



BOLETIM DA CEF

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

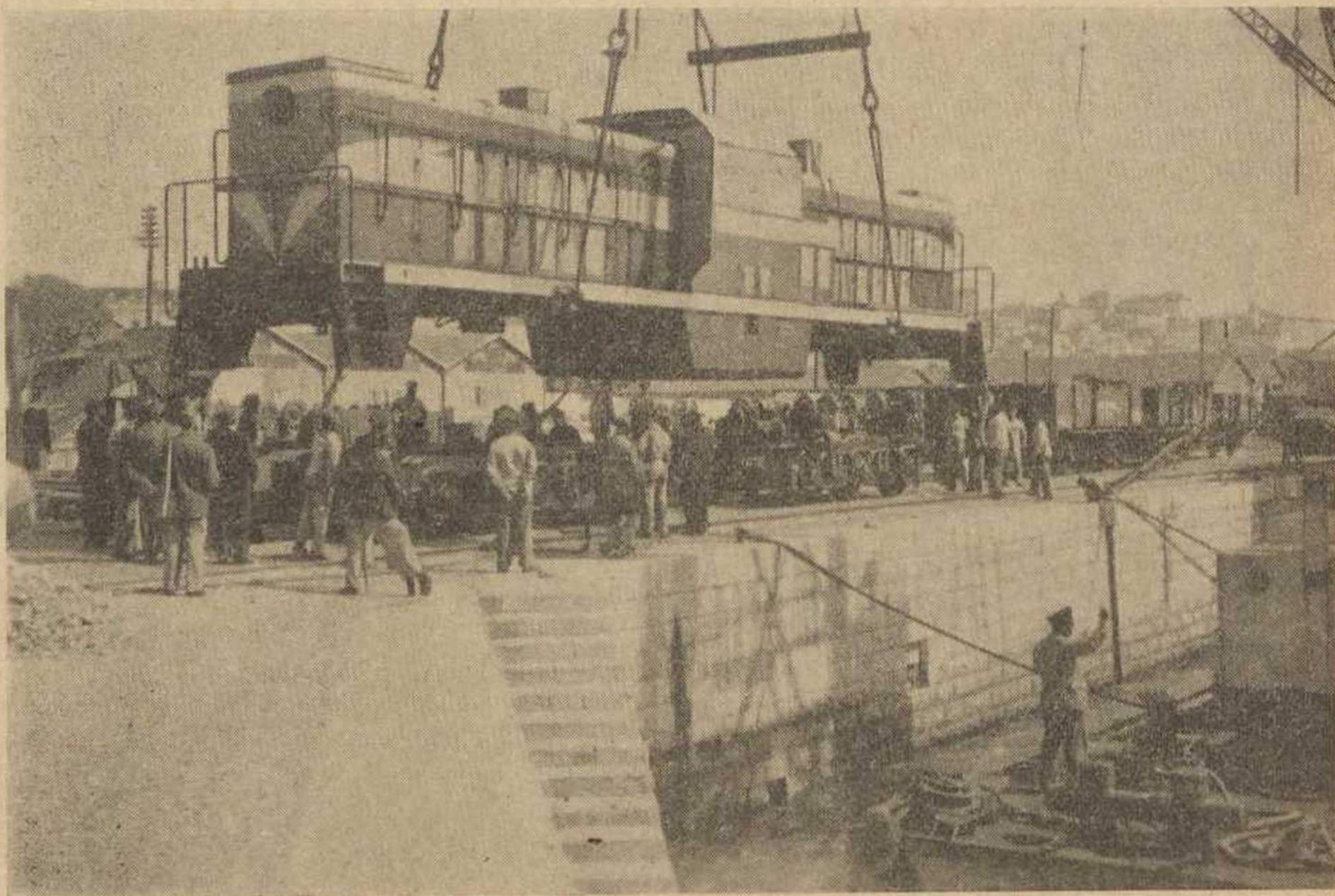
Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

FERROVIÁRIOS ITALIANOS DE VISITA A PORTUGAL



Os excursionistas ferroviários italianos e suas famílias, que visitaram o nosso País, em Setembro passado, como, mais adiante, referimos, momentos antes da sua partida para Coimbra. A gravura mostra-nos os excursionistas na estação do Rossio, vendo-se, entre eles, os srs. Inspector Murta, Amedeu Gori e Alberto Viana, que acompanhou os nossos camaradas italianos na sua digressão à velha cidade universitária.

Novas locomotivas «Diesel-Eléctricas» para a C. P.



No Entrepasto de Santos, a cábrea «Engenheiro Manuel de Espregueira», descarregando uma das locomotivas

A C. P., que está a renovar, em grande ritmo, o seu material circulante, encomendou, há tempos, à firma norte-americana «Baldwin», 12 locomotivas «Diesel-Eléctricas», para serviço nas suas linhas.

Desta encomenda, feita através do Fundo de Fomento Nacional, ao abrigo do Plano Marshall, chegaram em Abril deste ano 4 locomotivas e em Setembro último mais duas, vindas pelo navio-motor «Ribeira Grande», dos «Carregadores Açorianos». Estas locomotivas, que pesam 96 toneladas, têm 1.350 cavalos de força, 16 metros de comprimento e podem atingir a velocidade de 132 quilómetros à hora.

As restantes 6 locomotivas, que fazem

parte da referida encomenda, devem chegar ao nosso País até ao fim deste mês.

A gravura que acompanha e ilustra esta notícia mostra-nos um aspecto do desembarque de uma das locomotivas, no Entrepasto de Santos, feito pela cábrea «Engenheiro Manuel de Espregueira».

Estas locomotivas entrarão em serviço logo que cheguem as restantes — e como só elas circularão no túnel do Rossio, a travessia já poderá fazer-se de janelas abertas, pois o fumo desaparecerá por completo, para alegria e satisfação dos passageiros.

A C. P., melhorando consideravelmente os seus serviços, foi também ao encontro das reclamações do público, resolvendo um velho problema.

Excursão de ferroviários italianos a Portugal

Por AUGUSTO DA COSTA MURTA
Inspector Principal dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P.

CHEGOU no dia 7 de Setembro a Lisboa, vindo de Madrid, um grupo de 33 excursionistas, agentes dos caminhos de ferro italianos e pessoas de família. Esta excursão foi promovida pelo Ufficio Centrale del Dopolavoro, com sede em Roma, e do qual é chefe o sr. Gazzeti, e teve em Portugal o patrocínio do «Boletim da C. P.», que organizou o programa dos passeios e visitas.

No dia seguinte ao da sua chegada, os excursionistas, acompanhados pelo sr. Amedeo Gori, Inspector daquele Organismo italiano, foram apresentar cumprimentos à Direcção-Geral da C. P.. Na ausência do sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., que, por motivo de falecimento de pessoa de família, não se encontrava em Lisboa, foram os excursionistas recebidos pelos srs. Engenheiros Pedro de Brion e Henrique Bravo, subdirectores da C. P., tendo-se trocado palavras em que se enalteceu, com sincero entusiasmo, a velha amizade entre as duas gloriosas nações latinas.

Em autocarro, os excursionistas percorreram a nossa capital, admirando os pontos de maior interesse turístico, os novos bairros, que são pequenas cidades encantadoras, os

nossos monumentos. Durante todo o percurso os nossos camaradas italianos não ocultaram o seu encantamento.

O programa dos passeios e visitas, compreendia, além do passeio através de Lisboa, uma digressão a Coimbra, com passagem por algumas das nossas mais lindas estâncias turísticas.

O programa foi integralmente cumprido.

Na cidade universitária de Coimbra, os excursionistas puderam admirar, além da parte monumental, a encantadora obra de assistência infantil, que é o «Portugal dos Pequeninos».

Coimbra é uma das mais lindas cidades da Europa, das mais pitorescas, das mais alegres, de maior projecção universal, graças à sua Universidade, de onde, em várias



O autocarro em que os excursionistas ferroviários italianos percorreram a nossa capital



Os excursionistas, no seu passeio através de Lisboa, visitaram a Estufa Fria, no Parque Eduardo VII, uma das nossas mais belas atracções turísticas

épocas, saíram notáveis mestres que, no estrangeiro, honraram o nome de Portugal e a sua cultura. A Arte e a Natureza, o antigo e o moderno, encontram-se, lado a lado, nesta capital do Espírito. Os excursionistas ficaram positivamente encantados com a visita a esta nobre cidade, também conhecida pela Rainha do Mondego, o mais poético dos nossos rios.

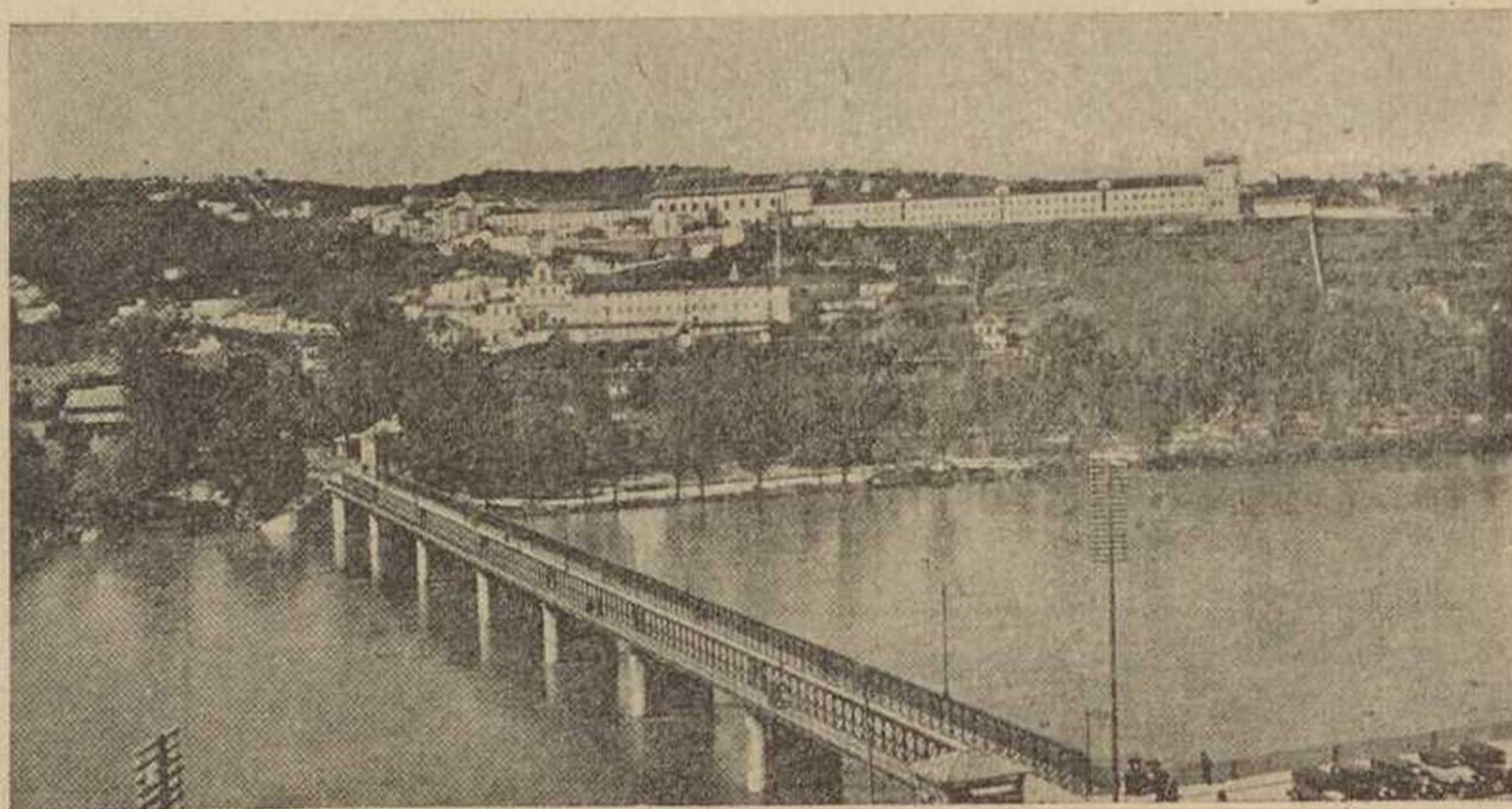
Em Alcobaça admiraram o convento, a igreja, e a famosa capela com os túmulos de D. Pedro e D. Inês; na Nazaré surpreendeu-

-os a nota pitoresca dos seus costumes e o panorama empolgante que se observa do «sítio»; na Batalha sentiram-se arrebatados com essa maravilhosa fábrica de pedra trabalhada, que é uma das glórias mais altas da arquitectura nacional; na Cova da Iria, onde também estiveram, oraram pela paz do Mundo no Santuário de Nossa Senhora de Fátima.

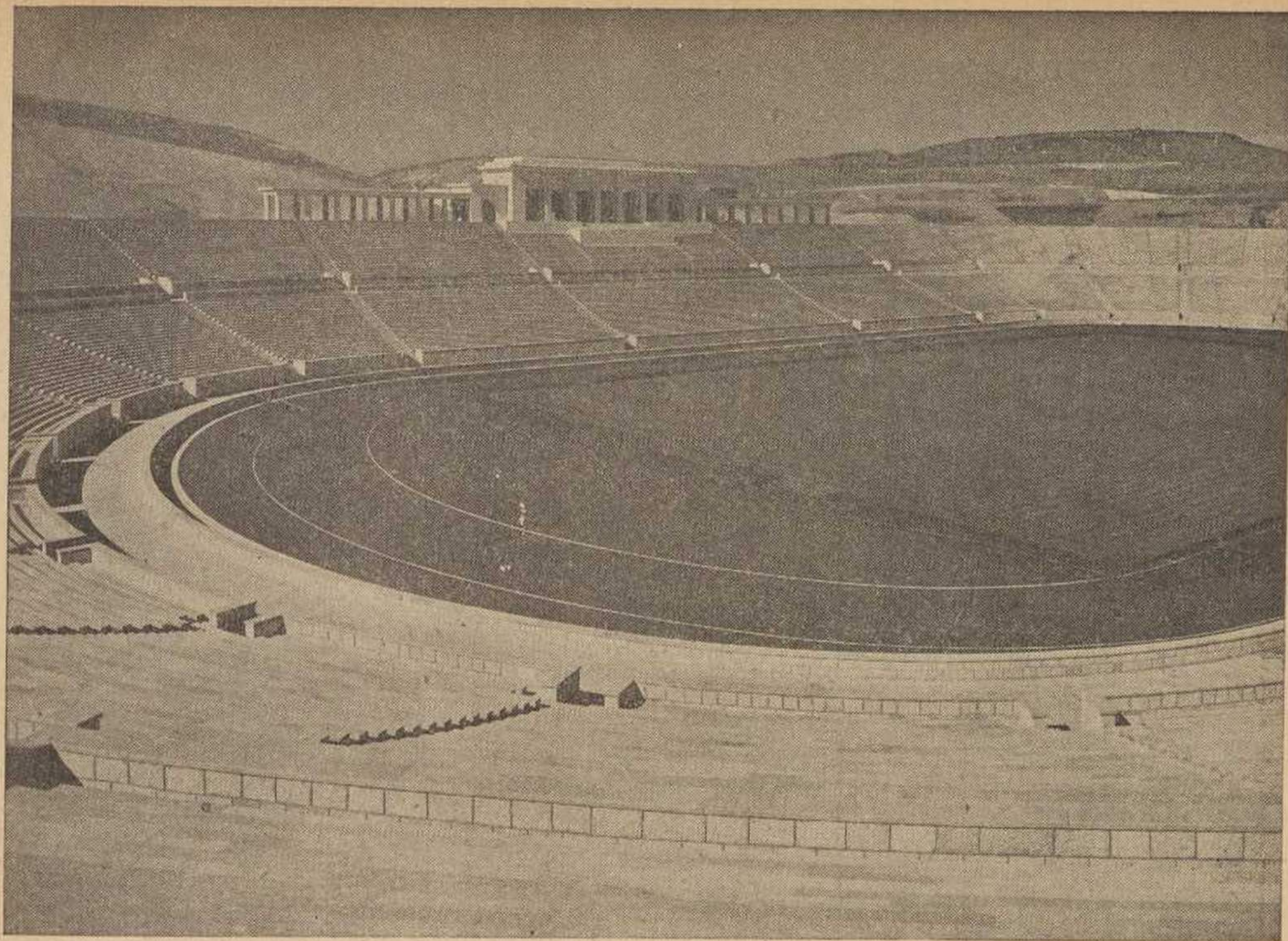
No último dia da sua estadia em Portugal, os nossos camaradas italianos vi-

sitaram os arredores de Lisboa, que fazem parte da sua zona turística: Sintra, incomparável região edénica, e, no regresso a Lisboa, pela praia do Guincho e Cascais, a seu espontâneo pedido, os excursionistas foram apresentar cumprimentos ao rei Humberto da Itália, que reside próximo da Boca do Inferno e recebeu os seus compatriotas com evidente satisfação. Os excursionistas visitaram por fim o Estoril e o Estádio Nacional.

Os ferroviários italianos, que regressa-



COIMBRA — Ponte da Estrada nacional sobre o rio Mondego



Os excursionistas visitaram também o majestoso Estádio Nacional, onde se têm realizado grandes competições desportivas

ram, no dia 12, ao seu país, no Sud-Express, levaram de Portugal as mais gratas impressões, tendo também manifestado o seu reconhecimento pelo excelente programa de passeios que o «Boletim da C. P.» organizou e levou a efeito. Foram cinco dias de sonho, confessaram-nos eles, que decorreram vertiginosamente, como escassas horas, e durante os quais tiveram também a inesquecível camaradagem dos ferroviários portugueses.

Escusado será, talvez, enaltecer o significado de que estas excursões se revestem. Elas proporcionam não só o conhecimento dos países, das suas belezas panorâmicas, dos seus valores arquitectónicos, das suas jóias de arte, mas contribuem também para estreitar os laços de amizade e camaradagem entre homens da mesma profissão. A experiência já está feita, com êxito, desde a primeira excursão organizada pelo nosso «Bo-

letim». Nos países que os nossos assinantes visitaram, verificaram, sempre, com prazer, que não se encontravam em terras absolutamente estranhas, porque se viram sempre na companhia de camaradas. O mesmo acaba de suceder com os excursionistas italianos, que se sentiram, nesses cinco dias de sonho, em país amigo e hospitaleiro.

Ao fecharmos estas notas de reportagem, devemos registar, como é de justiça e do nosso dever, que tanto na recepção aos excursionistas, na Direcção-Geral da C. P., como nos passeios e visitas levados a efeito, o sr. Dr. Bruno Bonnotto, representante do Turismo Italiano em Lisboa (E. N. I. T.), e sua esposa prestaram a mais carinhosa assistência aos seus compatriotas.

A' partida, na estação do Rossio, foram oferecidas aos excursionistas várias e sugestivas recordações de Portugal, que muito apreciaram.

Locomotivas estrangeiras

Fig. 1—Locomotiva Diesel-eléctrica de 4.000 cavalos. Esta locomotiva francesa é constituída por duas meias—locomotivas, contendo cada uma delas dois grupos electrogénios diesel. Esta máquina reboca comboios rápidos na região do Sudoeste.

///

Fig. 2—Locomotiva C. C. de grande velocidade. Esta locomotiva Diesel-eléctrica britânica atinge a velocidade de 160 quilómetros à hora e desenvolve uma potência de 1.600 cavalos.

///

Fig. 3—Locomotiva 1 C — C 1 inglesa, de 1750 cavalos.

///

Fig. 4—Locomotiva de 2.500 cavalos com turbina a gás. A sociedade suíça Brown Boveri construiu para os caminhos de ferro britânicos esta locomotiva de tipo A1A — A1A. Entrou ao serviço na Inglaterra no mês de Maio de 1951.

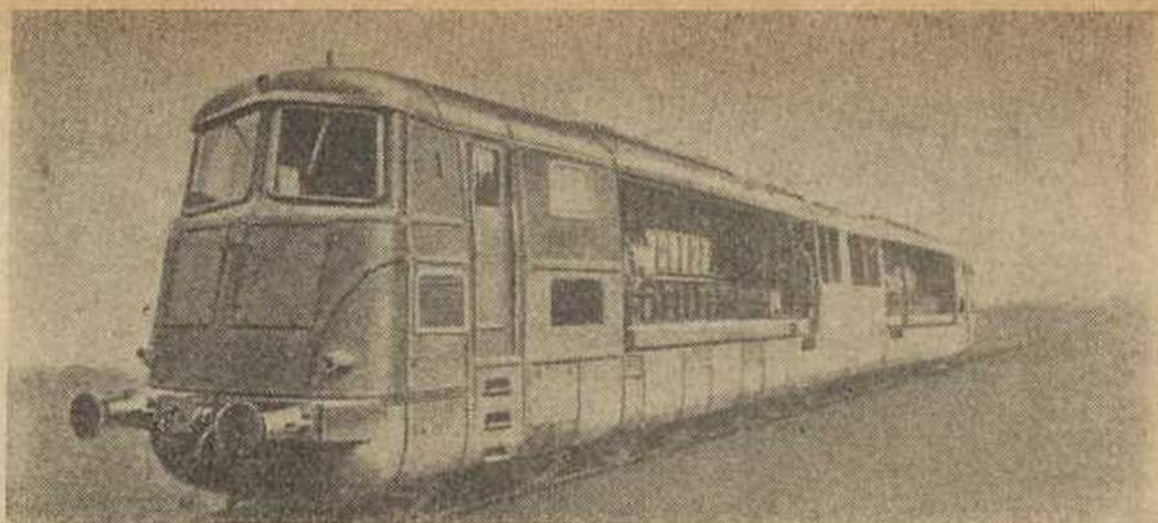


Figura 1

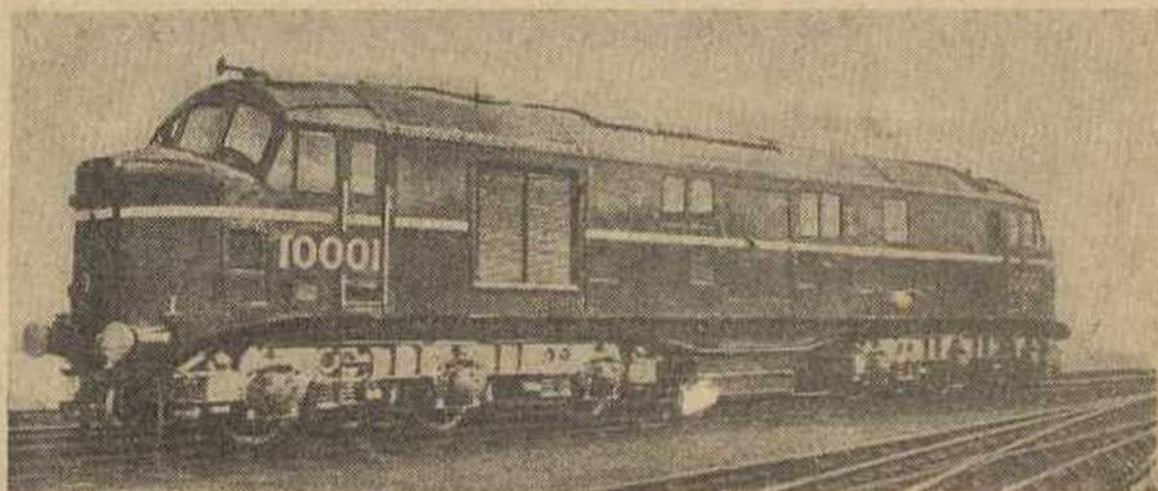


Figura 2

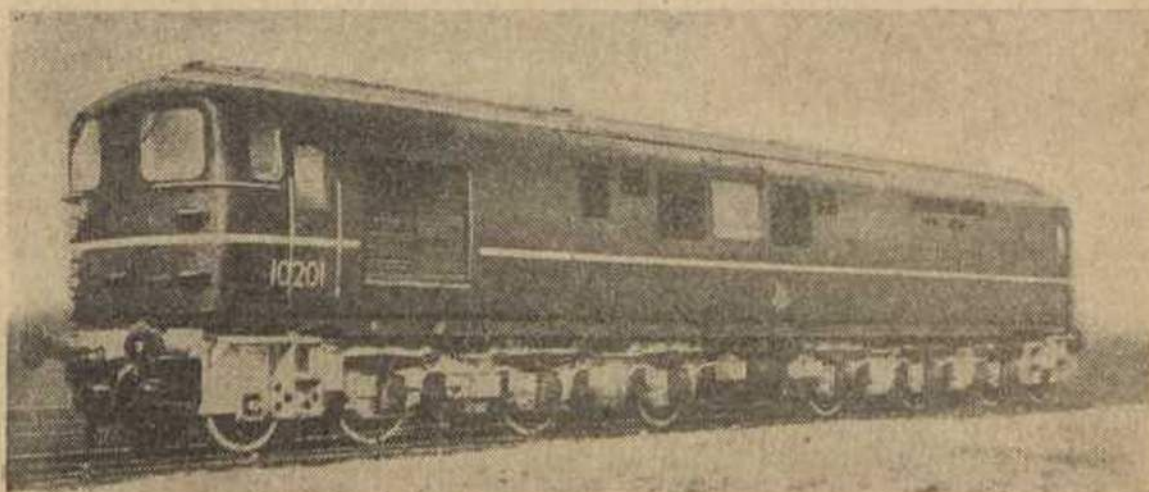


Figura 3

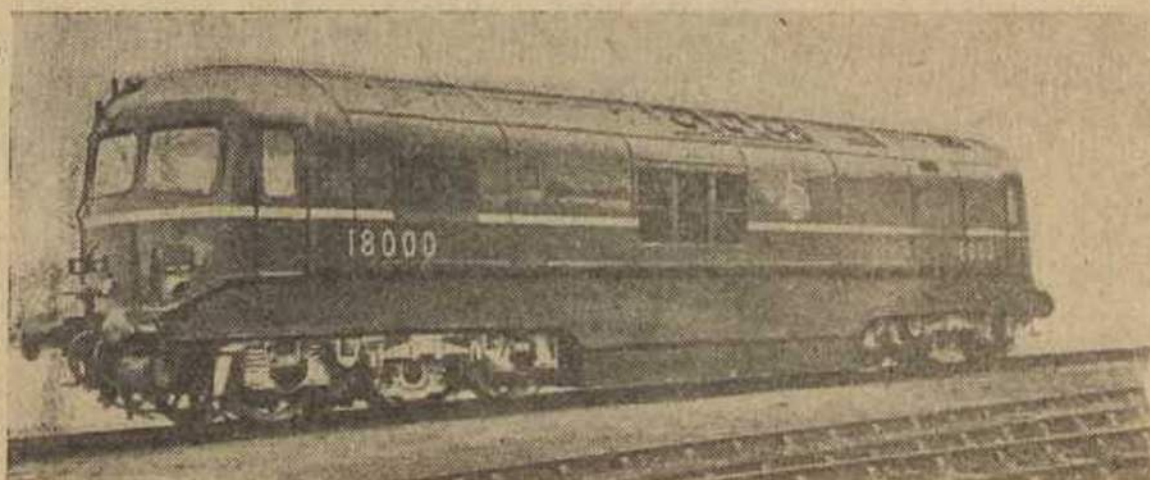


Figura 4

Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe da Repartição da V. O.

Ou se tem muitas ideias e poucos amigos, ou muitos amigos e poucas ideias. Assim o afirma o grande espanhol Ramon y Cajal.

* * *

A dália é originária do México e foi no ano de 1789 que, pela primeira vez, veio para a Europa, adquirida pelo jardim botânico de Madrid.

* * *

O Imperador romano Vespasiano, que reinou entre os anos 79 e 69 antes de Cristo, é simultaneamente acusado de liberalidade e de avarizia. A primeira, porque determinou o estabelecimento de ordenados elevados a muitos funcionários, além de lhes dar grandes privilégios e imunidades, e de, empenhado no engrandecimento de Roma ter mandado fazer, entre outras obras dispendiosas, o famoso Coliseu e a reconstrução do Capitólio. A segunda, pela sua ambição de dinheiro, contando-se, até, a este respeito, as duas seguintes anedotas: Uma deputação fora a Roma comunicar a Vespasiano que certa cidade estava no propósito de lhe erigir uma estátua de ouro. O Imperador, estendendo a mão espalmada, disse: «Podeis colocá-la aqui neste mesmo instante: a base da estátua está pronta». E exigiu que lhe enviassem o dinheiro destinado ao monumento.

A outra consiste no facto de Tito, filho primogénito do imperador, ter estranhado que seu pai houvesse lançado um imposto sobre as latrinas. Vespasiano, aproximando-lhe uma moeda do nariz, observou: «O dinheiro não tem cheiro».

* * *

A cabeça não se deve enviar — recomenda o Dr. Augusto de Benedetti — pois

o olhar de lado fatiga mais uma vista do que a outra.

* * *

O Talmud ⁽¹⁾ dá-nos notícia da curiosa existência, antigamente, de quatro espécies simbólicas de alunos. Assim, havia os Esponjas — aqueles que absorvem, sem distinção, todos os conhecimentos; os Funis — aqueles pelos quais tudo passa, e nada fica; os Peneiras — aqueles que apenas conservam as impressões fortes, deixando sumir-se o restante, que, às vezes, é o principal; e os Separadores — aqueles que eliminam a palha (o secundário ou acessório) e retêm o grão (o essencial).

* * *

O filósofo grego, Epicuro, que viveu nos anos de 342 a 270 antes do nascimento de Cristo, foi o fundador da filosofia positivista. Segundo êle, o homem nasceu para pensar e proceder: a filosofia foi criada para regular o entendimento e a vontade humana. O objectivo da vida é a felicidade, secreta aspiração do coração humano. A nossa felicidade, para ser pura, não deve perturbar a dos nossos semelhantes, por quem devemos ter toda a consideração, para lograrmos o prazer de sermos estimados por êles.

* * *

Na Europa, a mais antiga Universidade é a de Paris, fundada no ano de 1200. A seguir, são a de Pádua (1222); de Salamanca (1239); de Oxford (1249); de Cambridge (1257); de Lisboa, conhecida a prin-

⁽¹⁾ Talmud — Colecção de tradições rabínicas que constitui para os israelitas uma espécie de complemento da Bíblia. Foi publicado em Veneza no ano de 1520, em 12 volumes, e reimpresso em Amsterdão no ano de 1744.

cípio por *Escolas Gerais*, criada pelo rei D. Dinis (1290); de *Praga* (1348); de *Heidelberg* (1386), de *Carcóvia* (1400); de *Leipzig* (1409); de *Upsala* (1476); de *Tübingen* (1477) e de *Wittemberg* (1502).

* * *

O barbeiro alemão Georg Handel casara duas vezes. A primeira, em 1643, com a viúva de um antigo colega, que era dez anos mais velha que ele; a segunda, em 1683, com a filha de um pastor protestante, trinta anos mais nova. Do primeiro matrimónio houve seis filhos; do segundo, quatro. Ora, o segundo filho dêste último casamento foi Georg Friederich, nascido na segunda-feira, 23 de Fevereiro de 1685. O pai tinha então sessenta e três anos e a mãe apenas trinta e três. A família queria fazer do rapaz barbeiro ou advogado. Destiná-lo à arte dos sons, não. «Os músicos naquele tempo, na Alemanha, eram considerados como uma classe de vagabundos e ocupavam posição inferior à dos próprios criados».

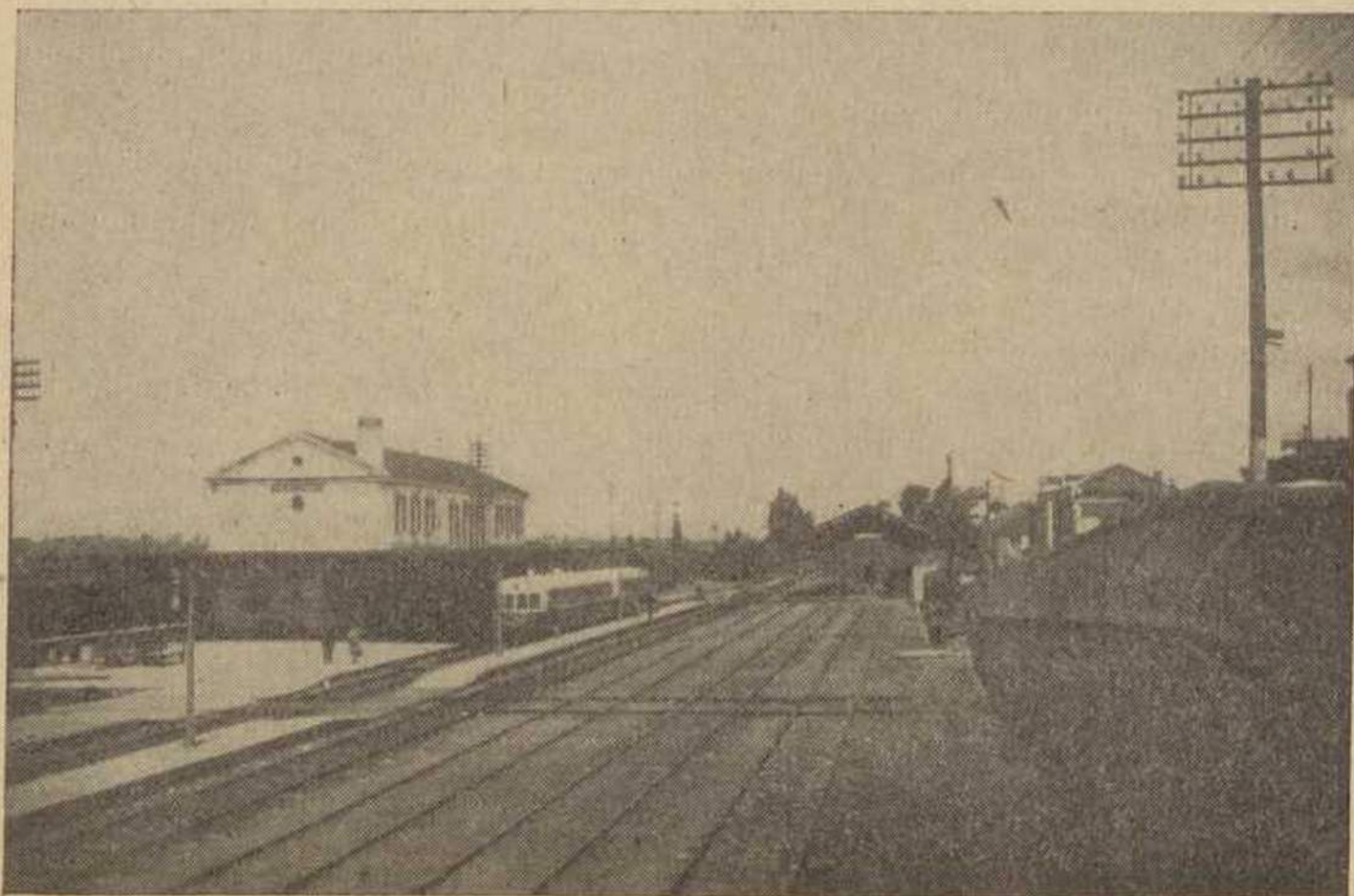
Mas, o destino quis que Georg Friederich, que viveu setenta e quatro anos, viesse a ser um músico de extraordinário génio, ele, o imortal Handel, que enriqueceu o património artístico da humanidade com obras de altíssimo mérito.

O Grande Hotel de Moura, em Moura, e o Grande Hotel Guadiana, em Vila Real de Santo António, concedem descontos apreciáveis aos ferroviários

Em ofício, com data de 6 de Agosto, dirigido à Divisão Comercial da C. P., o sr. Manuel Domingos, concessionário dos Restaurantes e Cantinas nas estações dos Caminhos de Ferro de Casa Branca, Beja, Tunes e Funcheira, comunica que, na qualidade de concessionário também do Grande Hotel de Moura, em Moura, e do Grande Hotel Guadiana, em Vila Real de Santo António, torna extensivo o desconto de 25 % de desconto que faz nos seus restaurantes e cantinas, àqueles dois hotéis.

Este desconto será concedido não só aos empregados da C. P., em serviço activo, mas também aos reformados.

O «Boletim da C. P.» regista o facto com prazer e agradece, em nome dos interessados, a resolução amável do sr. Manuel Domingos, a qual significa consideração e simpatia pelos ferroviários portugueses.



A ESTAÇÃO DE ALFARELOS — Foto de Jacinto José Espada Mendes, filho do Enfermeiro do Posto de Alfarelos, Armando Rosa Mendes

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 100 — Havendo dúvidas quanto à cobrança a efectuar pelo transporte de um volume ao abrigo da Tarifa 1-P., pertencente a um passageiro embarcado na paragem de Balazar (17.ª Zona), para Trofa, peço esclarecer-me.

No meu entender a cobrança a efectuar é de 3\$00, visto a 17.ª Zona ser extensiva para passageiros até Trofa, mesmo em comboios cuja circulação termine em Famalicão e com igação para os comboios tranvias da 7.ª Zona (Via larga).

Resposta — A cobrança a efectuar é de 4\$00.

Segue discriminação:

Balazar a Famalicão	1 Secção
Famalicão a Trofa	1 »
	2 Secções

2 Secções = 4\$00.

///

Pergunta n.º 101 — Para efeitos do cálculo de taxas de vagão completo de gado, deve fazer-se a conversão à espécie mais numerosa? Mas se uma for ímpar, como deve proceder-se?

Exemplo: 70 carneiros e 25 borregos, deve taxar-se por $70 + 13 = 83$ (3 carneiros excedentes) ou $70 + 12$ carneiros, 2 carneiros e um borrego excedentes?

Agradeço ser esclarecido.

Resposta — No exemplo apresentado pelo consulente, como não há possibilidade de conversão total dos borregos visto a quantidade destes ser ímpar, devem considerar-se 2 carneiros e 1 borrego como excedentes da lotação normal.

///

Pergunta n.º 102 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo. Pequena velocidade, de Viana do Alentejo para Alhos Vedros, um vagão com fardos de cortiça em bruto, 5.190 kg., uma prensa de ferro para enfardar, 110 kg. e 10 atados precintas de ferro usadas, 120 kg.:

Carga e descarga pelos donos

Distância 105 km.

Cortiça, B. 138 — $54 \times 105 \times 519$	294\$27
Precintas, T. 11 — $59\$38 \times 12$	7\$13
Prensa, T. Geral 4.ª classe, $90\$25 \times 11$	9\$93
Registo e Aviso de chegada	8\$00
Manutenção, $8\$00 \times 23$	1\$84
Arredondamento	\$03
Total	321\$20

Resposta — Está errado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 105 km,

Cortiça — Aviso ao Público B n.º 138

Prensa — Tarifa Geral, 1.ª classe	} Remessa distinta
Precintas — Tarifa Geral, 4.ª classe	
Preço $\times 54 \times 105 \times 5,19$	= 294\$28
Remessa { Preço $90\$25 \times 0,11$	= 9\$93
distinta { » $69\$25 \times 0,12$	= 8\$31
Manutenção $18\$00 \times 0,23$ =	4\$14 = 22\$38
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$04
Total	324\$70

///

Pergunta n.º 103 — Peço dizer-me se o processo de taxa, que a seguir indico, está certo. Cobrança a efectuar ao portador de meio bilhete de 3.ª classe, fornecido em presença de requisição dos Correios, Telégrafos e Telefones, (para um funcionário), de Vendas Novas a Coimbra, (via normal) e que pede a mudança de via e a mudança para 2.ª classe a partir de Lisboa-Rossio.

Via excepcional	$283 \times \$25 = 70\80	
Via normal	$233 \times \$25 = 58\30	= 12\$50
Via fluvial		4\$00
Mudança de classe	$226 \times \$25 = 79\10	
	$226 \times \$25 : 2 = 28\30	= 50\$80
Total		67\$30

Resposta — Está errado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância

Via normal	233 km:
Via excepcional	283 »

Via excepcional (inteiro)

Vendas Novas a Barreiro	$57 \times 25 = 14\$30$	
Via Fluvial		4\$00
Lisboa-R. a Coimbra, 226×35	79\$10	97\$40

Via normal (meio)

Vendas Novas a Coimbra	$233 \times \$25 : 2 =$	29\$20
Importância a cobrar		68\$20

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 78 — Qual a maneira de proceder do chefe de uma estação da qual depende um ramal particular em plena via, ao ter conhecimento de que o disco que protege o referido ramal pelo seu lado de entrada, se encontra avariado na posição de fechado?

Será regulamentar o aviso ao maquinista em folha de trânsito, a fim de evitar a paragem do comboio à agulha do mesmo ramal?

Resposta — Nada há regulamentado sobre este caso. Contudo, é intuitivo que se diligencie junto do Chefe do distrito para que seja levado à posição normal, enquanto não fôr reparado, solução esta que também pode ser tomada pelo Chefe da estação, de que depende o ramal.

///

Pergunta n.º 79 — As disposições da Instrução n.º 2.556 são aplicáveis à circulação dos comboios de serviço que, em via única, circulem até um ponto em plena via e em seguida regressem à estação que o expediu?

Além da troca dos telegramas e medidas de segurança previstas na referida instrução, é necessário pedir avanço à outra estação, até ao quilómetro?

Resposta — As disposições da Instrução n.º 2.556 não são aplicáveis a comboios de serviço, como se depreende facilmente do seu primeiro período.

Não é necessário o pedido de avanço, depois de se cumprir com as medidas de segurança, previstas na mesma instrução.

///

Pergunta n.º 80 — Agradeço dizer-me a quem deve

ser classificado o tempo perdido por um comboio, do qual a máquina tenha de ser desengatada da sua composição, numa estação do seu trajecto, para ir prestar socorro a outro comboio que, por avaria na máquina, se encontra detido em plena via e, depois, reuni-los num só comboio, por se tratar de duas circulações no mesmo sentido.

No meu entender, todo este tempo deve ser marcado a «Diversos», por não se encontrar previsto este caso, no que determina as justificações dos atrasos.

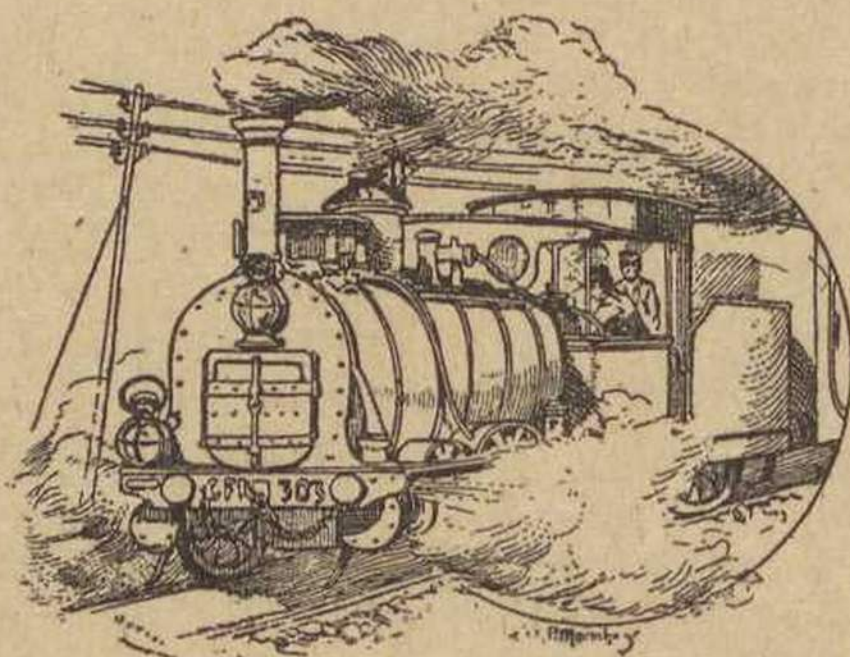
Resposta — Deve ser marcado à «Tracção».

///

Pergunta n.º 81 — Quando uma estação expede um comboio e tem outro para expedir em seguida, deve pedir o avanço para o 2.º, logo após a partida do 1.º ou aguardar que a estação da frente, conforme se diz no 2.º período do Art. 16.º do Livro E 5, lhe anuncie a sua chegada, para então pedir o avanço?

Resposta — Deve cumprir-se com o último período do Art. 17.º do Regulamento 2, (os pedidos de avanço devem ser feitos apenas com a antecipação indispensável para não originar atrasos aos comboios).

Assim, o pedido de avanço deve ser feito logo após a partida do 1.º comboio.



A QUINTA HORA EM FRATEL

UM TRÁGICO ACIDENTE FERROVIÁRIO OCORRIDO EM 18 DE MARÇO DE 1943

Por HENRIQUE DA SILVA
Subchefe do Depósito

EM Março de 1943, mês em que o Inverno acaba e a Primavera tem o seu início, deu-se um acidente ferroviário, de lamentáveis consequências, na estação de Fratel. No dia 17 desse mês, partiu de Entroncamento, à tabela, o comboio n.º 2067, rebocado pelas locomotivas n.ºs 113 titular, e a 132 em dupla tracção, tripuladas, respectivamente, pelos maquinistas Raúl Martins e Domingos Maria Bento, e levando como fogueiros António Cotovio e Raúl da Costa Alves. O combustível que dominava pela quantidade era o da lenha e devido a essa circunstância a marcha do comboio ia sofrendo algum atraso e assim, no dia 18, na estação de Barca da Amieira, o atraso já era de cerca de 3 horas, estando na iminência de ser ultrapassado pelo comboio 161, que vinha à tabela. Todavia, o maquinista da locomotiva n.º 132 encorajou o da n.º 113, para que o trem seguisse para Fratel à frente do comboio 161.

O chefe dá a partida, o comboio põe-se em marcha a caminho da solitária estação de Fratel, povoada por duas escassas dezenas de pessoas, e banhada, a nascente, pelo maior rio que atravessa Portugal.

A vila, embora servida por uma boa estrada, fica a 5 quilómetros da estação. Pelas ravinas dos montes e serras alcantiladas, ouviam-se os silvos estridentes das locomotivas, que ecoavam no vale do Tejo, anunciando ao chefe e ao agulheiro a aproxima-

ção do comboio que tinha o seu fim marcado e que não tardaria a ser recebido na linha 2.

Os pedidos de freios feitos pelos silvos das locomotivas anunciavam disco à vista; a velocidade, que atingiu, neste trajecto, a casa dos 40, baixa a 30, 20 e 10 e ei-los a entrarem na agulha 1, cujo agulheiro é saudado pelo maquinista da 113, o qual, decorridos segundos, pede guarda-freios e grita em voz alta para o seu colega:

— Vou descarrilado!

Quem, naquele momento, poderia pensar que, a marcha tão lenta, se ia desenrolar uma cena dramática e que uma vida ia ser roubada para todo o sempre?

A locomotiva n.º 113, marchando aos saltos sobre as travessas, opõe-se à marcha da 132, que aguenta a reacção violenta da locomotiva que vai à frente e do material que, atrelado, se lhe seguia.

A primeira locomotiva estaca bruscamente, o material cai sobre o tender da n.º 132, que circulava vazio de água e sem lenha. O tender levanta-se na ligação da máquina, guina para a direita, passa por cima da casa da máquina, lança contra o aparelho de mudança de marcha o maquinista que, entre vapor e água fervente, tem morte instantânea, ao mesmo tempo que a caixa da ferramenta se arranca do lado esquerdo, atingindo e esmagando o braço direito do fogueiro.

Ouvem-se gritos de socorro:

—Acudam-me! Ai, o meu rico braço!

O material reage como um monstro e imobiliza-se. Ouvem-se apenas o sibilar do vapor que se derrama e os gritos lancinantes do fogueiro, a pedir socorro. O maquinista Raúl Martins não se faz esperar: com uma toalha estanca-lhe o sangue do braço, salvando assim de morte certa o seu camarada.

Tudo, em volta, era angústia, dor, pesar. No negrume da trágica madrugada, ferido e queimado, o maquinista Bento terminara a vida, deixando, para sempre, os entes que mais queridos lhe tinham sido.

O fogueiro, com o braço esmagado, debatia-se numa angústia impossível de descrever. Maior do que a dor física era a dor moral. O sonho que alimentara, desde rapazinho, estava desfeito... Já não podia ser maquinista.

Refeitos os ânimos, o fogueiro é levado em maca para a estação, onde o factor, em serviço de Chefe, chama, pelo telégrafo, Entroncamento, Barca da Amieira, comunicando o sinistro e pedindo socorros imediatos. Em Castelo Branco organiza-se, com poucos recursos, um comboio de socorro. Mas não basta. No depósito de máquinas de Entroncamento prepara-se um outro comboio de socorro.

A notícia corre veloz. O maquinista José Horta, o fogueiro José Rodrigues prepararam-se para seguir no comboio que sai às 6 e 15, com o número 7455. Como, àquela hora, já estava a caminho do Entroncamento o comboio operário de Alferrarede e começavam a chegar às diversas estações os operários que entravam às 8 horas, foi dada ordem para que o chefe de brigada, Ernesto Cebola, o revisor de material Joaquim da Silva e o autor destas linhas seguissem no comboio, que levava como primeiro dirigente o sr. Engenheiro João Neves de Noronha.

Quando chegámos a Barquinha ainda não havia pessoal, o mesmo sucedendo em Almourol. Na Praia é que entram os primeiros operários; a seguir, em Santa Margarida, entram outros e, finalmente, em Tramagal, o quadro fica completo.

Estavamos ansiosos por chegar de-pres-

sa, mas como a linha tinha ficado destruída, eram precisos carris e estes encontravam-se junto aos postos quilómetros. O comboio chegou às 8,50, efectuando paragem 150 metros antes da primeira agulha.

Quando ali chegámos, já o fogueiro tinha seguido para o hospital de Castelo Branco e a sala da estação estava armada em câmara ardente.

Feito o exame à posição das locomotivas e ao material, iniciaram-se, às 10 horas, os trabalhos de carrilamento, tendo sido necessário reparar primeiro a linha 1, para que esses trabalhos se pudessem realizar. Às 12 e 45 tínhamos a máquina 132 carrilada; às 14 horas o tender 7-74; às 19 horas a máquina 132 e à 1,15 do dia 19 o tender 8-84, que se encontrava numa difícil situação, oferecendo perigo eminente, tendo-se dado via livre à 1,30.

O comboio 161, que avançou para Fratel, leva, por felicidade, um distinto clínico das Caldas da Rainha, que meditou e tratou o fogueiro sinistrado, elogiando a feliz resolução do maquinista Martins, porque, se não fôsse a sua intervenção, o fogueiro teria perdido a vida.

O maquinista Martins procurou também, num esforço desesperado, localizar o seu colega Bento, mas o vapor e a água impediram todas as suas tentativas de socorro.

O pessoal de trens perdeu a serenidade, todos se encontravam como que desorientados, viveram-se minutos de terror.

As locomotivas, depois de convenientemente cuidadas, regressaram a Entroncamento, a 113 à cauda do comboio J 112, rebocado pela locomotiva 184, a qual, tripulada pelo maquinista Henrique de Freitas e fogueiro João Cebola, levava também o visitador Carlos Mogas, de Castelo Branco, onde chegou às 23 e 31 do dia 19.

A data dessa tragédia ferroviária ficou-nos para sempre gravada na memória—e é sempre com viva emoção que a lembramos.

Nove anos se escoaram, lentamente, mas é como se o trágico acontecimento se tivesse dado há poucas semanas. Na numerosa família ferroviária, tão unida, guardam-se com saudade as horas de alegria e com pesar as horas tristes.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

DIVISÃO COMERCIAL

Agentes com cartão para revisores de 3.^a classe:

Aprovados: Joaquim António, José Cerqueira de Carvalho, Domingos Marreiros Eugénio, António Alberto Sousa Soares, José Baptista Ferreira, Manuel Freire de Liz, António Ferreira da Rocha Júnior, César Antunes Militão de Carvalho, José Maria da Silva Maia, Mário Gomes Rafael, João Proença Pinheiro, José Pereira, Avelino Pinto Monteiro, Leonel Ribeiro dos Santos, Joaquim Matoso Jerónimo, Francisco Faias, Joaquim da Fonseca, António de Araújo, Joaquim Pinto Ribeiro, Manuel da Encarnação Santos, António Gomes de Oliveira, António Soares Pinto, Pedro Nunes Maroco, João Dias Marques, António Monteiro, Manuel Francisco, Augusto Pereira da Silva, João Carrilho, Manuel Rodrigues de Andrade, Manuel Soares da Cunha, António Lopes da Cruz, Rogério Amilcar Ruivo, António Ribeiro Mendes e Rogério Joaquim Teixeira.

Linhas da Via Larga

1.^o prémio: Jaime Maia Ramos. Diploma de mérito: José Martins Noruegas Carrapato e Sebastião Cabrita.

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO

Agentes com cartão para guarda-freios de 2.^a classe:

Distintos: Joaquim Pinto Ribeiro, Manuel Ferreira da Silva Ramos, Rafael Jorge das Neves, João Augusto Barão, José Gregório Dias e Manuel Lopes Eugénio.

Aprovados: Manuel da Silva, Mário Gilberto Dias Costa, Aires Vítório, Arnaldo de Jesus, António Martins Simões, João Ferraz, João Dias Marques, Manuel Francisco Cordeiro Foito, José Francisco Bonito, José Constâncio de Matos Gaspar, António Vieira da

Silva, Manuel da Encarnação Santos, António Joaquim Fróis Martelo, António Gonçalves, Joaquim António Augusto, Artur João da Silva Bastos, Valentim Barbosa, José Monteiro, António dos Santos Oliveira, Manuel Francisco, Vitorino de Oliveira Jorge, José Duque, Albano Miguel Lourenço, Manuel de Jesus Ferreira, Manuel de Sousa Júnior, António Soares Pinto, Adelino dos Santos Nascimento, José Alves, Manuel Pereira, Alfredo Gomes Belo, Joaquim Bento Vieira, António José Cesário, Joaquim Augusto Santiago, Amado dos Santos, António da Silva, Manuel Pinto, Firmino João Martins, José Carlos dos Santos, António Pedro da Encarnação, Simplício da Silva Coelho, Jacinto Maria Gaudêncio, Domingos da Silva Vilaça, António Manuel Gonçalves, José Pereira Robalo, Manuel Alves, João Luís, Manuel Martins Salvado dos Reis, João Nepomuceno de Oliveira, Joaquim Duarte Pereira Afonso, Manuel Gião, Manuel Alves Pereira, José Carvalho dos Reis, Manuel Duarte Santiago, Martinho Pires Valente, Joaquim Rodrigues Felício Alves, Francisco Pedro, António Dias Carvalho, José da Luz Curtinha, Antero Matias Fonseca, António de Araújo, Manuel Fernandes Carreira, José Gonçalves Tijela, João Sérvulo, José Maria Cruz, Manuel Pires Gregório, Joaquim Cordeiro Feliciano, Fernando Joaquim, António Ribeiro Mendes, António Henriques Marinheiro, Manuel das Neves Pinheiro, João Romano Proença, Manuel Duarte Silva, José Valentim Faria, David Domingos da Silva, Manuel dos Santos Fanha, Aldemiro Pinto, João Patrício Maroto, Custódio José da Silva, Luís Taborda Chasqueira, Rogério Amilcar Ruivo, Albino da Costa Oliveira, Filipe Pereira Pinhão, Rafael Augusto Rodrigues, Luís Pinheiro de Castro, João Alves Arega, António Augusto Coutinho Pereira, Joaquim Mariano Rolo, Basílio Monteiro, Abílio da Silva, Rogério Joaquim Teixeira, José de Sousa de Jesus, António Monteiro, António Gomes de Oliveira, José Do-

mingos Pereira, José Filipe Perfeito, José Maria Fernandes, Elísio Duarte, Eloi Mendes Laranjeiro, Joaquim Roque, José Belo dos Santos, António da Conceição Guilherme, João Rodrigues Gomes, Diamantino Manuel Rufino, Manuel Domingos Alberto, Manuel Francisco Piteira, Francisco Martinho Semêdo, António Pinto, António Pereira Bacelar, Albertino Marçal Baião, Fernando Ernesto da Silva, Francisco Baptista Merca, José Vaz, Porfírio Gonçalves Novo, Joaquim Soares Pereira, António Rijao, João da Conceição Diogo, Manuel Mestre Jacinto, Carlos Almeida Vital, Luís Marques, José Alves Simões de Figueiredo Duarte, José Cabeça, Manuel Rodrigues Couceiro, David dos Santos, Dídio Alves Cerdoura, Eduardo Elias Severino, Artur Pereira dos Santos, João Antunes Louro, Isidro Rolim Verão, Manuel Joaquim, José Gonçalves, Joaquim Roque Saúde, António Infante Martins, Silvino Gomes, Manuel da Silva, António Monteiro, Francisco Augusto Raposo, Francelino dos Ramos Agosto, Fernando Augusto de Andrade, Manuel Soares Lopes, José Lopes de Almeida, Manuel Boaventura Costa, José Quintino, Dimas António Biló, Manuel Rodrigues Constantino, Manuel Pires Gregório, João da Silva Sequeira Júnior, Manuel Eduardo Preguiça, António da Silva Grilo, José Bartolomeu Romão, António Carvalho Ferreira Rasteiro, Francisco Castanheira Roque, Justino Ferreira de Lemos, Alcino Carvalho da Silva, Manuel Gonçalves Romano, Manuel Luís Azevedo, José Ferreira Martins, António Lopes da Cruz, Manuel Isidoro Barreto, José dos Santos Seica, Francisco Pires Inácio, Augusto Rodrigues Galvão, José Joaquim Teixeira, António Marques Vieira de Sá, Tomás Rodrigues Barreto, António Ferreira das Neves, Alberto Monteiro, João Carrilho, Pedro Nunes Maroco, António Pinto, José da Costa, Raúl Rosa Gameiro, José Maria Martins, José Maria Mendes, Semião Ribeiro, Joaquim Nunes Leite, José da Silva Afonso Forte, Ernesto Abrantes, Fernando José Diogo, Joaquim Ribeiro, Augusto de Oliveira Monteiro, António Maria Gonçalves da Ponte, José Pinto Moreira, Adalberto Maria Barbosa Lopes, Manuel António Bôcas, João Lapo Galante, Jerónimo Moreira, Vitorino Fernandes Otero, José Gonçalves, Joaquim Martins, Luís da Cruz Braço Forte, Manuel de Sousa Filipe, Daniel Martins, Hen-

rique Rodrigues Lopes, Alberto Custódio Quinteiro, José Graciano, António Gonçalves Combo, Joaquim Marques Júnior, Mário Teixeira, Francisco António Serafim, José David Fernandes, António Pereira Cardoso, José Pereira, Fernando do Nascimento Custódio Rodrigues, José Augusto Coelho, Manuel Carneiro Fernandes, José António, António Soares, Manuel Joaquim Angelino, António Simões Roseiro, António do Nascimento Rodrigues, Florindo António, António Eduardo Prazeres, Fernando Costa Cardoso, António Duarte de Oliveira, José de Freitas Simão, José Gonçalves, João de Oliveira Morgado, Manuel Rodrigues, Raúl de Sousa Antunes, António Alberto Calça, Mário Augusto Passeira, Júlio Cordeiro, Albérico Jorge, João Meira da Silva, António Lopes Figo, Joaquim Vale Ventura Cardoso, Manuel Vitorino Valente, Joaquim Pereira Pinto, Fernando Augusto Queijo, Augusto Pereira da Silva, António de Almeida, Francisco Pereira, Alfredo Marques de Lemos, António Joaquim Lima, João São Pedro Ferreira, José Francisco Martins, Belmiro Simões, José Martins Varela, João Coelho Pereira, Armando Carlos de Magalhães, Manuel Caetano, Manuel Nogueira Coelho, Camilo de Araújo, Manuel Figueiredo, Gonçalo de Matos, Manuel Marques Cavaco, Joaquim António de Carvalho, Serafim Ferreira, António Joaquim Barbosa, João Ferreira, João Semião Cabrita, José Fernandes Alves, António Duarte Coelho, Albino Ferreira, Osvaldo Vieira, José Mendes Bento, António da Cruz Oliveira, Alexandrino da Silva Mota, Manuel Domingos Margarido, Joaquim Inocêncio Salvado, Manuel Marques Rosa, Vitor de Sousa Ramos, João de Matos Gadeiro, Manuel Alves, Joaquim Dias, Manuel de Sousa Serôdio, Joaquim Vieira de Oliveira, Manuel das Neves, Ernesto Pereira Arouca, Augusto Vicente de Oliveira, Manuel Joaquim Correia, José Gomes Barraqueiro, José Maria Alves Abreu, Augusto da Conceição Agostinho, Viriato Barbosa, Alvaro José Simões, Francisco Fernandes Marques, Júlio de Carvalho, António José da Costa Santos, António Monteiro Soares, José de Oliveira Marques, Jerónimo Henriques Murteira, José Bruno Dorés, Henrique Soares, António da Silva Tôrres, Armindo Mansilha de Carvalho, José Tavares, António Carvalho Garrido, Constantino Teles, António Rodrigues da Concei-

ção, António Marques, Luís Simões, Joaquim Baptista Velez, José Gregório, Fernando Henriques, Serafim Ferreira Marques, António Casaleiro Mena, António Rodrigues Góis, António Lopes Curto, José da Silva Henriques, José Augusto Venceslau, Fernando Gonçalves Valentim.

Guarda-freios de 2.ª classe:

Distinto: Joaquim Pinto.

Aprovados: José Ferreira de Andrade, Guilherme Semedo, António Oliveira, José Duarte, José Ferreira Teles, Manuel Bicho, José Pedro Romano, Raúl Nunes, José Nogueira Gomes, José Luís, Guilherme Tavares Figo, António Martins, António dos Santos Serôdio, Manuel António Jaca Júnior, Luís Borges, Manuel dos Reis Chorão, José Mendes, António Joaquim Moutinho, Hipólito Joaquim, Artur Pais de Almeida, Angelo da Silva Neto, José Rodrigues do Carmo, João das Neves Pardal, António Correia, José António Coelho, Arnaldo Filipe, António da Silva Claudino, Luís Pereira Lopes, José Pereira da Costa, Feliciano José Leocádio, José Ferreira Júnior, Joaquim António, Joaquim da Silva, José Pereira, João Pereira Marques, Gregório Jesus Silva, Augusto Fernandes, Manuel António dos Santos, Mário da Graça, Manuel Eugénio Martins, Manuel Fevereiro Nunes, Hermano Pires Eusébio, José Coelho, César Lopes Antunes, José da Silva Abrantes, Firmino Dias Cunha, António Pessanha Afonso, Joaquim da Silva, Manuel da Palma Soares, Armando Manuel Maria, Arnaldo Baptista, Arménio de Abreu e José dos Santos Pires.

Guarda-freios de 1.ª classe:

Distinto: Agostinho Ferreira.

Aprovados: António Faria dos Santos, Manuel António de Sousa, Manuel José Pires, Joaquim Augusto Nabais, Serafim Jorge Lobo, António Roque, José António Miguel, Amândio José Castilho, Francisco Alcobia, Felix da Costa, Joaquim Domingos, António Lopes, Antonino de Carvalho, Alfredo Nunes de Matos, António Ribeiro da Silva, Joaquim Lopes Serrano, José Lopes Pancas, José Maria Carvalho, Manuel Leitão, Eduardo Ferreira, José Pinheiro de Magalhães, Ernesto José Vieira, Henrique Pereira de Sousa, Luís Teixeira Pe-

reira, Abel Ferreira, António dos Santos Ferreira, Manuel Monteiro Ralha, António Augusto Boinas, Fernando Dias Cardoso, Aníbal Augusto Costa, Manuel Gonçalves de Sá, Ave-lino Cardoso, Octávio Gomes da Piedade, António da Cunha, José Bernardo e António Gonçalves Ferreira.

Aspirantes:

Distintos: António da Silva Domingues, Domingos Bento Rosa e Arnaldo Viegas Argel.

Aprovados: António Duarte Maia, Manuel António Martins Dias, Virgílio Carlos de Oliveira Ramos, Clemente da Rosa Mouro, Júlio Pinto da Costa, Francisco Cordeiro Moga, José Aguilar Nunes, Manuel da Mota, Alvaro Carvalho, Manuel Maria Gaudêncio, João Maria Gorgulho Lopes, Manuel Gaspar Neto, José da Conceição Folgado, António Francisco Marques, António Antunes Vilela, António Fernandes, Francisco da Rosa Lobato, José Pêgo Guedes, António dos Santos Guerreiro, Manuel Duarte, Eurico Ferreira Ralha, Diamantino Ferreira Abelho, Ezequiel Nunes Monteiro, Luís de Sousa Duque, António Reinaldo Mendes, Augusto Bento Pinto Rodrigues, Manuel Domingues dos Santos, José Duarte Miguel, Manuel da Silva Tavares de Oliveira, Arlindo Jacinto Rodrigues, Rufino Pinto de Almeida, Napoleão Dias de Campos, Rui Mendes de Matos, Silvestre Leitão dos Reis, Francisco Gomes Cerveira, António Lopes Bispo, Francisco de Matos Rosendo, Claviel Tomás Silvestre, Arménio Lopes Morgado, Manuel Francisco Caras Altas, Basílio Filipe da Cunha, João de Matos Fontinha, António Fernandes Ricardo, João Tomé, José António Dias, Fernando Ferreira Matias, João Baptista Ferreira, Aurélio Veneza, José Rodrigues Ferreira, Angelo Alexandre Ferreira, José Augusto dos Santos, José Jerónimo dos Santos, António Augusto Teixeira, António Augusto Andrade, Mário de Freitas Poupado, José de Sousa, Américo Teixeira da Silva, António Marques, Henrique Rodrigues Bento, Alvaro das Neves Oliveira, Francisco de Matos Fernandes, David dos Santos Martins, Armando Marques Mota, Agostinho Vieira da Silva, Manuel Carmona Candeias, José Martins Soares, Henrique da Conceição Martins, Arlindo Rodrigues de Sousa, António Maria Gonçalves, Sociliano

Marques, Mário Freitas, José Fernandes Ramos, Alberto Jesus Diogo, Alvaro Rodrigues de Sousa, Carlos Agostinho de Azeredo Almeida, José Luís da Costa Soares, Diamantino dos Santos Rodrigues, António Mendes de Matos, Vitorino Pires Gavancha, José dos Santos Pereira, José Nuno Alves, Eduardo Morgado Ferreira Mendo, Manuel dos Anjos Leitão, Viriato dos Reis e Sousa, Leonel Cardoso Ribeiro, Domingos da Cunha Rocha, Humberto Barreto Anastácio, João Pereira Nicolau, Manuel Martins Godinho, António Júlio Trabulo, Albino Benzinho, João José Fróis Martelo, Alberto de Almeida Cunha, António da Natividade Sequeira Dias, Manuel de Jesus Freitas, José dos Santos Guerreiro, Francisco Martins Moreira, Manuel António, Joaquim Vicente Fialho, Gregório Duarte Vitória, Mário Domingues Niza, José Ambrósio Pires, Manuel Nogueira, Vasco José Cardoso, Rui de Oliveira Geral, João Eduardo Cabrita, Marcolino de Sousa Pinheiro, Lúcio Paulino da Silva, António de Oliveira Paulo, António Pires Chambel, Joaquim Valério Mendes, José António Brasido da Palma, Manuel Adriane, Luís Marques, Joaquim Reisinho Carrilho, Vitor Manuel Marques, Armando Jorge Nunes, Pedro Morgado, Manuel da Costa Ferreira, Mário Monteiro de Carvalho, António Belo Senhorinho, Eduardo Marques Lourenço, António Bento Alves Pino, António João, João Rodrigues Candeias, Fernando José Angelino, António Simões Baptista, Manuel Joaquim Bessa, Manuel Marques, José Duarte Santiago, Manuel Inocência Vitorino, António de Matos Leitão, Daniel de Oliveira Branco, Manuel Jacinto Vidigal, Constância Gonçalves Pedro, Agostinho Moura Leonardo, Alfredo Simões, Anibal Rodrigues, José Luís Jordão Valente, Manuel Marques das Neves, José Luís, Manuel Louro Correia, Alberto Monteiro, Joaquim Rodrigues Vaz, José Fernando Teixeira Lourenço, Francisco Henriques Maia, Alexandre Pereira Pinto, Daniel dos Santos Mulas, Arlindo Duarte Fernandes, António dos Santos Raimundo Cardigos, Manuel de Matos Domingos, José Dias Cabeço, António Lourenço Maricas Júnior, Horácio Sebastião Freire, José Marques Neto, Américo Alves, Manuel Lopes, Armando Gonçalves Combo, Manuel Martins Rito, Delfim de Azevedo Tei-

xeira, Américo Augusto, Joaquim de Oliveira, José dos Santos Calixto, Manuel da Cruz Henriques, António Pereira Transmontano, Adelino Lopes dos Santos, António Lopes Catalão, Manuel Alexandre Machado Rocha, Manuel Pedro da Silva, Martinho de Oliveira Neto, Bernardino Marques Tavares, Frederico Curado Rijo, António Jerónimo Moreira, Fernando Germano Faleiro Diogo, José Alberto Leal de Magalhães, Francisco Narciso, José Girão, Fernando Pereira, Manuel dos Santos, Manuel Pereira Botelho, Ilídio Marques Grácio, Leonel Cardoso Félix dos Santos, Luís Carlos Couceiro Valente, Alfredo José Martinho, José Agostinho, Joaquim Francisco Assis Gromicho, Adelino Flores Rosa, António Maria de Carvalho, António Augusto Sousa Monteiro, Domingos Coelho de Avó, Ramiro Aires Caldeira, António Maria dos Santos Cravo, Filipe Pires Pombo, Manuel Rodrigues Daniel, José Antunes Júnior, António da Silva Ricardo, Manuel Rocha, Fernando José Teixeira, Afonso Soares da Costa, Raúl Martins Canas, José do Nascimento Faustino Ferreira, Quirino Esteves da Silva, Manuel Marques Gaspar, João Augusto dos Santos, António Matos Gadeiro, Hermann dos Santos Ferreira, Eduardo Nunes Teixeira, Hilário Nunes Ramos, João Augusto Evangelista Brinca, Ramiro da Costa Dias Simões, Joaquim Manuel, Arnaldo Moreira, Albino Teixeira, Manuel António de Oliveira, José de Matos Igreja, António Augusto Vicente, David da Silva, Manuel Rodrigues Barata, David Leitão, José Augusto Duarte Gonçalves, Joaquim Pires Martins, José Gonçalves, José Salgueiro Alexandre, Jaime Monteiro Pinheiro, António Josué de Oliveira Coruche e Joaquim Rodrigues Cozineiro.

Linhas da Via Larga

Pessoal de Trens

Agentes que obtiveram Diploma de Prémio e de Mérito:

1.º prémio: Joaquim Maria Lopes Florindo.
Diploma de mérito: Agostinho Ferreira.

Linhas da Via Estreita (VV)

Diploma de mérito: Miguel Alves da Silva.

VIA E OBRAS

Subchefes de Distrito que fizeram exame para Chefes de Distrito:

José António, Cirilo Lopes Claro e José Gil, premiados, o primeiro dos agentes com 350\$00 e os dois restantes com 150\$00 cada um, por terem sido classificados com 17 e 16 valores, respectivamente.

Albino Gomes Correia, Cipriano dos Remédios Roma, António Marques, Manuel Domingues Jr. e Alexandre dos Santos, 14 valores; Joaquim Frade Cabrita, José António Pardal e Arlindo Aleixo, 13 valores; Raúl Joaquim das Dores, 12 valores.

Assentadores que fizeram exame para subchefes de Distrito:

José Maria Areias, António Francisco, Manuel Valente Jr., Manuel José Alves e Alberto Valério, premiados com 225\$00 cada um, por terem sido classificados com 17 valores os primeiros e 15 valores o último.

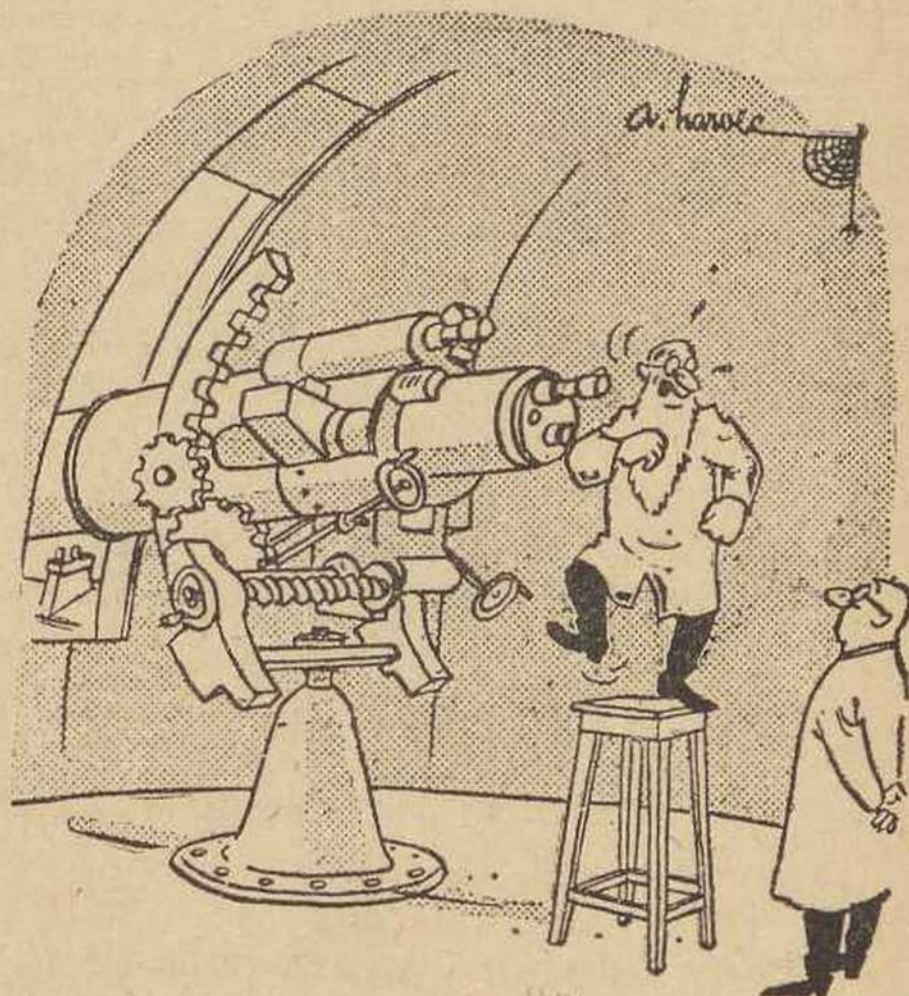
José António Francisco, José André e António Gonçalves, 16 valores; José Francisco Mendes Vargas, 15 valores; José Gonçalves Guerreiro, João Gomes dos Santos, Fernando de Matos, Manuel Joaquim Serrano e José Ferreira da Costa, 14 valores; António Inácio V. da Encarnação, António Henriques Marreiros, João Roma e Henrique Fernandes Girão, 13 valores; João Pires, Manuel Francisco Lercas, Manuel Ferreira Barbosa, Manuel Joaquim Monteiro, António J. Vicente Saramago e Avelino Augusto, 12 valores; Ivo de Brito e António Maria Brilhante, 11 valores; Norberto de Jesus M. Cabrita, Júlio da Silva Tremoço, Henrique da Estrela Costa, José Ribeiro Henriques, António Costa Moreira e Augusto Monteiro, 10 valores.

LOPO DE AGUIAR VIANA

Partiu no dia 20 de Julho deste ano para a África Ocidental portuguesa, no vapor «Angola», o sr. Lopo de Aguiar Viana, Inspector Técnico de 2.^a classe, do Serviço do Movimento, que vai exercer a sua actividade nos Caminhos de Ferro de Benguela. O sr. Viana, que nos visitou, nesta Redacção, nas vésperas da sua partida, despede-se de todas as pessoas das quais não pôde fazê-lo pessoalmente.

O «Boletim da C. P.» deseja cordealmente saúde e prosperidades a este distinto ex-funcionário da C. P.

Bom humor

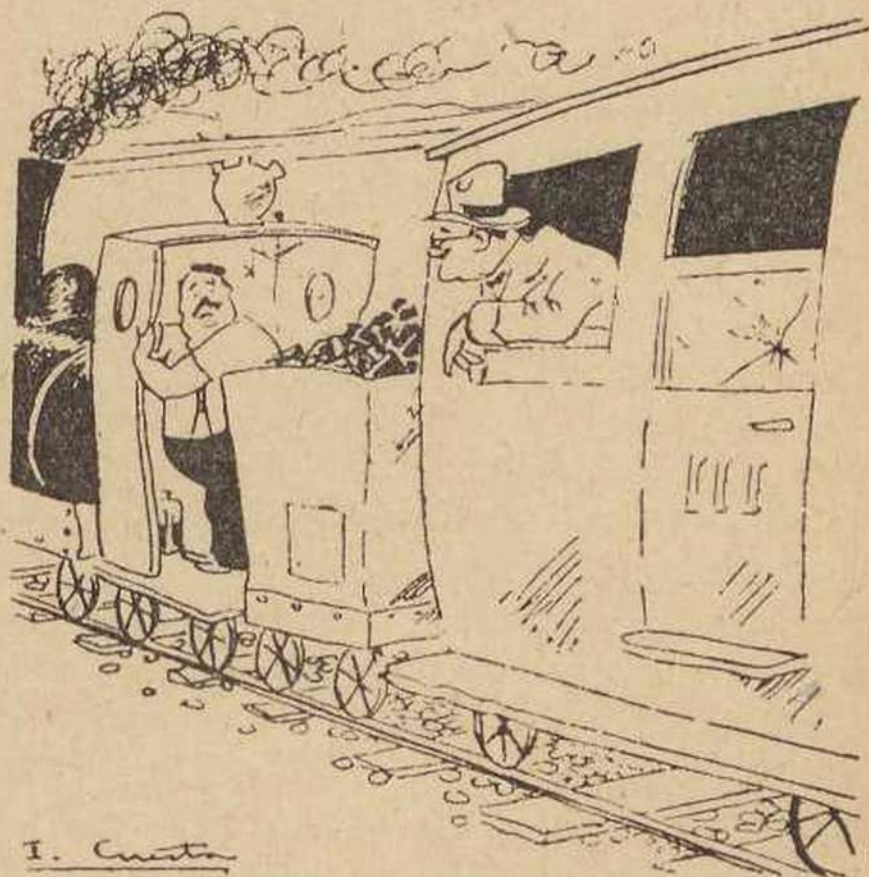


SABIOS

—: Hurra! Ganhou o Sporting!

(De Ici Paris)

*



—: Não pode o sr. maquinista ir mais depressa?

— Sim, mas não posso abandonar o meu trabalho!...

(Da Revista Ferroviária, de Madrid)



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

2.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-C. — Passageiros* — (Em vigor desde 20-7-952) Inclui na «Relação das estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas ou de repouso», as seguintes estações e respectivas Praias (alínea *a*) e estâncias (alínea *b*) servidas:

a) Estombar - Lagoa - (Carvoeiro) São Mamede - (Peniche, Baleal, Consolação e São Bernardino);

b) Martingança - (Termas da Batalha), Pocinho (Termas de Longroiva), Sabugo (Vale de Lobos), São Lourenço (Caldas de São Lourenço) Vila Franca - Trancoso (Termas de Longroiva).

16.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros* (Em vigor desde 10-7-952) Substitui os preços da 6.ª Zona.

4.º *Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias* (Em vigor desde 15-7-952) — Estabelece que o transporte de mobília e móveis acondicionados se subordina às disposições da Nota 11 da Classificação Geral de Mercadorias.

18.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* — (Em vigor desde 21-7-952) — Altera a designação do apeadeiro de Casal Comba para Silva-Feiteira.

Aviso ao Público B. n.º 154 (Em vigor desde 23-7-952) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte de melão e melancia durante a presente campanha.

12.º *Complemento à Tarifa de Camionagem*

(Em vigor desde 18-8-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e o Despacho Central de Torres Novas.

30.º *Complemento à Tarifa de camionagem* — (Em vigor desde 25-7-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Serpa-Brinches e o Despacho Central de Serpa.

48.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (Em vigor desde 2-8-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Valongo, os Despachos Centrais de Valongo-Lordelo e Freamunde e os domicílios de Paços de Ferreira.

127.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (Em vigor desde 6-8-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vendas Novas e o Despacho Central de Lavre.

146.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (Em vigor desde 1-8-952) — Transporte de mercadorias entre as estações de Valado e Santarém e o Despacho Central de Santarém, servindo as povoações de Évora, de Alcobaça, Turquel, Benedita Alto da Serra, Rio Maior e São João da Ribeira.

153.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (Em vigor desde 1-8-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Vale do Peso e o Despacho Central de Nisa.

154.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (Em vigor desde 19-8-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Caxarias e o Despacho Central de Leiria.

155.º *Complemento à Tarifa de Camionagem* — (Em vigor desde 18-8-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Cas-

telo de Vide e o Despacho Central de Póvoa e Meadas.

Fiscalização das Receltas

11.º *Adt.º à C/ Circular n.º 76* — Comunica que foi autorizado o transporte gratuito, nos comboios, do semanário «Cartaz» e da revista «O Tripeiro».

Divisão de Exploração

Instrução Profissional

Instrução n.º 2561 de 20-7-1952 — Instrução Profissional. Estabelece a concessão de prémios aos agentes do quadro geral das estações, de trens e de revisão de bilhetes, que mais se distinguirem no estudo da regulamentação da Companhia ou na instrução ministrada, como recompensa da sua dedicação ao estudo ou pelo serviço prestado em benefício da instrução.

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2562 de 26-7-1952 — Frenagem dos comboios de mercadorias munidos de freios de vácuo.

Movimento

Carta Impressa n.º 12, de 4-7-1952 — Anúncio dos comboios n.ºs 20002 20101, 20003, M 20174 e M 20175, entre Porto, Olivais, Olivais-Electricidade, Sacavém e Campolide, no dia 12-7-1952.

2.º *Aditamento à Circular n.º 1.096 de 25-7-1952* — Passagem de alvarás de licença de circulação a vagões de propriedade da União Fabril do Azoto e revalidação de alvarás de circulação passados a vagões de outras firmas.

Carta Impressa n.º 16, de 31-7-1952 — Anúncio dos comboios especiais requisitados pelo Ministério da Guerra para transporte de Tropas e material.

Carta Impressa n.º 15, de 31-7-1952 — Anúncio dos comboios especiais requisitados pelo Ministério da Guerra para transporte de Tropas e material.

Carta Impressa n.º 14, de 21-7-1952 — Anúncio dos comboios especiais requisitados pelo Ministério da Guerra para transporte de Tropas e material.

Divisão da Via e Obras

Divisão e serviços

Circular da Via n.º 3396 de 3-7-1952 — Dá conhecimento de ter sido resolvido pela nossa Direcção-Geral que ao pessoal da Divisão quando esteja ao serviço e se encontre inscrito como *dador de sangue* em qualquer organização hospitalar situada em localidade que, não sendo propriamente a da residência do dador fique, contudo, perto dela, podem fornecer-se passes D.33 desde que provem estar convocados para comparecer a fim de prestarem aquele acto.

Circular da Via n.º 3397 de 8-7-1952 — Nota dos assentadores que frequentaram, em Verride, uma brigada de Instrução Profissional para subchefes de distrito e respectiva classificação dos exames.

Circular da Via n.º 3398 de 8-7-1952 — Nota dos assentadores que frequentaram, em Casa Branca, uma brigada de Instrução Profissional para subchefes de distrito e respectiva classificação dos exames.

Circular da Via n.º 3399 de 8-7-1952 — Nota dos subchefes de distrito que frequentaram, em Entroncamento, uma brigada de Instrução Profissional para chefes de distrito e respectiva classificação dos exames.

Circular da Via n.º 3400 de 8-7-1952 — Nota dos assentadores que frequentaram, em Entroncamento, uma brigada de Instrução Profissional para subchefes de distrito e respectiva classificação dos exames.

Circular da Via n.º 3401 de 8-7-1952 — Transcreve carta n.º 7629-B de 4-7-1952 da n/D. Geral esclarecendo que a definição de «Agente» e s/famílias, para efeito da faculdade concedida aos agentes em serviço no Batalhão de Caminhos de Ferro, de ter em seu poder os cartões de identidade, é aquela que consta do Art.º 1.º do Regulamento Geral do Pessoal.

Circular da Via n.º 3402 de 25-7-1952 — Nota dos suplementares dispensados do serviço da Companhia por terem praticado irregularidades.

Écos da viagem a França

dos remadores do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro

COMO é do conhecimento geral, a equipa de Yolle de 8 sênior do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, que conta já apreciáveis vitórias no Remo Nacional, foi este ano escolhida, depois de ter ganho as provas dos Campeonatos Regionais, Nacionais e de Selecção, para representar Portugal no Campeonato «Criterium-Europeu», que se realizou em Cannes, França, no dia 29 de Junho findo. A tripulação era constituída pelos operários das Oficinas Gerais do Barreiro: Manuel Borges Baba, Domingos Carvalho Serrano, José Victória Duarte, Carlos da Costa Baptista, Joaquim Barbosa, Rogério Nunes Marinho, José da Costa Damião, José Maria de Sousa Parreira, Amadeu da Costa Bagulho, (Suplente) e Armando Marinho, timoneiro.

O autocarro que a conduziu a França, veio a Barreiro, no dia 22 de manhã, carregar os barcos, partindo para Lisboa, pelas 18 horas, em direcção à Associação Naval, para receber também os géneros alimentícios que a Federação Portuguesa de Remo julgou necessários, seguindo dali para a estação do Rossio, onde aguardou a chegada dos remadores da Figueira da Foz, que também seguiam para França, representando Portugal em Yolle de 4.

Após a chegada dos remadores da Figueira da Fóz (0,15 horas), que eram aguardados na estação do Rossio pelos Dirigentes da Federação Portuguesa de Remo e remadores do Barreiro, seguiram todos para o Café Nacional, onde lhes foi servida uma ceia.

Momentos depois de tomarem lugar no autocarro os remadores, o presidente dos Ferroviários do Barreiro, sr. Arnaldo da Silva Mendes, o carpinteiro sr. Hipólito dos Santos; dirigentes da Federação Portuguesa de Remo, srs. Mendo Saraiva Lobo, Tenente-Coronel Pereira Dias e Mário Romero, foram apresentar cumprimentos às Redacções da «Bola» e do «Mundo Desportivo», tendo partido da Praça Marquês de Pombal, pelas 2 horas do dia 23, em direcção a Vila Franca e Fronteira do Caia, onde chegaram pelas 9,30.

Resolvidas as formalidades nas fronteiras e de-

pois de tomarem o pequeno almoço, seguiram em direcção a Badajoz. Nesta cidade, ficou um dos dirigentes da Federação Portuguesa de Remo, sr. Mendo Saraiva Lobo, que, depois de apresentar as suas despedidas e de fazer algumas recomendações de ordem técnica, regressou a Portugal.

Cêrca das 11 horas a Caravana seguiu para Cáceres, onde almoçou, pelas 15 horas, no hotel Alvarez. Nesta cidade, quando tomava a refeição, foi entrevistada pelos locutores de Rádio Cáceres que, à noite, radiodifundiram a notícia da sua passagem e o fim para que seguia.

Pelas 16 horas partimos para Salamanca. Este percurso foi muito fatigante. Ao atravessarmos a Serra Morena, o ambiente asfixiava pela elevada temperatura. O motor não desenvolvia mais velocidade do que 35 a 40 km. à hora, obrigando todos os ocupantes a mudar de indumentária, isto é, vestir pijamas ou calções. Às 22 horas chegávamos, enfim, a Salamanca, tendo-se jantado e dormido no hotel «Universal».

No dia 24, pelas 9 horas, depois da primeira refeição, seguimos para Valladolid, onde adquirimos bastante fruta e pão para o almoço, tendo-se servido algumas sandes aos ocupantes do autocarro. À passagem por Burgos, o calor era abrazador, sendo necessário fazer uma pequena paragem para tomarmos alguns refrigerantes e encher os garrações de água, seguindo-se em direcção a Victória.

O almoço foi servido pelas 15 horas, entre Burgos e Victória, num local fresco e aprazível, com boa água potável e foi constituído por pão, presunto, conservas de bom atum, queijo, vinho e fruta, que se levava no autocarro. Depois do descanso de cerca de 3 horas, partimos para S. Sebastian, onde chegámos pelas 22 horas.

Em S. Sebastian eramos aguardados pelo Vice-Presidente da Federação Portuguesa de Remo, sr. Frederico Burnay, que fôra de comboio, e já havia tratado do jantar e alojamentos, no hotel Agot. Após a refeição, alguns remadores deram um pequeno passeio pela cidade e os mais fatigados pela viagem preferiram repousar.



Arnaldo da Silva Mendes, Presidente do G. D. F. do Barreiro, que acompanhou os remadores a Cannes

No dia 25 de manhã, depois do pequeno almoço, seguimos para a Fronteira, chegando-se a Baione cerca das 12,30, onde foi servido o almoço. Pelas 15 partimos para Toulouse, tomando-se aqui uma leve refeição. A viagem prosseguiu até Carcassone, onde se jantou pelas 2 horas da madrugada do dia 26. Após o

jantar e dado o adiantado da hora e as dificuldades do alojamento, foi resolvido continuar a viagem até Cannes, pois reconheceu-se vantagem em chegar mais cedo e livrar-nos do calor. Chegamos enfim, a Cannes, cerca das 13, eramos ali aguardados novamente pelo sr. Frederico Burnay, que havia seguido de comboio para tratar do alojamento dos remadores.

A tripulação acusava muito cansaço, não só pela falta de descanso como também pela deficiência de alimentação, (por falta de apetite) devido ao muito calor que havia suportado, na viagem desde Espanha.

Em Cannes foi servido um bellissimo almoço, o melhor, talvez, que tivemos em França, findo o qual e depois de algumas horas de repouso, seguimos para junto das instalações náuticas do «Cannes Rowing Club», onde se descarregaram e montaram os barcos. Fez-se em seguida um ligeiro treino, mais para refrescar os barcos do que para treinar os remadores, findo o qual se guardaram as embarcações no local que nos havia sido destinado pela Organização.

Depois de tudo em ordem, o Ex.^{mo} Senhor Frederico Burnay conduziu-nos ao hotel «Virgínia», situado em Le Canet, a três quilómetros de Cannes, onde nos foram distribuídos os quartos, já reservados. Depois do jantar os nossos rapazes deram um pequeno passeio em volta do hotel e, pelas 22 horas, todos descansavam socegradamente.

Na manhã do dia 27, após o pequeno almoço, realizou-se o segundo treino e, pelas 10 horas, todos assistiam às provas dos Campeonatos Nacionais Franceses — em Yolles de Mer, cujas tripulações eram constituídas por equipas masculinas e femininas, tendo agradado muito a actuação das tripulações, principalmente das equipas femininas. À tarde, antes do jantar, as nossas tripulações fizeram mais um treino e examinaram as embarcações das equipas francesas e algumas de outras nacionalidades, não se observando nada de extraordi-

nário. Supunhamos encontrar em França barcos modernos e com melhoramentos técnicos de que nos pudessemos aproveitar, mas tal não sucedeu por quase todos serem de construção antiga, com excepção do Yolles de 8 dos italianos, um outro francês e alguns Yolles de 4.

Os nossos Yolles de 4 e 8

remos, construídos nas Oficinas Gerais do Barreiro, foram muito admirados e observados pelas tripulações internacionais e muito especialmente pelas francesas, que, por intermédio do Sr. Fernando Delfino, — Presidente do «Cannes Rowing Club», um dos organizadores dos Nacionais, foi solicitada autorização ao Ex.^{mo} Sr. Frederico Burnay, para a cedência do nosso Yolles de 8, a uma tripulação francesa, para tomar parte nos Campeonatos, o que foi autorizado, depois do nosso acôrdo. O barco foi muito elogiado.

Na parte da tarde, deste dia, o calor era abrasador e os nossos remadores continuavam acusando cansaço por terem comido pouco ao almoço. Por esse facto, mandou-se preparar para o jantar um suplemento de bacalhau, que alguns saborearam com apetite.

Verificando-se que os nossos remadores não se adaptavam com facilidade à cozinha francesa, pediu-se autorização no hotel para se confeccionar, no dia seguinte, um almoço à portuguesa. Foi encarregado da sua confecção o presidente dos Ferrovários, Sr. Arnaldo da Silva Mendes, coadjuvado pelo Sr. Mário Romero, da Federação Portuguesa de Remo, que prepararam, enquanto os rapazes foram ao treino, quatrocentos croquetes de bacalhau, ovos, batatas e um pouco de farinha e bem assim sete quilos de arroz de tomate, que, com algumas latas de atum, vinho Sanguinhal e o almoço do hotel, constituiu a segunda refeição da manhã.

Este almoço foi recebido pelos nossos homens com grande alegria. Tudo quanto se preparou, foi absorvido. Depois do almoço já havia boa disposição, desaparecendo a monotomia do dia anterior. Após o descanso de algumas horas efectuou-se pela fresca o segundo treino do dia. O jantar foi também reforçado com presunto, conservas de atum, vinho e 10 litros de café de S. Tomé, que a Federação Portuguesa de Remo levava de Portugal.

No dia 29, de manhã, apenas se fez, para reforço



Armando Marinho. Instrutor, Treinador e Timoneiro, G. D. F. do Barreiro

da alimentação, algum café e ovomaltine. A tripulação da Figueira tinha a prova de eliminatória às 10 horas e a final às 15 horas, e os Ferroviários às 17 horas. Ao almoço poucos alimentos tomaram, devido ao muito calor e as tripulações preferiram mais descansar do que tomar alimentos.

Os rapazes da Figueira, os que mais estranharam a alimentação, fizeram a prova de eliminatória, classificando-se em 2.º lugar. Este resultado dispôs bem todos os componentes da equipa de 8, que assistiram à chegada, assim como os Dirigentes.

Às 15 horas os Dirigentes portugueses assistiam à prova final da Yolle de 4, que chegou em 5.º lugar, entre seis concorrentes, enquanto a tripulação do Barreiro descansava no hotel.

Às 16 horas o autocarro conduziu a nossa tripulação para as instalações do «Cannes Rowing Club», onde passou uma revisão minuciosa ao barco e remos, tendo encontrado nessa vistoria dois remos fracturados, que foram substituídos pelos de reserva. Finalmente, chegaram às 17 horas e as tripulações do «Criterium Europeu» de 8 remos alinham para a partida pela seguinte ordem: Algéria, França, Itália, Marrocos, PORTUGAL e Jugoslávia. Ao sinal do juiz de partida as embarcações argam em direcção à meta, porém, percorridos 100 metros, quando as tripulações de França, Itália e PORTUGAL se encontravam já à frente do pelotão, com uma pequena vantagem, a prova é anulada, sem se saber porquê, voltando todos às regueiras para nova largada.

Feita nova largada as tripulações seguem todas sensivelmente a par, até que aos 1.000 metros os italianos com uma remada rápida e vigorosa numa cadência de 44 por minuto, colocaram-se, em poucos segundos, à frente, com uma vantagem de cerca de dois comprimentos e meio, que mantiveram até final, obrigando as restantes tripulações a darem-lhe boa réplica.

A tripulação de Portugal foi bastante prejudicada pelas tripulações de Marrocos e Algéria, que apertaram de tal forma a pista, que o nosso timoneiro foi forçado a descrever uma pequena curva, ficando atrás para se furtar ao contacto, no que perdeu algum tempo. Aos 1.500 metros a nossa tripulação consegue ultrapassar e ganhar muita vantagem às equipas Francêsa, Marroquina, Algeriana e da Jugoslávia, posição que manteve até aos 1.900 metros. A partir dos 1.900 metros a luta foi titânica e emocionante. A equipa de Marrocos, meio barco atrás de nós, prende-nos os remos de dois remadores, tendo-se deixado de remar por instantes. Pouco depois a Itália corta a meta. A França e a Algéria, um pouco mais atrás, aproveitando-se da nossa infelicidade, disputam o segundo lugar, conseguindo ultrapassar-nos nas últimas remadas, sendo a ordem de chegada a seguinte:

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1.º Itália — 6 ^m ,39 (com dois barcos e meio à frente). | |
| 2.º França | } —1/4 proa } praticamente juntos. |
| 3.º Algéria | |
| 4.º PORTUGAL | |



Equipa de Yolle de 8 remos do G. D. dos Ferroviários do Barreiro, que representou Portugal no «Criterium Europeu» em Cannes, em 1963

5.º Jugoslávia — um pouco mais atrasada.

6.º Marrocos — um barco de diferença.

Foi uma prova lindíssima e emocionante. O 2.º lugar pertencia-nos sem favor e por mérito próprio, se não fora a tripulação marroquina, fugindo das suas águas, nos prejudicar, apertando-nos de encontro à tripulação da Algéria.

As tripulações portuguesas deixaram boa impressão a todos os que assistiam às provas, tanto pela sua técnica como pelo seu espírito desportivo. Colocaram-se realmente numa posição de relevo perante aquela assistência internacional e bastante correcta. O sr. Frederico Burnay recebeu do júri de honra, que assistiu às provas, muitas felicitações.

A vitória da equipa italiana foi justa. A sua tripulação, constituída por oito atletas de elevada estatura, tendo o mais baixo 1^m,93 e o mais alto 1^m,97, enquanto os nossos mediam entre 1^m,75 e 1^m,80. Após esta prova, que foi a última do certame, foram desarmados os barcos e colocados sobre o autocarro.

Os remadores, depois de se banharem, assistiram, pelas 18,30 horas, acompanhados dos dirigentes, à distribuição de prémios, que se realizou no Palácio dos Festivais, onde lhes foram dirigidas algumas palavras de elogio pelas diversas individualidades francesas e pelo Presidente da F. I. S. A. — palavras que foram traduzidas em português pelo sr. Frederico Burnay.

Pelas 19,30 horas regressava-se ao hotel, onde se jantou alegremente, tendo sido aberta uma garrafa de vinho do Porto, oferta dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul e de Portugal, para ser bebida depois das provas, tendo sido proferidos alguns vivas a Portugal.

Pelas 22 horas, assistíamos à soirée que nos fora oferecida pelo «Cannes Rowing Club» — no Casino «Palm Beach», onde todas as nações concorrentes tinham mesas distribuídas. Estas encontravam-se ornamentadas com muitas flores, tendo-nos sido distribuídos bolos e champanhe.

Abrilhantava a festa uma bela orquestra, ao som da qual os nossos rapazes dançaram alegremente, tendo escolhido para suas damas algumas senhoras francesas e de outras nacionalidades. A festa decorreu num ambiente alegre, durando até às 2 horas, tendo-se em seguida recolhido ao hotel.

No dia seguinte — 30 de Junho — tudo se preparou para o regresso a Portugal, tendo o sr. Tenente-

Coronel Pereira Dias, chefe da equipa, consentido que o autocarro passasse por Nice, onde se almoçou e por outras praias, margeando toda a Costa Azul, até S. Rafael, passeio que os nossos atletas muito apreciaram. Em S. Rafael, tomamos a estrada para a fronteira, chegando-se a S. Sebastião no dia 1, pelas 21,30 horas. No dia 2 partimos para Madrid e no dia 3 chegámos a Badajoz, às 21,30 horas.

Nesta cidade, após o almoço, fizeram-se algu-

mas compras, partindo-se para Extremoz onde foi servido o jantar. Às 0,30 horas do dia 4 chegámos a Barreiro.

A viagem em autocarro foi boa, mas muito massadora e incómoda. Os atletas ressentiram-se muito fisicamente, tendo alguns deixado de tomar as refeições à chegada a França.

Este facto sobressaltou os dirigentes e levou-nos à preparação de alimentos à portuguesa, como já se disse.

Esperamos que, de futuro, os Dirigentes da Federação Portuguesa de Remo, depois dos ensinamentos que têm colhido nas suas viagens ao estran-



Tripulação de Yolle de 8, saindo para um treino na baía de «Cannes», em França

geiro, tomem providências para que os remadores estejam no local das provas com a antecedência necessária, utilizando transportes mais rápidos e tendo em vista no estrangeiro o regime de alimentação adoptado no nosso país.

De contrário, nunca se poderá alcançar posição que dignifique o desporto nacional.

Para o bom êxito desta representação, muito contribuiu a nossa Companhia, que, além de licenças e outras facilidades, nos concedeu um donativo que permitiu adquirir uma boa indumentária para os nossos remadores se apresentarem em França.

Não ficariamos de bem com a nossa consciência se aqui, publicamente, perante os leitores do nosso «Boletim», não revelássemos e agradecêssemos, com grati-

QUADRO DE HONRA

PROVAS DE REMO GANHAS PELO GRUPO DESPORTIVO DOS FERROVIÁRIOS DO BARREIRO, DESDE 1935

Campeonatos Nacionais:

Yolle de 4 Sénior — 1939 e 1940

Yolle de 4 Júnior — 1938 e 1939

Yolle de 8 Sénior — 1951 e 1952

Campeonatos Regionais de Velocidade:

Shell de 4 Sénior — 1941-1942 1946-1947-1948-1949-1950-1951-1952

Shell de 4 Júnior — 1947-1949-1951 e 1952

Yolle de 4 Sénior — 1940

Yolle de 4 Júnior — 1938

Yolle de 4 Principiante — 1937 e 1942

Yolle de 8 Sénior — 1939 1951 e 1952

Campeonatos Regionais de Fundo:

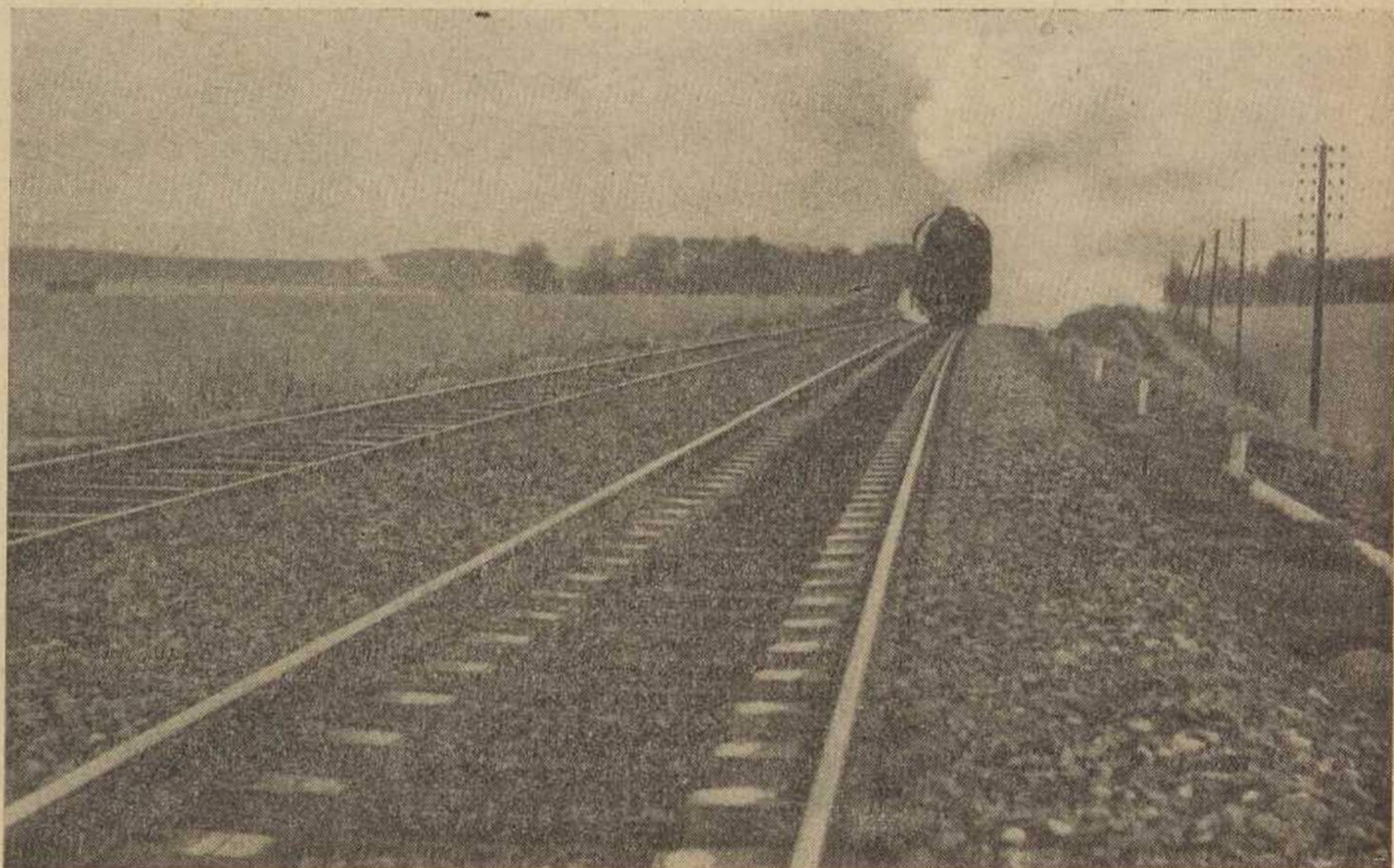
Shell de 4 s/ categoria — 1941 e 1942

Provas de selecção para o «Critérium» Europeu:

Yolle de 8 Sénior — 1952

dão, a oferta, que constitui uma prova do interesse que a C. P. dispensa aos seus funcionários.

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro em colaboração com a Federação Portuguesa de Remo, distribuiu também a cada um dos remadores dos Ferroviários, a quantia de 400\$00 (quatrocentos escudos) em divisas estrangeiras, para as suas despesas extraordinárias. Eis o que se nos oferece dizer sobre a deslocação do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, a França, sendo em nosso entender que estas viagens são bastante proveitosas, não só pelo estímulo que significam para os atletas, como, também, pelos imprescindíveis ensinamentos que, desportivamente se assimilam.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Alfredo Oliveira, chefe principal de Leiria. Admitido como praticante em 1 de Agosto de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de 1.^a classe em 1 de Setembro de 1945, e a chefe principal, em 1 de Janeiro de 1952.

Miguel Correia de Faria, Chefe de 1.^a classe de Póvoa de Varzim. Admitido como praticante em 29 de Agosto de 1912, foi promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Novembro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 21 de Junho de 1936 e a chefe de 1.^a classe, em 29 de Outubro de 1937



Hermínio Pintão, chefe de 2.^a classe de Valadares. Admitido como praticante em 26 de Agosto de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1939 e a chefe de 2.^a classe, em 1 de Julho de 1944.

António Pina Pacheco, Guarda-freio de 1.^a classe de Lisboa. Admitido como carregador em 2 de Agosto de 1912, foi promovido a guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1926. Em 1 de Janeiro de 1934 foi promovido a guarda-freio de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1945 foi promovido a guarda-freio de 1.^a classe.



Amílcar Augusto Pires, Inspector do Depósito de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como Operário, em 29-7-912, foi nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1-9-920, promovido a Fogueiro de 1.^a classe em 1-1-923, a Maquinista de 3.^a classe em 1-10-924, a Maquinista de 2.^a classe em 1-1-927, a Maquinista de 1.^a classe em 1-1-930, a Vigilante em 1-1-933, a Subchefe de Depósito em 1-1-944, a Chefe de Depósito em 1-4-946 e a Inspector em 1-1-949.

Domingos da Silva Cardoso, Maquinista de 2.^a classe do Depósito de Boavista. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, como Limpador, em 7-7-912, foi promovido a Fogueiro de 2.^a classe em 17-5-17, a Fogueiro de 1.^a classe em 23-2-920, a Maquinista de 3.^a classe em 1-7-926 e a Maquinista de 2.^a classe em 6-8-940.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António José da Rosa, Marinheiro de 2.^a da Via Fluvial. Tendo encontrado abandonada no barco Evora, que fazia a carreira n.º 22 de 30 de Junho, uma mala de senhora contendo, além de vários objectos de uso pessoal, dois porta-moedas com a quantia de 554\$70, prontamente a entregou ao Mestre do barco.

Alberto Lopes, Operário ajudante (auxiliar) das Oficinas do Corgo. Tendo encontrado abandonada, no recinto da oficina, no dia 12 de Julho, a quantia de 1.120\$00, que depois se provou pertencer a um seu companheiro, do achado fez pronta entrega ao seu superior imediato.





José Joaquim Passos, Limpador da Revisão de Campolide — Lisboa P. Tendo encontrado abandonados sobre a bancada do ferramental, um relógio e corrente de prata, que depois se provou pertencer a um outro limpador, prontamente entregou os objectos encontrados ao seu superior hierárquico.

Américo do Vale, carregador da estação de Lisboa R., n.º 4.206, encontrou, no dia 2 do corrente, no cais de passageiros, uma carteira contendo 910\$00, 50 dolares e 280 pesos, que imediatamente entregou ao seu chefe.



Manuel Henriques, guarda-freio de 1.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 12.819, encontrou, na W. C. de uma carruagem do comboio n.º 5.014 do dia 1 de Maio findo, um relógio de pulso, de ouro, que prontamente entregou ao seu proprietário, que viajava no referido comboio em que o agente prestava serviço.

Horácio Martins, carregador suplementar da estação de Barreiro, encontrou, no dia 10 de Julho findo, um saco de plástico de senhora, contendo diferentes objectos e a importância de 400\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.



REFORMAS

Comercial — *João Oliveira Jacob*, Encarregado de contabilidade de Santarém.
António da Silva Nabica, Arquivista principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Casimiro Mouta Pinto, Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Lisboa.
Floribelo Reneu, Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Campanhã.
Hortense Marques da Silva Paixão, Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa-Terreiro do Paço.

Exploração — *Tomás José Vieira*, Empregado principal da 7.ª Circunscrição (Beja).
João Sebastião Sérgio Iria, Chefe de 1.ª classe de Barreiro.
Serafim Machado Aguiar, Chefe de 2.ª classe de S. Mamede de Infesta.
Ilídio Pinto, Chefe de 3.ª classe de Campanhã.
Manuel Pita, Fiel de estação de Viana do Castelo.
António Gomes da Silva Durães, Factor de 1.ª classe de Panoias.
Abel Júlio Amado Seco, Factor de 1.ª classe de Gaia.
Camilo Duarte Ferrão, Factor de 2.ª classe de Malveira.
Manuel Florindo, Condutor principal de Lisboa.
Joaquim Baptista Gonçalves, Fiel de cais de 2.ª classe de Setúbal.
Manuel da Costa Teixeira, Capataz de manobras de 1.ª classe de Nine.
António Barbosa, Agulheiro de 2.ª classe de Penafiel.
Avelino Costa, Engatador de Lisboa-R.
Luís Joaquim Arrepiã, Guarda de estação de Pocinho.
Levi Augusto, Guarda de estação de Macêdo.
Arnaldo Augusto Pedrão, Condutor de elevadores de Lisboa-R..
Francisco Pereira, Carregador de Pampilhosa.
Joaquim de Sousa, Carregador de Cête.
Leonardo Pinto Dias, Carregador de Campanhã.
Henrique Pinhão, Carregador de Ponte de Sôr.
Serafim Camelo Ferreira, Carregador de Penafiel.
José António Ribeiro da Cunha, Carregador de Caíde.
José Pereira Coelho Júnior, Servente de Valença.

Material e Tracção — *Francisco Lopes das Neve*, Chefe de escritório de 2.ª classe do Dep.º de Lisboa.
Manuel Garcia Fernandes, Chefe de Secção das Oficinas de Campanhã.
Angelo Nunes Vieira, Contramestre principal das Oficinas de Campanhã.
Pedro Luís Furet, Chefe de Depósito de Campolide.
Joaquim António da Costa, Subchefe de Depósito em Entroncamento.
Alexandre Antunes da Silva, Ensebador da Revisão de Campolide-Torres Vedras.
José de Oliveira, Fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Barreiro-Pegões.
António da Conceição, Capataz de manutenção de 2.ª do Depósito de Entroncamento-Setil.
Júlio Maia Ermitão, Operário ajudante (auxiliar) das Oficinas de Campanhã.
Manuel Lopes Conde, Limpador da Revisão de Campolide.

FALECIMENTOS



José Rodrigues de Oliveira, Carregador de Gaia. Tendo sido admitido como carregador suplementar em 25 de Dezembro de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1939.

Isaura Gomes, guarda de P. N. do distrito 88 (Amadora). como guarda de P. N. em 21 de Agosto de 1930.



Mário João Vitor, assentador do distrito 70 (Quintans). Admitido como assentador em 1 de Agosto de 1948.

Manuel António Fanha, Operário de 3.^a classe (auxiliar) das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 2-8-918, foi promovido á sua última categoria em 1-12-945.



Manuel Alves Elias, Operário de 1.^a classe (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como Montador de 2.^a classe, em 26-12-927, foi promovido a operário de 1.^a classe em 5 de Julho de 1943.

José Almeida Lourenço, Operário de 1.^a classe (carpinteiro) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como carpinteiro, em 12-7-923, foi promovido á sua última categoria em 2-7-945, depois de ter passado pelas diferentes classes.



José de Sousa, Agulheiro de 1.^a classe de Figueira da Foz. Admitido como carregador suplementar em 11 de Fevereiro de 1924, foi nomeado guarda noturno em 11 de Fevereiro de 1927. Depois de ter sido nomeado engatador em 21 de Agosto de 1932, foi promovido a agulheiro de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1947.

Semião Monteiro, Porteiro do Porto. Admitido como carregador eventual em 8 de Dezembro de 1912, foi nomeado guarda de estação em 13 de Dezembro de 1923 e teve passagem a porteiro em 21 de Junho de 1927.



António Augusto Pereira, Carregador de Loivos. Admitido como carregador suplementar em 20 de Agosto de 1945, foi nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1952.

João Zacarias da Luz, Carregador auxiliar de trens da Delegação de Trens e Revisão de Faro. Admitido como carregador suplementar em 19 de Julho de 1943, foi nomeado carregador em 1 de Outubro de 1948.



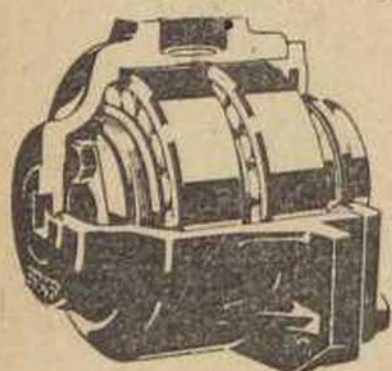
Mais de **680.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

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

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTO

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

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção completa do «Boletim da C. P.», desde 1929 a 1945, estando os primeiros dez anos encadernados em volume, e os números correspondentes aos anos de 1940 a 1945 (12 números cada ano) em brochura.

Quem pretender adquirir esta colecção, que oferece grande interesse pela sua raridade, deve dirigir-se aos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P., em Santa Apolónia.

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

Sumário

Ferrovíarios italianos de visita a Portugal

Novas locomotivas «Diesel - Eléctricas» para a C. P.

Excursão de ferroviários italianos a Portugal, por Augusto da Costa Murta

Locomotivas estrangeiras

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira

Perguntas e Respostas

Recordando: A quinta hora em Fratel, por Henrique da Silva

Instrução profissional

Bom humor

Regulamentação dispersa

As nossas reportagens: Ecos da viagem a França dos remadores do Grupo Desportivo dos Ferrovíarios do Barreiro

Pessoal



NA CAPA — A cábreia «Engenheiro Manuel de Espregueira», descarregando de bordo do navio-motor «Ribeira Grande», dos «Carregadores Açorianos», no Entrepósito de Santos, uma das locomotivas «Diesel-Eléctricas», foto do Inspector Leite Pinto