

BOLETIM DA C.



BOLETIM DA C.P.

N.º 272

FEVEREIRO — 1952

ANO 24.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

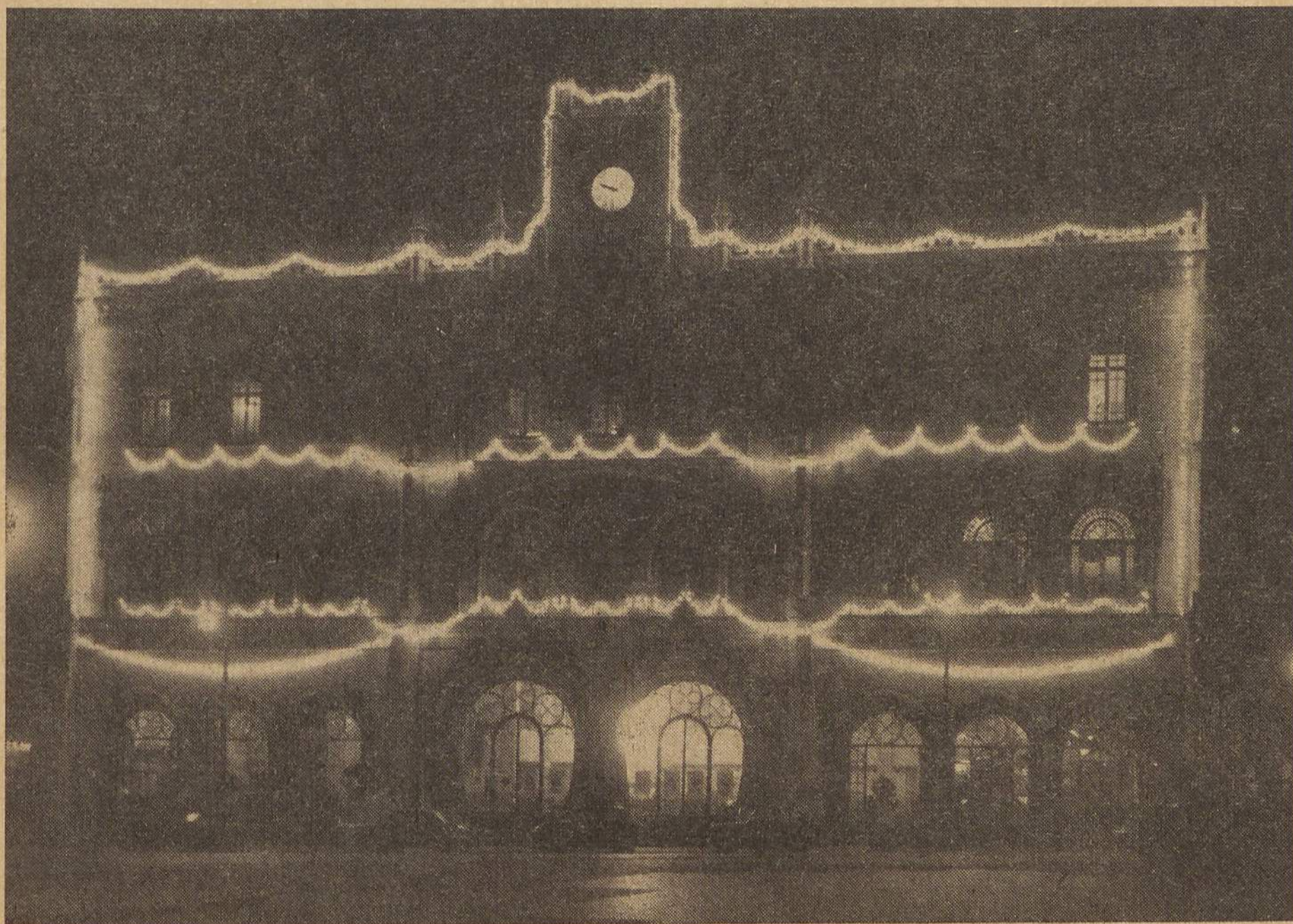
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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



A Estação do Rossio e um novo concurso utilitário do "Boletim da C. P."

A Sociedade «Philips Portuguesa» instalou no vestíbulo inferior da Estação do Rossio uma «fonte luminosa» que atraiu ali muitas dezenas de milhares de visitantes.

Trata-se duma forma de publicidade

atraente e sugestiva, que muito interessou a população da capital e para cujo sucesso muito contribuiu a exposição de plantas ornamentais realizada pelo «Jardim Primavera». No cartaz colocado por cima dos eleva-

dores, apareceu na quadra festiva uma saudação aos passageiros, na qual se liam as palavras «Boas-Festas — Boa Viagem» e o interior dos ascensores encontrava-se decorado com pequenas plantas.

Nos vidros das portas centrais foram colocados artísticos cartazes com a legenda «Um presente de Natal da C. P.» nos quais se fez a propaganda das tarifas especiais para famílias numerosas, competições desportivas, transporte de volumes, etc. etc.

Desta forma, teve a nossa primeira estação ferroviária um ar festivo que agradou plenamente à população da capital, iniciativa digna de ser seguida em outras quadras do ano, pois constituiu uma atracção digna de registo.

A «Philips Portuguesa», em face do ex-

traordinário êxito alcançado pela exposição dos seus produtos ofereceu ao «Boletim da C. P.» 40 prémios para serem sorteados, nos mesmos moldes do Concurso que realizámos, no ano passado, de colaboração com as oficinas metalúrgicas «Oliva» de S. João da Madeira.

A «Philips Portuguesa», filial duma grande organização mundial, cuja sede na Holanda tem, há anos, fábricas em Portugal, sendo os seus produtos muito conhecidos.

Os nossos assinantes, e como eles, todos os ferroviários, conhecem os produtos da importantíssima organização através da intensa propaganda feita em todo o país, e daqui a razão do novo concurso utilitário que hoje se inicia.

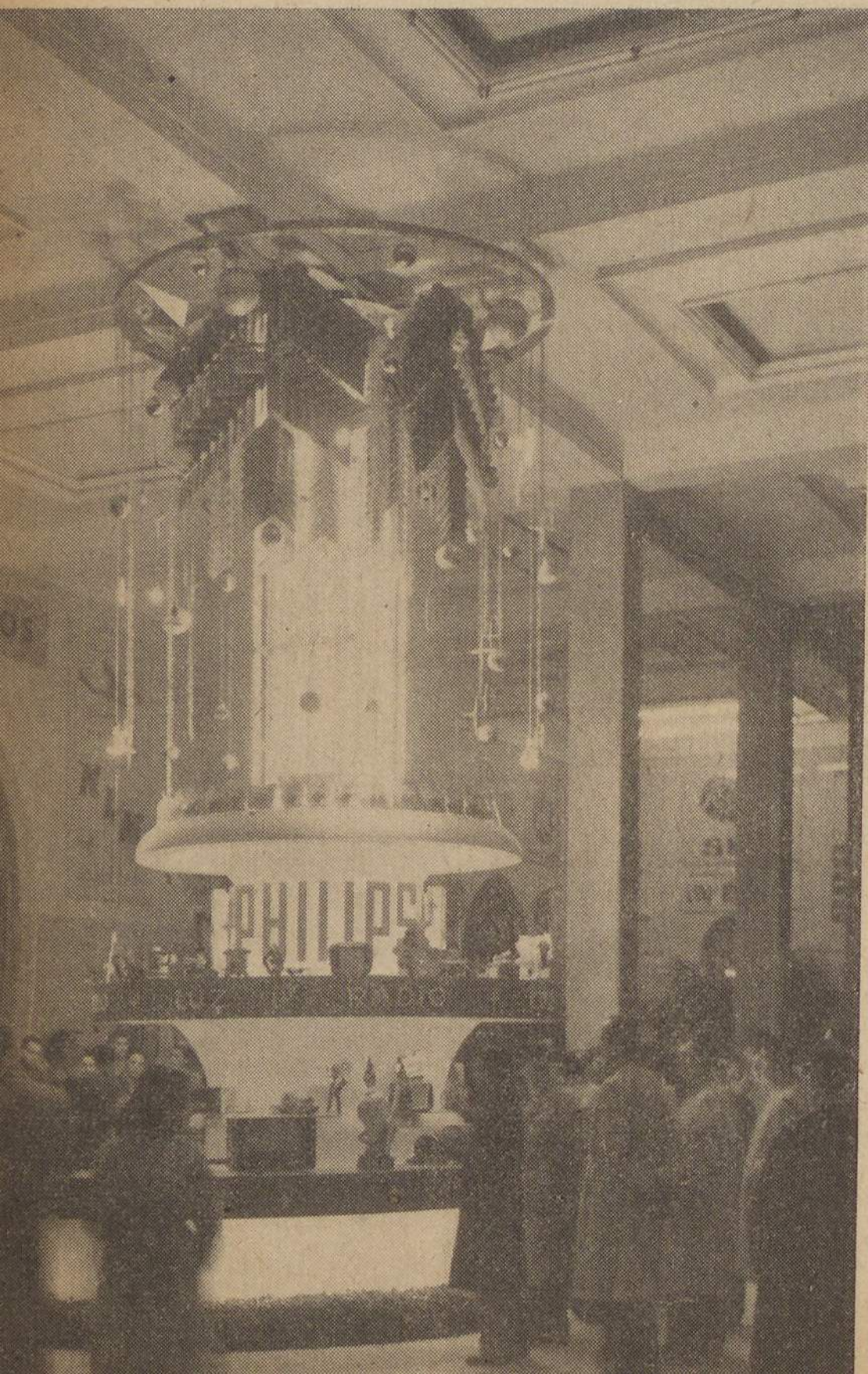
Para concorrer ao Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.» basta remeter o postal, que distribuimos neste número, à «Philips Portuguesa», Rua Joaquim de Aguiar, 66 — Lisboa, o qual deverá ser estampilhado. Cada concorrente ficará inscrito com um número, devendo o sorteio ser feito, em recinto público, e em época a anunciar.

Os prémios, em número de 40, são os seguintes:

- 1.º — Um Rádio-receptor Bx 305 U.
- 2.º — Um Rádio-receptor Bx 205 U.
- 3.º a 6.º — Um ferro eléctrico de engomar MO.
- 7.º a 16.º — Uma lanterna dínamo 7424.
- 17.º a 26.º — Um lote de 10 lâmpadas, sendo 3 de 25 W, 4 de 40 W e 3 de 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.
- 27.º a 40.º — Um lote de 6 lâmpadas de 40 ou 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.

Mais uma iniciativa do «Boletim da C. P.» que os nossos leitores decerto acarinhão, e à qual, estamos certos, vão concorrer muitos milhares de assinantes.

Para isso torna-se indispensável, repetimos, o envio do postal junto à «Philips Portuguesa», depois de estampilhado; mas se houver assinantes que, por qualquer circunstância, não tenham recebido o referido postal, podem pedi-lo ao «Boletim da C. P.», Santa Apolónia — Lisboa.



Homenagem a Vasco de Moura

SECRETÁRIO DA DIRECÇÃO GERAL

A homenagem há dias prestada a Vasco de Moura que, a seu pedido, passou à situação de reforma, constituiu uma justa e merecida manifestação a quem, durante muitos anos, desempenhou as elevadas funções de Secretário da Direcção Geral da C. P..

Entendeu o nosso Director Geral dar relêvo à despedida do distinto funcionário e para isso reuniu à sua volta os Subdirectores Pereira Barata, Pedro de Brion, Campos Henriques e Pinto Bravo, e ainda os funcionários superiores de todas as Divisões da Companhia que, com a sua presença, quizeram manifestar o seu apreço e simpatia por Vasco de Moura, excelente camarada que tem um amigo em cada ferroviário.

À frente de todo o pessoal da Secretaria Geral, o Secretário-Adjunto Jorge de Vasconcelos leu a seguinte mensagem, escrita em pergaminho na qual foram exaltadas as qualidades de carácter, disciplina e de dedicação, que impunham o homenageado como chefe exemplar:

«E' com essa saudade e esse respeito e, mais ainda, com admiração e reconhecimento, que todos estamos aqui hoje para nos despedirmos de quem, durante largos anos, nos guiou no nosso obscuro labor: reconhecimento, pelas suas valiosas lições de bemfazer profissional, pelos seus altos ensinamentos de ordem moral, pela cortezia, afabilidade e serenidade inalteráveis do seu trato; admiração pelo seu fidalgo aprumo, pelo seu apurado sentido das situações mais delicadas, pelo seu carácter íntegro e inflexível; respeito pelo seu conceito de justiça, pela elevada dignidade que preside a todas as suas acções; saudade por tudo isto que se alonga de nós.

O pessoal da Secretaria da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, possuído de todos estes sentimentos, despede-se do seu Chefe; mas, cada um de nós dirá comigo, apenas «até à vista», porque cada um de nós se considera um amigo que sempre terá a maior alegria

em tornar a vêr aquele de quem hoje comovidamente se aparta, nos domínios da profissão.

Encerramos a nossa despedida como outrora se fechava a solene correspondência oficial, dizendo — mas aqui não como simples expressão protocolar, antes como voto formulado do fundo do coração: — Deus guarde a V. Ex.^a.

A seguir, o Director-Geral da C. P. Eng.^o Espre-

gueira Mendes, manifestou o seu pesar por ver afastar-se do serviço tão zeloso funcionário, que classificou de modelo de lealdade, afirmando ter criado escola, pois no exercício das suas funções teve sempre presente o bom nome e o prestígio da Companhia, regozijando-se com a justiça da homenagem prestada—recordação merecida a quem, durante muitos anos, serviu os caminhos de ferro. Abraçado pelo nosso Director Geral, usou da palavra o homenageado que, num magnífico improviso, agradeceu comovido a manifestação que os seus companheiros de trabalho lhe acabavam de prestar, prova de amizade e camaradagem que não mais esqueceria. Falou do seu reconhecimento ao Director Geral e Subdirector, referindo-se à maneira como sempre foi tratado pelos dirigentes da Companhia,

afirmando que, na situação que voluntariamente escolheu, ficaria o amigo de sempre.

Uma prolongada salva de palmas corocou as últimas palavras de Vasco de Moura, que foi abraçado por toda a assistência.

O «Boletim da C. P.», ao noticiar este acontecimento, não pode ficar indiferente à homenagem prestada, não só pela consideração que Vasco de Moura merece, como homem e como ferroviário, mas pela circunstância especial do Secretário-Geral da C. P. ter sido também, durante muitos anos, o Administrador da nossa revista.

Colaborador dos melhores, dos mais dedicados, não podemos deixar, no momento da despedida, de apresentar a Vasco de Moura as melhores saudações, desejando-lhe longa vida e as maiores prosperidades.



VASCO DE MOURA
Secretário da Direcção Geral

Hómenagem de pesar a José Rodrigues Gomes

No trágico desastre de Caxarias, ocorrido em Outubro do ano passado, perdeu a vida o infeliz carregador José Rodrigues Gomes.

Dias depois, os revisores de bilhetes Américo Cordoso Costa, Mário Morais Cardoso, Nicolau da Cunha Borges e Raúl de Oliveira e Silva, constituíram uma comissão, com o fim de angariar fundos para a cons-

trução dum mausoleu no cemitério de Granja do Ulmeiro, e movidos por um sentimento de camaradagem digno de elogio, promoveram uma romagem de pesar nos primeiros dias do ano, que fez reunir em Alfarelos muitas dezenas de ferroviários de vários pontos do país, que se faziam acompanhar dos estandartes das suas colectividades.

Depois da missa rezada pelo Rev. P.^o Francisco Dias Ladeiro, a qual foi acompanhada de órgão e cânticos religiosos, realizou-se a comovedora romagem ao cemitério. Estabelecidos dois minutos de silêncio, o Chefe da Divisão Comercial, dr. Faria Lapa, em representação do nosso Director Geral, descerrou a bandeira do Sindicato dos Ferroviários que cobria a campa tumular do infeliz ferroviário, trágicamente morto no desastre de Caxarias. Além do Subchefe de Serviço David Cohen, que representava o Chefe de Divisão de Exploração Eng.^o Lima Rego, assistiram à cerimónia o Chefe dos Serviços Gerais Dr. Lobo Alves, o Chefe do Serviço de Tráfego Dr. Carlos de Albuquerque, o Inspector Principal Oliveira, que representava o chefe do Serviço de Fiscalização das Receitas João Camarinhas e outros funcionários, assim como pessoas de família do falecido.

Depois de sentidas manifestações de pesar, que constituíram uma impressionante afirmação de camaradagem, a tampa da campa ficou coberta de flores.

O NOVO ADMINISTRADOR DO "BOLETIM DA C. P."

COMO informámos noutra local, passou à situação de reforma, a seu pedido, o Secretário da Direcção Geral, Vasco de Moura, que até agora desempenhava também as funções de Administrador da nossa revista.

Por esse motivo vai ocupar aquele lugar o Secretário-Adjunto, Subchefe de Serviço Jorge Salgueiro de Vasconcelos que, pela natureza do cargo, passará a ser o Administrador do «Boletim da C. P.».

A Jorge Salgueiro de Vasconcelos apresentamos os nossos cumprimentos, agradecendo-lhe desde já a colaboração que vai prestar à revista dos ferroviários portugueses, que adivinhamos proveitosa.



Jorge Salgueiro de Vasconcelos



O Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, condecora António Marcelino da Silva — o mais antigo ferroviário da Península

57 Anos ao serviço do Caminho de Ferro

DENTRO de dias vai passar-se um facto que, por não ser vulgar, merece-lhe dedicarmos algumas palavras, que são de louvor e de justiça. Referimo-nos à passagem, em 22 do corrente, do 57.º aniversário da entrada para o caminho de ferro do Chefe de Serviço António Marcelino da Silva, que chefia actualmente a 1.ª circunscrição, em Campanhã.

Filho e neto de ferroviários, irmão de ferroviários, tio de ferroviários e pai de um antigo director da Companhia dos Caminhos de Ferro de Mossâmedes, António Marcelino da Silva pertence a uma honrada dinastia de ferroviários, para a qual entrou

em 22 de Fevereiro de 1894, quando tinha apenas dez anos de idade, tendo conquistado, aos dezassete, os galões de factor de 2.ª.

Promovido a factor de 1.ª em 1902, alcança a categoria de fiel de 2.ª em 1904 e de fiel de 1.ª em 1907, tendo sido promovido no mesmo ano a Chefe de 4.ª classe.

Depois de passar pelas categorias de Chefe de 3.ª, 2.ª e 1.ª classes, conquista com os seus méritos profissionais, no ano de 1913, o cargo Subinspector, ascendendo a Inspector em 1919 e a Inspector Principal em 1923. São ainda os seus merecimentos

e as suas qualidades de acção, inteligência e disciplina, que o elevam a Chefe de Circunscrição em 1934, e, dez anos depois, o antigo ferroviário do Minho e Douro é promovido a Subchefe de Serviço, conquistando a elevada categoria de Chefe de Serviço em 1949.

Cinquenta e sete anos de trabalho intenso ao serviço do caminho de ferro justificam plenamente esta página, que é de homenagem a quem, com aprumo e dedicação, conquistou a estima, o apreço, a simpatia e a consideração de superiores e subordinados.

Tinha dez anos e meses, quando seu avô conseguiu que o General Justino Teixeira, então Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, despachasse o requerimento em que Marcelino da Silva pedia a admissão como praticante, e de então para cá não mais deixou de servir o caminho de ferro, com aprumo e devoção, que podem considerar-se exemplares.

Nos cinquenta e sete anos de vida ferro-

viária, que Marcelino da Silva vai comemorar no dia vinte e dois do corrente. Quantos episódios, canseiras, esperanças e triunfos não irá recordar! E recordará também, com infinita alegria, as distinções e louvores que esmaltam a sua folha de matrícula de trabalhador honrado e incansável, tendo sido há anos distinguido pelo Governo da Nação com a Comenda da Ordem do Mérito Industrial, imposta pessoalmente pelo Ministro das Comunicações, sr. Coronel Gomes de Araújo.

O «Boletim da C. P.» ao referir-se à passagem do 57.º aniversário da vida ferroviária de António Marcelino da Silva — o mais antigo ferroviário da Península—apresenta-lhe os melhores cumprimentos e, com os desejos de longa vida, associa-se às homenagens que os seus amigos e admiradores lhe prestarão em dia tão solene, justo prémio a quem consagrou quase toda a existência à faina laboriosa dos caminhos de ferro.

AO PESSOAL

Comunica-se que a firma I. Gonçalves e Silva (oculista) Rua Eugénio dos Santos, 9-2.º Esq.º (ao Rossio) concede a todos os Empregados dessa Companhia e suas famílias, *um desconto de 25 %* no preço das lentes e de 30 % nas armações para óculos, e facilidades de pagamento, para o que bastará a apresentação do respectivo bilhete de identidade.

BOAS FESTAS

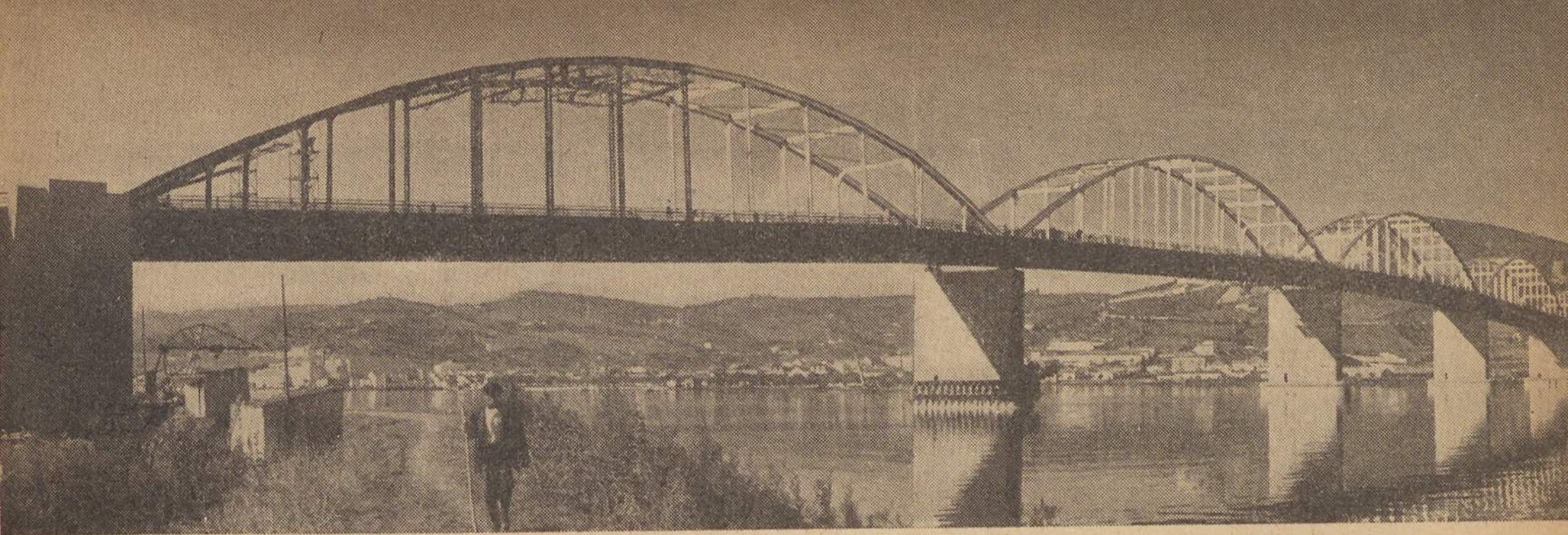
O Ateneu Ferroviário, os Sindicatos Nacionais de Ferroviários, os Grupos Desportivos dos Ferroviários de Barreiro, Lisboa, Figueira da Foz, Entroncamento e Campanhã e ainda o Instituto dos Ferroviários do Barreiro, tiveram a gentileza de nos enviar o seu cartão de Boas-Festas, que reconhecidamente agradecemos.

Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.»

No número de Outubro último, indicámos que o 3.º prémio deste concurso coube ao n.º 5968.

O número que obteve o referido prémio é o n.º 9699 e como o agente contemplado tem o número de matrícula 5968, deu-se o engano, do que pedimos desculpa aos nossos leitores.

O ATRASO DOS COMBOIOS, ALÉM DE COMPLICAR O SERVIÇO, IRRITA OS PASSAGEIROS E AFECTA O PRESTÍGIO DA COMPANHIA. EVITAR O ATRASO DOS COMBOIOS É DEVER DE TODO O FERROVIÁRIO.



A Ponte Marechal Carmona constitui uma das maiores realizações do nosso tempo

A ligação das duas partes em que o Tejo divide o País, constituiu sempre um problema de alta importância para a economia nacional.

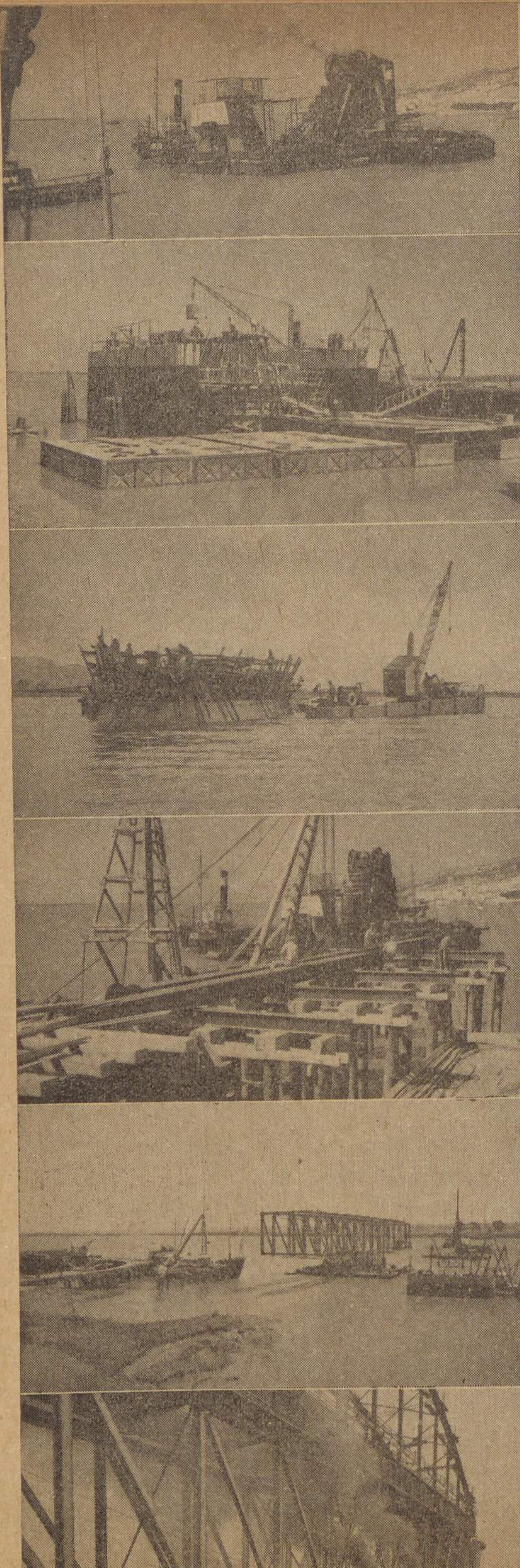
Asseguradas as comunicações rodoviárias entre as duas margens, por cinco pontes que distam umas das outras cerca de 25 quilómetros — Vila Velha de Rodam, Belver, Abrantes, Chamusca e Santarém, a verdade é que faltava uma ponte nos oitenta quilómetros que vão de Santarém a Lisboa.

É esta a razão por que se construiu a «Ponte Marechal Carmona», notável realização que pôs à prova, não só a técnica portuguesa, mas todos os que trabalharam na grandiosa construção, inaugurada solenemente em 30 de Dezembro de 1951.

O Ministério das Obras Públicas, por intermédio da Junta Autónoma de Estradas,

estudou o assunto, que começou pela execução de sondagens, não só para determinar as características geológicas dos terrenos do subsolo, mas também para fixar o local mais conveniente à construção da ponte. Os resultados obtidos permitiram verificar a existência de espessas camadas de lodo sobre bancadas de areia, apenas se encontrando terrenos rochosos a cerca de 50 metros de profundidade, o que desde logo tornou evidente que a questão das fundações seria uma das mais difíceis a resolver.

Elaborado o projecto que serviu de base ao concurso público realizado em Janeiro de 1948 e estudadas as propostas apresentadas, foi por despacho dos Srs. Presidente do Conselho de Ministros e Ministro das Obras Públicas, adjudicada a construção da



obra, que consta duma parte central constituída por cinco tramos metálicos com o vão de 103.50 metros cada um, e de dois viadutos de betão armado, um em cada margem com a extensão, respectivamente, de 460 ms. na margem direita e de 240 ms. na esquerda, os quais são continuados por aterros de acesso. A faixa de rolagem tem a largura de 9 metros e é ladeada por dois passeios, cada um com 1,50 ms.

Na impossibilidade de descrevermos os trabalhos de execução da notável obra de arte, que ficará sendo uma das maiores do nosso tempo, citamos alguns elementos, que darão uma ideia aos nossos leitores da importantíssima construção:

Elementos numéricos da ponte

Comprimento da ponte.	520 ms.
Comprimento dos viadutos	704 ms.
Comprimento total da obra	1.700 ms.
Largura da faixa de rolagem	9 ms.
Largura de cada passeio	1 ^m ,5
Altura livre na máxima preiamar	20 ms.
Volume de betão.	22.000 ms. ³
Pêso de cimento empregado.	10.100 tons.
Pêso de aço em armaduras	3.650 tons.
Pêso da estrutura metálica	3.100 tons.
Número de rebites da estrutura metálica	316.000
Comprimento das estacas «composite-pile»	19.025 ms.
Número total de estacas «composite-pile»	761
Comprimento total das estacas tubulares	5.987 ms.
Número total de estacas tubulares	317
Pêso do tramo auxiliar de montagem	450 tons.
Pêso de um caixão pequeno	600 tons.

Pêso de um caixão grande	800 tons.
Volume dos aterros da margem esquerda	21.000 ms. ³
Volume dos aterros da margem direita	90.000 ms. ³
Prazo de execução (dias) .	1.000
Custo total incluindo excessos	130.000 contos

Numa das entradas da notável construção, cuja inauguração teve fóros de grande acontecimento político, foi escrita a seguinte legenda:

«ESTA PONTE — UM DOS «GRANDES EMPREENDIMENTOS QUE SEMPRE FORAM PARA OS PORTUGUESES OBJECTO DOS SEUS ANSEIOS, CAUSAS DE MUITAS DESILUSÕES E SÓ AGORA EFECTIVAS REALIDADES», TESTEMUNHA O PREITO DE HOMENAGEM E GRATIDÃO À MEMÓRIA DO MARECHAL ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA».

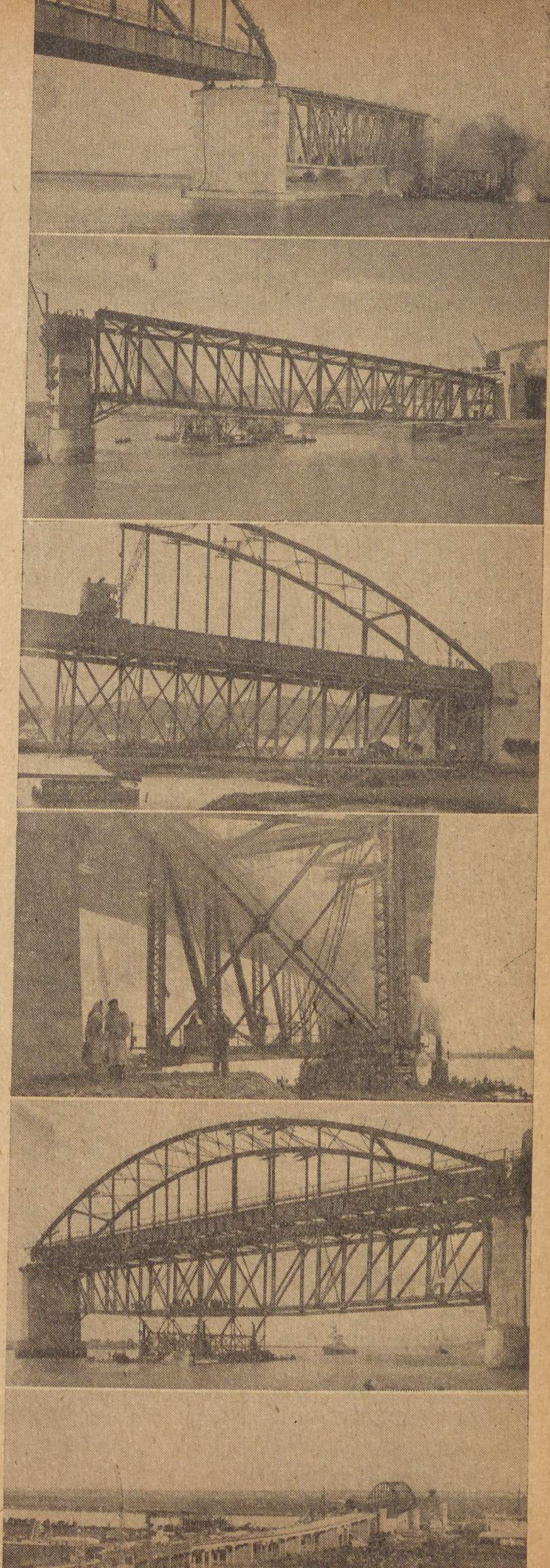
Além do nome prestigioso do Marechal Carmona, ficarão ligados a esta importante realização, os nomes do Presidente do Conselho Doutor António de Oliveira Salazar e os dos Ministros das Obras Públicas, Eng.^{as} José Frederico Ulrich, Augusto Cancela de Abreu e Duarte Pacheco.

* * *

Melhoramentos como este devem constituir motivo de orgulho para todos os portugueses, que há semanas afluem de vários pontos do país a Vila Franca de Xira.

Trata-se dum melhoramento da maior utilidade, que encurta muitíssimo a viagem de Lisboa ao Alentejo, Beira e Algarve, fazendo desaparecer o inconveniente da travessia fluvial que, muitas vezes, era feita em circunstâncias precárias.

As fotografias que acompanham este artigo foram gentilmente cedidas pelo Director da Divisão de Pontes da J. A. E., eng.º Carlos Couvreur.



Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 303 — (1-5-951) — Destacamentos, deslocação de pessoal dentro da mesma localidade.

Ordem da Direcção-Geral n.º 304 — (17-5-951) — Feriados concedidos a todos os agentes do quadro.

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Especial n.º 2-P. (Em vigor desde 20-5-951) — Livretes quilométricos.

Tarifa Especial n.º 8-P. e respectivo anexo. (Em vigor desde 1-6-951) — Bilhetes de mercados locais.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 C — Passageiros. (Em vigor desde 1-6-951) — Inclui a estação de Caminha e a praia servida pela mesma estação na alínea *a*) da Relação das estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas ou de repouso e elimina da alínea *b*), da mesma relação, as estações de Alvega-Ortiga e Belver e respectivas Termas servidas por aquelas estações.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.). (Em vigor desde 1-6-951) — Estabelece a venda de bilhetes desta Tarifa na estação de Lisboa (Rossio).

Anexo à Tarifa Internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.). (Em vigor desde 1-6-951) — Despacho de bagagens.

8.º Aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste e respectivo anexo. (Em vigor desde 1-6-951) — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Montenegro.

Aviso ao Público Te. n.º 35. (Em vigor desde 22-5-951) — Estabelece a concessão de bónus para remessas de desperdícios de folha de Flandres.

Aviso ao Público B. n.º 114. (Em vigor

desde 20-5-951) — Anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Especial n.º 2-P.

Aviso ao Público B. n.º 115. (Em vigor desde 25-5-951) — Estabelece preços especiais para remessas de criação, cabritos, cordeiros ou borregos e ovos.

Aviso ao Público B. n.º 116. (Em vigor desde 1-6-951) — Anuncia que a estação de Lisboa (Rossio) passa a vender bilhetes da Tarifa Internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.).

Aviso ao Público B. n.º 117. (Em vigor desde 1-6-951) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Especial n.º 8-P.

85.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 19-5-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de S. Pedro do Sul e o Despacho Central de Castro Daire.

135.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 18-6-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Penafiel, o Despacho Central de Lousada e o Posto de Despacho de Ribas, servindo também a povoação de Lagoas.

Fiscalização de Receitas

Comunicação-Circular n.º 82 — Alterações a fazer nas Instruções Complementares ao Livro E II.

Comunicação-Circular n.º 83 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 8 — Passageiros «Bilhetes Mercados Locais».

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

1.º Aditamento à Instrução n.º 2.502 de 16-5-951 — Sinalização da estação de Sintra.

Carta Impressa n.º 2.523 de 21-5-951 — Envio de Cordas à Oficina de Alcântara Terra.

Instrução Profissional e Exames

Ordem do Dia n.º 4.581 — (31-5-951) — Concessão de Prémios.

Movimento

15.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 871, de 2-5-951 — Alterações à Nomenclatura dos modelos da série M.

Carta Impressa n.º 2, de 2-5-951 — Anúncio dos combóios de desdobramento por motivo da peregrinação a Fátima, nos dias 11 e 12-5-951.

Carta Impressa n.º 3, de 4-5-951 — Anúncio dos combóios de desdobramento por motivo da Peregrinação a Fátima, nos dias 13 e 14-5-951.

Circular n.º 1.095, de 8-5-951 — Rótulos e etiquetas para remessas cujo transporte exija cuidados especiais.

Divisão de Via e Obras

Circulares da Divisão — n.º 3.376, de 2-5-951 — Nota dos suplementares dispensados do serviço por terem praticado irregularidades. *N.º 3.377, de 8-5-951* — Determinação sobre o processo de contas de donativo por parto, às guardas. *N.º 3.378, de 22-5-951* — Esclarecimentos sobre a concessão de passes D. 33 em 2.ª classe a favor de agentes que pela sua categoria apenas tenham direito a viajar em 3.ª.

Conservação

Circulares do Serviço de Conservação — e.º 229 de 8-5-951 — Acerca da reparação de cancelas pelo Serviço de Obras Metálicas. *N.º 230 de 8-5-951* — Elementos a fornecer anualmente à Divisão para efeito do seguro de edifícios.

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Especial n.º 2-C -- Passageiros — (Em vigor desde 15-6-951) — Bilhetes de «Fim de Semana».

Tarifa Especial n.º 9-P. (Em vigor desde 15-6-951) — Bilhetes para grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e de operários.

Tarifa Especial n.º 8-108-G. V. (Em vigor desde 1-7-951) — Estabelece preços únicos, a aplicar em qualquer percurso do caminho de ferro.

1.º Aditamento à Tarifa de Reembolsos

— (Em vigor desde 25-6-951) — Determina seja estabelecido aviso de chegada dos reembolsos.

12.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. (Em vigor desde 10-6-951) — Alteração do Artigo 11.º da Tarifa.

3.º Aditamento aos Quadros das distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha da Beira Alta, e respectivo anexo. (Em vigor desde 6-6-951) — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Noémi e rectificação das distâncias de aplicação dos apeadeiros de Miuzela, Castelo Mendo e Malhada Sorda.

7.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga rede. (Em vigor desde 10-6-951) — Atribuição de distâncias de aplicação ao apeadeiro de Vale do Peso-A.

Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 20-6-951) — Nova publicação, incluindo as linhas incorporadas.

33.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 10-6-951) — Abertura à exploração do apeadeiro de Vale do Peso-A.

Convenção adicional de 13-5-950 à Convenção Internacional de 23-11-933 relativo ao Transporte de mercadorias por Caminho de Ferro (C. I. M.) — Altera vários artigos.

Aviso ao Público B. n.º 118 — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Especial n.º 9-P.

Aviso ao Público B. n.º 119. (Em vigor desde 15-6-951) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Especial n.º 2-C — Passageiros.

Aviso ao Público n.º 120. (Em vigor desde 20-6-951) — Anula Avisos ao Público relativos ao serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.

Aviso ao Público B. n.º 121. (Em vigor desde 1-7-951) — Estabelece preço especial para remessas de cerveja, bebidas gasosas ou refrigerantes e respectivas taras em retorno.

Aviso ao Público B. n.º 122. (Em vigor desde 1-7-951) — Anuncia a nova Tarifa Especial n.º 8-108-G. V., em vigor desde 1-7-951.

Circular n.º 80. (Em vigor desde 15-6-951) — Estabelece se exijam guias de trânsito para o transporte de batata comum.

6.º Aditamento à Tarifa de Camionagem no Porto. (Em vigor desde 15-6-951) — Estabelece preços especiais para as remessas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1, de Grande Velocidade, e dos Avisos ao Público B. n.º 99 e B. n.º 100.

9.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa. (Em vigor desde 15-6-951) — Estabelece preços especiais para as remessas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1, de Grande Velocidade, e dos Avisos ao Público B. n.º 99 e B. n.º 100.

24.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 10-6-951) — Transporte de passageiros entre as estações de Lisboa-Rossio e Cais do Sodré e as estações de Sintra e Estoril, passando por Chão de Meninos, Linhó, Alcoitão, Alcabideche e Amoreira ou vice-versa.

81.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 17-7-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de S. Mamede e o Despacho Central de Peniche.

120.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-7-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Santana-Cartaxo e o Despacho Central de Cartaxo.

123.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-7-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Mogofores e o Despacho Central de Anadia.

136.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 17-7-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de S. Mamede e o Despacho Central de Peniche.

Fiscalização de Receitas

Comunicação-Circular n.º 84 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 9 — Passageiros — «Bilhetes para grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e de operários».

Comunicação-Circular n.º 85 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 2-C — Passageiros — «Bilhetes de fim de semana».

Comunicação-Circular n.º 86 — Esclare-

cimentos sobre a venda de bilhetes para utilização, na viagem de classes diferentes.

Circular n.º 80 — Refere-se às condições a que fica sujeito o transporte de batata.

Circular n.º 81 — Alude às alterações na execução do serviço de contabilidade das estações.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamento

1.º Aditamento à Instrução n.º 2536, de 7-6-951 — Organização geral do serviço na estação de Campanhã.

Ordem do Dia n.º 4582, de 29-6-951 — Trabalhos de levante da via entre os quilómetros 23,259 e 24,206 da Linha da Beira Baixa.

Movimento

16.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 871, de 23-6-951 — Alterações à Nomenclatura dos modelos da serie M.

VELHOS TEMAS

V I A J A R

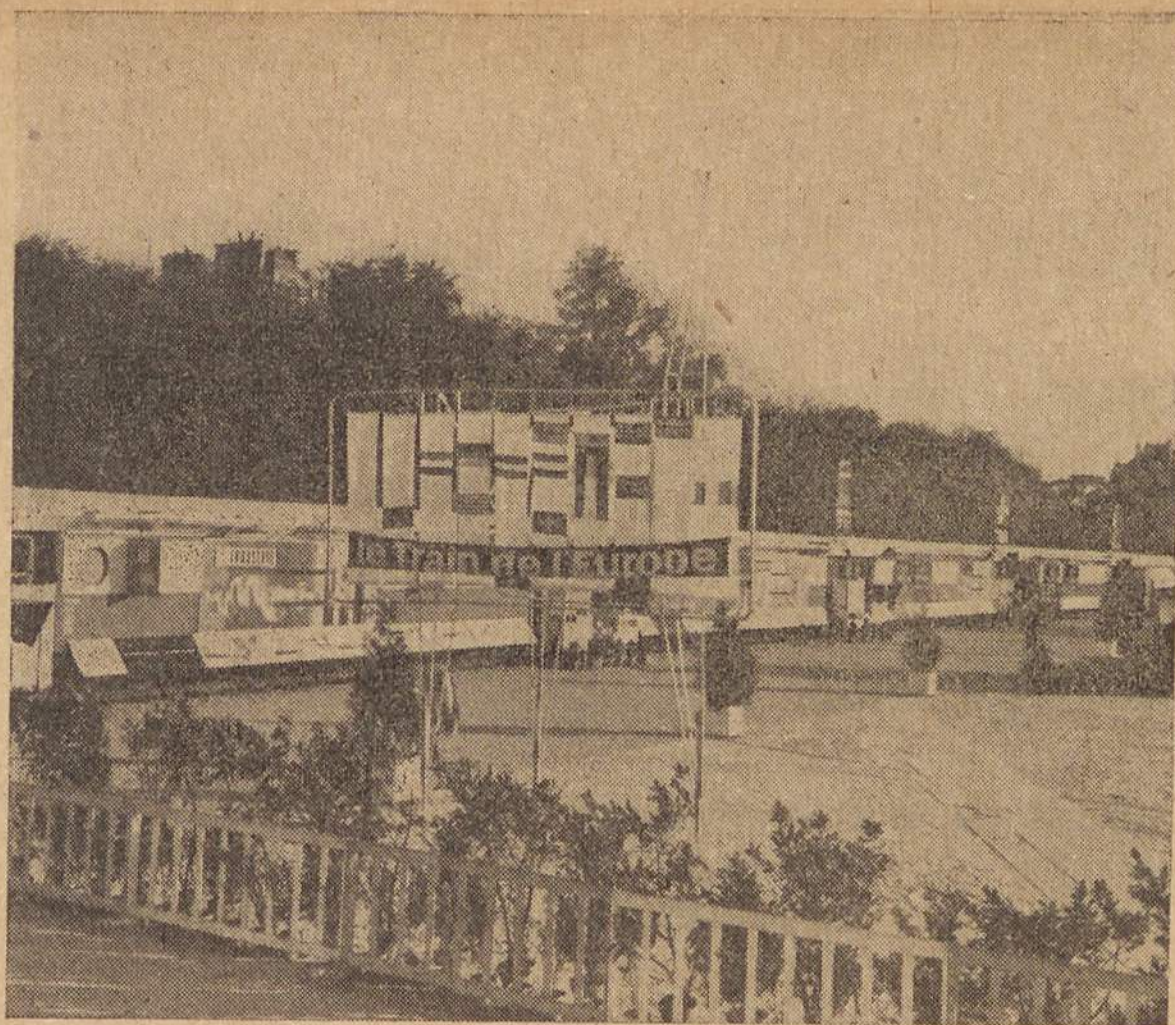
P o r F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Para nossa condução
temos pés, motocicleta,
cavalo, navio, carreta,
burro, «eléctrico», balão,

submarino, camião,
trem, iate, camioneta,
autocarro, bicicleta,
automóvel e avião.

Por ar, por terra ou por mar,
é um prazer viajar!
Quem viaja, mundo vê.

Mas quem quer comodidade
segurança e brevidade
— tem os comboios da C. P.



A Exposição do «Comboio da Europa», na Esplanada dos Inválidos-Paris

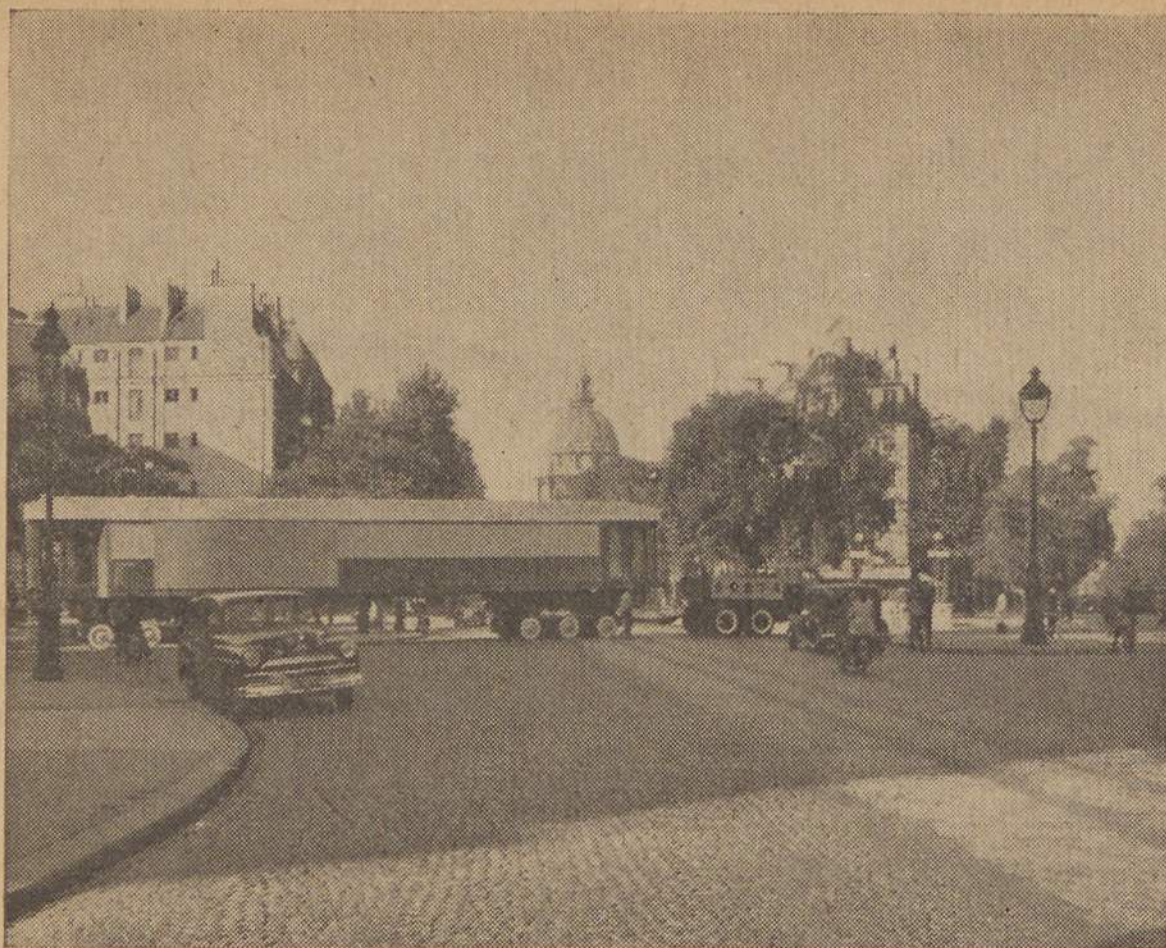
O «Comboio da Europa», destinado a fazer a prova sugestiva do que vale a cooperação entre os países europeus

UM comboio especial organizado pelo O. C. E. C. percorre actualmente a Europa e fez há pouco uma paragem sensacional em Paris. Esse comboio deu aos países beneficiários do Plano Marshall uma ideia viva e actual dos resultados conseguidos, graças à utilização dos créditos americanos para o restabelecimento económico do continente. Esses resultados foram, sobretudo, sensíveis nos domínios da construção e da produção.

Pode dizer-se que esta exposição-itinerante chegou no momento próprio. Por mais de uma vez tínhamos ouvido manifestar no desapontamento causado, entre alguns dos povos beneficiados pela liberalidade ameri-

cana, por não conhecerem exactamente as condições em que foram despendidas as verbas concedidas pelo Congresso de Washington e pagas pelo contribuinte americano para o restabelecimento económico da Europa.

Os organizadores deste comboio tiveram o cuidado de evitar o perigo de uma publicidade excessivamente gritante que apenas serviria para comprometer o objectivo que tinham em vista. A exposição que foram encarregados de criar devia destinar-se, sobretudo e principalmente, a constituir uma manifestação de solidariedade europeia. Sob esse ponto de vista deve dizer-se que o seu objectivo foi plenamente alcançado.



O transporte do «Comboio da Europa» em porta-vagões da estação de Paris-Vaugirard à Esplanada dos Inválidos

A própria composição do comboio era só por si uma demonstração prática e sugestiva do seu propósito. Composto de carruagens avariadas durante a guerra e reconstruídas depois, o comboio da Europa era o símbolo e a prova prática da importância da cooperação entre as diversas nações europeias.

A reparação das carruagens foi feita na Alemanha, o seu arranjo interior em França. O material eléctrico e as máquinas foram fabricadas na Escandinávia. O pessoal compunha-se de franceses, triestinos e finlandeses. A direcção foi confiada a um dinamarquês e a um norueguês. O conjunto resultou impecável, mesmo aos olhos dos mais cépticos e exigentes.

Uma síntese viva e animada da história da cooperação europeia

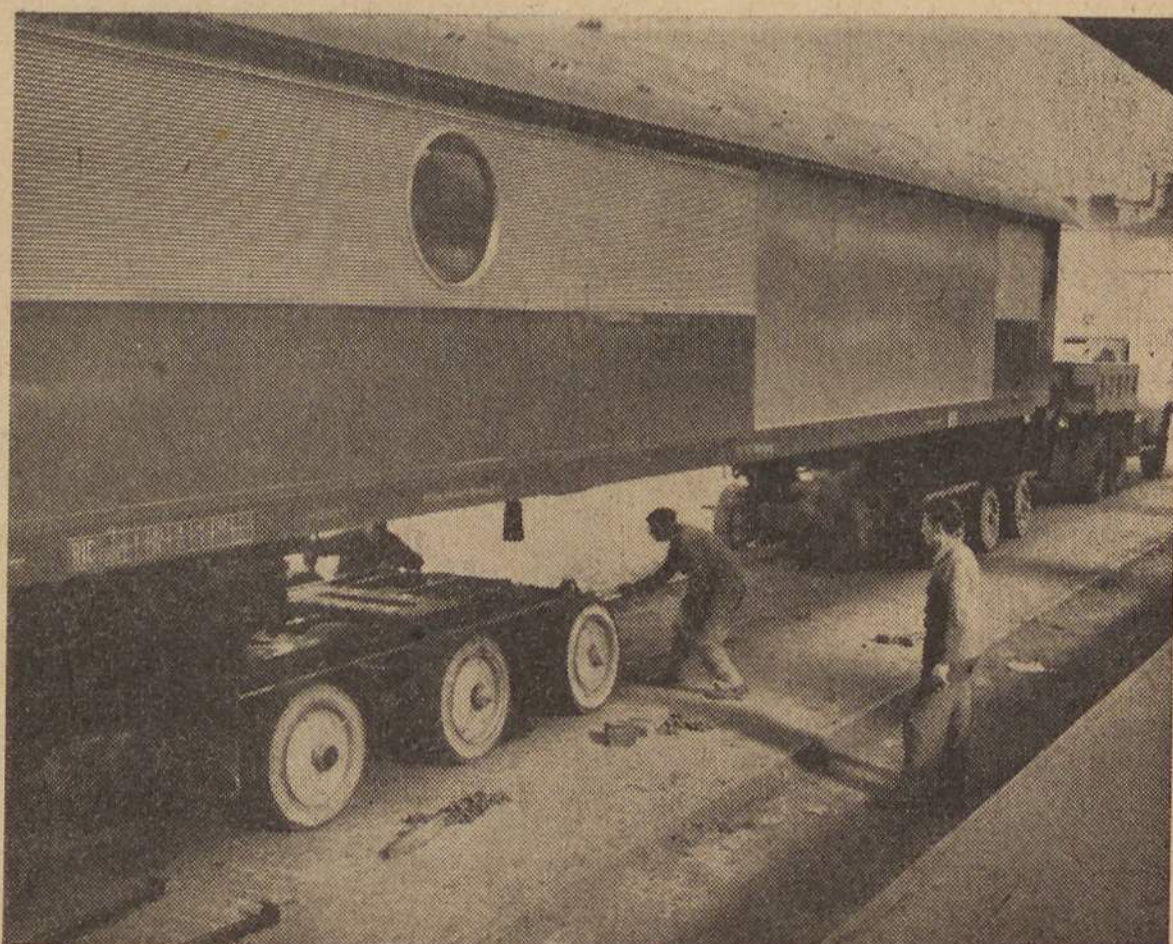
Inaugurado em Abril, em Munique, o comboio da Europa percorreu já mais de sete mil quilómetros, atravessando a Alemanha, a Noruega e a Dinamarca. Depois foi a França, passando por Paris, Lille, Nantes, Bordeus, Toulouse, Marseilha e Lyon. Em toda a parte

foi alvo de uma curiosidade compreensível e visitado por milhões de pessoas.

Uma técnica exigente permitiu apresentar num espaço necessariamente limitado uma síntese viva e animada da história da cooperação entre os diversos países da Europa. Em cada um dos países atravessados foi posta uma carruagem à disposição do respectivo Governo, para ser utilizada com o objectivo de fazer a demonstração da sua acção e para apresentar, inteiramente à vontade, o resultado dos trabalhos ali realizados no sentido de uma colaboração estreita com as outras nações do continente.

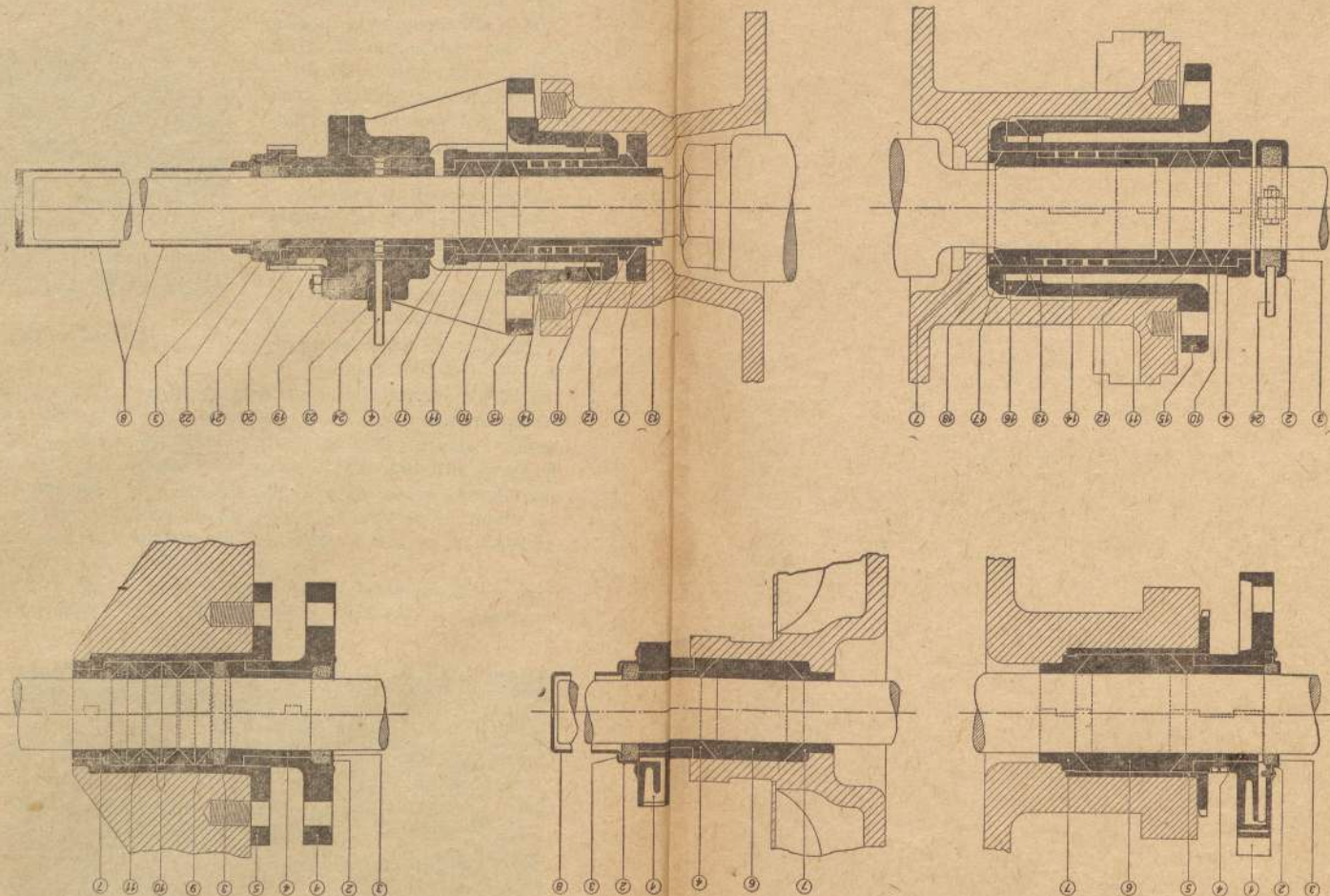
No interior do comboio foi instalada uma vasta plataforma onde flutuavam bandeiras e pavilhões e onde se multiplicavam os símbolos e as insígnias. Nessa plataforma uma série de quadros, gráficos e desenhos filmados em cores constituíam uma documentação exhaustiva da ideia de cooperação europeia e dos seus aspectos práticos e actuais.

Pequenas cabinas telefónicas, de um tipo novo, colocadas no exterior do comboio



Um aspecto do «Comboio da Europa»

EMPANQUES DAS HASTES DOS ÊMBOLOS



- 1 Bucim (com e sem copos de lubrificação).
- 2 Caixas do 3.
- 3 Chumaços.
- 4 Casquilhos do 1.
- 5 Caixas de empanque (vapor saturado).

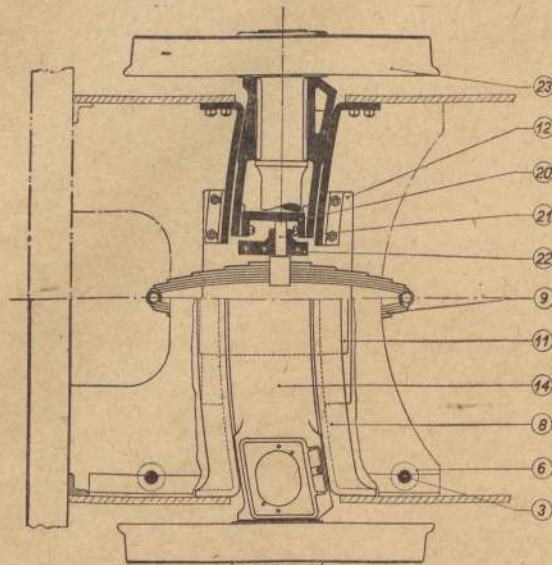
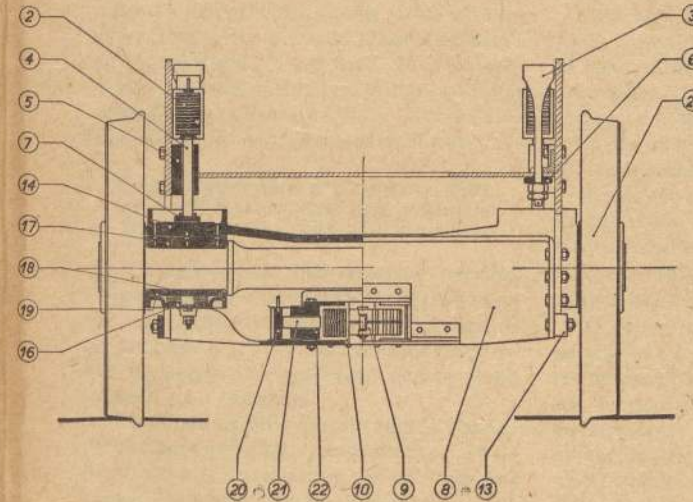
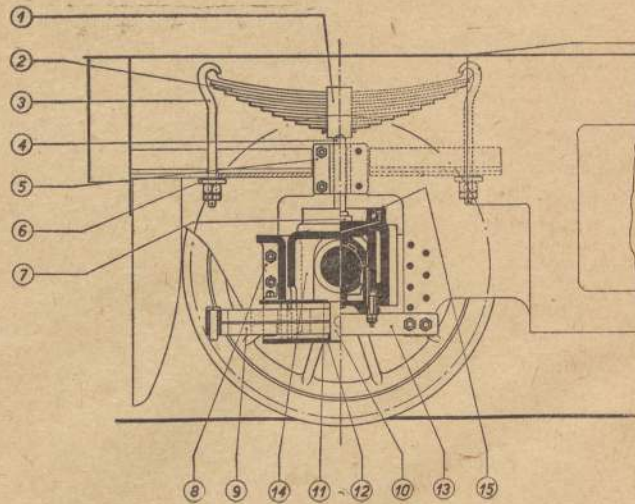
- 6 Empanques (de metal branco).
- 7 Casquilho de fundo.
- 8 Resguardos das contra-hastes dos êmbolos.
- 9 Anilhas de empanques de bronze (de tôpo).

- 10 Anilhas de empanque de metal branco.
- 11 Anilhas de empanque de bronze, intermédias.
- 12 Casquilho de aperto dos 9—10—11.
- 13 Guia do 14.
- 14 Mola compensadora.

- 15 Caixa de empanque (vapor sobreaquecido).
- 16 Lentilha de vedação.
- 17 Caixa do 14.
- 18 Junta de cobre.
- 19 Chumaceira-guia da contra-haste.

- 20' Guarnição de metal branco.
- 21 Freio do 22.
- 22 Caixa do 3 e de fixação do 8.
- 23 Bujão de aperto do tubo de lubrificação da contra-haste.
- 24 Tubos de lubrificação.

EIXO RADIAL



- 1 Braçadeira do 2.
- 2 Molas de suspensão.
- 3 Pendurais de suspensão.
- 4 Haste de pressão do 2.
- 5 Guias do 4.
- 6 Anilhas do 3.
- 7 Reias de apoio do 4.
- 8 Guias do 14.

- 9 Molas de chamada.
- 10 Braçadeira do 9.
- 11 Chapa superior da caixa do 9.
- 12 Chapa inferior da caixa do 9.
- 13 Estroncas.
- 14 Caixa de lubrificação.
- 15 Copos de lubrificação do 14.
- 16 Fundos do 14.

- 17 Bronzes do 14.
- 18 Chumaços do 14.
- 19 Carcassa do 18.
- 20 Batentes do 9.
- 21 Haste de pressão do 9.
- 22 Guias do 21
- 23 Rodado,

permitiam ouvir as afirmações de alguns dos mais eminentes homens de Estado e intelectuais europeus sobre os principais problemas do nosso tempo e as suas possíveis soluções. Esta inovação original despertou a maior curiosidade. Doze alto-falantes forneciam o fundo musical animado em que decorria a exibição. No ambiente criado por uma decoração de flores, tão pitoresca como discreta, esses alto-falantes faziam-se ouvir sem excessos ruidosos.

Uma exposição a que concorreram mais de setecentas mil crianças dos diversos países europeus

O conjunto era belo sem ser garrido, simpático sem ser exuberante, sugestivo sem ser um cartaz de propaganda. Consagrava os métodos e as técnicas reunidos e aplicados no signo da cooperação europeia, no passado e no presente.

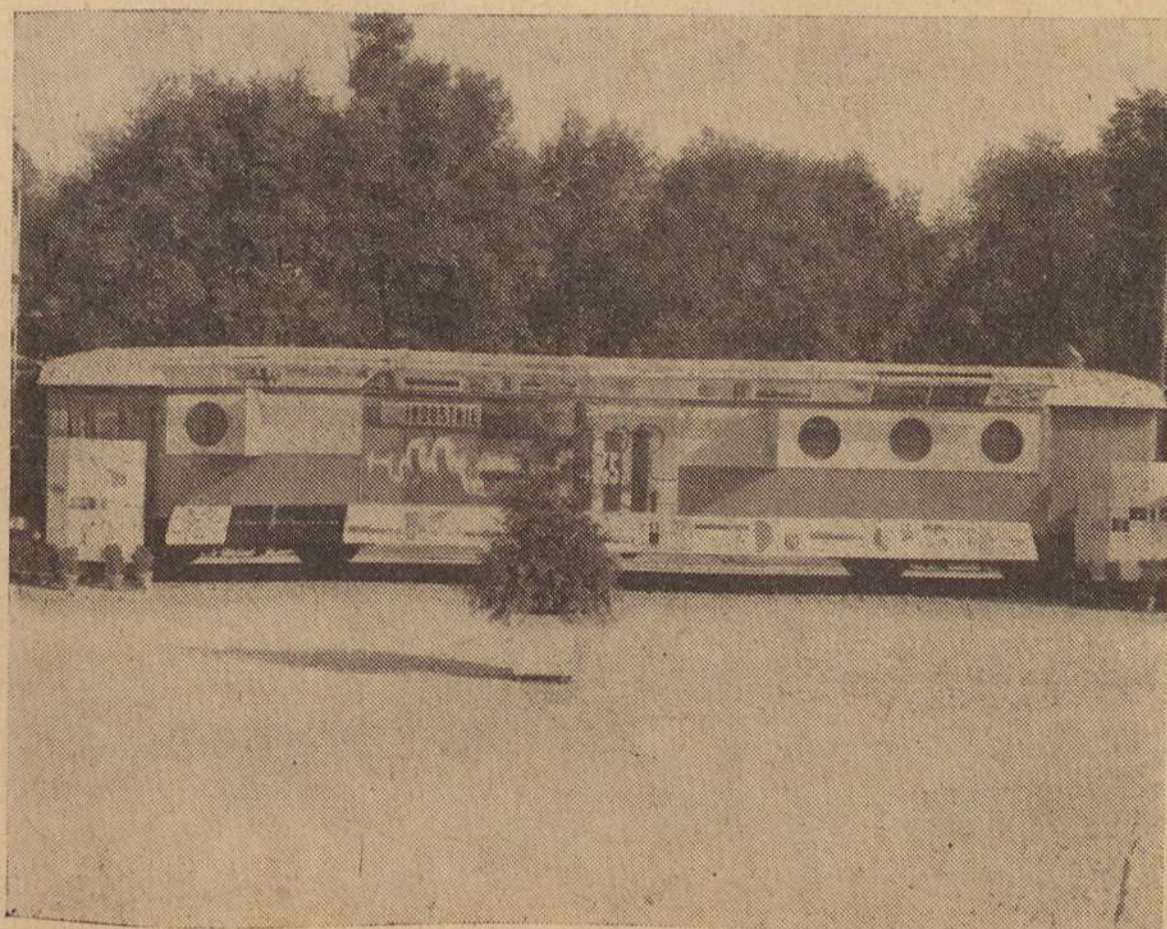
Não deve omitir-se, neste rápido resumo do comboio europeu, a notável exposição de desenhos e pinturas feitos por crianças dos países da Europa, que completava, de uma forma incomparável, o conjunto da exposição. Mais de setecentas mil crianças dos diversos países que constituem o nosso continente deram a sua colaboração para aquela iniciativa feliz. Essas crianças, cujas idades variavam entre os sete e os dezasseis anos,

foram convidadas a dar a sua colaboração depois de lhes ter sido fornecido o seguinte tema: «Como é que os povos livres devem constituir, em conjunto, um mundo melhor do que aquele em que vivemos».

Um júri internacional, composto de artistas e professores de arte, escolheu, entre os setecentos mil concorrentes, trezentos premiados. Os membros desse júri quiseram completar a exposição apresentando as suas próprias obras. É fácil calcular a beleza e o interesse de um tal conjunto.

Numa espantosa síntese de meios de realização e de talentos de execução, foi possível apresentar todos os aspectos dos mais diversos costumes, variedades étnicas, tendências psicológicas e aspirações colectivas.

O primeiro prémio coube a um jovem parisiense de seis anos, Alain Cardot. Muitas outras crianças tiveram menções honrosas, sendo distinguidas pelos trabalhos verdadeiramente notáveis que apresentaram, numerosos rapazes e raparigas da Áustria, da Alemanha e da Holanda que revelaram, além de um incontestável talento pessoal, uma técnica de execução excepcionalmente feliz. Devo mencionar, igualmente, a contribuição das crianças irlandesas que animou extraordinariamente, pela sua originalidade e vivacidade, a exposição que, assim, resultou pitoresca e sugestiva.



Uma das carruagens do «Comboio da Europa»

NINGUÉM PODE AMAR A SUA TERRA SEM PRIMEIRO A CONHECER

HÁ pessoas nascidas em Portugal que, por doença ou temperamento, passam a vida a dizer mal da nossa terra, louvando e elogiando tudo o que se faz lá fora. Deprimir o que é nosso e exaltar o que é estrangeiro constitui condenável manifestação de snobismo, que todos os portugueses devem evitar.

Tao antipatriótico é louvar incondicionalmente tudo o que é nacional, só porque é nacional, como deprimir desdenhosamente o que é nosso, pela mesma razão.

Torna-se absolutamente necessário que tenhamos o espírito crítico indispensável, para não cairmos em adoração perante tudo o que é estrangeiro e também para reconhecer mérito às coisas nacionais, sempre que o possuam.

Muitas vezes, curvamo-nos diante de estrangeiros que dizem banalidades conhecidas sobre Portugal. Em contrapartida, dizemos mal dos nossos compatriotas, ridicularizando-os quando tecem louvores ao que é nosso.

Tudo isto vem a propósito de viagens ao estrangeiro, feitas por tantos portugueses que desconhecem a linda terra de Santa Maria, esquecidos de que «ninguém pode amar a sua terra sem primeiro a conhecer.»

Bom serviço prestado à terra onde nascemos é ter sempre presente a célebre frase de Ramalho Ortigão, que é de louvor enternecido ao Portugal amoroso onde vivemos, frase que é um hino entusiástico ao que é nosso—«Nada há no mundo mais saborosamente aprazível para um coração lusitano, do que viajar simples, modesta, obscuramente, em Portugal.»

Há anos, Ramalho Ortigão, depois de visitar o país encantador que é a Holanda, escreveu um livro delicioso. Meses depois, o escritor e diplomata Dr. Alberto de Oliveira, publicou o livro «Palavras Loucas»,

no qual se fazem alusões menos respeitosas ao autor da «Holanda», a quem não perdoava o entusiasmo com que apreciava os países estrangeiros.

Ramalho Ortigão, escritor portuguesíssimo, cuja obra é repassada de nacionalismo, amante da sua terra e apaixonado por tudo o que é nosso, sentiu-se profundamente com a injustiça do seu camarada de letras, dirigindo ao Dr. Alberto de Oliveira a carta que a seguir transcrevemos, transbordante de amor à linda terra portuguesa, carta que constitui um hino a tudo quanto é português e que, por isso mesmo, merece ser lida, apreciada por todos os portugueses:

«Aceito e agradeço com a devida humildade a lição que me dá a folhas 210 das «Palavras Loucas», onde me diz que «é pela sua terra que sempre se decide».

Peço-lhe, porém, licença para lhe observar que eu, se me não decidi «tão bem», me decidi, pelo menos, «há mais tempo», no mesmo sentido. Envio-lhe um volumezinho de aspectos da terra portuguesa, no qual verá que eu «também lá estive».

Faria quatro ou cinco tomos como esse, se coordenasse e reimprimisse tudo o que tenho escrito e publicado como testemunho da minha enternecida comoção aos contactos da minha pátria. Não há monte, nem vale, nem rio, nem ribeira por esse Portugal todo, que eu não percorresse, por simples namôro, sem nenhum outro fim de interesse ou de curiosidade, à minha vista, em caminho de ferro, em diligência, embarcado, a cavalo e a pé.

Por amor, palmilhei, repetidas vezes, a serra de Ossa, da Arrábida, de Monchique, subi o Marão e subi a Serra da Estrêla. Por amor, dormi ao relento na lezíria do Ribatejo. Por amor, andei a monte na serra da Talhada e no Rego de Chaves, e pernoitei deitado nas mangedoutras, sobre o retraço dos machos, em Albergaria das Cabras, na Trapa e na Farrapa.

Por amor me banhei no Douro, no Minho, no Ave, no Vouga, no Homem, no Cávado; no Mondego e no Guadiana.

Vai surpreendê-lo, de certo, esta nota: não há feira franca no reino, em que não tenha estado este seu criado, o qual, noutro tempo, comprou, vendeu ou trocou besta em Famalicão, Penafiel e em Viseu. Em moço, estava tanto de pé posto nas estradas, que conheci pessoalmente e comi por várias vezes em estalagens com o João Brandão e o José do Telhado e por algumas vezes dormi aos pontilhões de Brito, na venda do Bento — o Bento do Brito — filho do salteador Pena, que morreu, a tiro, perto do Porto; e se ainda está o Bento, em Brito, na antiga estrada de Guimarães, lá terá, no seu quarto, o meu retrato, em daguerreotipo com dedicatória, assinada por mim.

Era ele que me dava pousada quando, em noites de Inverno, eu passava a cavalo para Bouças, onde estava minha mulher, e tinha de ficar em Brito, por terem crescido os ribeiros e estarem intransitáveis os caminhos.

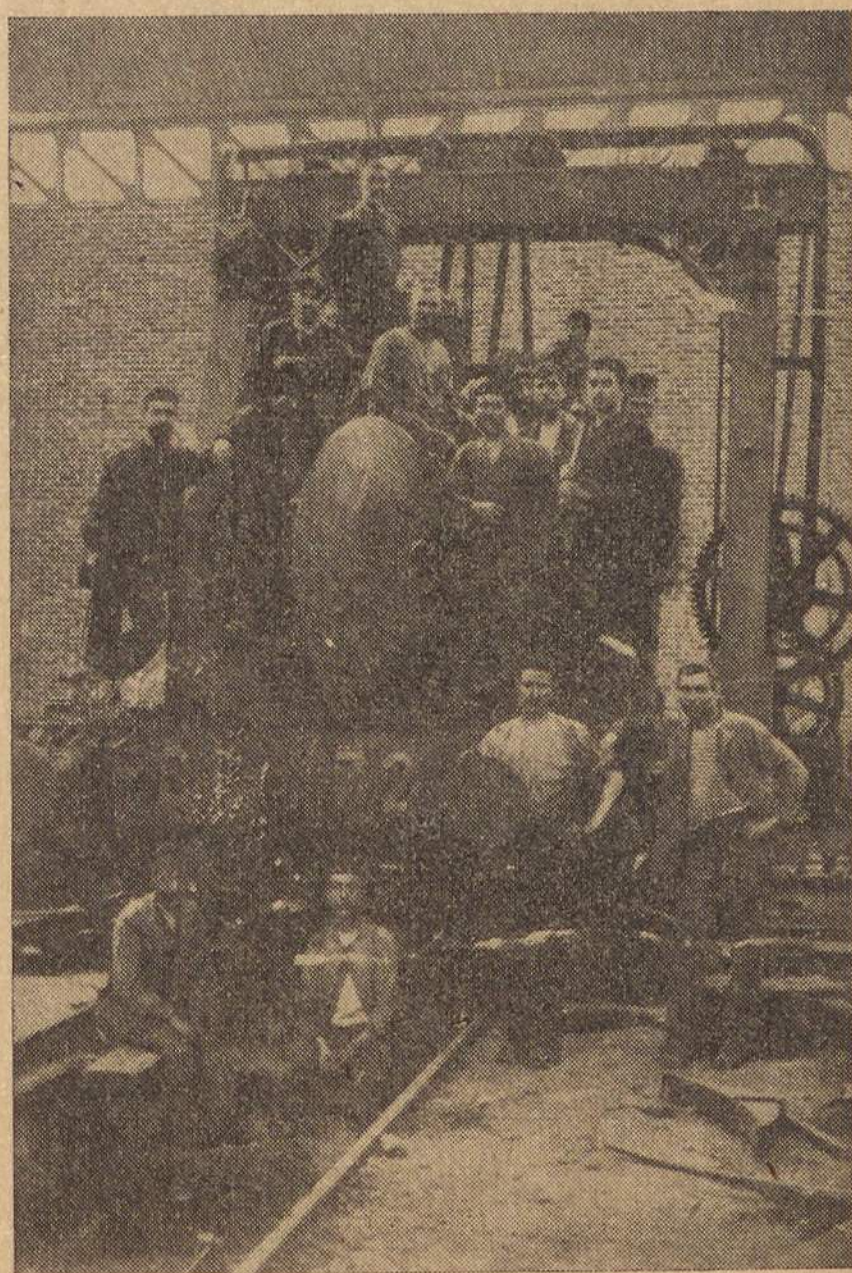
Outros terão viajado tanto no seu país, por dever de carreira militar, administrativa ou judicial, ou por curiosidade de naturalistas ou arqueólogos; por mero apêgo à arte, à poesia do povo, ao bafo maternal da terra, não me consta de ninguém que andasse o que eu tenho andado e continuo a andar, graças a Deus.»

(a) Ramalho Ortigão.

O CONCURSO UTILITÁRIO QUE
HOJE ANUNCIAMOS, TRAZ VAN-
TAGENS A TODOS OS ASSINAN-
TES DO «BOLETIM DA C. P.».
REMETA HOJE MESMO O POS-
TAL QUE JUNTAMOS,
À «PHILIPS PORTUGUESA»

PARA A HISTÓRIA

NAS oficinas de Lisboa-P. um grupo de ferroviários da Tracção foi fotografado em 1896, com engenheiros novos, admitidos meses antes, como praticantes. O ar de camaradagem revela-se na fotografia, onde figuram pessoas que ocuparam lugares de relevo e, alguns deles, funções de destaque na vida social portuguesa.



No grupo vêem-se o Eng.º João Teodoro Ferreira Pinto Basto, Director da Fábrica de Porcelanas de Vista Alegre; Eng.º António Vasconcelos Correia, Presidente Honorário do Conselho de Administração da C. P. e Administrador do Banco Lisboa e Açores; Eng.º Rodrigo Peixoto, Administrador do Banco Lisboa e Açores e Eng.º José Augusto da Cunha, já falecido, que foi Director duma Companhia de Caminhos de Ferro de Espanha.



Paisagem na região de Blausee — Mitholz, Vale do Kander, na linha do Lötschberg

AS NOSSAS INICIATIVAS

A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» A SUIÇA

A PESAR de ainda não termos publicado o programa da excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça, temos já em nosso poder algumas dezenas de inscrições, que provam o interesse despertado pela nossa iniciativa.

Conquanto a excursão esteja marcada para Junho, a verdade é que, em face do elevado número de adesões recebidas, somos forçados a encerrar a inscrição em 15 de Março.

O preço de inscrição, como já informamos, é de cerca de Esc. 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos), devendo a excursão ter a duração de 17 dias.

Depois da visita a Genève, os excursionistas seguirão para Berne, onde serão recebidos pelos ferroviários do «Jodler Club Tell», devendo passar alguns no norte da Suíça. No programa figurará um passeio no famoso Lago Constança, que permitirá a

visita a uma cidade alemã, estando ainda em estudo a excursão à lindíssima cidade de Innsbruck, em território austríaco.

A região de St. Moritz, estância de reputação mundial, não foi esquecida no programa, assim como a formosa cidade de Lugano, já na Suíça Italiana. Os glaciares do Rhodano, a barragem do Grimsel, as estradas de Furka, a ascensão ao célebre Jungfrau, assim como as cidades de Zurich, Interlaken e Montreux figurarão no magnífico programa da excursão deste ano, que seria publicado no próximo número.

Mais uma vez informamos os nossos assinantes de que, no dia 15 de Março, se encerrará definitivamente a inscrição, devendo os interessados dirigir-se sem demora ao «Editor do Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa, que fornecerá esclarecimentos sobre a excelente digressão que, estamos certos, será a melhor até agora realizada.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 72 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado está certo.

Passageiro portador de bilhete inteiro de 3.ª classe, de Sacavém a Setúbal, que toma em Barreiro o comboio n.º 8.011 e avisa seguir a Faro. Pinhal Novo a Faro (via Beja) 326 km. $326 \times \$25 = 81\50 .

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 73 — Quando sejam encontrados volumes sujeitos a despacho, quer estejam abandonados, ou os seus portadores não os queiram conduzir para a prôa dos barcos de passageiros, que fazem as carreiras entre Lisboa-T. do Paço e Barreiro, quais são os agentes da Companhia que os devem conduzir ao referido local?

Resposta — Para os volumes encontrados nas condições a que o consulente se refere, deve ser estabelecido sempre o mod. F. 54.

Se os volumes se destinarem a qualquer das estações fluviais — Lisboa-T. Paço ou Barreiro — deve o revisor providenciar de forma a que, após a atracação do barco, se proceda em imediato ao transporte dos volumes para a balança, por pessoal das estações, a fim de serem pesados e processada a respectiva taxa,

No caso dos volumes se destinarem a qualquer estação da via férrea, deve o mod. F. 54 ser entregue ao chefe da estação de Barreiro que providenciará sobre o seu transporte para o furgão e devido seguimento.

///

Pergunta n.º 74 — Peço dizer-me se um passageiro pode transportar como bagagem, volumes com batatas, hortaliça, legumes secos ou verdes e fruta, com a designação de farnéis, em conformidade com a doutrina das linhas 29 e 30 da página n.º 105 das Instruções Complementares ao Livro E. 11. Caso afirmativo, qual o peso máximo que o passageiro pode transportar como excedente com a designação de farnel?

Quando o passageiro se destinar para fora da área do concelho da estação de procedência e a sua bagagem seja constituída por batatas, também deve apresentar guia de trânsito?

Resposta — Os géneros alimentícios a que o consulente se refere são considerados «farnéis» e, como tal, beneficiam de gratuidade concedida a bagagens.

O peso excedente é taxado, consequentemente, como «bagagem excedente».

As guias de trânsito serão necessárias sempre que a legislação em vigor o exija.

Pergunta n.º 75 — Peço dizer-me se a qualquer remessa que na via férrea seja aplicado o recargo de 50 %, transitando a mesma pela via fluvial, está também sujeita neste percurso a igual recargo, mesmo que na escrituração não conste a sua cubicagem, visto a Tarifa Fluvial estar sujeita às condições da Tarifa Geral, mas deprender do n.º 4 do art.º 13.º que o recargo só é de aplicar aos volumes cubicados.

Tenho dúvidas, em virtude de nos preços da Tarifa da Via Fluvial estarem englobados os preços da Tarifa de Despesas Acessórias, que estão isentas daquele recargo.

Resposta — O aumento de 50 % sobre os preços da base 5.ª da Tarifa de Transporte na Via Fluvial, previsto no n.º 4 do seu art.º 13.º, apenas tem aplicação — conforme no mesmo número se diz — às mercadorias a granel e aos volumes que pesem menos de 100 kg. por metro cúbico.

Quanto a estes volumes é indispensável que seja feita a sua cubicagem para se definir se é de aplicar o referido aumento.

Conforme as disposições da aludida tarifa o aumento de 50 % atrás indicado, quando seja de aplicar, incide sobre o preço total da base 5.ª, e, portanto, também sobre a parte atribuída a despesas acessórias.

De harmonia com a doutrina do art.º 64.º da Tarifa Geral estão assinaladas com o asterístico (*), na Classificação Geral, algumas mercadorias que pesam mais de 100 kg. por metro cúbico pelo que não poderão considerar-se sujeitas ao recargo de 50 % na Via Fluvial todas as mercadorias que são oneradas com este recargo na Via Férrea.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 50 — Ao comboio n.º 2471 embarcam diariamente no apeadeiro de Santa Margarida para Tramaçal 7 e 8 passageiros e neste e noutros apeadeiros não há chefe para dispensar os guarda-freios do seu serviço.

A permanência dos comboios nestes locais é de 1/2 ou 1 minuto, ocupando o guarda-freios a guarita como está mandado. A cobrança não se efectua e portanto a Companhia é prejudicada deixando de entrar a respectiva receita. Peço ser esclarecido.

Resposta — Desde que os guarda-freios da cauda sejam diligentes e os que o não forem, devem esforçar-se por sê-lo, não deve haver dificuldade na execução deste serviço.

Assim, o agente, ao embarque dos passageiros no apeadeiro, assegura-se do seu destino, toma a guarita onde estabelece os bilhetes e à chegada a Tramaçal faz a respectiva cobrança.

///

Pergunta n.º 51 — A um comboio procedente da via dupla, quando chega a uma estação testa de via única, é fornecido ao maquinista e ao condutor o mod. M 127, com a indicação de que já chegaram à estação testa de via única,

todos os comboios que, com o qual deviam de cruzar no troço de via dupla, incluindo também os cruzamentos indicados na estação testa. Deve ou não o condutor e maquinista perguntar ao chefe da estação, se de facto, já chegaram, todos os comboios?

Resposta — Segundo o art.º 107.º do Regulamento 2, os maquinistas e condutores que se dirijam da dupla via para a Via Única, ao chegarem às estações testas de via única, só poderão pôr os comboios em andamento, depois de terem recebido o mod. M. 127 de entrada em via única, no qual o respectivo chefe lhes dará conhecimento de que já chegaram todos os comboios com que tinham de cruzar no troço de via dupla, donde procedem e na própria estação testa de via única, onde se encontram. Se, por motivo de atraso, ainda não tiver chegado algum dos comboios procedentes da via única, com o qual o que procede da via dupla tinha de cruzar, o chefe da estação testa, de via única, além de mencionar o número desse comboio, no mod. M 127, entregará o mod. M 116, alteração de cruzamento.

No entanto, se o condutor e o maquinista ainda tiverem qualquer dúvida e perguntarem ao chefe da estação se de facto já chegaram todos ou qualquer comboio com que tinham de cruzar, esta circunstância só poderá significar zelo ou cuidado pela circulação.

///

Pergunta n.º 52 — Segundo o art.º 31.º do Livro E 2, e quando o serviço o exija, é permitido atrelar à cauda dos comboios de passageiros um ou mais veículos desprovidos de freio contínuo ou tubos 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 terá que ser freio manual guarnecido. Tenho uma vaga ideia de que a ex-2.ª

Circunscrição esclareceu em tempos de que o terço se contava já com a inclusão dos veículos desligados que se pretendiam atrelar, apresentando um caso de que um comboio constituído por 6 veículos ligados podia tomar à cauda 3 sem tubos desde que um fosse freio manual guarnecido, visto que o comboio passaria a ser constituído por 9 veículos e assim um terço de 9 eram precisamente os 3 desligados, sem contudo se ter excedido um terço da composição do comboio.

Como pode interpretar-se também de que o terço apenas se deva contar no número de veículos ligados, peço ser esclarecido.

Resposta — O cálculo é feito sobre o total de veículos ligados e dos desligados que se pretende atrelar à cauda.

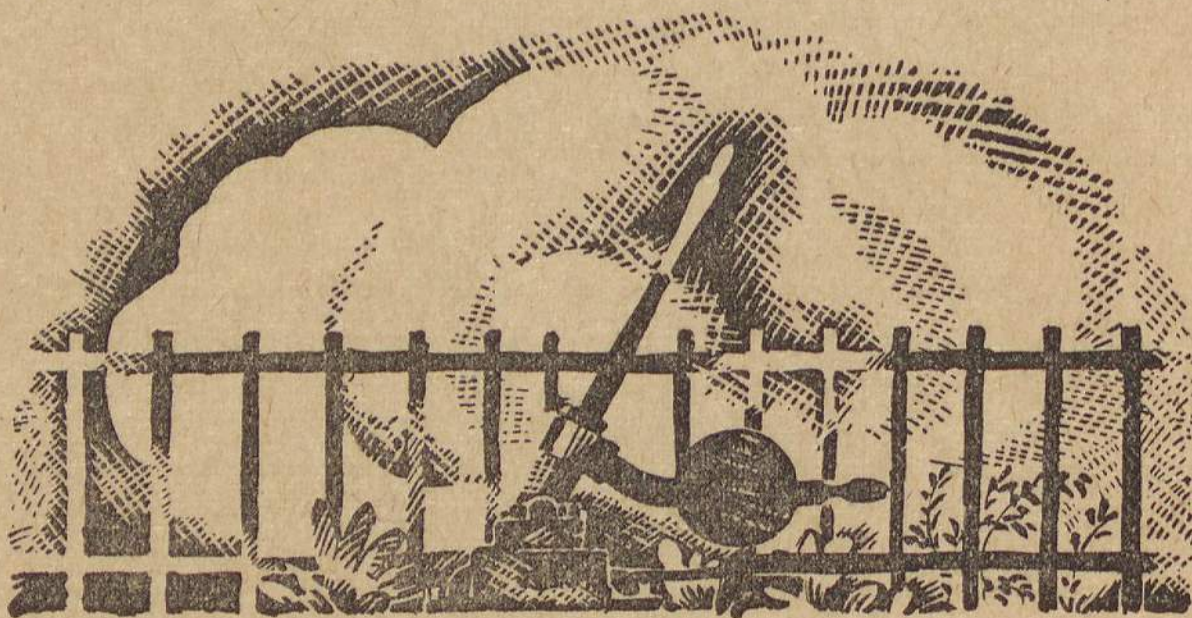
///

Pergunta n.º 53 — O comboio n.º 7127 recebe em Porto-Trindade o mod. M 126 em que diz, cruza na estação de Bougado com a automotora n.º 37120, mas devido ao atraso do comboio n.º 7127, o cruzamento efectuou-se em Muro. Peço ser esclarecido quais os modelos a estabelecer ao comboio n.º 7127 pela estação de Muro.

Resposta — A automotora n.º 37120 é uma circulação extraordinária e por isso a estação de Porto-Trindade deve fornecer ao pessoal do comboio n.º 7127, o mod. M 126, utilizando o n.º 2, avisando o do cruzamento em Bougado.

A estação de Senhora da Hora (testa de via única) deve fornecer o mod. M 117 (aviso de cruzamento extraordinário) em Bougado.

Como o comboio n.º 7127 se atrasou e o seu cruzamento com a automotora foi alterado para Muro, o chefe desta estação deve fornecer o mod. M 126, utilizando o n.º 4





Os alunos aguardam a chegada do comboio e cantam, em roda, os versos I, correspondentes à primeira parte da música. Seguidamente, dispõem-se em coluna, e formam o comboio, ouvindo, apenas, a música, que antecede a sua partida. De novo, formam roda e repetem os versos I. As crianças dispostas, pela segunda vez, em coluna, fazem o comboio e evoluem. O comboio pode caminhar devagar, mais depressa, dar voltas, marchar à rectaguarda e apitar.

Estas evoluções só são acompanhadas de música e não de canto.

A música toca, depois, pela terceira vez, a parte inicial, e os alunos, em roda, cantam os versos II. Nas evoluções do comboio, as mãos dos alunos mantêm-se soltas ou apoiadas nos quadris do companheiro da frente.



○ comboio,
○ comboio,
○ comboio vai partir...
É preciso
Ter juízo
Para no comboio ir.
Sem demora,
Vai-se embora,
Vai-se embora e torna a vir.
○ comboio,
○ comboio,
○ comboio vai partir...

I

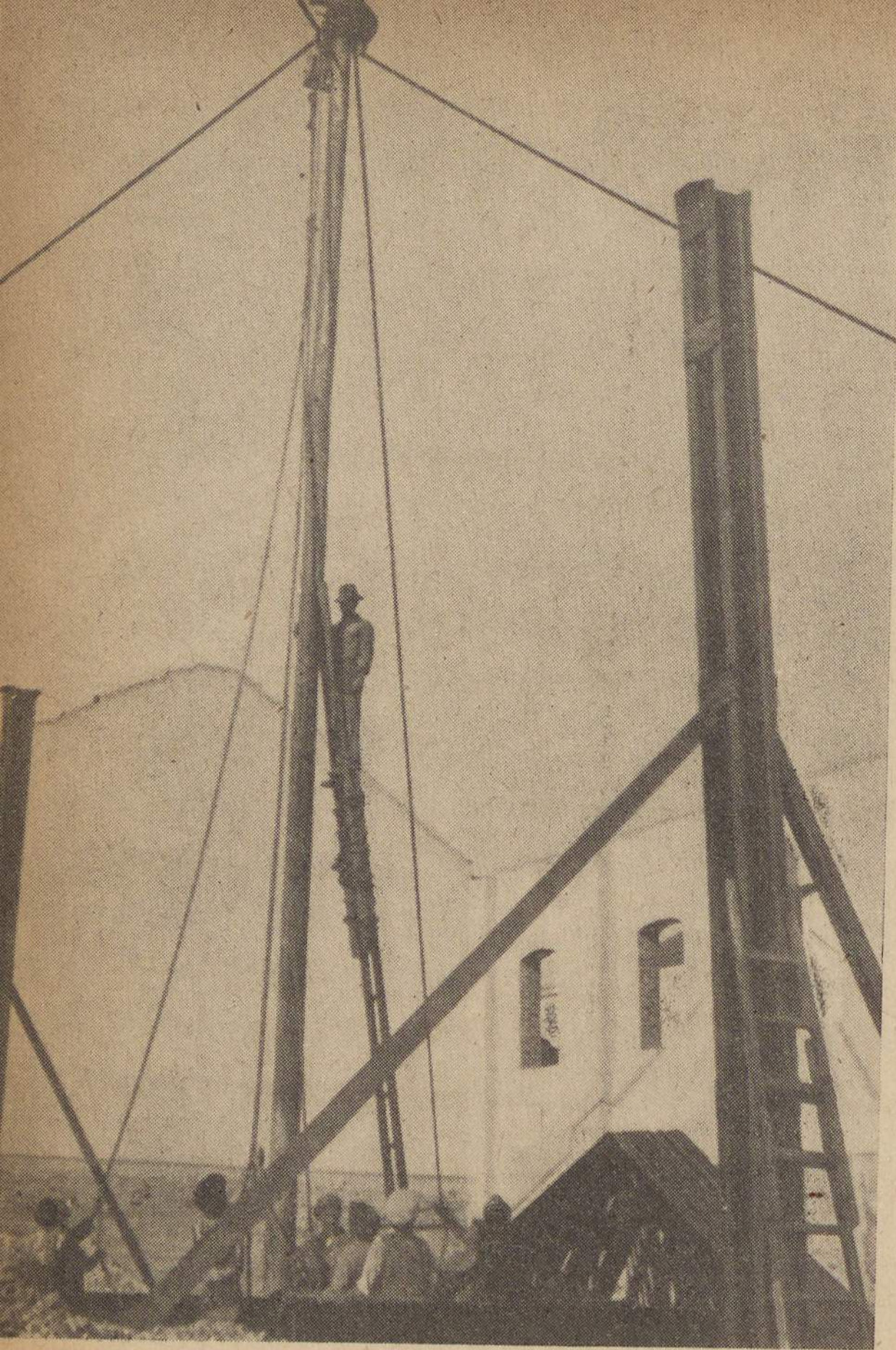
○ comboio,
○ comboio,
Acabou já de chegar...
Foi preciso
Ter juízo
Para no comboio andar.
Bem andou,
Já parou,
Já parou, mas torna andar.
○ comboio,
○ comboio,
Acabou já de chegar...

II

Repete

30





Como trabalha o Pessoal da Companhia

UM operário do Serviço de Obras Metálicas da Divisão de Via e Obras, instala no topo de um mastro com 20 metros de altura, um aparelho diferencial de 5 toneladas para montagem das oficinas de pintura do Barreiro.

GINÁSTICA INFANTIL

COM o título «Brinquedos Cantados Portugueses» editou o cap. Alberto Marques Pereira, Inspector de Ginástica e Professor da Escola Superior Colonial e do Instituto Nacional de Educação Física, um livro interessantíssimo sobre ginástica infantil, dedicado às colónias de férias do Governo Civil de Lisboa.

Tanto o original, que é do cap. Alberto Marques Pereira, como a música, que é de D. Nina Marques Pereira Ayres, possuem especial sabor, assim como os desenhos, que são de Álvaro Duarte de Almeida e Eduardo Coelho. Trata-se duma edição esmerada, digna de louvor, na qual se faz referência ao caminho de ferro, assunto que ocupa quatro páginas da graciosa publicação, que, estamos certos, vai ser muito apreciada.

O «Boletim da C. P.» muito grato ao cap. Alberto Marques Pereira pela autorização dada para a reprodução da página «O Comboio», felicita o autor pela lindíssima iniciativa, que vai encher de alegria os filhos dos ferroviários portugueses.

«O combóio», cujos versos e música não tardarão a ser decorados, constitui uma inteligente propaganda dos nossos caminhos de ferro, o bastante para que o «Boletim da C. P.» esteja muito grato ao distinto professor de educação física pela sua gentileza.

Os melhores cumprimentos.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Arnaldo Augusto Neves, Chefe de 1.^a clas. de Faro. Admitido como praticante em 28 de Dezembro de 1911, foi nomeado factor de 3.^a classe em 2 de Abril de 1913. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1940 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Setembro de 1945.

Rodrigo Varela Gusmão, Chefe de 3.^a classe de Santiago de Cacém. Admitido como praticante em 11 de Setembro de 1911, foi nomeado factor de 3.^a classe em 17 de Dezembro de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.^a classe em 8 de Julho de 1919 e a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.



José Pereira da Silva, Operário de 1.^a classe (torneiro) das Oficinas de Campanhã.

Admitido ao serviço da Companhia, como Aprendiz, em 27-9-911, foi promovido à categoria actual, em 1-1-943, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

António Domingues Pereira, Chefe de 3.^a classe de Caniços. Admitido como praticante em 9 de Dezembro de 1911, foi promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1919. Em 1 de Junho de 1926 foi promovido a factor de 1.^a classe e em 11 de Junho de 1934 foi promovido a chefe de 3.^a classe.



REFORMAS

Comercial — *Manuel Correia Júnior*: Agente Comercial da 13.^a Secção (Barreiro).

Ernesto da Silva Duarte: Inspector da 2.^a Secção de Contabilidade (S.^a Hora).

José Rafael Gomes Dinis Palma: Empregado principal do Serviço da Estatística e Estudos.

Francisco Lopes: Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Barreiro.

João Gaspar de Oliveira Ruas: Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Alfarelos.

Julio Antunes Pereira: Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Alfarelos.

Exploração — *José Pinto*: Carregador de Campanhã.

Joaquim António Marinheiro: Chefe de 3.^a classe da Beja.

Joaquim Pinto Costa: Factor de 1.^a classe de Bifurcação de Lares.

Joaquim Rosado Moisés: Factor de 2.^a classe de Lisboa — Terreiro do Paço.

Manuel Reis Pinheiro: Condutor de 1.^a classe de Porto—Trindade.

Manuel Gil: Condutor de 1.^a classe de Lisboa.

Manuel Vieira Amaro: Condutor de 1.^a classe de Lisboa.

António Vieira Pinto: Condutor de 1.^a classe de Lisboa.

Mário Ferreira: Condutor de 1.^a classe de Pampilhosa.

Joaquim Ferreira Lopes: Guarda-freios de 1.^a classe de Porto—Trindade.

Aníbal Santana Duro: Agulheiro de 1.^a classe de Setúbal.

António dos Santos: Carregador de Livração.

José Maria da Silva Chanfrante: Carregador de Canelas.

Alberto Ferreira Lopes: Chefe de 3.^a classe de S. Romão.

Inácio Gramacho da Silva: Factor de 1.^a classe de Viana do Castelo.

José Gonçalves: Agulheiro de 3.^a classe de Poceirão.

Francisco Rosa: Carregador de Évora.

Emília Sára de Carvalho Proença Coelho: Escriutária de 1.^a classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Maria dos Anjos Vasconcelos: Escriutária de 1.^a classe de Porto.

António Alves Mineiro Júnior: Chefe de 1.^a classe de Entroncamento.

José de Freitas: Chefe de 3.^a classe de Carregal do Sal.

Francisco José Ruivo: Factor de 2.^a classe de Faro.

Francisco Pereira de Jesus: Agulheiro de 1.^a classe de Barreiro.

Francisco Sequeira: Agulheiro de 2.^a classe de S. Marcos.

António Henrique: Agulheiro de 3.^a classe de Tunes.

José Tavares Martinho: Carregador de Barreiro.

Antónia Moreno: Guarda de passagem de nível de Barreiro.

Via e Obras — *António de Magalhães*: Chefe do distrito 403 (Ermezinde).

João Bernardo: Assentador do distrito 221 (Ervidel).

Mário Gonçalves Martins: Ajudante de distribuidor de materiais da Repartição de Expediente e Arquivo (Lisboa-R.).

José de Almeida: Assentador do Grande Distrito (Senhora da Hora).

Tereza Joaquina Cansado: Guarda P. N. do distrito 202 (Pinhal Novo).

João de Castro Semide: Encarregado de obras da 4.^a Secção (Coimbra).

Afonso Miranda: Chefe do distrito 419 (Valongo).

José António da Costa: Assentador do distrito 12 — N. P. (Modivas).

José Esteves: Assentador do distrito 42 (Castelo de Vide).

António Marques de Oliveira: Assentador do distrito 71 (Quintans).

António de Araújo: Subchefe do distrito 430 (Pinhão).

Joaquim de Castro Gil da Costa Alemão: Empregado de 3.^a classe da 4.^a Secção (Coimbra).

Manuel Gregório: Assentador do distrito 119 (Ródão).

António Vieira dos Reis: Ajudante do 2.^o lanço da 8.^a Secção (Campanhã).

Emília Ferreira: Guarda de P. N. do distrito 2, 5.^a Secção (Bombarral).

António Ferreira de Sá: Assentador do distrito 11 — V. V. (Vouzela).

Francisco Augusto: Operário de 2.^a classe das Obras Metálicas (Lisboa).

Luís Marreiros: Assentador do distrito 1, 13.^a (Évora).

Manuel Ribeiro: Assentador do distrito 3 — Sabor (Felgar).

Ana da Silva Freitas: Guarda de P. N. do distrito 4 — V. V. (Ul).

João Caninas: Guarda do distrito 239 (Faro).

João Matias de Aguiar: Subchefe do distrito 3 — Tua (Abreiro).

João Coelho Ladeiro: Subchefe do distrito 143 (Lousã).

NOMEAÇÕES

Via e Obras — Assentador «adido»: José do Rosário Marques.

Assentadores: José Daniel Afonso Geraldês, José Filipe Correia, Paulo Alves Mineiro, Manuel Marques Capão, Joaquim Braz Cardinho, João Maria Araújo, Armando Henrique Pires, Guilherme Augusto dos Reis, António Joaquim Braz, Constantino da Silva Lagarto Júnior, António Jacinto de Oliveira, Joaquim Lopes Malho, Teodósio Roque Leal de Oliveira, António Aires de Oliveira, Manuel Dias, João Fortunato Gasalho, João da Encarnação Balola, Alberto Infante Barreiros, José Carraceno de Oliveira, José Salvador Gralha, Rogério Natividade Lopes, Joaquim de Sousa, António Duarte Craveiro, António Martins Brízida, Alberto Vieira, António Pombo Calcinha, Augusto Gonçalves Fernandes, José António Catarino, Mariano Pires Feliciano, Albino Jesus Dias, Lourenço José Velez, Henrique Gomes Vilaça, Luiz Pereira da Costa, Albino dos Reis, Olívio Cardoso Rodrigues, António Rodrigues Carreira, António José Mateus, Américo José, Belmiro Marques Garcia, António Maria Cabral, Ricardo Amílcar Correia, João Catarino Ramalheite, João Vieira, Manuel José Caldeira, António Nobre Marques, António Rocha Carvalho, José Rafael Cardoso, Manuel Guerreiro Afonso, José Gonçalves Cavaco, José Pinto Morinha, Virgolino Miranda Lagarto, Feliciano Isidro Martinho, António Cláudio Marques, Adérito de Jesus Pinto, Joaquim Manuel Moutinho, António Joaquim Peixeiro, Tomé Monteiro da Silva, António Seixas, Joaquim Salgado, António Joaquim Ramos Vieitas, Inácio José Vicente, Álvaro José da Costa, João Pires Soeiro e João Simplício Piteira.

FALECIMENTOS



Porfírio da Piedade Morgado, contramestre de 1.^a classe das Oficinas de Barreiro.

Admitido ao serviço da Companhia, em 13-7-921, como operário-serralheiro, foi promovido a chefe de brigada, em 21-8-940, a contramestre de 2.^a em 1-7-943 e a contramestre de 1.^a classe em 1-1-948.

José dos Santos Fontes J.^{or}, maquinista de 2.^a classe do Depósito de Figueira da Foz.

Admitido ao serviço da Companhia, como operário em 15-4-919, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1-1-923, sendo promovido a maquinista de 3.^a cls. em 1-1-37 e a maquinista de 2.^a classe em 1-4-948.



Domingos Pereira Gonçalves, fogueiro de 2.^a classe do Depósito de Lisboa-P.

Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 18-1-944, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1-4-946

João Lopes Carvalheiro, guarda de Depósito em Entroncamento.

Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 23-8-921, foi nomeado Guarda em 26-5-934.



António Inácio da Costa, operário de 1.^a classe (carpinteiro) das Oficinas Gerais.

Admitido ao serviço da Companhia, em 1-10-923, foi promovido a operário de 1.^a classe em 21-4-948, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

Luís António Madeira, operário de 3.^a classe (serralheiro) do Depósito de Faro.

Admitido ao serviço em 8-8-928, foi promovido a serralheiro de 3.^a classe em 21-4-948.



Mário Simões Morgado, carregador de Lisboa-P.

Admitido como carregador suplementar em 1-5-925, foi nomeado carregador em 21-9-927.

Joaquim Florindo Alves, carregador de Setil.

Admitido como carregador suplementar em 3-3-927, foi nomeado carregador em 21-7-934.



José Rodrigues Gomes, Carregador auxiliar de Trens de Alfarelos. Admitido como carregador auxiliar em 21 de Abril de 1946, foi nomeado carregador em 10 de Julho de 1946.

José Maria Marques Rezende, Carregador de Canellas. Admitido como carregador suplementar em 2 de Julho de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929.





Francisco Rebelo da Silva, carregador de Ermesinde.

Admitido como carregador suplementar em 21-8-927, foi nomeado carregador em 21-7-935.

José Augusto César, Operário 1.^a (fundidor) das Oficinas Gerais de Lisboa.

Admitido ao serviço da Companhia, em 22 de Outubro de 1917, foi promovido à sua última categoria em 1-1-943, depois de ter transitado pelas várias classes.



Alexandre Almeida, Operário de 3.^a cls. (pintor) das Oficinas de Barreiro.

Admitido ao serviço da Companhia, em 20-7-927, foi promovido à categoria que tinha à data do falecimento, em 1-12-945 depois de ter transitado pelas diferentes categorias.

José António Fernandes Antunes, operário de 3.^a cls. (carpinteiro) das oficinas de Companhia.

Admitido ao serviço da Companhia, em 5 de Maio de 1942, foi promovido à última categoria em 1-12-951.



Joaquim Francisco Gomes, Fogueiro de 2.^a cls. do Depósito de Gaia.

Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 7-11-920, foi nomeado Fogueiro de 2.^a cls. em 1-10-927.

José Neves Alexandre, Limpador do Depósito de Sernada-Viseu.

Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 1 de Maio de 1942.



Manuel Ferreira Teodósio, Limpador do Depósito do Entroncamento.

Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 23-12-925.

Abílio dos Reis, Limpador da Revisão de Pampilhosa.

Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 9 de Agosto de 1928.



Joaquim Pereira, Operário de 2.^a cls. (carpinteiro) das Oficinas Gerais de Lisboa.

Admitido ao serviço da Companhia, em 21 de Dezembro de 1922, foi promovido à sua última categoria, em 21 de Maio de 1949.

Amílcar da Silva, Operário de 2.^a cls. (fundidor) das Oficinas Gerais de Lisboa.

Admitido ao serviço da Companhia, em 9 de Fevereiro de 1921, passou à sua última categoria em 5 de Julho de 1943.





Hermínio Martins Franco, Operário de 3.^a cls. (pintor) das Oficinas de Entroncamento.

Admitido ao serviço da Companhia, em 14 de Novembro de 1927, foi promovido à categoria que tinha à data do falecimento em 21 de Abril de 1948.

Augusto António do Nascimento, Operário de 3.^a cls. (traçador) das Oficinas do Barreiro.

Admitido ao serviço da Companhia, em 21 de Maio de 1928, passou à sua última categoria em 5 de Maio de 1948.



Joaquim Marques Pereira, Operário ajudante (caldeireiro) das Oficinas da Figueira da Foz.

Admitido ao serviço da Companhia, em 31 de Dezembro de 1946, passou à sua última categoria em 21 de Setembro de 1948.

António Félix Palheiro, Limpador do Depósito de Pampilhosa.

Admitido em 10 de Fevereiro de 1948, ao serviço da Companhia.



José Maria dos Santos, Limpador do Depósito de Gaia.

Admitido ao serviço da Companhia, em 26 de Novembro de 1925.

Francisco Domingos Coelho, Recebedor de materiais de 1.^a classe do Serviço de Recepção.

Admitido como recebedor de Materiais em 1-11-924, foi promovido a recebedor de materiais de 1.^a classe em 1-1-926.



António Nunes, Chefe de Repartição dos Serviços Gerais.

Admitido como carregador em 9 de Março de 1910, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 2 de Janeiro de 1913.

Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1939, a subchefe de repartição em 1 de Janeiro de 1944 e a chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1947.

António Guerreiro Martins, Guarda-freios de 2.^a classe de Barreiro.

Admitido como carregador suplementar em 23 de Setembro de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1939. Depois da sua promoção a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1945, teve passagem a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Dezembro de 1945.



Custódio José Anes, Guarda de estação de Évora.

Admitido como carregador suplementar em 20 de Dezembro de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929. Depois de ter sido promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Outubro de 1930, passou a guarda de estação em 21 de Julho de 1940.

Joaquina Maria de Sousa Lopes, Escriturária principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Admitida como praticante em 26 de Abril de 1923, foi nomeada empregada em 27 de Setembro de 1923. Depois de transitar por outras categorias, foi promovida a empregada principal em 1 de Janeiro de 1944, tendo passagem a escriturária principal em 1 de Dezembro de 1945.





Modesto Alves de Oliveira, operário ajudante (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento.

Admitido ao serviço da Companhia, em 12-1-942.

António da Costa Pinto, fogueiro de 2.^a classe do Depósito de Régua.

Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da C. N., em 17-1-941 como aprendiz, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1-1-949.



Manuel Vitorino, limpador da Revisão de Entroncamento.

Admitido ao serviço da Companhia, com a actual categoria, em 30-5 927.

José Maria Rodrigues Cação, operário de 3.^a classe (carpinteiro) das Oficinas da Figueira da Foz.

Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da B. A., com a actual categoria, em 31-12-946.



MAIS DE
600.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas as partes do mundo para locomotivas, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias de todos os tipos.

Não há outro construtor de rolamentos no mundo que possa mostrar uma experiência tão longa e tão completa no campo dos caminhos de ferro, nem possa mostrar aproximadamente sequer um número tão elevado de aplicações como a **SKF**.

SOCIEDADE SKF LIMITADA
LISBOA PORTO
Praça da Alegria, 66 - A Avenida dos Aliados, 152

O REMÉDIO
ESTÁ AO VOSSO ALCANCE



USE
LAMPADAS

LUMIAR

MELHOR LUZ
ENOR CONSUMO

Sumário

A Estação do Rossio e um novo concurso
utilitário do «Boletim da C. P.»

Homenagem a Vasco de Moura

Homenagem de pesar a José Rodrigues Gomes

O novo Administrador do «Boletim da C. P.»

57 Anos ao serviço do Caminho de Ferro

A Ponte Marechal Carmona constitui uma
das maiores realizações do nosso tempo

Regulamentação dispersa

Velhos temas: Viajar, por F. Pereira Ro-
drigues

O «Comboio da Europa» destinado a fazer
a prova sugestiva do que vale a coope-
ração entre os países europeus

Ninguém pode amar a sua terra sem pri-
meiro a conhecer

Para a história

As nossas iniciativas: A excursão dos
assinantes do «Boletim da C. P.» à
Suiça

Perguntas e Respostas

O comboio

Como trabalha o Pessoal da Companhia

Ginástica infantil

Pessoal



NA CAPA — «Phidias», de João
Salgueiro da Costa,
2.º Prémio do Con-
curso de Fotografias
do «Boletim da C.
P.»

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só

na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeá-
veis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

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