^o C. de Azevedo Nazaré, Subchefe da Divisão de Exploração da C. P. e é constituída por delegados dos caminhos de ferro austriacos (Dr. Bruno Kepnik) franceses (Mrs. Long e Tougne), italianos (Mr. Cirillo) e portugueses (Eng.^{os} Vaz Cintra e Ferreira de Almeida).

O estudo dos dois problemas de exploração técnica que, pela sua actualidade, merecem a atenção de todas as Administrações incorporadas na U. I. C. ocupou três dias de reuniões no Palácio Valenças e foi completado com uma visita às instalações de exploração económica da C. P. na «estréla» de Évora.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses proporcionou aos delegados estrangeiros a visita a Évora — Cidade-Museu de Portugal — e ainda uma digressão pela Estremadura, a qual foi organizada pelo Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.

No dia 12, os convidados, transportados em automotora especial até S. Martinho do Porto, eram ali aguardados por um dos mo-

dernos auto carros da Companhia, que os transportou ao «Facho», esplêndido mirante sobre o Atlântico, levando-os depois ao Sítio da Nazaré, onde visitaram o Santuário e a praia de banhos, tendo assistido à chegada dos barcos de pesca.

No Forte de S. Miguel, com a autorização do Ministério da Marinha, teve lugar um almoço regional, para o qual tinha sido convidado o Presidente da Câmara Municipal Dr. Victor Coelho que, no final da refeição, agradeceu a honrosa visita, saudando os visitantes a quem foram entregues recordações.

O terraço do Forte de S. Miguel, estava coberto com velas de barcos, encontrando-se decorado com redes, odres, boias, âncoras e outros aprestos marítimos, tendo o almoço, com ementa regional, sido servido por gente do mar, que envergava os seus trajes pitorescos. A mesa, caprichosamente decorada com barcos e loiças regionais, foi muito apreciada pelos visitantes, que se mostraram encantados com os hábitos da mais característica praia de pescadores da nossa terra.

No final, exibiu-se o Rancho «Tá-Mar», cujas danças e cantares foram muito apreciados

pela assistência, que tributou uma grande ovacão ao simpático grupo folclórico, justamente considerado um dos melhores de Portugal.

Os convidados seguiram depois para a «Real Abadia de Santa Maria de Alcobaça» que visitaram demoradamente, tendo tomado chá na «Pousada de S. Martinho» onde lhe foram oferecidas lembranças regionais. A digressão, que foi muito apreciada, terminou com o regresso a Lisboa, feito também em automotora especial.

Em Évora, os visitantes percorreram a cidade, tendo admirado os principais monumentos como a Sé Catedral, Templo de Diana, S. Francisco, Igreja da Graça, Palácio D. Manuel, Antiga Universidade, etc., regressando a Lisboa ao fim da tarde de 14.

Num dos dias das reuniões, os delegados foram recebidos no Palácio Asseca, de Sintra, que lhes foi mostrado pelo actual proprietário Senhor Visconde de Asseca. Tiveram assim os visitantes ocasião de verificar a fidalga hospitalidade duma nobre família portuguesa, que não quis deixar passar a oportunidade de saudar os ilustres ferroviários que, durante alguns dias, se deliciaram com a mais encantadora e afamada estância de Portugal.

A reunião das Subcomissões da U. I. C., foi encerrada com um jantar oficial no Palácio

Hotel do Estoril, oferecido pela C. P. Presidiu o Engº O. de Azevedo Nazaré, Subchefe da Divisão de Exploração, que representava o nosso Director Geral.

Aos brindes, o Engº Azevedo Nazaré, depois de se referir à impossibilidade do nosso Director Geral presidir à refeição, apresentou aos delegados estrangeiros os cumprimentos dos caminhos de ferro portugueses, desejando a todos as maiores prosperidades pessoais e, depois de se referir aos trabalhos realizados, fez votos por um feliz regresso aos seus países, lamentando vê-los partir tão cedo e manifestando-lhes o desejo de, em breve, visitarem novamente Portugal.

Em nome dos delegados estrangeiros, o Prof. Albert Dobmaier, Ministeriel dirigent dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, depois de fazer o elogio dos caminhos de ferro e de se referir à acção do U. I. C., mostrou-se encantado com as belezas do nosso país, afirmado que as magníficas impressões recebidas em Portugal tiveram influência na forma proveitosa como decorreram os trabalhos. Agradeceu as gentilezas da C. P. e em nome de todas as delegações exaltou a hospitalidade portuguesa e o acolhimento amigo que lhes foi dispensado, terminando por beber pelas prosperidades de Portugal e dos seus caminhos de ferro.



Os delegados da U. I. C. na antiga Universidade de Évora

Uma lembrança dos ferroviários suíços aos seus camaradas de Portugal

COMO noticiámos, esteve em Portugal o «Jodler Club Tell», famoso grupo coral dos ferroviários suíços, cuja actuação nos concertos realizados em Lisboa, Estoril e Caldas da Rainha foi brilhante.

No momento da despedida, o «Boletim da C. P.» ofereceu aos camaradas suíços uma caravela em filigrana, delicada lembrança que figura na sede do «Jodler Club Tell», de Berne.

O referido grupo, aproveitando a passagem do nosso editor pela cidade de Berne, fez-lhe entrega dum agradecimento para os ferroviários portugueses, que traduz o seu reconhecimento pela forma hospitalar como recebemos os nossos camaradas. A lembrança representa o símbolo heráldico da histórica cidade de Berne, um urso esculpido em madeira, segurando nas mãos a bandeira da confederação helvética, bordada em seda. Na base da escultura lê-se a seguinte legenda, que traduz simpatia pelos ferroviários de Portugal:

Pede o Grupo de Cantores do «Jodler Club Tell», de Berne, aos seus estimados camaradas dos Caminhos de Ferro Portugueses, para aceitarem os seus agradecimentos e sentimentos amigos.

Berne e Lisboa, 28 de Abril a 10 de Maio 1951.



O Editor do «Boletim da C. P.», ao chegar a Lisboa, fez entrega da interessante lembrança ao nosso Director Geral, que imediatamente a colocou na chamada «Sala Grande», apressando-se a comunicar ao «Jodler Club Tell» a satisfação com que tinha recebido a recordação — prova de afecto que agradeceu, em nome de todos os ferroviários portugueses.

Falta dizer que o «Jodler Club Tell», ao saber da passagem do Editor do «Boletim da C. P.» pela cidade de Berne, não se limitou a oferecer a interessante lembrança, pois realizou um magnífico concerto num dos melhores restaurantes da cidade, em honra dos ferroviários de Portugal, que teve a assistência de ilustres ferroviários dos Caminhos de Ferro Federais e da linha do Lötschberg, que assim qui-

seram manifestar a sua simpatia pelo nosso país.

Desta forma se vão intensificando as relações de amizade e camaradagem, não só com os ferroviários suíços, mas com os de outros países da Europa, como Espanha, França, Suécia, Itália, etc.

Ao «Jodler Club Tell» endereça o «Boletim da C. P.» os seus melhores cumprimentos, aproveitando a oportunidade para, mais uma vez, lhe testemunhar os seus agradecimentos.

O Subsecretário das Obras Públicas de Espanha esteve na C. P.



NA ESTAÇÃO DO ROSSIO — O Eng.^o D. José Maria Rivero d'Aguilar, Subsecretário das Obras Públicas do Governo de Espanha, é recebido pelo Subsecretário das Obras Públicas de Portugal Eng.^o Alberto Saraiva e Sousa; Director Geral da C. P., Eng.^o Espregueira Mendes; Secretário Geral, Eng.^o Branco Cabral e Sub-director Geral Eng.^o Pereira Barata; Inspector Superior das Obras Públicas, Eng.^o Jorge Moreira; Director do Serviço de Pontes da J. A. E., Eng.^o Carlos Couvreur e António Montês, Editor do «Boletim da C. P.»

O Eng.^o D. José Maria Rivero d'Aguilar, Antigo Director Geral da «Renfe» e actual Subsecretário das Obras Públicas do Governo de Espanha, que veio há dias a Lisboa por motivo do Congresso Internacional da Estrada, dignou-se visitar a estação de Santa Apolónia.

Na presença do Director Geral da C. P. Eng.^o Espregueira Mendes, Subdirectores e vários funcionários superiores daquela empresa, D. José Maria Rivero d'Aguilar saudou todos os ferroviários portugueses, afirman-

do a sua simpatia pelo nosso país e garantindo-lhes que, apesar de ter deixado a Direcção dos Caminhos de Ferro Espanhóis, continuará a ser o mesmo amigo e camarada dos ferroviários portugueses, dos quais conserva sempre as melhores recordações.

Apraz-nos registar, com o merecido relevo, a notícia da visita do Eng.^o D. José Maria Rivero d'Aguilar, visita essa que constitui mais uma prova de que entre os ferroviários peninsulares existem as melhores relações de camaradagem e amizade.

MR. CEZARE LUCCHINI DEIXOU OS CAMINHOS DE FERRO FEDERAIS

DEPOIS de 43 anos de serviço, inteiramente consagrados à actividade ferroviária, deixou o alto cargo de Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suiços, Mr. Cezare Lucchini, que passou à situação de reforma por ter sido atingido pelo limite de idade.

O antigo Presidente da Direcção Geral dos C. F. F. é muito conhecido no meio ferroviário português, tendo visitado Lisboa quando da reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, realizada no nosso País em 1948.

Mr. Cezare Lucchini, teve a gentileza de receber os ferroviários portugueses que visitaram a Suíça, no ano passado, aos quais não escondeu a sua satisfação por se encontrar entre camaradas dum país amigo, confessando-se admirador de Portugal e do seu povo, cuja hospitalidade tinha tido ocasião de apreciar.

Este facto, só por si, justifica este artigo, que é de saudação para o ilustre ferroviário, que dedicou o melhor da sua vida à nossa profissão. E com esta saudação, vão os sinceros votos do «Boletim da C. P.» para que, na nova situação disfrute a melhor saúde.

Ao deixar a elevada função de Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais, cargo em que foi substituído por Mr. Hugo Gschwind, Doutor em Ciências Económicas — a quem o «Boletim da C. P.» apresenta os seus cumprimentos — Mr. Cezare Lucchini fez uma saudação a todos os ferroviários suíços, que o «Boletim dos C. F. F.» publicou na íntegra. Nessa saudação, que representa a sua despedida de todos os trabalhadores de caminhos de ferro, Mr. Cezare Lucchini agradece a colaboração

prestada, elogiando o mérito e a devoção com que trabalham em favor do prestígio dos caminhos de ferro federais.

«Continuai, caros ferroviários, a cumprir com amor o vosso dever, como se a empresa lhes pertencesse! Desenvolvei a iniciativa pessoal de alto a baixo!

Tende confiança uns nos outros, dando provas de colaboração, de coesão, de solidariedade e esforçando-se para elevar a vossa actividade, de forma que todos os que possuem as alavancas de comando as conservem, não sómente com o cérebro, mas, sobretudo, com o coração».

.....
«O turista, o industrial, o comerciante, todos os que confiam em nós e nos dão as suas receitas, são nossos clientes. Devem por isso ser tratados como o faria um negociante habil, que deseja atrair sempre mais público e por isso deve ser gentil, com todos os que utilizam o caminho de ferro..

E a terminar, Mr. Cezare Lucchini disse:

«Caros ferroviários! Eu não vos digo adeus, mas até breve. Eu sou e ficarei vosso amigo fiel. E quando eu encontrar algum de vós, a minha maior satisfação será a de vos apertar a mão!»

Estas palavras de afecto do antigo Presidente da Direcção Ge-

ral dos C. F. F. Suiços merecem ser apreciadas pelos nossos leitores.

A Mr. Lucchini, engenheiro distinto que durante 43 anos se dedicou proficientemente a trabalhos ferroviários, envia o «Boletim da C. P.» os seus melhores cumprimentos, desejando-lhe as maiores prosperidades.



MR. CEZARE LUCCHINI

Antigo Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de F. Federais

Regulamentação Dispersa

Motivos alheios à nossa vontade obrigam-nos a conservar em suspenso, por período de tempo impossível de prever, a publicação da «Separata» da regulamentação dispersa da Companhia.

O «Boletim da C. P.» não esquece, porém, a promessa feita e, logo que os referidos motivos tenham desaparecido, recomendará a publicação da aludida separata com os documentos que saíram no mês de Março de 1948, visto que os saídos em Janeiro e Fevereiro do mesmo ano já foram publicados.

Na medida do possível o «Boletim da C. P.» procurará então acelerar a publicação da «Separata» até conseguir que no «Boletim» de cada mês sejam publicados os diplomas da regulamentação dispersa saídos no mês anterior. Como se desconhece, porém, o tempo que demorará a regularizar-se a situação, iniciaremos no presente número a publicação de uma resenha, sob a rubrica «Documento», dos diplomas saídos desde Janeiro do corrente ano, a qual, enquanto não estiver actualizada a «Separata» da regulamentação dispersa, poderá prestar bons serviços aos nossos assinantes.

Direcção Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 299 — (18 de Janeiro de 1951) — Comissões de Reformas nos termos dos Regulamentos da Caixa de 1913 e 1927 — Biénio de 1951-1952.

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 294 — (20 de Janeiro de 1951) — Alteração do Art.º 19.º da Ordem da Direcção-Geral n.º 294. O pagamento ao pessoal dos escritórios centrais, estações de Lisboa, Barreiro e Porto e suas dependências, efectuar-se-á no dia antecedente, sempre que o dia designado para esse efeito seja domingo ou feriado.

Divisão Comercial

Fiscalização das receitas

Comunicação-Circular n.º 75 (11-1-1951) — Bilhetes a fornecer em troca de requisições de transporte.

Carta-Imprensa n.º 49 (6-1-1951) — Revalidação dos anexos à Carteira Profissional de Jornalista.

Reclamações

C/Circular n.º 24, de 8-1-1951 — Dá instruções sobre o transporte de tubos ou garrafas de ferro, utilizados no acondicionamento de oxigénio, gás carbónico, azoto, acetileno e outros gases.

Indica preceitos para se evitarem avarias e consequentes reclamações.

Tráfego

11.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. (Em vigor desde 1-2-1951) — Alteração das tabelas de preços da 12.ª Zona.

22.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias (Em vigor desde 1-2-1951) — Elimina a rubrica «terras radioactivas».

28.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.. (Em vigor desde 6-1-1951) — Báscula para pesagem de carros de carga na estação de Lisboa-P. — Cais de Xabregas.

29.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.. (Em vigor desde 22-1-1951) — Estabelece a fusão de Espinho e Espinho-Praia numa só estação, com a designação de «Espinho».

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 — G. V. (Em vigor desde 10-1-1951) — Altera a redacção do Artigo 4.º (Formalidades para o levantamento dos volumes na estação de destino).

Aviso ao Públ. Te. n.º 31 (Em vigor desde 15-11-1950) — Concessão de bónus no preço de transporte de escórias não designadas.

Aviso ao Públ. B. n.º 103 (Em vigor desde 15-1-1951) — Preço especial para o transporte de criação e ovos.

Aviso ao Públ. B. n.º 103 (Em vigor desde 22-1-1951) — Estabelece sejam taxados como 1 só veículo, dois ou mais automóveis carregados num só vagão.

Aviso ao Públ. B. n.º 104 (Em vigor desde 22-1-1951) — Estabelece a fusão de Espinho e Espinho-Praia numa só estação, com a designação de «Espinho».

Aviso ao Públ. B. n.º 105 (Em vigor

desde 25-1-951) — Transporte de leite e respectivas taras vazias, por meio de livrete especial.

Aviso ao Pùblico B. n.º 106 (Em vigor desde 1-2-951) — Preço especial para o transporte de várias mercadorias para o Algarve.

Aviso ao Pùblico B. n.º 107 (Em vigor desde 1-2-951) Preço especial para o transporte de conservas alimentícias, do Algarve para o Barreiro e Lisboa.

48.º Complemento à Tarifa de Camionagem (Em vigor desde 1-2-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Valongo, o Despacho Central de Valongo-Lordelo e os domicílios de Paços de Ferreira e de Freamunde.

89.º Complemento à Tarifa de Camionagem (Em vigor desde 1-2-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Grândola e o Despacho Central de Grândola.

92.º Complemento à Tarifa de Camionagem (Em vigor desde 25-2-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Oliveirinha e os Despachos Centrais de Beijós e Loureiro.

128.º Complemento à Tarifa de Camionagem (Em vigor desde 1-2-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vila Pouca de Aguiar e o Despacho Central de Valpaços.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Carta Impressa n.º 1 de 2-1-951 — Inventário de Encerados.

Instrução n.º 2535 de 5-1-951 — Sinalização do triângulo de Tunes.

Circular n.º 1092 de 8-1-951 — Contratos ou acordos sobre fornecimento de água, a estabelecer em nome da Companhia.

Instrução n.º 2536 de 8-1-951 — Organização geral do serviço na estação de Campanhã.

Carta Impressa n.º 25.º de 15-1-951 — Inventário de Cordas.

Movimento

Aviso de 25 de Janeiro de 1951 — Realização de comboios entre Pampilhosa, Cantanhede e Figueira no dia 5/2, em vez de no dia 6/2, por ocasião da feira em Cantanhede.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3369 de 29-1-951 — Comunicação aos Serviços Centrais e regionais sobre o encerramento dos escritórios por motivo do feriado do Carnaval e do abono ao pessoal das Oficinas da Companhia, no dia 6/2, em que as mesmas estão encerradas.

Conservação

Circular n.º 223 de 16-1-951 — Aditamento à Circular n.º 217 — Definição dos limites do terreno do Caminho de Ferro nos desenhos a enviar ao Serviço.

Circular n.º 224 de 16-1-951 — Determina que sempre que seja alterada a distribuição de águas em qualquer estação seja rectificada a planta existente no cadastro da Divisão.

Movimento

12.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 871 de 7/2/951 — Alterações a considerar na Nomenclatura dos modelos da série M.

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 300 — (14 de Fevereiro de 1951) — Comunica que por resolução do Conselho de Administração, em sessão de 1 de Fevereiro corrente, fica revogado o *Regulamento Geral do Pessoal Operário da Companhia*, promulgado em 12 de Abril de 1927.

Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

3.º Aditamento à Instrução n.º 2236, de 3-2-951 — Sinalização das estações do Porto e Campanhã (Lado Sul).

Instrução n.º 2537, de 9-2-951 — Sinalização da estação do Porto — Trindade.

Divisão Comercial

Tráfego

2.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cdes, entre Portugal e França, em trânsito por Espanha. (Em vigor desde 1-3-951) — Substitui as páginas 13 e 14 da Tarifa. Substitui a redacção do n.º 1 do Artigo 3.º do Capítulo I das Condições de transporte.

Substitui a redacção do n.º 3 das instruções para o cálculo dos preços de transporte. Introduz alterações na tabela de preços correspondentes aos percursos franceses. Inclui a estação de Chão de Maçãs entre as que executam serviço ao abrigo da Tarifa. Inclui as estações de La Baule-Escoublac e Clermont-Ferrand entre as estações francesas que executam serviço ao abrigo da Tarifa.

4.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro, e respectivo Anexo. (Em vigor desde 1-3-951). — Atribui distâncias próprias aos apeadeiros de Alvaraes e Carapeços, rectifica as distâncias de aplicação do apeadeiro de Silva e estabelece distâncias de aplicação para os apeadeiros de Arroteia e Custiô-Araújo.

30.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 9-2-951). — Altera o serviço que prestam os apeadeiros de Trémota e Almalaguez.

Aviso ao Pùblico Te. n.º 32. (Em vigor desde 9-2-951). — Concede bónus no preço de transporte de óleo de mendubi.

Aviso ao Pùblico B. n.º 108. (Em vigor desde 12-2-951). — Estabelece preço especial para o transporte de cascas para curtimento de couros.

Aviso ao Pùblico B. n.º 109. (Em vigor desde 1-3-951). — Substitui o texto das disposições complementares especiais ao Artigo 21.º da C. I. M. (Direito de modificar o contrato de transporte) constantes do n.º 2, da alínea B) do Título II do Aviso ao Pùblico B. n.º 56, de 19 de Setembro de 1949, e estabelece o despacho directo de mercadorias para a Austria, a Dinamarca, a Noruega e a Suécia.

Aviso ao Pùblico B. n.º 110. (Em vigor desde 1-3-951). — Estabelece preços especiais para o transporte de gesso.

Aviso ao Pùblico B. n.º 111. (Em vigor desde 5-3-951). — Estabelece preços especiais para o transporte de sabão ordinário.

Circular n.º 78. (Em vigor desde 17-2-951). — Anula algumas Circulares da Divisão de Exploração, relativas a assuntos de tráfego.

5.º Aditamento à Tarifa de Camiona-

gem no Porto. (Em vigor desde 8-2-951). — Estabelece preços especiais para as remessas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1, de Grande Velocidade, e do Aviso ao Pùblico B. n.º 100.

8.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa. (Em vigor desde 8-2-951). — Estabelece preços especiais para as remessas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1, de Grande Velocidade, e do Aviso ao Pùblico B. n.º 100.

5.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-3-951). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Pombal e os Despachos Centrais de Anciao, Avelar, Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pera.

93.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 5-3-951). — Transporte de mercadorias entre a estação de Santarém e o Despacho Central de Pernes e os Postos de Despacho de Póvoa de Santarém e Torre do Bispo.

Divisão Comercial

Fiscalização das Receitas

Comunicação — Circular n.º 76 — Comunica que o jornal *O Figueirense* e a revista *Cara Alegre* podem ser transportados gratuitamente nos comboios.

Comunicação — Circular n.º 77 — Refere-se às condições a que fica sujeita a aceitação, em trânsito, das Requisições, da Assembleia Nacional.

Carta — Impressa n.º 50 — Indica os prazos para o envio, pelas estações e Despachos Centrais, de todos os impressos utilizados, pertencentes a este Serviço e que diga respeito aos anos de 1948 e anteriores.

Divisão de Via e Obras

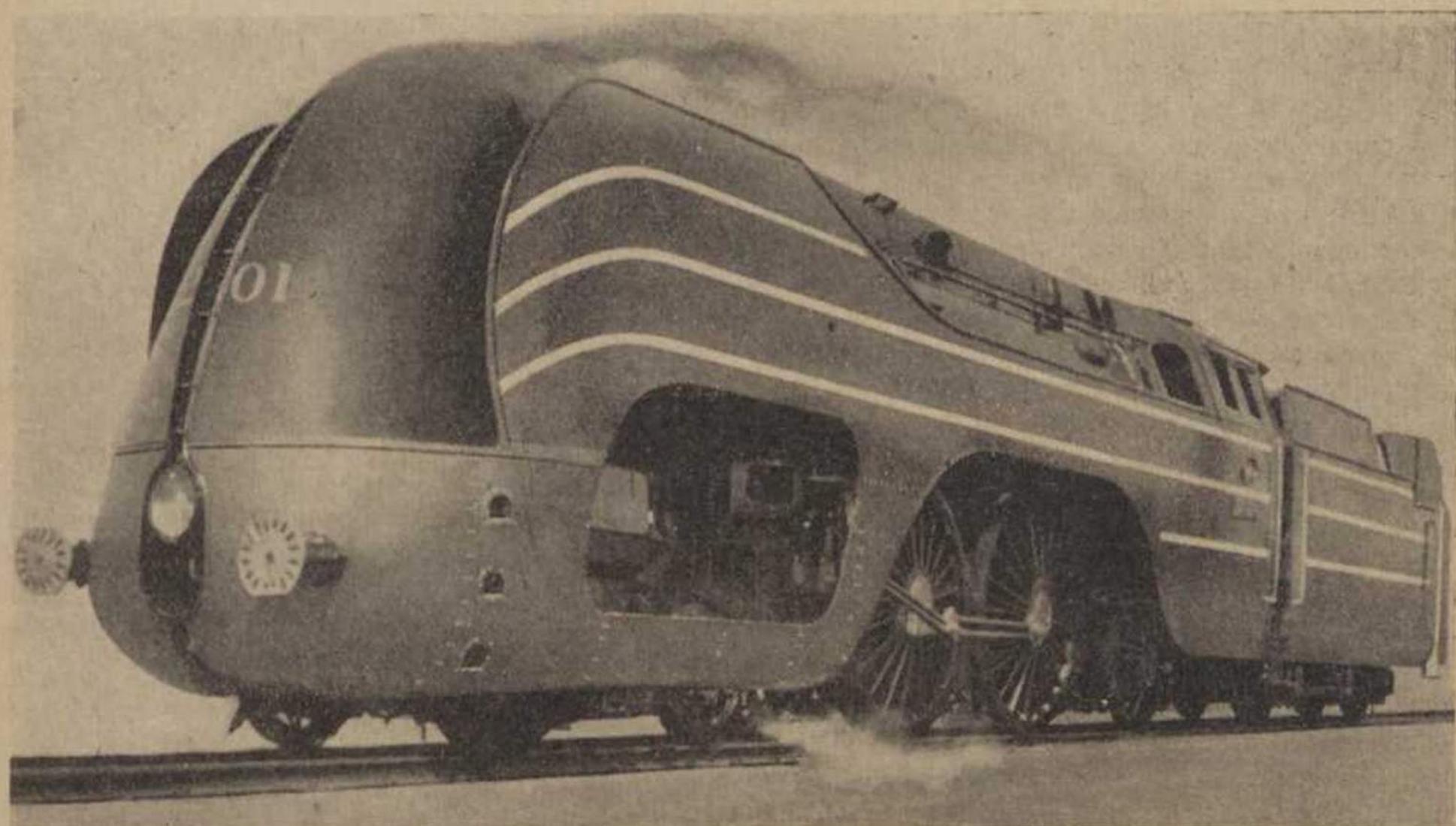
Instrução de Via N.º 325 de 24-2-1951. — Determina que as propostas X-32 de pronto pagamento ao pessoal dispensado devem ser estabelecidas com antecedência, para serem visadas pela Divisão.

Conservação

Circular N.º 225 de 1-2-1951 — Acerca da conservação dos marcos de betão armado que delimitam os terrenos do Caminho de Ferro.

BÉLGICA

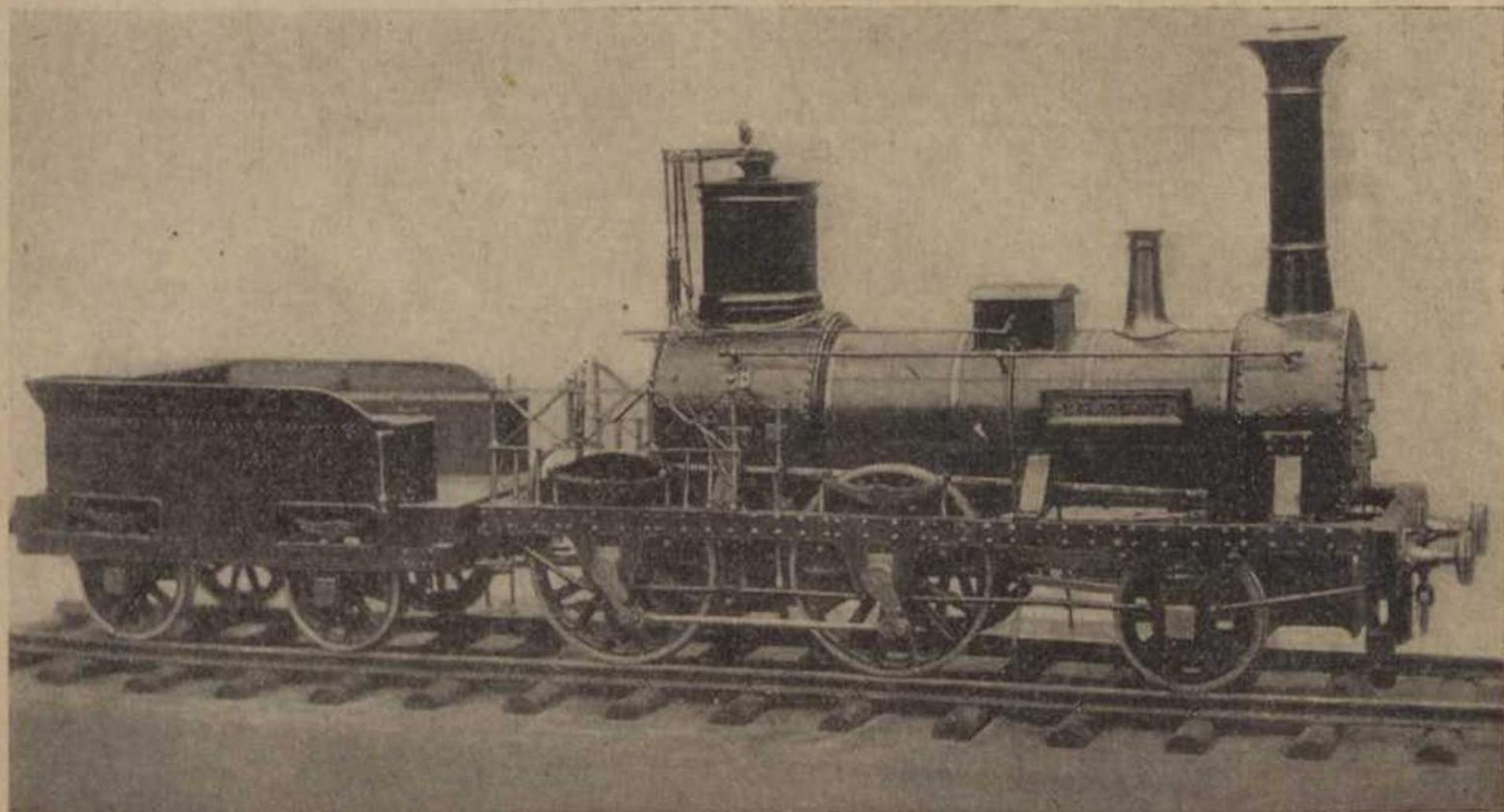
O PROGRESSO DAS LOCOMOTIVAS



Locomotiva «Atlântico», com a potência de 3000 cavalos vapor. Tem o peso de 148 toneladas. O diâmetro das rodas é de 2,10m., atingindo a velocidade de 140 quilómetros à hora.

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas publicou recentemente uma colecção de bilhetes postais, com as locomotivas utilizadas na sua rede.

O «Boletim da C. P.», ao referir-se ao assunto, publica hoje as fotografias das máquinas «O Elefante» e «Atlântico», respectivamente de 1835 e 1938, pelas quais se verifica o progresso realizado em 103 anos.



Locomotiva «O Elefante» — Com a potência de 100 cavalos vapor. Tem o peso de 20 toneladas. O diâmetro das rodas é de 1,429 m., atingindo a velocidade de 40 quilómetros à hora.

Todas as locomotivas da Europa querem vestir a «camisola amarela»

O Jornal *La Presse*, de Paris, referiu-se há dias ao terrível acidente ferroviário do «rápido» Frankfurt-Paris, devido a deficiências de sinalização.

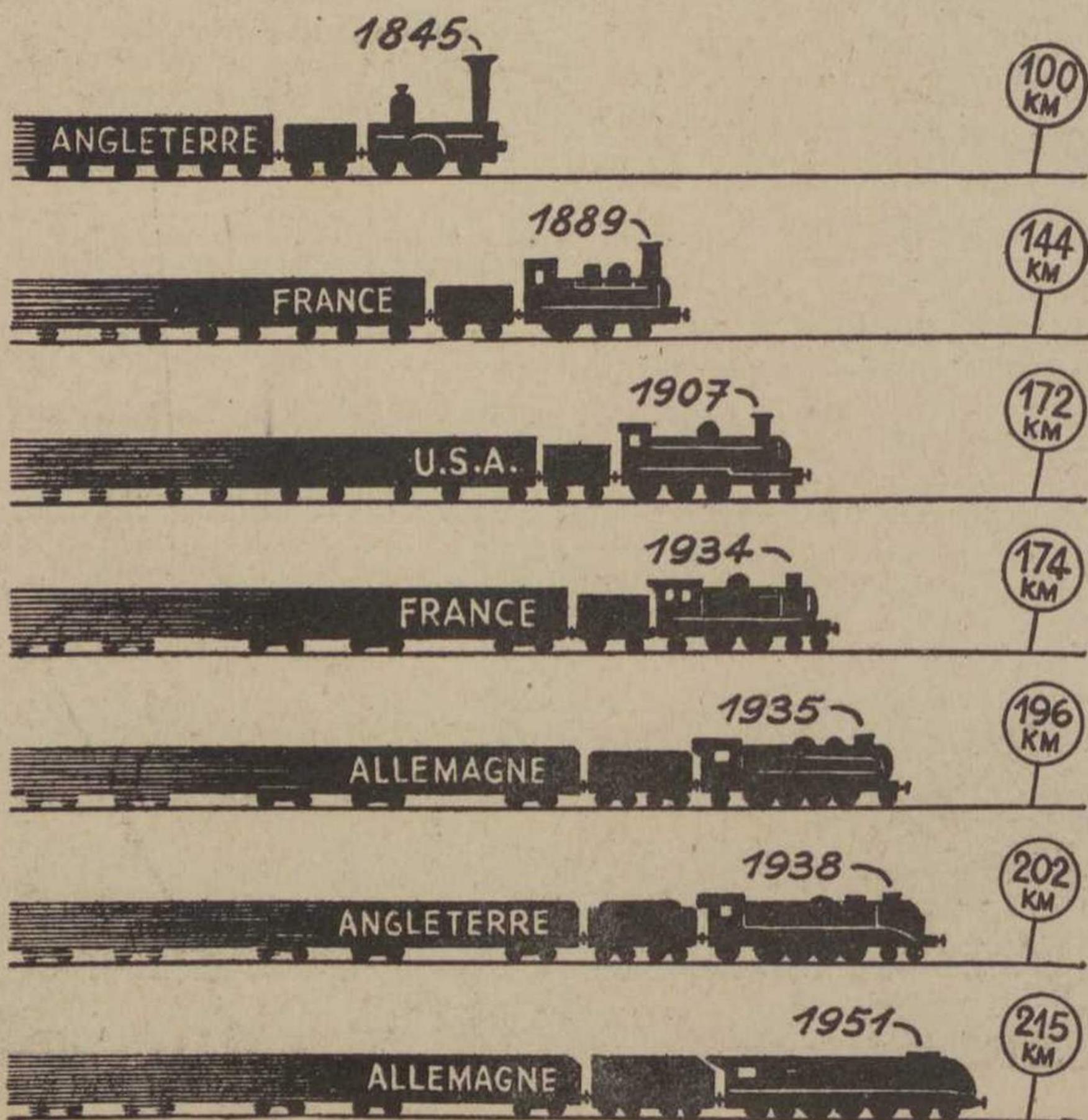
Diz aquele jornal, que o sistema de sinalização deve ser aperfeiçoado à medida que a velocidade dos comboios aumenta, visto que para parar um comboio lançado a cem quilómetros à hora, se torna indispensável a extensão dum quilómetro.

O referido diário, depois de dizer que os caminhos de ferro franceses utilizam a soldagem de carris em extensões de 600 a 800 metros, e de se referir à velocidade conseguida na Alemanha, por um comboio constituído por três veículos entre Dortmund e Frankfurt, de 215 quilómetros à hora, afirma que no período de um século, a velocidade dos comboios passou ao dobro.

A gravura que publicamos, extraída do jornal *La Presse*, mostra as velocidades alcançadas de 1845 a 1951 nos comboios europeus.

As locomotivas da Europa parecem todas empenhadas, neste século de progresso, em vestir a «camisola amarela» da velocidade, tornando-se impossível prever onde chegarão as velocidades no ano 2000!

A. M.



Concurso utilitário do «Boletim da C. P.»

COMO é do conhecimento dos nossos leitores, o «Boletim da C. P.» realizou o seu primeiro concurso utilitário, em colaboração com a firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª, L.ª, de S. João da Madeira, conhecidos fabricantes das máquinas de costura «OLIVA».

Em sessão pública realizada no Teatro Capitólio de Lisboa, foi feito o sorteio dos prémios, o qual foi retransmitido pelo Rádio Club Português.

O número de concorrentes elevou-se a cerca de 12.000, tendo os jornais diários publicado os resultados do concurso, que foram os seguintes:

1.º prémio: n.º 3443 — Uma máquina de costura «Oliva» ao factor de 3.º Joaquim da Silva — Ovar.

2.º prémio: n.º 9836 — Um fogão de cozinha «Primoliva» ao fiel de 2.º Francisco Lopes Lameira — Lisboa-P.

3.º prémio: n.º 5968 — Um ferro de engo-



Aspecto do Cine-Teatro de Ovar no momento em que foi feita a entrega do primeiro prémio à família do Factor de 3.ª classe Joaquim da Silva

mar "Oliva" ao chefe de Distrito João Dionísio — Abrantes.

4.º prémio: n.º 4815 — Um ferro de engomar "Oliva" ao factor de 1.ª António Marques Clara — Telhada.

5.º prémio: n.º 3359 — Um ferro de engomar "Oliva" ao limpador Joaquim Matos — Campolide.

6.º prémio: n.º 3033 — Um ferro de engomar "Oliva" ao factor de 2.ª João Chambre — Setil-

Sr.ª D. Maria de Jesus Silva, esposa do factor de 3.ª Joaquim da Silva, da estação de Ovar, presentemente em África. À entrega, realizada no Cine-Teatro de Ovar, assistiram muitas centenas de pessoas, que elogiaram a interessante iniciativa do "Boletim da C. P.", feita em colaboração com as Oficinas Metalúrgicas "OLIVA" de S. João da Madeira.

Os restantes prémios serão entregues pela firma A. J. Oliveira, Filhos & C.ª L.ª, aos por-



Reprodução do Bilhete Postal com o número do primeiro prémio

7.º prémio: n.º 1401 — Um ferro de engomar "Oliva" ao carregador José Machado Ferreira — Torre das Vargens.

8.º prémio: n.º 5508 — Um ferro de engomar "Oliva" ao factor de 2.ª Manuel António Costa — Borba.

* * *

Dias depois, a firma A. J. Oliveira, Filhos & C.ª L.ª, recebia o bilhete postal do concorrente classificado em primeiro lugar, que reproduzimos e contra entrega do qual a família do interessado recebeu o 1.º prémio — Uma máquina de costura "Oliva", em gabinete de luxo.

A entrega do respectivo prémio foi feita à

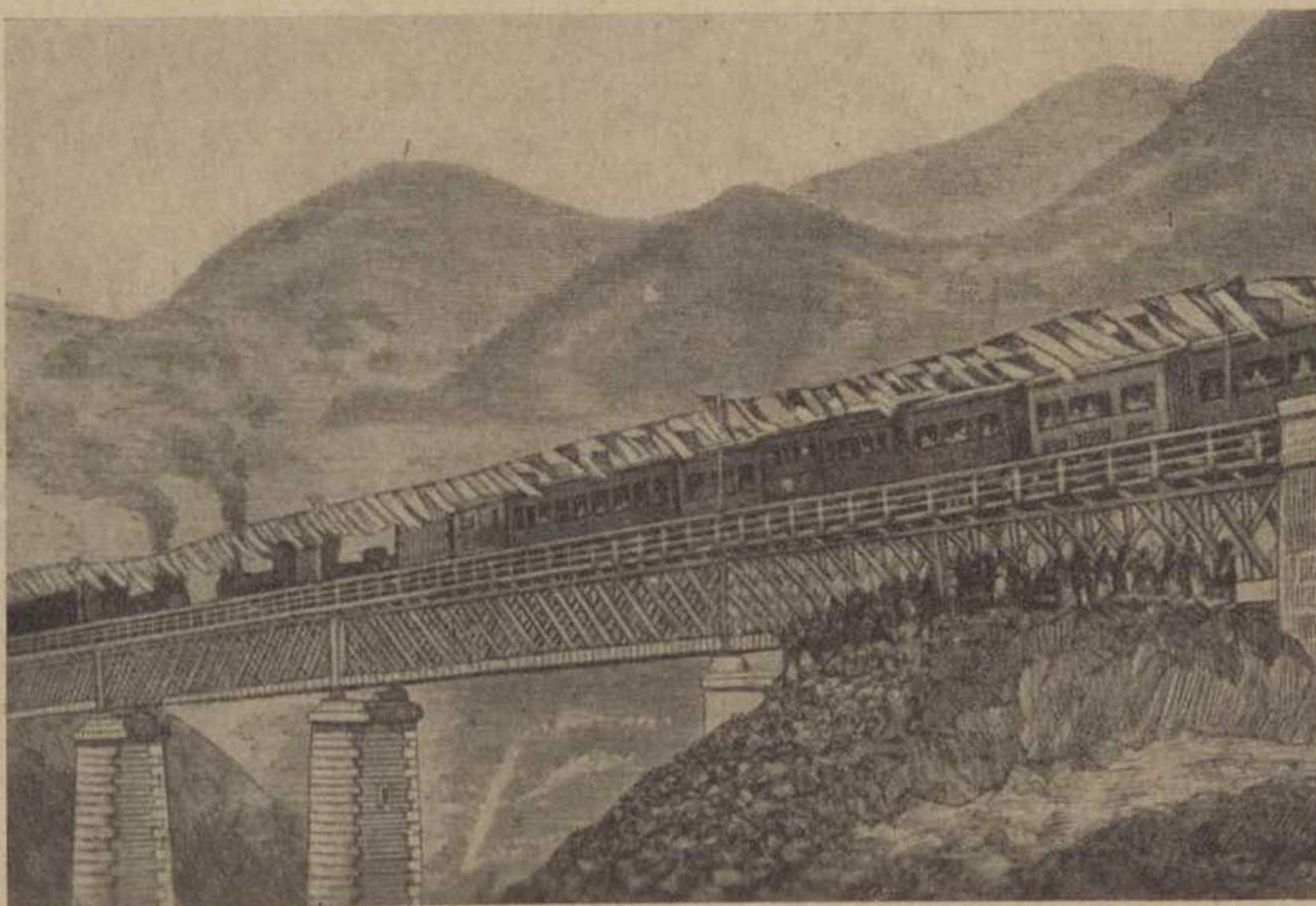
tadores dos bilhetes postais com os números premiados.

Agora que terminou o 1.º Concurso Utilitário do "Boletim da C. P." é nosso dever testemunhar o nosso reconhecimento às Oficinas Metalúrgicas "OLIVA", de quem recebemos uma colaboração valiosíssima, sem a qual não poderia alcançar tão extraordinário brilho.

As Oficinas Metalúrgicas "OLIVA", cujos produtos são já conhecidos em todo o País pela excelência do fabrico, endereça o "Boletim da C. P." os seus cumprimentos, aproveitando a oportunidade para saudar os seus leitores pelo interesse com que receberam a interessante iniciativa.

PARA A HISTÓRIA

DO PORTO A SALAMANCA



Inauguração da Ponte Internacional do Rio Águeda, em 8 de Dezembro de 1887

ESTÃO finalmente ligadas as nossas provincias do norte com o resto da Europa, por meio de uma linha ferrea directa, que encurta consideravelmente o caminho, entre o Porto, aquelle centro de producção e actividade que tão cioso é, e com razão, das suas prerrogativas e tão propugnador se conserva de todos os seus melhoramentos moraes e materiaes, e os demais paizes, sem percorrer na sua extensão de mais de 350 kilometros o nosso, sem passar pelas fronteiras da Estremadura, nem pelas da Galliza, nem, finalmente, pelo centro da Hespanha.

A linha do Porto a Salamanca foi aberta á exploração em 8 de Dezembro ultimo, dia de Nossa Senhora da Conceição.

Que esta bondosa Padroeira do Reino o seja tambem da nova via ferrea, para que ella produza para o nosso paiz os seus be-

neficos effeitos, é o que desejamos, já que tantos sacrificios nos custou aquella obra, que o espirito teimosamente emprehendedor das nossas provincias do norte quiz fazer em terreno visinho.

Porque é uma teima, um costumesinho que nós temos, e que o proverbio «metter a foice em ceara alheia» não nos castiga:

— Fazer obras na casa dos vizinhos.

Que importa que nos faltem cá na sala, ou na cosinha, os moveis ou os utensilios indispensaveis? O que tem que a nossa agricultura não tenha estradas para levar os seus productos aos mercados; que a nossa industria textil viva ali na Covilhã entre rochedos, á espera que a linha da Beira Baixa lhe vá abrir passagem aos seus artefactos; que para ir ao Algarve seja necesario passar mais inclemencias do que para atravessar a África; que Bragança se con-

serve na dependencia do archaico churrião se quer vir ao Porto?

Isso tudo são superfluidades que bem escusamos; do que nós necessitamos é de muitas linhas internacionaes, muitas ligações com os paizes cultos, para não irmos lá, e ao mesmo tempo, tambem, muitas exigencias de passaportes, quarentenas e outras prescripções impostas aos passageiros... para que elles tambem cá não venham.

Tirado de ser isto, cada provincia tem a sua ligação com o reino vizinho por uma via accelerada; pode-se atravessar a fronteira em caminhos de ferro por 5 pontos differentes; é o necessario.

Para isso não nos poupámos a despezas nem a fadigas e lá vamos atraç do pennacho do fumo da machina, por essas terras fóra, tendo que deixar na fronteira as mallas, para verificação da alfandega hespanhola, graças á hypothetica lei de transito do paiz vizinho.

E não foram pequenos os sacrificios que nos custou esta nova rede.

Resumil-as-hemos em poucas palavras:

Não estando a Hespanha resolvida a construir estas linhas, foi mister que os principaes bancos e banqueiros do Porto se reunissem n'um syndicato para esse fim.

Mas para levantar capitaes, obstando a que a enorme somma necessaria para a construcção fosse retirada da circulação d'aquelle praça, o governo teve que garantir um juro ao que fosse empregado, garantia com a qual o syndicato levantou um emprestimo de 4500 contos no Comptoir d'Escompte.

Este emprestimo, porém, foi repetidas vezes protogado no seu prazo de liquidação, até que, ha poucos mezes, o tomador o denunciou, vendo-se de novo os bancos portuenses a braços com a difficultade de dispenderem tão enorme somma que forçosamente iria affectar as suas transacções ordinarias.

Mais uma vez o governo teve que intervir, pondo á disposição do syndicato importantes quantias, para a liquidação d'aquelle credito, e não virá longe o dia em que esta negociação venha a publico nos seus detalhes geralmente desconhecidos hoje, porque, ao que se affirma, o governo vae propôr ás

camaras providencias tendentes a exonerar o syndicato portuense dos seus encargos.

Ha mais ainda:

A ponte internacional sobre o qual os comboios se beijaram, segundo a phrase consagrada a esse acto, foi tambem construida pelo nosso paiz, isto é, pelo Estado, independentemente do syndicato.

Caro beijo aquelle, ou caro thalamo em que elle se deu.

É essa cerimonia que a nossa gravura hoje representa.

A ponte estava vistosamente embandeirada com os pavilhões das duas nações.

Os dois comboios, o portuguez que ás 4 horas e tres quartos da manhã partira do Porto, e o hespanhol que sahira de Salamanca ás 7, chegaram ás 11 horas e meia á ponte internacional, parando respeitosamente junto dos encontros, e avançando depois até o centro da ponte, onde os cabeçotes das duas machinas se tocaram entre vivas acclamações.

Então o comboio portuguez recuou, trazendo engatado o hespanhol, para a estação de Barca d'Alva, onde foi servido aos convidados um almoço de 100 talheres.

Á 1 hora da tarde os excursionistas pôzeram-se a caminho tendo-se reunido os dois comboios de inauguração, em um só que, rebocado pelas duas machinas, transpoz a ponte internacional, avançando rapidamente pela Hespanha dentro.

A secção d'esta linha entre a fronteira e a primeira estação, Frejeneda, é de feio aspecto, apenas interessante pelo grande numero de obras de arte na construcção da via ferrea.

Estas, porém, são muito importantes como passamos a descrever.

Logo em seguida á ponte internacional passa-se o tunnel del Muelle, de 225 metros; depois outro de 40 metros, seguindo o viaducto de las Almas de 132 metros com a cota de 25 metros.

Adiante d'este cerca de dois kilometros temos os tunneis del Gazaro, 69 metros e de los Riscos, de 192 metros, á sahida do qual nos achamos sobre o viaducto d'este ultimo nome que passa n'uma extensão de 70 metros, a 32 metros do fundo do valle.

Avista-se logo o tunnel de la Parrera

de 321 metros á profundidade de 54 metros e pouco depois o viaducto de los Pollos que tem 134 metros de extensão, os 2 tunneis de la Barca, o primeiro de 38 metros e o segundo de 128, o do Lugar de 110 metros e o viaducto do mesmo nome de 139 metros que é o mais alto da linha, tendo a cota de 60 metros sobre o valle.

Como uma cadeia ininterrupta continuam os tunneis, o de Llanos de 148 metros, Cegadiña, 94 metros, mais tres de 57, 52 e 40 metros, o de Poyo Valicute de 349, o de las Bellezas de 35.

Mal respiramos sobre o viaducto del Poyo Rubio, de 132 metros, temos logo que entrar em novo tunnel, o do mesmo nome, pequeno, de 70 metros.

Depois ainda o viaducto e tunnel del Morgado de 104 e 409 metros respectivamente, e a final ainda outro de 30 metros com o qual nos despedimos do valle do Agueda que desde a fronteira seguimos nas suas tortuosidades.

Dois kilometros depois as obras d'arte despedem-se pelo seu bouquet final.

É o grande tunnel de la Carretera por debaixo da estrada de Salamanca a Frejeneda, obra que mede 1.560 metros e que é a mais importante da linha.

Tem um episodio triste a construção d'este tunnel.

Em 15 de junho de 1885, quando se trabalhava na perfuração, a agua da chuva penetrou em tal quantidade pelos poços que inundou as galerias matando 29 operarios.

Sahido o tunnel já se avista a estação de Frejenéda, que é a que serve de estação internacional hespanhola.

Passado este ponto a aridez do estreito valle do Agueda é substituida pela amenidade dos campos cultivados pelos largos horizontes de montanhas, assim como as dificuldades de construção da linha desapareceram seguindo o comboio por um caminho em rampa, para chegar a Boadilla tendo passado as de Hinojosa, Lumbreras, Olmedo y Cerralvo, Bogajo, Villaviega, Villares de Yeltes e Boada.

L. de Mendonça e Costa

Da revista *O Ocidente*, de 15 de Dezembro de 1887

VELHOS TEMAS

VALOR MORAL

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

De pouco serve a alguém ter valor profissional, se não possuir também um certo valor moral.

Com bom porte, lealdade, sentimento do dever, disciplina, honestidade e vontade de aprender;

com cuidada linguagem, uma sã camaradagem e respeito aos superiores,

na prova "Valor Moral", de exame individual, obterás vinte valores.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

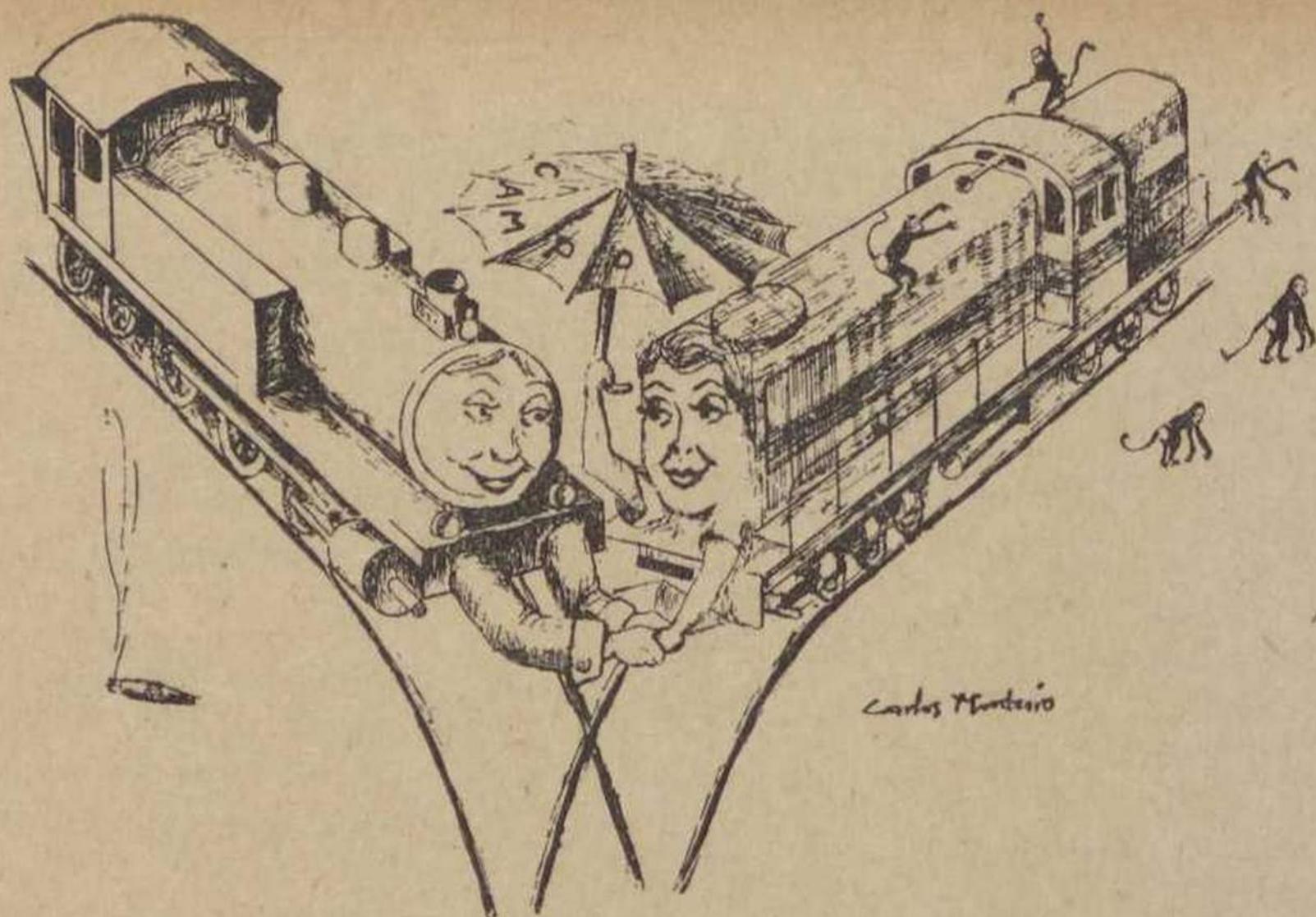
Por lamentável erro de paginação, o nome do sr. Aníbal Tavares Frade, digno chefe de Maquinistas, do Depósito do Barreiro, que completou 40 anos de serviço activo, e que devia ter saído na nossa secção *Agentes que completaram 40 anos de serviço*, veio incluído na secção de *Falecimentos*!

Felizmente, trata-se, apenas, de um lapso, pois o sr. Aníbal Tavares Frade encontra-se de perfeita saúde e longe mesmo, de atingir o limite de idade, que a lei, inexoravelmente, marca aos que trabalham.

Do lamentável erro pedimos desculpa.



Aníbal Tavares Frade



DE «CÁ» PARA «LÁ»

Senhora Dona «Diesel» :
ou, se me permite,
«My dear Miss Diesel» :

AO ler as suas confidências no último Boletim vejo, com pena, que se considera uma incompreendida. Permita-me, pois, querida «Miss», que, como colega mais velha, venha procurar acabar com esses «macaquinhas» que a fazem desconfiada e possidónia.

Deito fora o meu incomodativo charuto, para, como boas amigas, conversarmos à sombra do seu guarda-sol, com franca intimidade, tratando-nos por tu.

Acusas-nos de críticas injustas, mas acredita que não tens razão; pelo contrário, admiramos-te e invejamos a tua platinada juventude, quando, dançando animados «ximis», passas por nós com uma interminável e alfabetica bicha de vagons, brincando atrás de ti.

Apreciamos os teus hábitos de higiene, e a tua ânsia pelo ar puro; até o teu alergismo pelo nosso fumo, é por nós perfeita-

mente compreendido. Profundamente lastimamos que o nosso hábito te incomode! Mas, que admiração! Pois, enquanto que tu só bebés do fino «gasóleo de 1.º», nós somos obrigadas a digerir, bem ou mal, o que nos aparece. Seja Cardiff, seja Africano, ou seja do briquete «que o Sobrique amassou», tudo serve para nós.

É possível que nos oiças cochichar, quando, ao chegares a casa, te vemos logo rodeada pelo exército galante dos teus mais peritos «rodocuros», «analistas», e «medidores de tensão», que em grande azáfama e munidos de complicado instrumental, te auscultam, apalpam e observam! Mas... é a curiosidade que nos faz falar, e quem sabe, até, se um bocadinho de inveja.

Coitadas de nós! Por maior que tenha sido a caminhada, por mais violento o nosso esforço, por mais esfalfadas que estejamos, suando por todos os poros, e com as tripas desarranjadas pelas águas salobras que, sem escrúulos, nos dão a beber, somos apenas recolhidas «no adique» para ali sofrer as torturas do ferro que nos revolve as en-

tranhas, e do irritante martelo que nos percutte as articulações desconjuntadas e escaldantes.

Somos rudes, como vês, mas, apesar deste nosso aspecto de «negras ventrudas», somos simples e boas camaradas, e como tu sempre dispostas para o trabalho. Quando de reserva, seja verão ou inverno, decerto tens reparado na boa vontade com que te ajudamos, tantas vezes, a levar «a cruz ao calvário», ou seja, na gíria da nossa rotunda, «dar dupla ao 13 até Campo Pequeno».

Velhas experimentadas, achamos graça aos teus «histerésis» e «excitações», pois são verduras da tua idade e do teu temperamento de «girl trifásica», e estamos certos que te hás-de habituar a esses comboios desligados, que te provocam febre nas rodas e ataques de nervos.

Quantas e quantas vezes, em noites escuras de nevoeiro, quando nas grandes pendentes a nossa palmatória já não dá resultado, porque, como tu, sentimos a febre a subir nas rodas, recorremos a injecções de contravapor, que nos fazem passar essa febre e nos dão força nas bielas. É certo que não dispões desse eficaz medicamento, mas, decerto, terás recursos para obter outros que o equivalham.

Uso também, com óptimos resultados, a «careia-micina», medicamento que tu igualmente utilizas, mas, ao que nos parece, não acertaste ainda com o seu doseamento. Com a prática, querida «Miss», resolverás estes problemas tal qual nós o fizemos.

Também como tu, acompanhamos o progresso, e desde que chegaste, deves ter notado diferença nos efeitos irritantes do nosso fumo sobre a tua garganta sensível, porque vamos modificando os nossos «kilalas», as nossas «abóbadás», e modernizando as nossas «boquilhas» e «maçaricos», para queimar melhor, e desperdiçando me-

nos calorias, conseguir um maior aproveitamento para a nossa «caudelaria».

Quantas de nós não têm já modificado a sua alimentação, trocando o carvão a granel pelo óleo, embora negro carrascão em nada comparável ao teu, mas racional e científicamente pulverizado.

As tuas primas «Alco», que se não davam bem com as nossas águas, bebem agora «complexo». Estão na moda, a tomar complexo T. I. A. forte, em gôtas.

Não sei, pois, que melhores provas de lisonja, podemos nós dar-te, de que copiar os teus hábitos e seguir os teus exemplos, para obter o mais elevado grau de aperfeiçoamento e de higiene.

Há uma coisa, porém, «Dear Miss», em que nos consideramos superiores a ti, desculpa este desabafo!

É na raça e na nobreza da nossa «caudelaria», na qual temos o maior orgulho e dele não abdicaremos.

Repara na altivez da nossa marcha, na elegância dos nossos movimentos, no nosso dinamismo embriagador, quando ofegantes, num ritmo acelerado, te cruzamos correndo a 100 à hora, e medita depois na sensaboria dos teus «kilowatios» que, como toupeiras invisíveis, percorrem as teias complicadas dos enrolamentos das tuas 93 bobines, imóveis, apáticas e indiferentes a tudo, se não houver quem as «excite»! Estamos certos que nos darás razão.

Conta sempre connosco, querida «Miss», para bem cumprir a nossa missão comum, que pena é não possa ser desempenhada por cavalos como o do inglês (antes de morrer, está claro!) e aparece mais vezes para o cavaco, para, no ambiente aconchegado dos nossos «pavilhões», nos desvendares pouco a pouco os teus mistérios.

Um abraço da amiga e colega

Vapor



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 59 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade de Móra a Barreiro-Mar, distância 177 km., um vagão com madeira de carvalho em bruto cerca de 6 metros de comprimento, 11.500 kg.; uma viga macacauba 3.500 kg. com 5 metros, 100 tábuas de pinho simplesmente cerradas 4 000 kg., carga e descarga donos. Requisitado vagão 20 T. e fornecido vagão Lyde 28 T., utilizado guindaste para carga da viga.

Madeira — T 7 = 139\$11 × 115 . . . =	1.599\$77
Viga — 1.ª — = 154\$00 + 15% × 350 . . . =	619\$85
Tábuas — 3.ª — = 128\$80 × 500 . . . =	644\$00
Manutenção 8 × 20 =	160\$00
Registo e aviso de chegada =	8\$00
Cais, madeira \$10 × 11 × 115 . . . =	12\$65
10% = 1\$27	
5% = \$70	
Cais, viga e tábuas \$10 × 11 × 7,50 . . . =	8\$25
10% = \$83	
Guindaste \$70 × 11 × 4 =	30\$80
10% = 3\$08	
Arredondamento =	\$02
	33\$90
Carga 5\$00 × 3,50 =	17\$50
Diferença =	16\$40
Arredondamento =	\$08
Total =	3.071\$80

Resposta — Está errada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 177 km. — Aviso ao Públ. B n.º 94.	
11.500 Kg. — Tarifa Especial Interna n.º 1, tabela 7	
3.500 Kg. — Tarifa Geral 1.ª classe com 15%.	
5.000 Kg. — Tarifa Especial Interna n.º 1, tabela 9	
Preço 125\$20 × 11,5 = 1 439\$80	
Preço $(154$00 + \frac{154$00 \times 15}{100}) \times 3,5 =$ 619\$85	
Preço $114$40 \times 5 =$ 572\$00	
Manutenção 8\$00 × 20 =	160\$00
Registo =	3\$00
Aviso de chegada =	5\$00
	2.799\$65

USO DE CAIS

Preço \$10 × 11 × 15,5 = 17\$05	
Adicional de 10% = 1\$71	18\$76
Adicional de 5% =	\$94
Preço \$50 × 4 × 11 =	22\$00
Adicional 10% =	2\$20
Arredondamento =	\$05
	Soma = 2.843\$60
Guindaste \$70 × 4 × 11 = 30\$80	
Adicional de 10% = 3\$08	33\$88
Adicional de 5% =	1\$70
	35\$58
A deduzir 5\$00 × 3,5 =	17\$50
Arredondamento =	18\$08
	\$02
Total =	18\$10

Pergunta n.º 60 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Transporte de um grupo de 9 artistas teatrais de Lisboa-R. a Viseu, em 1.ª classe, ao abrigo das condições da Tarifa Especial n.º 6 (Passageiros).	
Lisboa-R. a Pampilhosa, 239 Km. $83\$70 \times 10 =$	837\$00
Pampilhosa a Santa Comba, 36 » $12\$60 \times 10 =$	126\$00
Santa Comba a Viseu, 50 » $17\$50 \times 10 =$	175\$00
Total colectivo =	1.138\$00

Resposta — A taxa está certa, mas mal discriminada.

A seguir se discrimina como corresponde, tendo em atenção de que as distâncias a ter em vista para o cálculo dos preços são corridas e não separadas por redes, desde que as viagens sejam efectuadas em todo o percurso na mesma classe.

Lisboa-R. a Pampilhosa =	239 Km.
Pampilhosa a Santa Comba Dão =	36 »
Santa Comba Dão a Viseu =	50 »
Distância total =	325 »
Preço para 300 Km. =	105\$00
» » 20 » =	7\$00
» » 5 » =	1\$75
Arredondamento =	\$05
	$113\$80 \times 10 = 1.138\00

///

Pergunta n.º 61 — Rogo dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Pequena velocidade de Lisboa-P entreposto a Vila Franca de Xira, um motor mecânico 4.400 kg., uma máquina de sondagem 3.500 kg., um veio de transmissão — peça de máquina — 1.600 kg. com 8 metros de comprimento, carregado em 2 vagões (procede do estrangeiro) carga e descarga pelos donos. Ao abrigo do Aviso ao Públ. B. n.º 94.

Distância 31 km.

Motor-T. Geral 1.ª com 15% — preço $(30\$10 + \frac{30\$10 \times 15}{100}) \times 4,4 = 152\31

Veio transmissão — T. Geral 1.ª preço $30\$10 \times 4,1 = 123\41
Máquina sondagem — T. Geral 2.ª com 15%.

preço $(27\$65 + \frac{27\$65 \times 15}{100}) \times 3,5 = 111\30

Manutenção 8\$00 × 12 = 96\$00

Registo = 3\$00

Aviso de chegada = 5\$00

Arredondamento = \$08

Entreposto — 7\$50 × 12 = 90\$00

Importância total a cobrar = 581\$10

Resposta — A taxa apresentada está errada.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 31 km.	
T. Geral	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Art.º 65.º} \quad 4.400 \text{ kg. 1.ª classe com } 15\% \\ \text{Art.º 66.º} \quad 3.500 \text{ kg. 2.ª classe com } 15\% \\ \text{Art.º 66.º} \quad 12.000 \text{ kg. 1.ª classe, preço simples} \end{array} \right.$

Preço	(30\$10 + $\frac{30\$10 \times 15}{100}$)	$\times 4,4 = 152\$51$
Preço	(27\$65 + $\frac{27\$65 \times 15}{100}$)	$\times 3,5 = 111\$50$
Preço	30\$10 $\times 12$	. . . = 361\$20
Manutenção	8\$00 $\times 19,9$	. . . = 159\$20
Registo	. . .	3\$00
Aviso de chegada	. . .	5\$00
Arredondamento	. . .	\$09
Soma.	. . .	792\$10
Entreponto: 7\$50 $\times 20$	. . .	= 150\$00
Total.	. . .	942\$10

///

Pergunta n.º 62 — Peço ser informado da cobrança a efectuar ao portador de assinatura de 3.ª classe, fornecida ao abrigo do Capítulo I da Tarifa 4-P., válida entre Beja e Lisboa-T. do Paço, que toma em Beja o comboio n.º 8052/2750 e desaja seguir a Lisboa-P.

A Tarifa 4-P., não prevê mudança de via, mas em conformidade com o Art.º 34.º da mesma tarifa, que determina que «a tudo o que não seja contrário ao que nesta Tarifa se estabelece, aplicam-se as disposições da Tarifa Geral de Transportes». Depreendo, por isso, que se deve fazer a cobrança da diferença de preços entre uma e outra via.

Resposta — Deve efectuar-se a cobrança que corresponda a passageiro sem bilhete no percurso em que não é válido o bilhete de assinatura (Vendas Novas a Lisboa-P.).

///

Pergunta n.º 63 — Havendo divergências no procedimento a adoptar na aplicação de preços da Tarifa 8 (Mercados) em zonas tranvias, quando os passageiros embarquem nos apeadeiros, em comboios ou automotoras que não fazem serviço de tranvia, peço informar se devo cobrar o duplo preço tranvia por resultar mais barato, ou o preço da Tarifa 8, por os ditos comboios e automotoras não fazerem serviço de tranvia, embora circulem em zona tranvia.

Resposta — Embora os passageiros utilizem comboios ou automotoras que não façam serviço de tranvia, os preços a cobrar são os de tranvias quando resultem mais baixos e o percurso esteja compreendido em zona de tranvias, conforme estabelece o n.º 2 do Art.º 4.º da Tarifa Especial n.º 8-Passageiros «Bilhetes de mercados locais».

///

Pergunta n.º 64 — Peço dizer-me se os preços especiais estabelecidos nos Avisos ao Público B. n.ºs 57, 62, 78, 83, 92, 97, 98, 99, 102, 108 e 111, estão sujeitos ao mínimo da Tarifa Geral de Transportes, visto a Repartição da Fiscalização das Receitas, de Figueira da Foz, em seu expediente n.º 250/36-CF, dizer que os transportes de resina em barris nas condições do Aviso ao Público B. n.º 98 estarem sujeitos ao mínimo da Tarifa Geral de Transportes.

Resposta — Dos Avisos ao Público indicados, apenas se encontram em vigor os n.ºs 97, 98, 99, 108 e 111.

Quanto ao cálculo das taxas das remessas transportadas

ao abrigo destes Avisos ao Público, esclarece-se o consulente que é de aplicar em cada Rede o mínimo de cobrança previsto na Tarifa Geral, sempre que a importância resultante da aplicação dos preços estabelecidos no respectivo Aviso ao Público no percurso total da remessa, seja inferior à importância que, no mesmo percurso, resultar da aplicação do mínimo de cobrança em cada Rede.

Nota-se ainda ao consulente que o Aviso ao Público B. n.º 102, a que alude, foi anulado e substituído pelo B. n.º 115.

///

Pergunta n.º 65 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Setúbal a Lisboa-T. do Paço, 10 cabazes com laranjas, 370 quilogramas.

Distância 29 km.

Aviso ao Público B. n.º 100 por 50 km.

Transporte	50 $\times \$50 = 25\$00 \times \frac{37}{100} =$	. . .	9\$25
Registo e Aviso	. . .	. . .	4\$00
Arredondamento	. . .	. . .	\$05
Total	. . .	. . .	13\$30

Mínimo :

Transporte, Caminho de Ferro	. . .	. . .	4\$00
Via fluvial	. . .	. . .	6\$00
Manutenção	. . .	. . .	6\$66
Registo e Aviso	. . .	. . .	4\$00
Arredondamento	. . .	. . .	\$04
Total	. . .	. . .	20\$70

A meu ver paga 20\$70 ou seja o mínimo e o Aviso ao Público B. n.º 100 só dá 13\$30.

Resposta — Está certo o processo de taxa calculado pelo preço estabelecido no Aviso ao Público B. n.º 100.

Conforme instruções dadas pelo Serviço de Fiscalização das Receitas (expediente n.º 4581-C. F. M.) não é de considerar, no caso apresentado, o mínimo de cobrança previsto na Tarifa de Transportes na Via Fluvial.

///

Pergunta n.º 66 — Peço dizer-me qual a importância que deve pagar pela mudança de classe a portadora de um bilhete de assinatura mensal em 3.ª classe, fornecido a uma filha solteira de empregado da Companhia, ao abrigo da Instrução n.º 2155, entre Rio de Mouro e Lisboa-R., que em vários dias deseja viajar em 2.ª classe.

Resposta — Os portadores de bilhetes de assinatura fornecidos ao abrigo da Instrução n.º 2155, que forem encontrados a viajar em classe superior à indicada nos respetivos bilhetes, devem ser considerados como passageiros sem bilhete, conforme determina a referida Instrução.

///

Pergunta n.º 67 — Sendo apresentada requisição para bilhete colectivo, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 6 — Passageiros, para 9 artistas de circo, mas como tal Tarifa será

de aplicar só quando 10 ou pagando como tal, agradeço ser informado se o artista que lhe falta pode pagar pela 2.ª classe, em obediência ao n.º 2 do Artigo 14.º.

Na relação nominal que apresenta, tem apenas indicados 9 artistas. Que deve fazer-se para que essa relação seja válida para 9 em 1.ª e 1 em 2.ª?

Resposta — No caso apresentado pelo consultante, deve convidar-se o Director ou dirigente do grupo a indicar na respectiva requisição — mod. F 7 B. — 9 passageiros em 1.ª classe e 1 em 2.ª, processando-se a taxa em conformidade, excepto se no percurso a efectuar houver sómente serviço de 1.ª e 3.ª classes, caso em que todos os bilhetes têm de ser de 1.ª classe.

Na relação nominal dos artistas deve constar apenas os nomes dos que efectuam a viagem.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 41 — Peço ser esclarecido do seguinte: No caso de um chefe de Delegação Aduaneira ou de um Chefe da Polícia Internacional, cometerem qualquer acto, classificado como crime, dentro da área da estação, qual é o procedimento a tomar pelo chefe da estação? Entre os três funcionários, qual deles tem que intervir em qualquer delito ocorrido na estação?

Resposta :

1 — A consulta envolve o duplo problema de saber:

a) Qual o procedimento do chefe de uma estação ferroviária, no caso de um chefe de estação aduaneira ou de um chefe da Polícia Internacional cometerem qualquer acto, classificado como crime, dentro da área da estação;

b) Qual dos três funcionários mencionados deve intervir quando ocorra qualquer crime na área da estação.

Ambos os problemas se situam no plano de aplicação das disposições combinadas dos art.ºs 160.º e segs. do Cód. Proc. Penal e art.ºs 7.º e 9.º do Dec. lei n.º 35.007, de 13 de Outubro de 1945.

2 — Quanto ao primeiro problema:

Se o chefe da estação estiver ajuramentado nos termos do § 2.º do Art.º 17.º do Dec. de 31 de Dezembro de 1864, e presenciar o crime, no exercício das suas funções, tem o dever de levantar auto de notícia, qualquer que seja o agente que pratique a infracção, e, portanto, também no caso de se tratar de chefe de estação aduaneira ou de chefe da Polícia Internacional.

Se o chefe da estação estiver ajuramentado e tiver conhecimento de crime no exercício ou por causa do exercício das suas funções, tem o dever de o denunciar, por participação.

Se, pelo contrário, o chefe da estação não estiver, por qualquer razão, ajuramentado, não pode ser considerado funcionário público, nem agente de autoridade e, então, segundo a lei, é para ele facultativo fazer a participação no sentido de denunciar o crime, que presenciou ou de que tem conhecimento; porém, atendendo à disciplina e à idoneidade que se exigem aos servidores da Companhia e às obrigações desta como concessionária de serviços públicos, é dever dos agentes não ajuramentados participar ou dar conhecimento do crime que presenciarem ou de que sabem a qualquer agente ajuramentado, para que a acção da justiça possa exercer-se.

É claro que a faculdade de denunciar por parte de todos.

em geral, só é de considerar em relação aos crimes públicos, isto é, aqueles cuja denúncia ou acusação não seja limitada, por lei, a certas pessoas.

3 — Quanto ao segundo problema posto:

A lei impõe a obrigação aos funcionários, autoridades e agentes de autoridade:

a) De levantarem autos de notícia, quando, no exercício das suas funções, presenciarem qualquer infracção;

b) De fazerem a denúncia, quando, no exercício ou por causa do exercício das suas funções, tenham conhecimento de qualquer infracção.

Pode suceder que vários funcionários, autoridades, ou agentes de autoridade, presenciem ou tenham conhecimento de uma mesma infracção.

A lei impõe a todos o mesmo dever.

É de perguntar: todos têm de exercer esse dever, ou basta que só um o exerça?

No caso de bastar que só um o exerça, qual deve ter a preferência em exercê-lo?

A jurisdição penal visa um fim de justiça, e a justiça depende essencialmente da certeza.

Por isso, se um funcionário, autoridade ou agente de autoridade presenciar a infracção e outro só da prática da infracção teve conhecimento, deve o primeiro levantar o auto, e o segundo deve, em todo o caso, fazer a participação.

Se vários funcionários, autoridades ou agentes de autoridade presenciam a infracção, deve ter preferência para levantar o auto aquele que se mostrar em melhores condições para nele consignar os elementos indicados no Artigo 166.º do Cód. Processo Penal, e, em igualdade de circunstâncias, aquele em cujo serviço a infracção se praticou.

É claro que, se um agente de autoridade estiver no exercício das suas funções e outro não estiver no exercício das funções que lhe competem, só o primeiro levantará o auto.

Se vários funcionários, autoridades ou agentes de autoridade tiverem conhecimento de uma e mesma infracção mas não a presenciem, todos eles devem fazer a denúncia.

4 — Para completo esclarecimento do assunto transcrevem-se:

O Artigo 166.º do Cód. Proc. Penal:

«Sempre que qualquer autoridade, agente da autoridade ou funcionário público, no exercício das suas funções, presenciar qualquer infracção, levantará ou mandará levantar auto de notícia, que mencionará os factos que constituirem a infracção, o dia, hora, local e as circunstâncias em que foi cometida, o que puder averiguar acerca do nome, estado, profissão, naturalidade e residência do infractor e do ofendido, o nome, a qualidade e residência da autoridade, agente da autoridade ou empregado público que a presenciou e os nomes, estado, profissão e residência ou outros sinais que as possam identificar de, pelo menos, duas testemunhas que possam depor sobre esses factos».

§ 1.º — O auto de notícia a que se refere este artigo deverá ser assinado pela autoridade, agente da autoridade ou empregado público que o levantou ou mandou levantar pelas testemunhas, quando for possível, e pelo infractor, se quiser assinar.

§ 2.º — Poderá levantar-se um único auto de notícia por diferentes infracções cometidas na mesma ocasião ou relacionadasumas com as outras, embora sejam diversos os seus agentes».

O artigo 7.º do Dec. lei n.º 35.007:

«Artigo 7.º — A denúncia do Ministério Público é obrigatória:

1.º — Para as autoridades policiais, quanto a todas as infracções de que tenham conhecimento;

2.º — Para os funcionários públicos, quanto às infracções de que tomem conhecimento no exercício ou por causa do exercício das suas funções».

O artigo 8.º do mesmo diploma:

«Artigo 8.º — Qualquer pessoa pode denunciar ao Ministério Público, ao juiz ou aos órgãos da polícia judiciária as infracções de que tenha conhecimento, desde que a faculdade de denúncia ou de acusação não seja limitada por lei a certas pessoas.

§ único — A denúncia feita a qualquer entidade diversa do Ministério Público competente será imediatamente transmitida a este».

O artigo 9.º do mesmo diploma:

«Artigo 9.º — A denúncia pode ser feita verbalmente ou por escrito e conterá, quanto possível:

1.º — A exposição sucinta dos factos e suas circunstâncias que possam interessar ao processo penal;

2.º — A indicação do autor da infracção ou dos seus sinais característicos, ou de quaisquer elementos que possam concorrer para a sua identificação;

3.º — A identidade do ofendido, se for conhecida;

4.º — Os nomes e residências das testemunhas.

§ 1.º — Se a denúncia for feita verbalmente, será reduzida a auto assinado pelo funcionário que a receber e pelo denunciante, ou, quando este não saiba ou não possa escrever ou não prove a sua identidade, por duas testemunhas abonatórias.

2.º — Se a denúncia for feita por escrito, por particular, será a sua assinatura, ou a assinatura a tógo, reconhecida por notário.

§ 3.º — O denunciante pode declarar na denúncia que deseja constituir-se assistente, se a lei lhe conferir essa faculdade. Tratando-se de crime particular, a declaração é obrigatória.

§ 4.º — Pelo auto de denúncia verbal será cobrada a taxa de 5\$00, cujo produto reverte:

1.º — Para o cofre geral dos tribunais, quando a denúncia seja feita ao Ministério Público, ao juiz ou à polícia judiciária;

2.º — Para os cofres privativos das outras autoridades a quem seja feita a denúncia, se estiverem autorizadas a arrecadar receitas próprias;

3.º — Para o Estado nos outros casos».

O artigo único do Dec.-lei n.º 36.337, de 9 de Junho de 1947:

«Artigo único. Nos autos de transgressão levantados nos termos do artigo 6.º e nos do § 2.º e n.º 2 do artigo 17.º do regulamento de polícia e exploração de caminhos de ferro, aprovado pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864, é dispensada a indicação de testemunhas sempre que as circunstâncias de verificação da infracção a não permitam.

Estes autos farão fé em juízo até prova em contrário».

fazer os abonos da percentagem aos condutores cobradores das automotoras por F. 35 «Folha A» e por E. G. 2, os restantes.

Parece que a utilização deste último modelo tenha sido da iniciativa dos primeiros agentes que tais funções principiaram e pelo simples facto da diferença no preço da deslocação e quilómetros.

Como suponho não haver inconveniente, creio que a poder fazer se só em F. 35 constituiria supressão de despesas.

Resposta — Os agentes que prestam serviço nas condições indicadas, desempenham duas funções: uma de condutor e outra de revisor.

Pelo que respeita ao serviço de condutor faz-se o abono de percurso, de horas e de deslocações pelo modelo E. G. 2, (modelo respeitante ao serviço de trens), e pelo que respeita ao serviço de revisão, faz-se o abono da percentagem referente às cobranças efectuadas e indicadas em modelo F 35.

É assim que se tem procedido, sempre que os agentes desempenham cumulativamente as funções de condutor ou de guarda-freios e de revisor, a fim de se proceder a separação das despesas pelas Divisões de Exploração e Comercial.



Pergunta n.º 43 — Os comboios saídos do Porto e Gaia que sejam recebidos em Campanhã apresentando o sinal avançado luz verde para indicar ao maquinista que entra na estação por linha desviada ou atravessamento e daí resulte perda de tempo, nessa entrada, a quem deve ser marcado o tempo perdido?

À Tracção ou a diversos?

Resposta — Quando os comboios sejam recebidos normalmente por linhas desviadas (e neste caso está o comboio n.º 4) o tempo perdido deve ser marcado à Tracção.

Quando os comboios sejam recebidos desta forma, mas accidentalmente, o tempo perdido é marcado a Diversos, (6.º período da página 7 do Livro Horário em vigor.)



Pergunta n.º 44 — Um agente entrou de serviço no dia 24 às 19-00 horas e saiu às 7-00 horas do dia 25.

Neste dia (25) às 7-00 deu parte de doente, depois de ter feito 7 horas de serviço.

Que data deve ser indicada no modelo S. 1?

Resposta — A data do fornecimento do S. 1, aos agentes que tiverem iniciado o seu turno de serviço, é regulada pela C / Circular n.º 26 dos Serviços Gerais de 15 de Abril de 1936.

Se tiverem completado meio turno de serviço, indica-se a correspondente ao dia imediato, se o não tiverem completado, indica-se a correspondente ao próprio dia, em que a baixa se verifica.

Esta prática tem clara aplicação para os agentes que começem e terminem a sua prestação de serviço, no mesmo dia e tem íntima ligação com a data do abono da mesma, quando esta tenha lugar, parte num dia e parte no imediato, como no caso presente.

Assim, se o abono corresponde ao dia 24 a data a indicar no S. 1 é a de 25.



Pergunta n.º 42 — Peço ser esclarecido do seguinte: Qual a conveniência que a Repartição de Abonos tem em

CARTAS AO EDITOR

Do Ex.^{mo} Sr. José António Carneiro, aspirante da Secretaria do Comando da Polícia de Segurança Pública de Leiria, recebemos a seguinte carta que, gostosamente, publicamos.

Se bem que o agente a quem a carta se refere, tenha cumprido o seu dever, o «Boletim da C. P.» regista com satisfação a sua atitude, que merece ser divulgada no meio ferroviário.

Mós do Douro — Setembro de 1951.

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Porque ainda há pessoas bem formadas, que merecem se lhes torne público a prova ou provas da sua sã compleição moral, venho por este meio cumprir o gratíssimo dever de comunicar a V., para os fins que achar conveniente, o gesto nobre e honrado praticado por um humilde servidor da C. P. e do qual eu fui o alvo reconhecido.

— Quando, no dia 6 de Setembro, desembarquei na estação de caminho de ferro de Freixo de Numão, que serve a

minha freguesia de Mós do Douro, dei pela falta da minha carteira, que continha 600\$00 Esc. em dinheiro e vários documentos de valor particular, de muito maior importância. Porque a minha carteira foi dar às mãos honradas e limpas de Victor de Góis Nobre, assentador n.º 20767 V, em serviço no Distrito n.º 434, da Linha do Douro, foi-me a mesma entregue por aquele humilde servidor, o que atesta bem a formação moral que reveste a sua alma e ao qual ficarei eternamente agradecido e à C. P., que deve sentir-se orgulhosa por albergar no seu seio um tão digno, como exemplar servidor.

Bem hajam, a C. P. por saber tão bem incutir nos seus servidores o sentido da honra e do dever e aquele agente por dar tão boa amostra de assimilar perfeitamente o que lhe compete, como ferroviário e como cidadão.

Reconhecidamente e certo de que ao honrado assentador serão prestados merecidos louvores, subscrevo-me

De V.

(a) José António Carneiro
Aspirante da Secretaria do Comando
da P. S. P. de Leiria

UM EXEMPLO

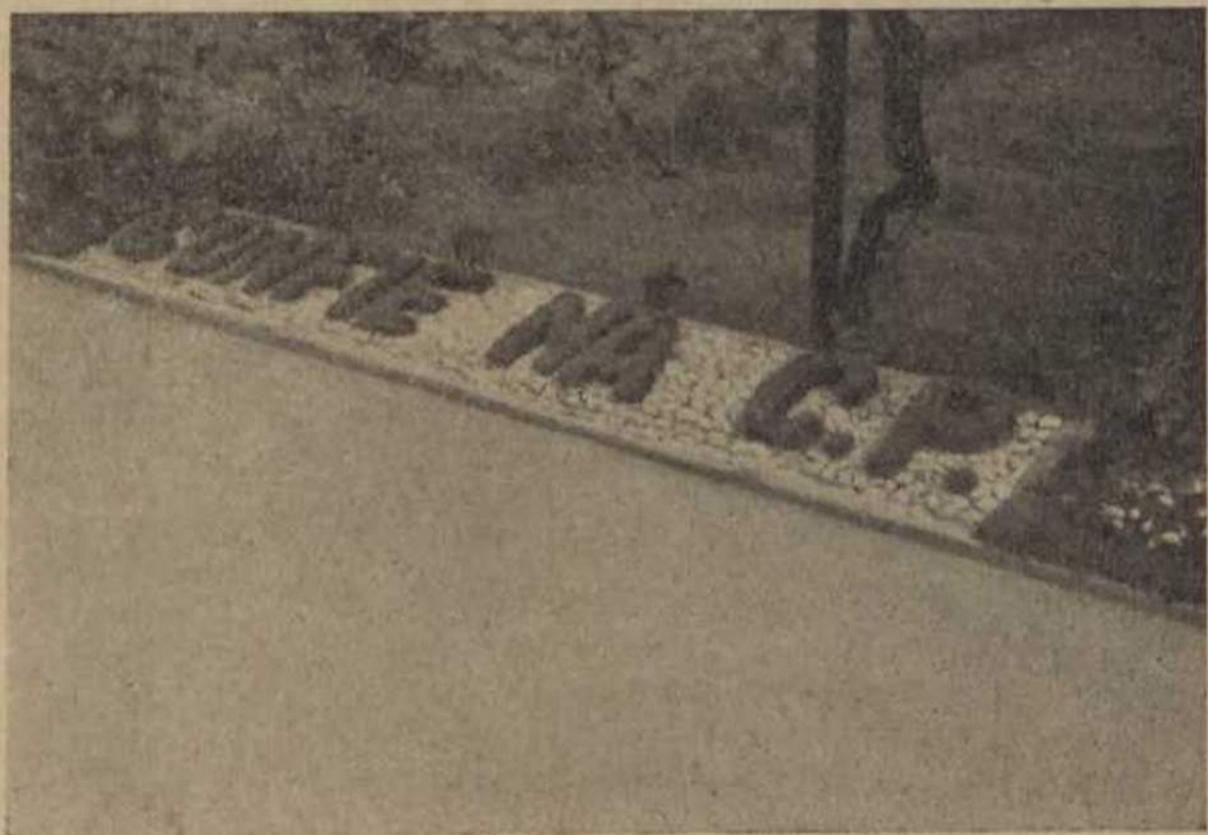
Durante o mês de Setembro, o Juri do Concurso «Estações Floridas» procedeu à inspecção dos jardins de 72 estações — o mais animado concurso até agora realizado.

No próximo número contamos referirmo-nos, desenvolvimentamente, ao assunto, podendo o «Boletim da C. P.» informar, desde já, que o Júri está preocupado com as resoluções a tomar, tão elevado é o número de estações concorrentes e o progresso verificado no arranjo e embelezamento das mesmas.

Entre outras estações que despertaram interesse, conta-se a de Gondifelos, na Linha de Famalicão.

Não sabemos se a mesma será ou não premiada, visto a classificação depender unicamente do juri, mas não podemos deixar de registar, com aprazimento, o facto de, num dos canteiros daquela estação, figurar a legenda «CONFIE NA C. P.».

A simples legenda define o caminho com que o pessoal da estação cuidou do seu jardim e constitui um magnífico exemplo, pois representa ótima propaganda dos ser-



viços ferroviários que outras estações poderão seguir. Ao pessoal da estação de Gondifelos, o «Boletim da C. P.» envia os seus cumprimentos.

O ROMANTISMO E OS CAMINHOS DE FERRO

A iniciativa dos caminhos de ferro franceses de reunir, há pouco mais dum ano, os gerentes dos restaurantes das estações, com o fim de contribuir para o prestígio da afamada cozinha francesa, merece os maiores louvores, pois além de beneficiar os passageiros, constitui uma atracção de grande interesse.

Graças a esta iniciativa, os restaurantes de algumas estações francesas melhoraram consideravelmente, não só no que se refere à confecção de ementas, mas ao arranjo e decoração das salas de jantar e ainda ao aprumo e apresentação do pessoal.

A capa do presente número do «Boletim da C. P.», a que démos o nome de «O Romantismo e os Caminhos de Ferro», constitui excelente prova do que afirmamos, pois aqui há anos, ninguém acreditaria que se tratava da reprodução do magnífico desenho do artista francês, feito para a capa da ementa do Restaurante da Estação de Leste, em Paris. A simples apresentação da artística ementa, em mesas limpas onde não faltam flores, mostra ao passageiro, melhor do que quaisquer reclamos, os cuidados dos gerentes dos restaurantes das estações francesas. E, mais do que isso, indica aos apreciadores de boas espécies culinárias, que a famosa cozinha francesa continua a tentar os gastrónomos de todo o mundo. A capa hoje publicada, com o título sugestivo de «O Romantismo e os Caminhos de Ferro», leva-nos, sem querermos, a fazer a propaganda dum restaurante de caminho de ferro e, ao mesmo tempo, a lançar a ideia de se melhorarem os restaurantes das nossas esta-

ções, por vezes tão desprezados. À semelhança do que se fez com os jardins, porque não havemos de estabelecer concursos anuais entre os restaurantes dos caminhos de ferro, de forma a premiar os concessionários que mais se distingam durante o ano, não só nos arranjos e cuidados das salas de jantar, mas na apresentação do pessoal e, sobretudo, na confecção das ementas, nem sempre dignas do agrado dos passageiros?

O exemplo seguido pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses deu os melhores frutos e, exatamente por isso, parece-nos digno de ser seguido no nosso país, pois pode constituir uma atracção turística de grande interesse.

Já em tempo dissemos na nossa revista que «o pórtico dum mosteiro, as muralhas dum castelo, as naves duma catedral, as linhas dum 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...»

Terá a capa da nossa revista, a que démos o título sugestivo «O Romantismo e os Caminhos de Ferro», o condão de melhorar os restaurantes das nossas estações, o que se conseguiria por meio de concursos a realizar anualmente?

A. M.

PESSOAL

REFORMAS

Abastecimentos — *Serafim Francisco Heitor*; empregado de 2.^a cl. do Armazém de Boavista.
Arnaldo Valério Alves Mendes; Mestre de Oficina das Oficinas Gráficas.
Faustino de Matos; recebedor dè materiais de 1.^a classe do Armazém Regional de Entroncamento.

Comercial — *Ernesto da Costa Azevedo*; Empregado de 3.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Joaquim Matias Schaeffer; Chefe de secção do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Ilídio Pinto Ribeiro; Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Campanhã.
Júlio Carlos Freitas Oliveira; Subchefe da Repartição do S.^o Reclamações.
Maria Augusta da Silva; Escriturária de 1.^a de Lisboa-P..
José Dias da Concepção; Bilheteiro principal de Lisboa-T. P..
Manuel Maria Rodrigues Azenha; Revisor de 1.^a de Alfarelos.
Luiza da Concepção Mendes; Bilheteira de 1.^a de Lisboa-R..

Exploração — *José João J.^{or}*; Condutor de 1.^a classe de Faro.
Alvaro Teixeira de Magalhães; Carregador de Contumil.
José Teixeira; Carregador de Paredes.
Artur Rodrigues; Guarda-freios de 1.^a de Campanhã.
Joaquim Augusto Vicente; Condutor de 1.^a classe de Alfarelos.
Joaquim Costa; Carregador de Amieira.
António Trindade Ferreira; Chefe de 2.^a de Lisboa-P..
José Dias Conde; Agulheiro de 3.^a de Bemposta.
Manuel Ribeiro Aguiar; Chefe de 1.^a de Alfândega.
Adriano Oliveira; Chefe de 2.^a de Valongo.
Raimundo Nobre da Costa; Condutor de 1.^a de Faro.
Augusto Alves; Carregador de Santa Comba.
Heliodoro Freitas Guimarães; Chefe de 1.^a classe de Guimarães.
Joaquim de Lima; Factor de 2.^a classe de Alfândega.
Joaquim Alves; Factor de 1.^a classe de Barreiro.
José Rodrigues Nepomuceno; Capataz de 2.^a classe de Vendas Novas.
António Tavares; Agulheiro de cabina de Barrôiro.
António Mendes; Servente de Faro.
José Raimundo; Condutor principal de Entroncamento.
João Azevedo Pinto; Factor de 2.^a de Entroncamento.
José Manuel dos Santos; Chefe de 1.^a de Lisboa-P..
Alfredo Heitor da Costa Marques; fiel de cais principal de Lisboa-P..
Guilherme Lourenço; Guarda de estação de Alcântara Mar.
Joaquim dos Santos; Carregador de Monte Real.
António Sanches Garcia; Conferente de Lisboa-P..
Ricardo Rodrigues Correia; Condutor de 1.^a de Lisboa.
Victor Gama Machado; Chefe de 3.^a de Torre das Vargens.
Manuel Agostinho de Oliveira; factor de 1.^a de Bombarral.
Manuel Fernandes de Carvalho; Condutor de 1.^a de Porto-Trindade.
António da Costa Pereira; Guarda de estação de Porto.
António Negrão; Carregador de Portimão.
Serafim Gonçalves Sancho; rondista de Coimbra-B..
José Bernardo; Factor de 2.^a de Ermidas-Sado.
Joaquim Tavares; Carregador de Estarreja.
Manuel Fé Varela; Factor de 1.^a classe de Alfarelos.
Amadeu Vilares; Condutor de 2.^a classe de Campanhã.
Bartolomeu Lopes Ramos; Guarda-freios de 1.^a classe de Campanhã.
Luis Mendonça; Guarda-freios de 2.^a classe de Lisboa.
José Jorge dos Santos; Fiel de cais de 2.^a classe de Alcântara-Terra.
Manuel Rodrigues; Agulheiro de cabina de Porto.
Virgílio António; Agulheiro de 3.^a classe de Olivais.
Vitorino Dias; Agulheiro de 3.^a classe de Recarei-Sobreira.

Augusto de Assunção Carreira: Continuo de 2.ª classe da 5.ª Circunscrição.
João Henriques: Condutor de elevadores de Lisboa-R.
Maria da Silva: Guarda de passagem de nível de Verride.
Renato Almeida: Guarda de estação de Régua.
António Marques Pereira: Carregador de Cacia.
Luís Marques: Chefe de estação principal de Santarém.
Manuel Ferreira de Castro: Chefe de 1.ª classe de Vizeu.
João Manuel Espalha: Factor de 1.ª classe de Évora.
José Rodrigues Barbosa: Factor de 1.ª classe de Paredes.
Eduardo Gabriel Barbosa Malheiro: Factor de 1.ª classe de Campanhã.
António Joaquim Simões: Factor de 2.ª classe de Figueira da Foz.
José Pereira da Silva: Condutor de 1.ª classe de Lisboa.
José Ferreira Félix: Fiel de cais de 1.ª classe de Campanhã.
Francisco Lemos Tarrafa: Guarda-freios de 1.ª classe de Alfarelos.
Elias Domingos Margarido: Capataz de manobras de 1.ª classe de Évora.
Asdrúbal Matias da Silva: Capataz de manobras de 1.ª classe de Alcântara-Terra.
José Correia: Agulheiro de 3.ª classe de Poço Barreto.
Joaquim Amado: Carregador de Coimbra.
Manuel Fernandes: Carregador de Estarreja.

Material e Tracção — *Aníbal Tavares Fraude*: Chefe de Máq.ª do Depósito de Barreiro.
Jorge da Silva Alfaro: Vigilante, do Depósito de Entroncamento.
Joaquim Geraldo Lopes: Maquinista P.º do Depósito de Gaia.
Joaquim Ferreira Maximiano: Maquinista de 3.ª cls. do Depósito de Campolide.
António Alves da Silva: Fogueiro de 1.ª cls. do Dep.º de Entroncamento.
Manuel Lopes de Oliveira: Revisor de 3.ª cls. da Revisão do Minho-V. do Castelo.
António José Cardoso: Guarda do Depósito de Campanhã.
Arménio Honório: Capataz de manutenção de 2.ª cls. do Dep.º de Entroncamento.
José Lopes Carneiro: Servente das Ofinas de Campanhã.
Francisco Marques Estaca J.º: Inspector P.º da Revisão de Barreiro.
Júlio da Guia: Inspector P.º da Revisão de Campolide.
Custódio dos Santos: Maquinista P.º do Dep.º de Beja.
José Lopes: Maquinista de 2.ª cls. do Dep.º de Lisboa-P.
Francisco Simão: Fogueiro de 1.ª cls. do Dep.º de Entroncamento - Castelo Branco.
Adriano Rafael: Fogueiro de 1.ª cls. do Dep.º de Figueira da Foz.
João de Matos Arrabaça: Capataz de 1.ª cls. do Dep.º de Lisboa-P..
Francisco Serra: Limpador da Revisão de Entroncamento.
Emilia Lopes Raposo: Servente do Dep.º de Lisboa - P..
Artur Alves: Operário de 1.ª cls. (caldeireiro) das Oficinas de Lisboa.
João de Campos: Operário de 1.ª cls. (fundidor) das Oficinas de Barreiro.
Joaquim de Freitas Lima: Operário de 1.ª cls. (funileiro) das Of. Campanhã.
António Maria: Operário de 1.ª cls. (serralheiro) do Dep. de Campanhã.
Joaquim Francisco da Silva: Operário de 1.ª (torneiro) Of. de Entroncamento.

Via e Obras — *António José*: Chefe do distrito 25 (Ponte de Sor).
Henrique Rodrigues: Chefe de distrito 421 (Penafiel).
José Farinha: Encarregado de carpinteiro da 14.ª Secção (Beja).
Augusto de Oliveira: Assentador do distrito 64 (Souzelas).
José Pinto: Assentador do distrito 6/5.ª Secção (Amieira).
Bernardino Lourenço: Assentador do distrito 200-A (Barreiro).
Manuel Lourenço Calado: Assentador do distrito 233 (Messines).
Tomaz Traquino Parreira: Assentador do distrito 200-A (Barreiro).
Alberto da Fonseca Salvador: Chefe de escritório da 1.ª classe da Secção de Santa Comba-Dão.
Manuel Dias: Operário de 3.ª classe da 3.ª Secção (Entroncamento).
Francisco Fonseca: Operário de 3.ª classe da 7.ª Secção (P. de Sor).
Domingos Tavares: Assentador do distrito 33 (Santa Eulália).
Timóteo de Almeida: Assentador do distrito 86 (Alcântara-Terra).
Maria Carlota: Guarda de P. N. do distrito 6/5.ª (Amieira).
António Gonçalves: Servente de escritório da Secção de Santa Comba-Dão.
Manuel Maria Bastos: Assentador do distrito 75 (Avanca)
Manuel da Fonseca: Chefe de lanço de 2.ª classe do 1.º lanço da 4.ª Secção (Aveiro).
Jacinto Alegria Curvelo: Assentador do dist.º 50 (Caxarias).

António de Carvalho : Assentador do dist.^o 422 (Caide).
João Cabrita : Assentador do dist.^o 235 (Tunes).
José da Costa Abrantes : Operário ajudante da 1.^a Secção (Lisboa-P.)
José Bacelar Viana Bastos : Empregado principal da 10.^a Secção (Régua).
Armando Miranda : Contra-mestre de 1.^a classe da 8.^a Secção (Campanhã).
Manuel Diogo : Subchefe do dist.^o 241 (Luz).
João Ferreira : Assentador do dist.^o 56 (Soure).
Maria da Cruz : Guarda de p. n. do dist.^o 20 (Barquinha).

FALECIMENTOS

Alberto Ferraz, Carregador de Alfândega. Admitido como carregador eventual em 17-11-1920, foi nomeado carregador em 1-7-1927.



*Manuel da Cruz Madaleno,
Agulheiro de 3.^a de Penamacor.
Admitido como carregador em
21-12-1920, foi promovido a agu-
lheiro de 3.^a classe em 21-10-1928.*

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, AVENUE GEORGE V—PARIS (8.º)
Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS—Rua de S. Julião, 25—LISBOA

Sumário

X Congresso Internacional de Medicina do Trabalho

A reunião das Subcomissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro

Uma lembrança dos ferroviários suíços aos camaradas de Portugal

O Subsecretário das Obras Públicas de Espanha esteve na C. P.

Suiça: Mr. Cezare Lucchini deixou os Caminhos de Ferro Federais

Regulamentação Dispersa

Bélgica: O progresso das locomotivas

Todas as locomotivas da Europa querem vestir a «camisola amarela», por A. M.

Concurso utilitário do «Boletim da C. P.»

Para a história: Do Porto a Salamanca, por L. de Mendonça e Costa

Velhos temas: Valor Moral, por F. Pereira Rodrigues

De «Cá» para «Lá»

Perguntas e Respostas

Cartas ao Editor

Um exemplo

O Romantismo e os Caminhos de Ferro, por A. M.

Pessoal

NA CAPA — O Romantismo e os Caminhos de Ferro



GARANTA-SE CONTRA ACIDENTES PESSOAIS

com uma apólice da Companhia de Seguros

BONANÇA

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Auréa, 100—LISBOA

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO só na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937

PRESTA UM BOM SERVIÇO Á C. P.

RECOMENDANDO ÁS PESSOAS

DAS SUAS RELAÇÕES OS:

— **BILHETES DE FAMÍLIA**

— **BILHETES FIM DE SEMANA**

— **BILHETES DE VERANEIO**

— **BILHETES QUILOMÉTRICOS**