



BOLETIM DA CP



Primavera

*Abro a janela do meu quarto pobre
E saúdo a manhã de mais um dia,
Que já no horizonte se descobre
Em doce e singular policromia !*

*E o campo além, que é vicejante alfobre,
Como que vibra e canta de alegria !
Agradecendo a Deus a luz que o cobre,
A luz sublime que ilumina e cria !*

*— Ai Primavera, como tu és linda !
E como generosa és mais ainda,
Tornando a flor no fruto que se espera !*

*— Assim a sombra do que em vida é triste,
Se tornasse na calma luz que existe
Nesta doce manhã de Primavera !*

JOÃO BISPO

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Comboio «Foguete»

REALIZOU-SE em 9 de Março passado a viagem oficial do novo comboio que a Companhia vai pôr a circular entre Lisboa e Porto, e que fez o percurso em pouco mais de 4 horas.

Este comboio, como tivemos a oportunidade de informar os nossos assinantes, no número de Fevereiro do «Boletim da C. P.», são formados, em composição normal, por duas motoras, sendo a sua lotação de 174 lugares, muito cómodos, pois os assentos oferecem a facilidade de se poder mudar a posição dos encostos.

A viagem oficial fez-se sem incidentes, o melhor possível, dentro do horário previsto.

Como convidados, viajaram no «Foguete» os srs. Ministro das Comunicações, Educação Nacional, Interior e Estrangeiros, todos os membros dos Conselhos de Administração e Fiscal da C. P., Dr. José Alberto

dos Reis, Comissário do Governo, Director-Geral de Transportes Terrestres, representante da «Wagons-Lits», os srs. Director-Geral, Subdirector, Chefes de Divisão e outros funcionários superiores da Companhia, etc..

Apesar da velocidade alcançada, ficou comprovada a estabilidade e a excelente qualidade do material e bem assim as vantagens do ar condicionado em todo o comboio.

Pela Companhia dos «Wagons-Lits» foram fornecidos um almoço e um lanche, havendo a oportunidade de se apreciar a nova modalidade das refeições serem servidas no local ocupado pelo passageiro.

A impressão foi excelente, tendo o sr. Ministro das Comunicações felicitado o sr. dr. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, pela magnífica aquisição deste material.



Os convidados à chegada ao Porto, na Estação de S. Bento



Alguns convidados, vendo-se entre eles os Srs. Ministros das Comunicações, Educação Nacional, Interior e Estrangeiros, Dr. José Alberto dos Reis, Dr. Mário de Figueiredo, Director-Geral e outras individualidades.



Entre a assistência vêem-se os Srs. Ministros das Comunicações, Interior, Educação Nacional e Estrangeiros, Administradores da Companhia, Comissário do Governo e Funcionários Superiores.

«Interfrigo», testemunho de cooperação dos Caminhos de Ferro Europeus

Pelo Dr. CARLOS S. DE ALBUQUERQUE
Chefe do Serviço de Tráfego

A O proporcionar a distribuição de géneros frescos pelos grandes mercados consumidores, em boas condições de salubridade e de preço, o caminho de ferro facilitou a sua disseminação pela população de fracos recursos económicos, contribuiu para a valorização de extensas regiões agrícolas e gerou novas indústrias.

O peixe, mariscos, carnes frescas, ovos, leite, manteiga, frutas, legumes verdes e tantos outros géneros frescos de fácil deterioração, outrora consumidos apenas nas povoações vizinhas dos portos de pesca e das regiões produtoras, encontram-se hoje, facilmente, em todos os grandes aglomerados populacionais.

E assim vemos, por exemplo, no nosso País os primeiros colhidos nos hortos algarvios à venda nos mercados de Lisboa e Porto, os produtos hortícolas da região nortenha, consumidos na Capital e, na época própria, toneladas de fruta, desde a delicada cereja ao melão, inundam os mercados dos grandes centros consumidores (¹).

O que se passa no nosso País é uma reduzida imagem do que, quanto a estes transportes, se verifica noutros países de maior população, extensão e recursos. Madrid, por exemplo, consome tonelagem elevadíssima de mariscos e peixe fresco procedente dos longínquos portos de pesca.

Em Paris, as célebres «halles» saciam-se das mais variadas frutas e hortaliças colhidas nas distantes regiões do Vale do Ródano, da Bretanha e até do litoral africano. Por toda a Europa, enfim, em todos os países, encontramos exemplos frisantes da profunda revolução provocada pelo caminho de ferro na produção e distribuição de géneros frescos.

Dado o interesse crescente que reveste para a alimentação dos povos a distribuição de géneros frescos, os problemas relacionados

com o seu transporte estão sendo objecto de estudo por parte de organismos internacionais tais como a Comissão Económica para a Europa, o Instituto Internacional do Frio, a Câmara do Comércio Internacional e a União Internacional de Caminhos de Ferro. A Comissão Económica para a Europa, organismo governamental da Organização das Nações Unidas (O. N. U.), possui, mesmo, através da sua Comissão dos Transportes Interiores, um «Grupo de Trabalho», do qual fazem parte representantes da maioria dos Governos da Europa Ocidental que se consagra ao estudo das questões em conexão com os transportes de géneros de fácil deterioração.

Por sua parte, o caminho de ferro, directamente interessado no desenvolvimento deste tráfego, tem-lhe dispensado todo o carinho. Começou por acelerar os transportes, mas à medida que se conquistavam mercados e se criavam novos centros de produção, os percursos alongavam-se e tornava-se necessário encontrar solução para os problemas que surgiam.

Essa solução veio com a adopção do material de carga e contentores especializados para transportes em regime de temperatura dirigida. Quanto a vagões especializados, utilizam-se as três seguintes categorias: isotérmicos, refrigerantes e frigoríficos.

Vagões isotérmicos—O objectivo principal deste material é o de preservar a mercadoria que nele se transporta, da acção da temperatura exterior. Por isso na sua construção se utiliza material de isolamento de baixo coeficiente de condutibilidade térmica, como a cortiça, o feltro e alguns dos numerosos produtos que uma indústria especializada lança no mercado. Empregam-se normalmente no transporte de produtos que se alteram com o frio ou calor excessivos.

Vagões refrigerantes—São vagões isotérmicos que possuem reservatórios destinados a conter gelo, neve carbónica ou misturas frigoríficas. Estas fontes de produção de frio permitem a refrigeração do ambiente.

Possuimos, como é do conhecimento geral, alguns desses vagões.

Vagões frigoríficos—São vagões isotérmicos que possuem fonte mecânica ou eléctrica de produção de frio, que se regula consoante as necessidades. Destinam-se ao transporte, a longas distâncias, dos géneros frescos e dos produtos que requerem baixas temperaturas. Têm primazia sobre os vagões refrigerantes por manterem, com regularidade e durante todo o transporte, a temperatura desejada. Não carecem de postos de reabastecimento de gelo ou neve carbónica. Dado o elevado custo da construção destes veículos, o seu emprego é muito restrito, tanto mais que os vagões refrigerantes satisfazem de modo geral.

O material de carga especializado deu origem à criação de importantes correntes de tráfego internacional. Vemos, assim, as laranjas da Andaluzia transportadas em vagões para as metrópoles europeias como Bruxelas, Paris ⁽²⁾; as uvas da Grécia, consumidas em Londres, depois de longa viagem pelo caminho de ferro através de vários países, e até as mimosas tulipas colhidas nos campos da Holanda, utilizam a via férrea quando se destinam aos grandes centros europeus, como Paris.

Tal o volume, tal o valor desta corrente de tráfego internacional, que os principais caminhos de ferro europeus, prosseguindo na política de uma colaboração, que constitui nos tempos decorrentes um inequívoco índice da

cooperação europeia, empreenderam estudo tendente ao maior desenvolvimento de tráfego internacional de géneros frescos.

E foi assim que, por iniciativa dos caminhos de ferro franceses, se reuniram, em Outubro de 1946, em Paris, os Directores dos caminhos de ferro da Bélgica, França, Holanda, Inglaterra, Itália e Suíça para examinarem os problemas relacionados com o tráfego frigorífico internacional.

Nessa reunião foi posta à evidência a superioridade dos vagões refrigerantes e frigoríficos nas permutas dos produtos de fácil deterioração por permitirem transportes a longas distâncias em condições excepcionais e a pre-

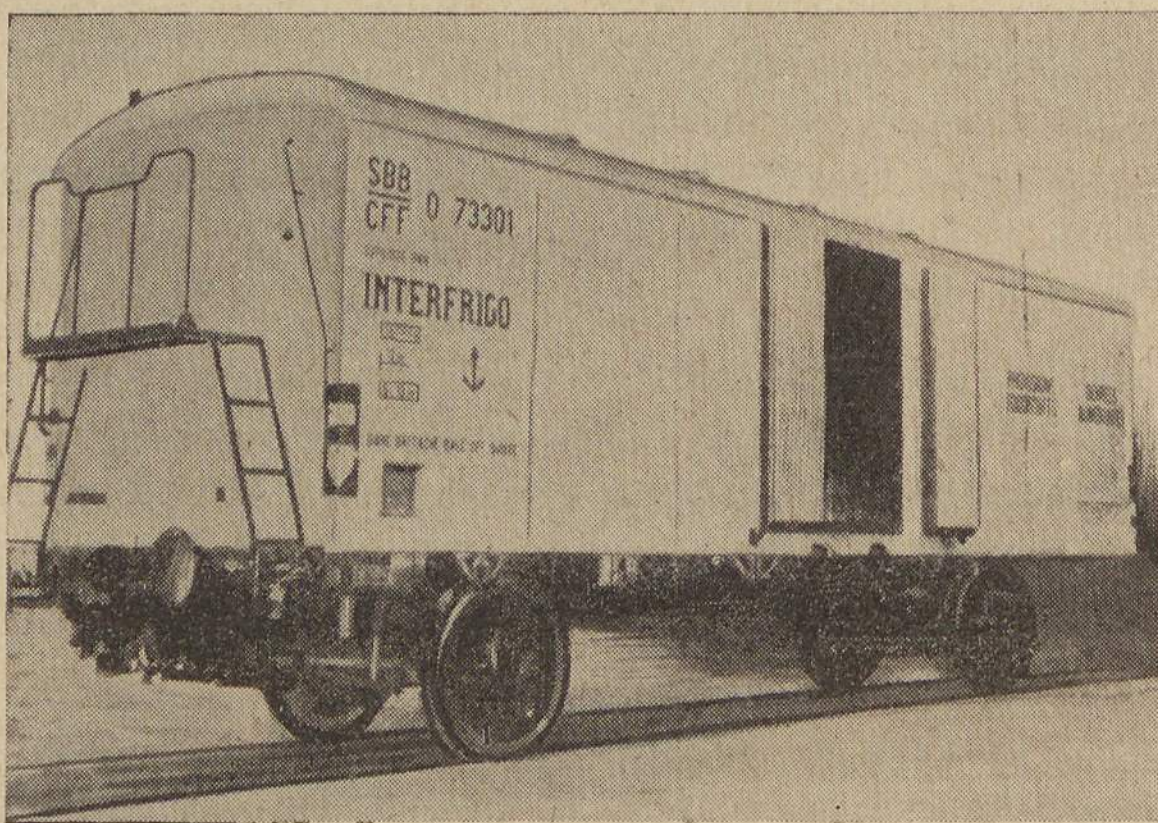
ços compatíveis com a sobreestimação que os produtos alcançam nos mercados de consumo. Reconheceu-se porém, que somente uma organização internacional actuando tanto no plano comercial como no técnico poderia permitir criar condições necessárias para se atingir o

fim em vista. Dessa reunião nasceu uma Comissão de Estudos encarregada de precisar a natureza, forma e modo de funcionamento desse organismo. Poucos meses depois, em Abril de 1947, esta Comissão desempenhava-se da sua missão, entregando o relatório que previa duas formas possíveis de organização:

1 — criação de um departamento ferroviário encarregado da distribuição do material circulante entre todas as empresas interessadas, ou

2 — criação de uma sociedade comercial.

Em Setembro de 1947, na nova reunião dos Directores dos caminhos de ferro atrás referidos, foi examinado esse relatório e chegou-se à conclusão de que a solução preferível seria a da criação de uma sociedade



Um vagão «Interfrigo»

comercial. Para dar forma a esta solução foi deliberado fundar-se uma Sociedade de Estudos, sob a forma de Sociedade Cooperativa, em conformidade com a legislação belga. Em Abril de 1948 instituiu-se, com a duração fixada de um ano, a Sociedade de Estudos da qual faziam parte, como membros, os caminhos de ferro belgas, franceses, holandeses, ingleses, suíços e italianos. Numerosas e complexas foram as questões postas à consideração da nova Sociedade. Entre elas, a mais urgente e importante, foi a da escolha, entre as duas correntes distintas que se formaram, da modalidade a adoptar quanto às actividades da futura Sociedade. Uma das correntes pugnava pela constituição de uma sociedade de aluguer de material frigorífico às Administrações que continuariam a explorar directamente os tráfegos internacionais. A outra defendia a organização de uma sociedade de exploração do tráfego internacional, que colocasse à disposição da clientela comercial não somente o seu próprio material frigorífico mas ainda o das Administrações-Membros.

Foi adoptada a segunda modalidade.

A Sociedade deveria ser proprietária de um parque próprio de material que poderia dar de aluguer não só às Administrações Membros mas ainda a terceiros, ficando assente que a Sociedade poderia, igualmente, receber das Administrações-Membros que desejassem, a exploração propriamente dita de todo ou parte do seu material frigorífico e do seu tráfego.

A Sociedade de Estudos terminou os seus trabalhos precisamente quando expirava o prazo da sua duração estatutária, ou seja, em Abril de 1949, depois de ter elaborado os estatutos da nova Sociedade que lhe iria suceder. E assim nasceu a *Interfrigo*, que é uma sociedade cooperativa nos termos do direito belga.

Segundo os estatutos, a Sociedade tem por objectivo promover o desenvolvimento dos transportes internacionais dos géneros de fácil deterioração em vagões isotérmicos, refrigerantes e frigoríficos.

Para alcançar o seu objectivo a *Interfrigo* actuará no sentido de uma acção coordenadora nos países associados de modo a conjugar o emprego de todo o material disponível e fê-lo participar no conjunto dos tráfegos. Procurará, deste modo, a *Interfrigo* obter a melhor rotação e utilização do seu material,

diligenciando, para isso, carregamentos de retornos. Efectuará ainda a prospecção intensiva do tráfego de géneros frescos e assegurará os serviços complementares necessários à sua clientela. Tem, também, como objectivo, aconselhar as Administrações-Membros em todos os problemas de regulamentação e de tarifcação ferroviária que possam influir no desenvolvimento dos tráfegos frigoríficos. Com missão, igualmente a seu cargo, a *Interfrigo* prosseguirá nos estudos e investigações técnicas com o objectivo de aperfeiçoar o material de transportes frigoríficos e de o normalizar.

Como vemos, são extensas e importantes as finalidades da *Interfrigo*.

O fundo social é formado por quotas de 50.000 francos belgas, cada uma. Estas quotas são nominais e intransmissíveis.

O capital mínimo é de 4.800.000 francos belgas e o máximo de 10.000.000 francos belgas.

Quando da constituição da Sociedade foram subscritas 96 quotas igualmente repartidas pelas Administrações fundadoras.

Embora a sede social seja em Bruxelas, em virtude de se tratar de uma Sociedade constituída nos termos da legislação belga, a sua Direcção-Geral está instalada em Basileia, na Suíça, cidade que constitui importante nó ferroviário para as grandes linhas de tráfego internacional.

Logo após a sua criação foi decidido que a *Interfrigo* comesasse a sua actividade sem aguardar a aquisição do seu parque. Por isso, todas as Administrações-Membros, com excepção dos caminhos de ferro italianos, confiaram à Sociedade a gestão dos seus tráfegos internacionais de géneros frescos e a exploração do material especializado afecto a esses tráfegos. A Suíça decidiu ainda confiar à *Interfrigo* a exploração do tráfego interno que requeresse o emprego de vagões refrigerantes ou frigoríficos.

Todo o vagão refrigerante ou frigorífico pertencente a qualquer das Administrações-Membros, com excepção da Itália, passa automaticamente para a gestão da *Interfrigo* como alugado, logo que receba carga para exportação.

Como remuneração pelos serviços prestados, a *Interfrigo* recebe do utente do material a taxa do frigorífico e, das Administrações, um bónus sobre as importâncias recebidas a

título de transporte, como compensação de economia realizada pelo facto de não ter sido fornecido vagão do seu parque. Por sua vez, a *Interfrigo* retribui às Administrações proprietárias o aluguer dos seus vagões.

No decurso de 1950, a *Interfrigo*, após cuidados estudos, definiu o tipo de material que convinha adquirir e fixou o efectivo a construir. Em Outubro desse ano foram encomendados a fábricas francesas, belgas e suíças 525 vagões, no valor de 212 milhões de francos belgas, ou seja cerca de 127 mil contos. A entrega do material começou em Outubro de 1951 e terminou em Março de 1952. O custo médio de construção foi de 405.000 francos belgas, ou seja cerca de 240 contos cada veículo.

Os caminhos de ferro suíços financiaram a construção de 110 vagões, no valor de 48 milhões de francos belgas. A restante importância, 164 milhões de francos belgas, foi obtida por meio de empréstimos contraídos na Bélgica, França e Suíça.

Os vagões da *Interfrigo* estão assinalados com SS ou S consoante possam circular em combóios com velocidade até 120 Km/hora ou até 100 Km/hora.

Alguns destes vagões estão especializados para o transporte de carne fresca, importante tráfego que existe entre o Continente e a Inglaterra. Nos transportes com duração de 7 dias

feitos com vagões refrigerados, a mercadoria tem chegado a destino com uma diferença de temperatura de 5.º a 7.º superior á inicial. Evidentemente que, no decurso do transporte, se procede ao reabastecimento de gelo.

Os resultados já obtidos são muito animadores e permitiram a redução na rotação do material, melhoria na sua utilização e ainda o seu fornecimento onde fazia falta.

Já aderiram à *Interfrigo*, após a sua fundação, os caminhos de ferro alemães, luxemburgueses, gregos e espanhóis.

Com a "Transfesa", a conhecida empresa espanhola construtora e exploradora de vagões de eixos-intermudáveis, firmou aquela Sociedade um contrato para assegurar o tráfego com o país vizinho.

Com estas desalinhavadas palavras pretendemos apenas dar conhecimento aos nossos mais curiosos leitores da existência de um Organismo cuja actividade, estamos crentes, se repercutirá benèficamente na economia do nosso continente e que atesta, com segurança, a boa cooperação entre os caminhos de ferro da Europa Ocidental.

(1) — Durante o ano findo transportámos 11.600 toneladas de hortaliça e legumes verdes, 27.000 toneladas de fruta verde e 25.000 toneladas de peixe.

(2) — Segundo informação dos caminhos de ferro franceses, no decurso da presente campanha a exportação de citrinos da Espanha, através daqueles caminhos de ferro, atingia em Janeiro último cerca de 150.000 toneladas.

Excursão dos ferroviários à Itália

Como nos anos anteriores, está o «Boletim da C. P.» tratando da organização de uma excursão de ferroviários ao estrangeiro.

Desta vez a excursão, que terá a colaboração do «Ufficio Centrale Dopolavoro» e da «Association Touristique des Cheminots», será dedicada à Itália, onde se visitarão as principais cidades, aproveitando-se a passagem em França para admirar Nice e Monte Carlo. A partida da excursão, cuja duração será de 15 a 17 dias, está prevista para princípios de Setembro próximo, em dia a fixar.

A inscrição encontra-se desde já aberta ao preço de 3.000\$00, importância que pode ser paga em 5 prestações mensais (de Abril a Agosto), a entregar na sede do «Boletim» em Santa Apolónia — Lisboa, contra recibo, devendo os pretendentes dirigir-se em carta

ao respectivo Editor. A inscrição só será considerada definitiva depois de paga a 1.ª prestação.

O preço indicado compreende todas as despesas em Itália e em Nice e Monte Carlo, sendo de conta dos excursionistas não só os passaportes, como o transporte e a alimentação de Lisboa a Nice, na ida, e da fronteira italiana a Lisboa, na volta. O «Visto» consular nos passaportes, que devem ser entregues até 15 de Julho, é de conta da organização, que tratará da sua obtenção.

Só podem tomar parte na excursão os ferroviários assinantes do «Boletim», suas esposas e filhos que vivam a seu cargo, ficando dependente de autorização superior a admissão de senhoras sós.

A inscrição, que é limitada, encerra-se em 30 de Junho. Nos próximos números do «Boletim» serão dados mais detalhes.



O sr. eng.º Lima Rego, Chefe de Divisão de Exploração, no uso da palavra

Homenagem ao Chefe da 1.ª Circunscrição da Exploração António A. Marcelino da Silva

PELOS Inspectores e Empregados de Escritório da Circunscrição de Campanhã, foi prestada no dia 22 de Fevereiro uma significativa homenagem ao Chefe de Serviço, sr. Marcelino da Silva, que naquele dia completou cinquenta e nove anos de serviço.

A cerimónia, que se realizou numa das vastas salas daquela Circunscrição e a que toda a Imprensa do Norte deu o destacado relevo, teve a presidi-la o sr. Engenheiro Alberto Carlos Lima de Sousa Rego, Chefe da Divisão de Exploração, em representação de Sua Ex.ª o sr. Director Geral.

Ladearam-no, além do homenageado, o sr. Dr. Carlos Simões de Albuquerque, em representação do sr. Dr. João Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial, e ainda os srs. Engenheiros António Amorim Vasconcelos

Porto, António da Silva Canavezes Júnior, José Rodrigues Serrão e Dr. Henrique Lecour de Meneses.

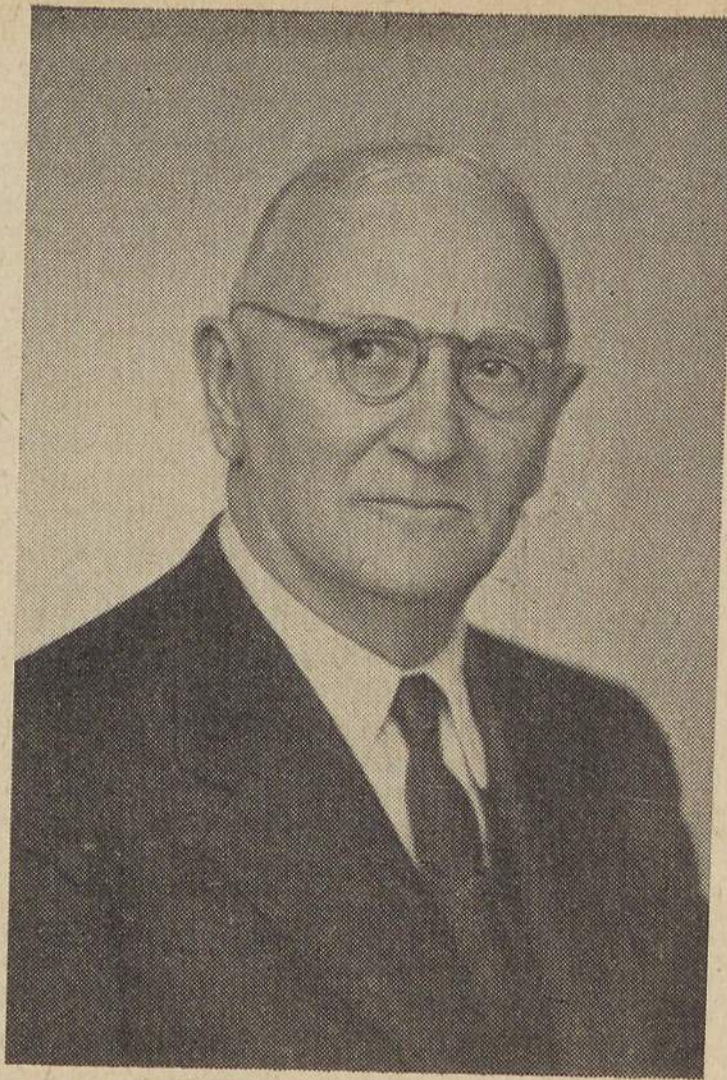
Amigos do homenageado, Família, Médicos, Engenheiros, Colegas de outras Circunscrições, Inspectores de outros serviços, muitas senhoras, Inspectores reformados, Chefes titulares de estação, etc., enchiam totalmente o vasto salão, vistosamente engalanado para tal fim.

A entrada do homenageado na sala, acompanhado das individualidades acima citadas, foi sublinhada por uma calorosa e prolongada salva de palmas, após o que, momentos volvidos, um seu netinho lhe fazia entrega dum lindo ramo de cravos — gesto muito ovacionado também. Aberta a sessão e lidos os numerosos telegramas recebidos, entre os quais figuravam os dos

srs. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, Dr. Nuno Simões, Engenheiro Pedro de Brion, Prof. Dr. Faria Lapa, Dr. Lobo Alves, etc., foi dada a palavra ao Inspector principal, sr. Elísio Ferreira de Sousa, o qual, além de salientar as excepcionais qualidades do homenageado, afirmou não ser aquela ainda a verdadeira consagração — homenagem de todos os ferroviários portugueses.

Falou, a seguir, o Chefe de Escritório Principal, sr. Manuel Jesus Ferreira, que exprimiu a satisfação de todos os seus subordinados em se associarem à homenagem justíssima ao seu Chefe de Circunscrição, que consideravam um ferroviário cem por cento.

O Inspector Técnico, sr. Ginestal Machado, considerou o homenageado como um exemplo para todos os ferroviários — classe que trabalhando para o bem do País, nem sempre é devidamente compreendida. Alvitrou que àquele seja oferecida, após a aposentação, a «medalha de ouro do ferroviário», subscrita por todos os funcionários da Empresa. E concluiu por solicitar do sr. Engenheiro Lima Rego para que junto das instâncias superiores fosse obtida autorização para o homenageado continuar ao serviço mais cinquenta e três dias.



António A. Marcelino da Silva

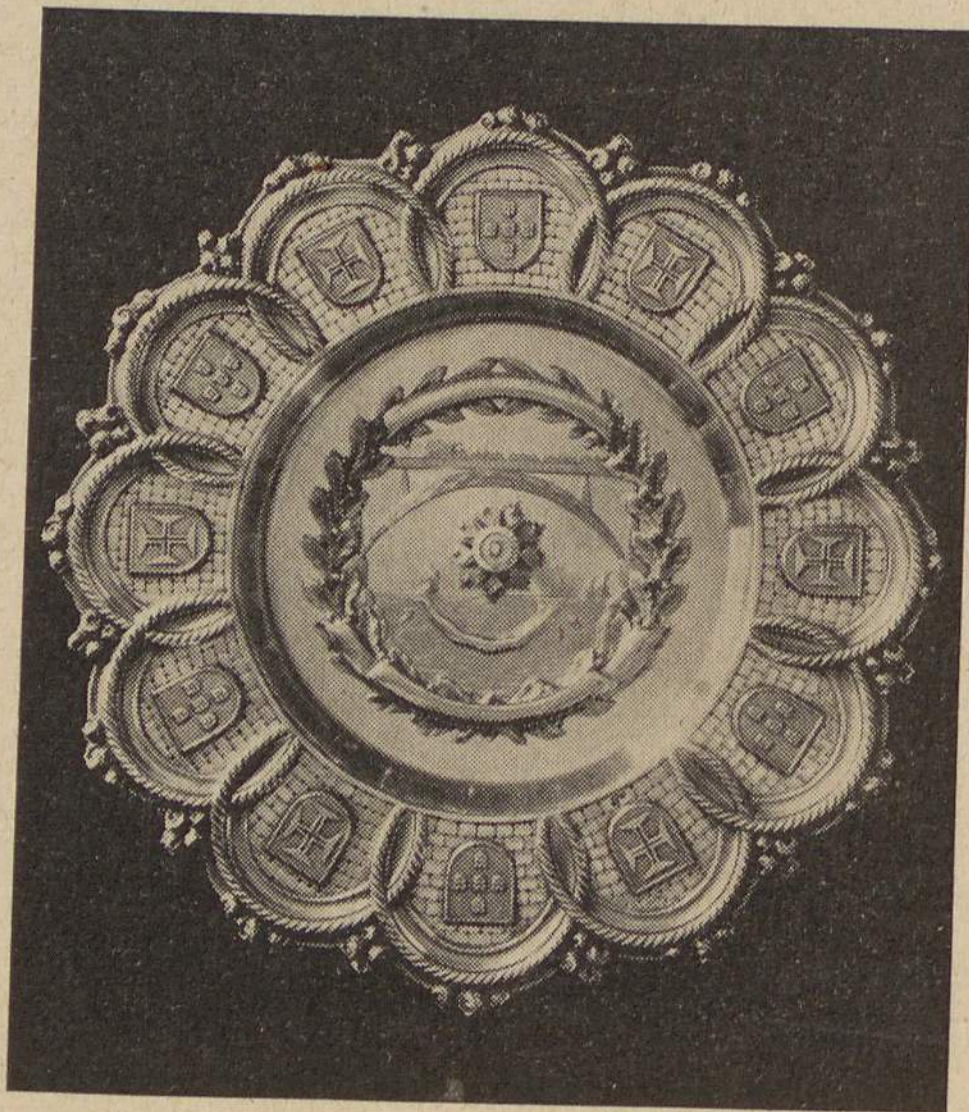
Isso permitiria poder festejar-se em 22 de Fevereiro de 1954 os seus sessenta anos de serviço activo — caso único na história dos Caminhos de Ferro.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. Joaquim Lourenço de Moura, Chefe de Secção, que, em palavras de fino recorte literário, fez um caloroso elogio do homenageado, como Homem, Ferroviário e Amigo, concluindo que pessoas como ele não são só úteis a si, mas também aos Seus, à Patria e à Humanidade.

O Inspector Técnico sr. Américo Costa, salientou a seguir o facto do homenageado representar para todos os ferroviários um alto exemplo de dedicação profissional, justamente consagrado pelo Governo da Nação ao condecorá-lo, em 1949, com o grau de Comendador da Ordem de Mérito Industrial.

Terminou por pedir ao sr. Engenheiro Lima Rego a entrega ao homenageado da lembrança que os seus Colegas e Empregados de Escritório desejaram oferecer — um belo estojo, contendo uma valiosa e artística salva de prata. Este acto foi sublinhado com uma grandiosa ovação.

Em nome do sr. Prof. Dr. Faria Lapa, usou a seguir da palavra o Dr. Carlos Simões de Albuquerque, que disse da simpatia e conside-



Salva de prata oferecida ao sr. Marcelino da Silva. Trabalho artístico executado no Porto pelo Comendador Filipe Bandeira

ração em que o homenageado sempre foi tido pelos seus superiores, terminando por afirmar que o sr. Marcelino da Silva não é o Homem do Caminho de ferro, mas sim o próprio Caminho de ferro.

Seguidamente o sr. Engenheiro Lima Rego começou por esclarecer a sua posição naquela cerimónia: como Amigo, como Chefe da Divisão de Exploração e, sobretudo, como representante de Sua Ex.^o o sr. Director Geral. Pôs depois em destaque as altas qualidades de inteligência do homena-

Dirigindo-se aos chefes de estação que ao fundo da sala se encontravam devidamente fardados, salientou que eles se podiam considerar como os ferroviários da Europa de melhor apresentação — talvez só iguados pela Dinamarca e Holanda.

Ao agradecer a presença do sr. Engenheiro Chefe da Divisão, bem como a representação do sr. Director Geral, afirmou não saber como pagar a Suas Ex.^{as} tantas gentilezas e tanta prova de carinho. A sua comoção neste momento era já tão mani-



O homenageado agradecendo a manifestação de carinho de que foi alvo

geado, que ascendeu até à categoria de Chefe de Serviço mercê também das suas excepcionais qualidades de trabalho e competência — um exemplo para todos os ferroviários.

Declarou por fim transmitir superiormente o pedido do sr. Ginestal Machado.

A fechar a série de discursos, usou então da palavra o sr. Marcelino da Silva, que muito emocionado se dirigiu com palavras de agradecimento e gratidão a todos quantos se dignaram promover e associar àquela homenagem, que ultrapassou tudo quanto podia imaginar.

feita que o sr. Engenheiro Chefe da Divisão, num gesto extremamente simpático e que todos os presentes acharam oportuníssimo, salvou com a seguinte frase: — «Dê cá um abraço, sr. Marcelino; já não devemos nada; estamos pagos.»

Uma calorosa salva de palmas pôs fim a tão brilhante como merecida homenagem.

No final todos os presentes cumprimentaram e abraçaram o homenageado, tendo sido servido no seu gabinete de trabalho um excelente «copo de água» a todos os convidados de honra.

A inauguração, em Setembro de 1891, da linha da Beira Baixa

A inauguração oficial, em Setembro de 1891, da secção entre Abrantes e Covilhã da linha da Beira Baixa, constituiu um dos mais notáveis acontecimentos daquele ano.

El-Rei D. Carlos, que aceitara, com prazer, o convite para presidir ao acto, partiu em comboio especial, que saiu de Sintra, no sábado 5 daquele mês, às 8,15 horas da manhã, chegando a Castelo Branco pouco depois das 3 da tarde, onde lhe tinham preparado uma grandiosa recepção.

No comboio seguiram, além das Reais Majestades, que foram vitoriadas, com entusiasmo, em todas as estações do percurso, alguns dos administradores da Companhia, o director geral, pessoal superior, os directores da 1.^a e 3.^a secções da direcção fiscal e representantes da Imprensa.

A cidade de Castelo Branco estava em Festa e D. Carlos, depois de ter assistido a um *Te-Deum* na Sé, hospedou-se no Palácio do Governo Civil. Houve iluminação, fogo de artifício, dansas populares, descantes e a Família Real passeou a pé pela cidade, conversando familiarmente com o povo.

No dia seguinte D. Carlos e D. Amélia assistiram a uma missa na Sé, e após a visita ao quartel, realizou-se o almoço, para o qual foram convidados os jornalistas. À 1da tarde, tomou-se o caminho da estação. Ali, num pavilhão ornamentado com tapeçarias, o Senhor Arcebispo de Portalegre procedeu à benção das locomotivas. As duas

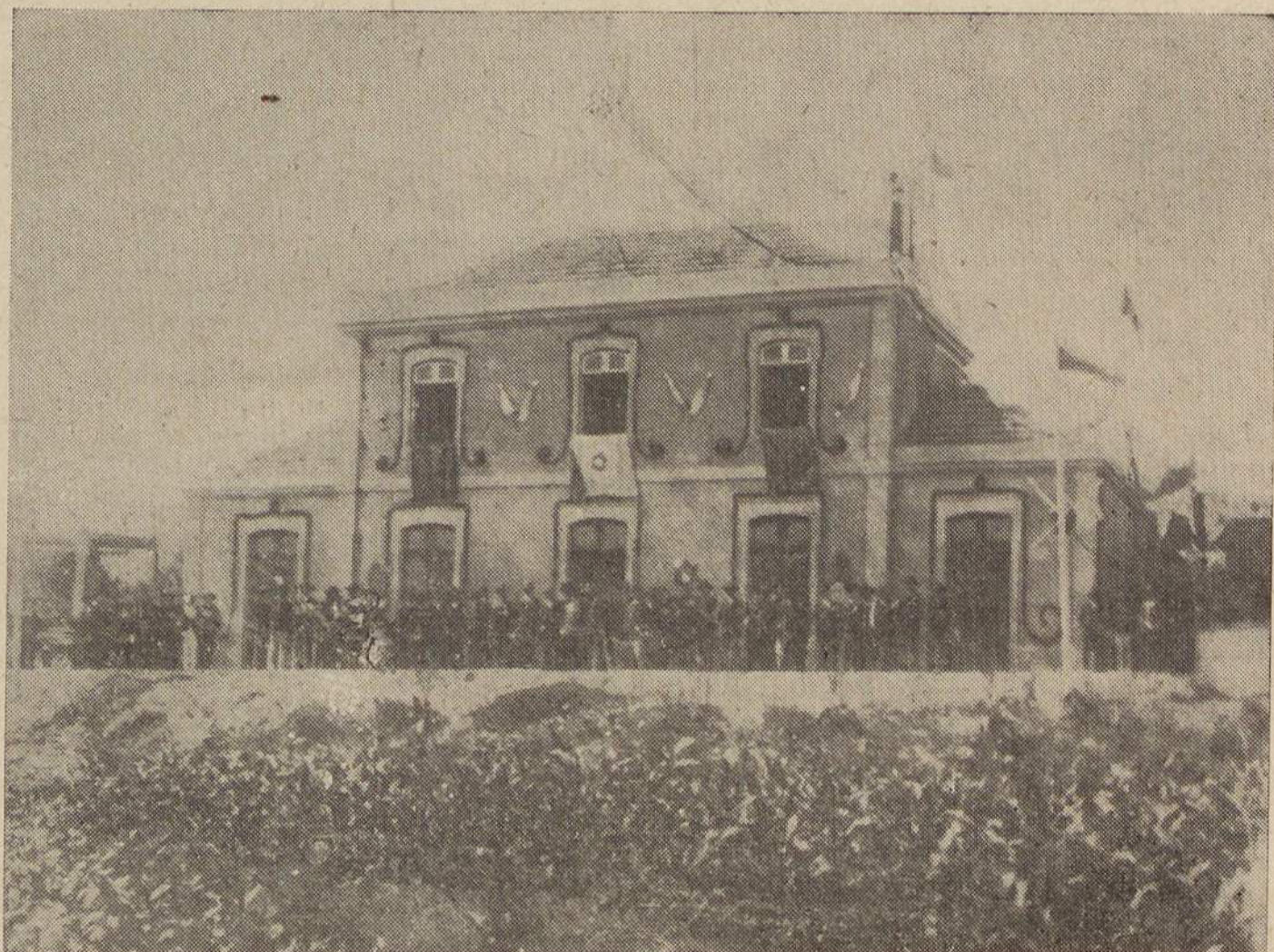
horas, o comboio saiu da estação entre vivas e aclamações, seguindo a sua marcha pelo restante da linha, cujas estações estavam também adornadas com muito gosto, como Alpedrinha e Fundão. Eram cinco da tarde, quando o comboio chegou à Covilhã, tendo sido a recepção verdadeiramente apoteótica.

A Família Real ficou hospedada no magnífico palacete do sr. Cândido Calheiros, no Refúgio.

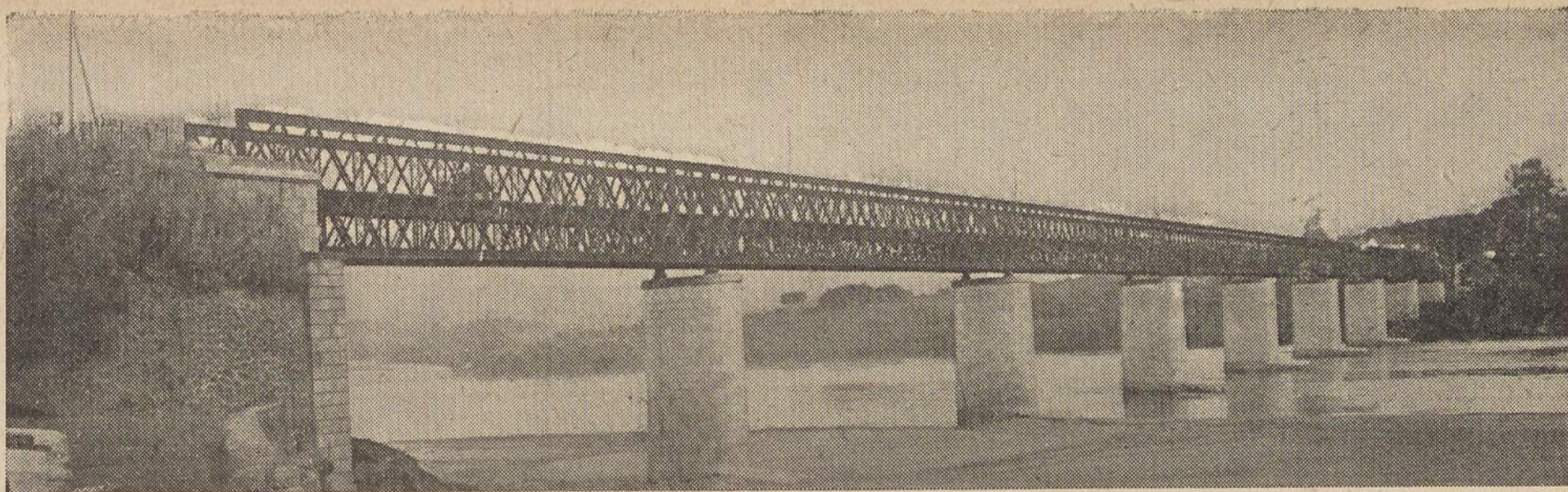
No dia seguinte, Suas Majestades visitaram quatro das mais importantes fábricas de tecidos de lã.

Depois da visita às fábricas, uma das quais trabalhava então exclusivamente com motor de água, ao passo que as restantes eram também movidas a vapor, D. Carlos foi lançar a pedra fundamental do novo hospital, no extinto convento de Santo António.

No dia 7, à meia noite, a Família Real regressou a Lisboa.



A estação do Fundão que, com outras da linha da Beira Baixa, foi inaugurada, em 6 de Setembro de 1891, pelo rei D. Carlos I



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

O palacete de S. Pedro de Alcântara, na rua deste nome, n.º 45, em Lisboa, também conhecido por Palácio Ludovice, para onde o Ateneu Ferroviário transferiu a sua nova sede desde o fim de Dezembro de 1952, foi mandado construir pelo célebre architecto alemão João Frederico Ludovice, que nele morou. São ainda da autoria do mesmo architecto: em Mafra, o grandioso convento, cujas obras dirigiu (1717-1730); em Lisboa, a capela-mor da igreja de S. Domingos, bem como a porta e a grande janela da mesma igreja, pertencendo estas duas últimas à antiga Patriarcal e que, como a capela, escaparam do terramoto de 1755; parte do Aqueduto das Águas Livres; em Benfica, a casa de campo da Quinta da Alfarrobeira, que construiu para sua residência em 1727; em Évora, a capela-mor da Sé.

É curioso ainda lembrar que João Frederico Ludovice foi também excelente escultor e óptimo lavrante de metais preciosos, tendo aperfeiçoado os seus estudos em Itália. Dirigiu, outrossim, a escola de architectura chamada do Risco, que funcionou junto das obras do referido convento. El-Rei D. José nomeou-o architecto-mor do Reino.

Esse homem de extraordinário valor, que muito enriqueceu o nosso património artístico, nascera em Schwaebisch-Hall, Hohenhast, Baviera, em 1670, naturalizou-se

português e veio a morrer em Lisboa, aos 18 de Janeiro de 1752, com 82 anos de idade.

* * *

As muralhas mais célebres da antiguidade são: o Muro de Sesostris, que ia desde Heliopolis até Pelisa, para defender o Egito das invasões dos Árabes; o Muro do Istmo (na Grécia), assim chamado porque fechava o istmo de Corinto; o Muro Médico, que se estendia desde o Eutrates até ao Tigre e separava a Babilónia da Mesopotâmia; a muralha que ia desde Danúbio até ao Mar Negro, mandada construir pelo imperador romano Trajano ⁽¹⁾, da qual ainda existem ruínas; a Muralha ou Muro de Adriano ⁽²⁾, entre a Bretanha Romana (Inglaterra) e a Caledónia (Escócia), com a extensão de 125 km., para defesa contra os Caledónios; a Muralha de Sétimo Severo ⁽³⁾, também na Grã-Bretanha, cuja construção tem 45 km. de comprimento; e a Muralha ou Grande Muralha da China setentrional, que media aproximadamente 2.450 km. de compri-

⁽¹⁾ O imperador romano Trajano (Marco Úlpio Crinito) reinou durante os anos de 98 a 117.

⁽²⁾ Adriano (Públio Hélio), filho adoptivo de Trajano e seu sucessor, reinou de 117 a 138.

⁽³⁾ Sétimo Severo (Lúcio), proclamado imperador pelos seus soldados, depois de afastados sucessivamente do poder e mortos com violência os imperadores Didio, Pescennio e Albino, reinou de 193 a 211.

mento, entre a China pròpriamente dita e a Mongólia, obra mandada edificar pelo imperador Tsin-Chi-Hoang, no século III antes de Cristo, para defender a China das invasões dos Mongóis e dos Manchus.

* * *

Entre as várias classificações que há respeitantes à demarcação dos períodos da vida humana, a mais adoptada é a que divide a existência do seguinte modo: *INFANCIA*: 1.^a *Infância*: dos 0 aos 3 anos (do nascimento do indivíduo ao crescimento dos dentes); 2.^a *Infância* ou *puerícia*: dos 4 aos 7; *Grande Infância* ou *período pre-pubertário*: dos 8 aos 12; *PUBERDADE*: dos 12-13 aos 16 (entre os 12 e os 15 nas raparigas; dos 14 aos 16 nos rapazes); *ADOLESCÊNCIA*: dos 16 aos 20 (costuma dividir-se assim, mas a adolescência, pròpriamente, vai dos 16 aos 18); *JUVEN-*

TUDE ou *NUBILIDADE*: dos 20 aos 30 (a nubilidade, em regra, vai dos 18 aos 25, mas para as raparigas é desde os 16); *VI-RILIDADE* ou *IDADE MADURA*: dos 30 aos 50; *IDADE DE RETORNO*: dos 50 aos 60 (é um período de transição); *VELHICE*: dos 60 até ao termo da vida.

A velhice é a última das evoluções do organismo; é a idade de todas as decadências. Todavia, há que ter presentes duas importantes verdades: 1.^a—Nenhum dos períodos indicados pode ser separado por linha definida; 2.^a—A velhice começa quando as glândulas principiam a funcionar mal. Diz-se, também, que a idade da pessoa é a idade das suas artérias.

No entanto, se apreciarmos nalgumas pessoas a saúde arruinada ou poupada, a moleza de entendimento ou a vivacidade de espírito, parece podermos afirmar a existência também de velhos de 25 anos e jovens de 70!



LOCOMOTIVA EM SERVIÇO NAS LINHAS DO NORTE DE PORTUGAL



A praça do Geraldo, em Évora

Os pobres também viajam

Opera-se em todo o mundo uma revolução nos caminhos de ferro a que Portugal não fica estranho. Alteram-se rotinas, costumes, modos de proceder em termos de chamar-se ao que sucede uma mudança de regime. É nas relações das empresas com o público que se nota a grande transformação. Perdem o ar majestático e deixam de olhar como serviço obrigatório do cidadão, o de comprar viagens nas bilheteiras. Em vez de despacharem as solicitações do público, quando estes as apresentam, partem elas a procurá-lo, atraí-lo, convencê-lo a gastar o produto industrial de seu fabrico que vem a ser deslocações de pessoas e coisas.

É, como se vê, uma revolução importante das que viram do avesso os modos de ver, de entender e proceder. O comprador de viagens, de servidor, passa a servido. Mostram-lhe a mercadoria, descrevem-lhe os atractivos, reduzem-lhe os preços, tentam-nos com arte e maneiras suaves.

Por todos os meios de propaganda esmeram-se por convencer de que é muito agradável viajar, pois se tomam ares deliciosos, se admiram panoramas belos, se ouvem músicas, se provam guloseimas. Estampas, laudas, escritas apresentam a maravilha ignorada de muitos.

E caso é que o sistema aproveita.

Tantos, outrora esquecidos, na imobilidade do mesmo horizonte, abrem os olhos a mundo inédito, imprevisto. E agradecem-no porque acharam à vida um sabor novo, até aí desconhecido.

Dizem que foram os automóveis baratos que fizeram despertar os comboios da preguiça de iniciativa em que jaziam.

Não nos importa investigar as origens.

Certifiquemo-nos sòmente de que se mudou para melhor, e entrou num período de inteligência do fenómeno, lucrativo para todos os que nele se encontram envolvidos.

O novo regime será proveitoso, de maior prestígio para a indústria e de maior felicidade para o povo. Este sentirá que cuidam dele, que procuram servi-lo; e a simpatia resultante ninguém a reputará de sem-valor.

Quando o transporte mostrar por factos que é para todos, não duvidemos de que todos acorrerão a usá-lo. O último invento apresentado, a que deram o título de «Expressos Populares» afigura-se-me destinado a dar desse conceito prova cabal. Em muitos que nunca se deslocaram, ou só o fizeram em caso extremo, vão eles despertar o gosto pela viagem e insinuar-lhes que não só os abastados podem experimentar esse prazer.

A gente de parques haveres saboreará um

dos grandes regalos da vida, qual é o de correr terras, descobrir horizontes, ver panoramas, conhecer costumes, adquirir conhecimentos.

A C. P. lembrou-se de organizar uns comboios rápidos, baratos, só com 3.^a classe, que farão excursões dominicais, de um lugar a outro e volta. O operário parte de manhã com a sua merenda, passa o dia no ponto aprazível do destino e à noite regressa a casa. O primeiro será Lisboa-Tomar-Lisboa e custará vinte escudos.

Neste teor muitos mais se hão-de realizar que permitirão ao artífice, escriturário, empregado público de Lisboa, ou Porto, recriar-se ora em Braga, ou em Viana, em Leiria, Caldas da Rainha e outras que consintam a ida e volta no mesmo dia.

Também é crível que uma vez adaptado o modelo, outras companhias o adoptem e de Viseu, Chaves, Évora, Faro cada semana se mobilizem alguns centos de pessoas dispostas a tomar um gozo barato e uma lição útil, qual a de aprenderem algumas noções sobre o que é e representa a terra de Portugal.

Divertir o habitante, mostrar-lhe o território, veja-se que plano inteligente e digno de louvor aceita a empresa que toma a iniciativa de executá-lo.

Quantos se interessam pela cultura popular não podem deixar de aplaudir um acto de

tanto mérito pelo que instruí e deleita, aqueles que nunca se instruem e muito raro se deleitam.

Quem possui algumas luzes de entendimento sabe que a distracção, o asseio, o prazer constitui uma necessidade orgânica imperiosa como a do alimento, boa para dar cura a muitos males. Como sabe também que nunca se pensou aqui, no lugar que habitamos, em organizar um fornecimento regular e constante desse remédio.

A falta existe quase completa desde sempre, o que constitui um dos defeitos, senão vícios que nos cercam.

Isso basta para saudar com alegria um acontecimento que pode ser o esboço inicial de novos hábitos e costumes que dêem ao povo português uma feição menos triste, de menos torpor que a mostrada até ao presente.

Talvez que, com garrafas de champanhe, depois de sacudidas, ele revele uma vivacidade e espírito que nunca aparentou.

Bem haja quem descobriu e pôs em prática o Expresso Popular.

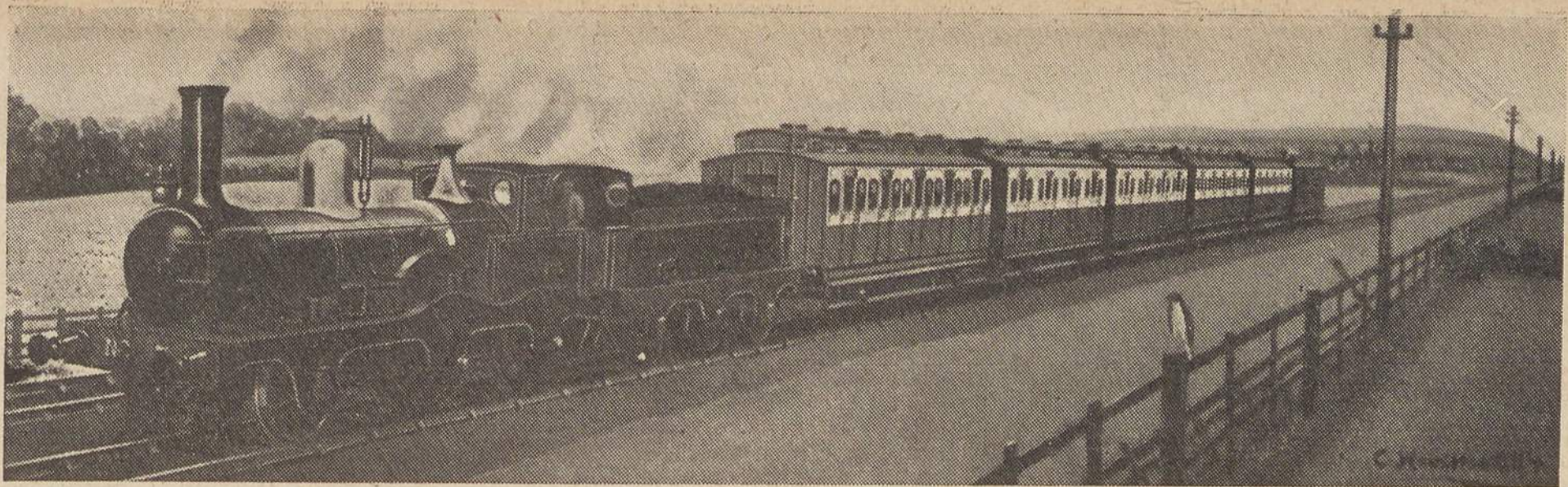
Há-de haver muito quem, depois de experimentá-lo, dê graças à inventiva e boa vontade de quantos na boa ideia cooperaram.

SAMUEL MAIA

(Do Jornal de Notícias de 2-VIII-1933)



A ponte romana sobre o Tâmega



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 121 — Por ainda existirem dúvidas no processo de taxa que a seguir apresento, peço informar-me se o mesmo está certo.

Cobrança a efectuar ao portador de meio bilhete de 3.ª classe, fornecido em presença de «Requisição Militar» de Lisboa-Rossio a Pombal, que avisa o revisor seguir «Via-Oeste», e que muda em Caldas da Rainha para a 2.ª classe até destino.

Via normal 177 kms.
» excepcional 252 kms.

Lisboa-R. a Caldas. . .	106 × \$25 =	26\$50	
Caldas a Pombal . . .	146 × \$35 =	51\$10	77\$60
Lisboa-R. a Pombal . .	177 × \$25 =	44\$30 : 2 =	22\$20
(via normal)			55\$40

Resposta — Está errada, segue detalhe da taxa.

1.ª cobrança — *Mudança de via.*

Distância de Lisboa-R. a Pombal 177 kms. (via normal)	
» » » » » 252 » (via excepcional)	
Preço de 1 bilhete inteiro de 3.ª classe para	
177 kms.	44\$30
Idem, idem para 252 kms.	63\$00 18\$70

2.ª cobrança — *Mudança de classe.*

O passageiro efectua a mudança num percurso de 146 kms. e como a diferença da distância da via normal para a via excepcional são 75 kms. considera-se o passageiro nesta distância como portador de bilhete inteiro e como portador de bilhete e meio em 71 kms., e assim teremos:

Preço de 1 bilhete inteiro de 2.ª classe em 75 kms.	26\$30	
Idem em 3.ª classe	18\$80	7\$50
Preço de 1 bilhete inteiro de 2.ª classe em 71 kms.	24\$90	
Preço de 1 bilhete meio de 3.ª classe mesma distância.	8\$90	16\$00 23\$50
Importância total a cobrar.		42\$20

///

Pergunta n.º 122 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado;

Um grupo de 5 passageiros adultos ao abrigo da Tarifa 3-C, em 2.ª classe de Vilar Formoso a Benfica — Via Guarda.

Distância de Vilar Formoso a Lisboa-R.	401 kms.
Distância de Lisboa a Benfica	7 »
Total.	408

Preço de cada bilhete dos 3 primeiros	
Componentes 3 × 142\$80	= 428\$40
Preço de cada bilhete dos 2 restantes	
2 × 35\$70.	= 71\$40
Total a cobrar.	499\$80

Resposta — O processo de taxa apresentado está errado. Segue detalhe como corresponde:

Distância quilométrica.

Vilar Formoso a Benfica	410 kms.
-----------------------------------	----------

Preço

2.ª classe — Tarifa Geral — Inteiro	143\$50
2.ª classe — Tarifa Geral — Quarto	35\$90
Inteiros — 143\$50 × 3	= 430\$50
Quartos — 35\$90 × 2	= 71\$80
Importância a cobrar	502\$30

Pergunta n.º 123 — Por existirem diferentes opiniões sobre a aplicação da taxa do transporte na Via Fluvial, de um volume com menos de 100 kg. por metro cúbico, quando não atinja o mínimo, peço ser esclarecido se deve aplicar-se apenas os 6\$00 ou os 9\$00 com o aumento dos 50 % como indica o n.º 4 do art. 13 da Tarifa da Via Fluvial.

Resposta — O aumento de 50 % previsto no n.º 4 do art. 13.º da Tarifa de Transportes na Via Fluvial, não incide sobre o mínimo de cobrança.

///

Pergunta n.º 124 — Segundo a Classificação Geral de Mercadorias, aos carrinhos de mão para terraplenagens, corresponde a 1.ª classe em P. V. Porém, há quem afirme que em G. V, tem aplicação a alínea b) do art. 52.º da Ta-

rifa Geral. Sendo assim, parece não haver lógica entre o tratamento que se lhe aplica em grande e em pequena velocidade, porque se em grande tem aplicação o art. 52.º, em em pequena corresponderia o art. 78.º e vice-versa.

Não poderá o carrinho de mão ser considerado como ferramenta de um trabalhador? Além disso, do constante nos Capítulos IX e XIV da Tarifa Geral, parece deduzir-se tratar se apenas de veículos que tenham, pelo menos, duas rodas.

Resposta — Ao transporte, em grande velocidade, de carrinhos de mão para terraplenagem, é de aplicar o tratamento tarifário previsto para recovagens (art. 28.º da Tarifa Geral).

Esclarece-se ainda o consulente de que ao transporte dos referidos carrinhos, em pequena velocidade, corresponde a aplicação da 1.ª classe da Tarifa Geral, não sendo por isso, de considerar, para tal efeito, a doutrina do art. 78.º da mesma Tarifa.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 99 — O comboio n.º 9166 com origem em Louzal, cruza em Vale do Guiso com o comboio especial n.º 39105, em Alcácer do Sal com a marcha suplementar n.º 19107 e em Palma com a marcha suplementar n.º 19109.

Peço ser informado se devo fornecer 3 modelos M, 126 ao comboio n.º 9166 assinalando-lhe os cruzamentos extraordinários, ou apenas um modelo para todos os cruzamentos.

Resposta — Deve fornecer 3 modelos.

Pergunta n.º 100 — O comboio n.º 18182 tem cruzamento fixado na estação de Ourique com o comboio n.º 18175, porém, devido a atraso imprevisto do comboio n.º 18182 na estação de Panoias, a estação de Ourique transfere o cruzamento do comboio n.º 18175 para Panoias, cruzando aqui com o comboio n.º 18182. Esta estação estabelece modelo M. 126 aos dois comboios, assinalando o n.º 4 e por ter dúvidas se devo ou não estabelecer modelo M 117 ao comboio n.º 18182, agradeço ser esclarecido.

Resposta — É obrigatório o fornecimento do modelo M 117.

Pergunta n.º 101 — Peço ser esclarecido do tempo a ter em conta para o resguardo de comboios de mercadorias ligados, em via dupla, com agulhas tomadas de talão.

O meu critério é de 12 minutos para os ligados por freios de vácuo e 15 minutos para os não ligados.

Resposta — O critério do consulente está absolutamente certo e o assunto também está devidamente esclarecido na Comunicação-Circular do Serviço do Movimento n.º 803 de 24 de Fevereiro de 1944.

///

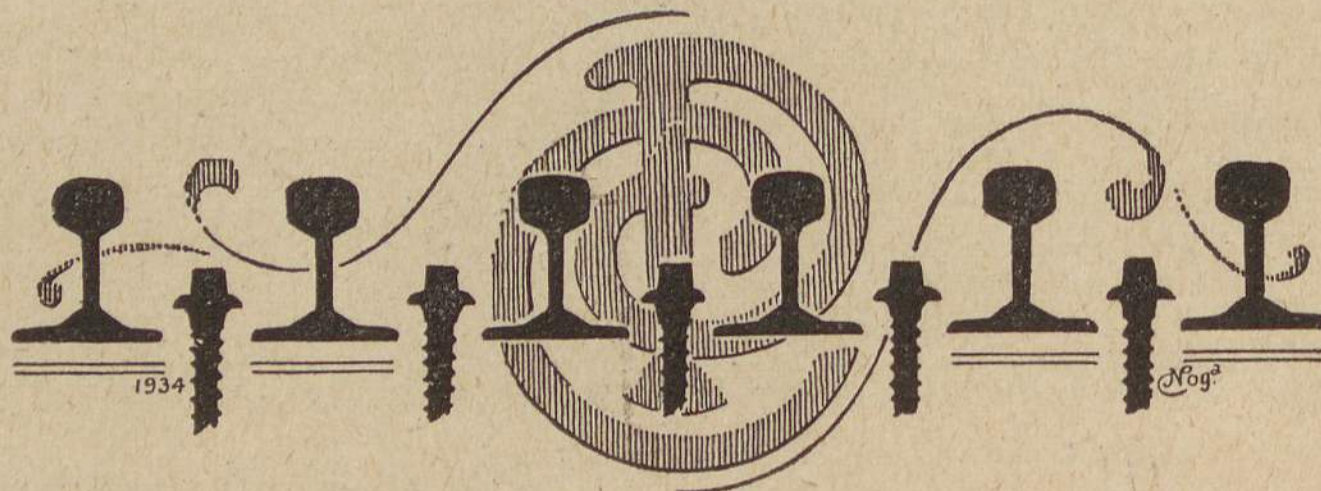
Pergunta n.º 102 — No caso de uma automotora colher, em plena via, qualquer indivíduo, tendo o mesmo morte instantânea e, não seguindo nessa automotora qualquer agente da Companhia, excepto o motorista e o revisor-condutor, agradeço ser esclarecido da maneira como devo proceder.

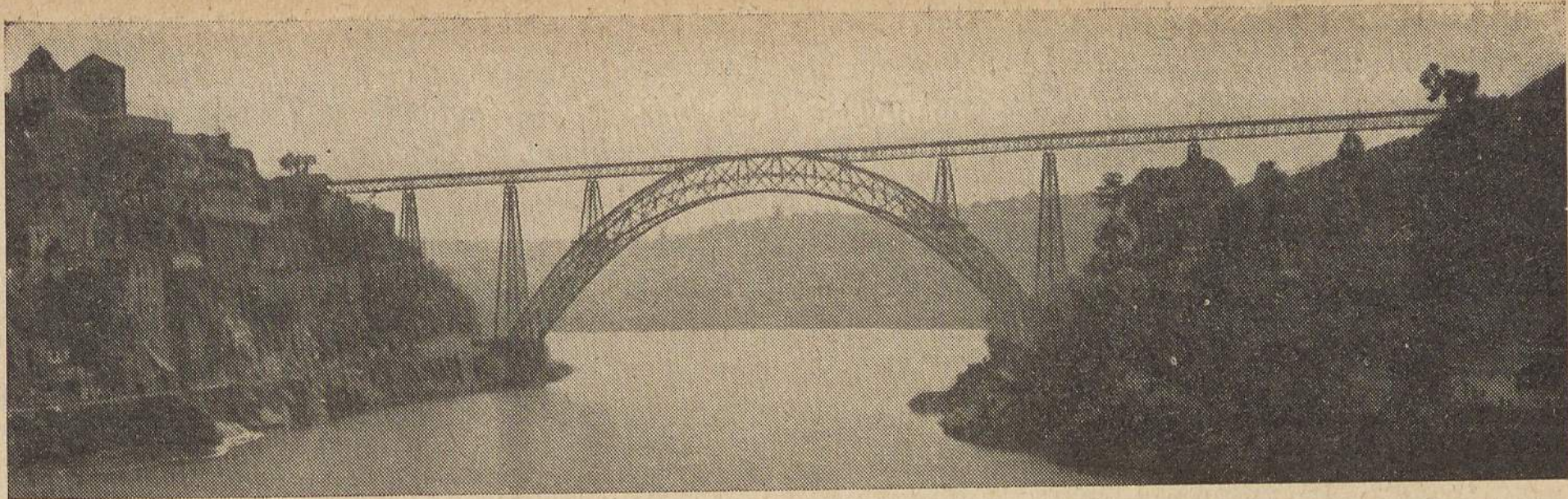
Resposta — No caso de uma automotora colher em plena via qualquer indivíduo, tendo o mesmo morte instantânea e, não seguindo nessa automotora qualquer agente da autoridade excepto o motorista e o revisor-condutor, devem estes colocar o cadáver na berma da linha e avisar, na medida do possível, as autoridades.

Não sendo possível avisar logo as autoridades, providenciarão no sentido de o cadáver ser guardado, no mesmo lugar, de preferência por agentes da Divisão de Via e Obras ou outros da Companhia, ou ainda por qualquer particular, que queira fazê-lo, dando-se, à guarda da 1.ª passagem de nível ou na 1.ª estação, notícia da ocorrência, com todos os elementos de informação indispensáveis, a fim de que as autoridades sejam avisadas.

Se o sinistrado for portador de quaisquer bens ou haveres, devem estes ser recolhidos e arrolados perante testemunhas para serem entregues na primeira estação, que os selará e entregará às autoridades que tomarem conta da ocorrência.

Nas autoridades a que se faz referência incluem-se os agentes ajuramentados da Companhia.





Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 317, 2-1-1953 — Validade de passes e cartões de identidade com percurso limitado.

Ordem da Direcção-Geral n.º 318 — Nomeação das Comissões de Reforma nos termos dos regulamentos da Caixa de 1913 e 1927.

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França — (em vigor desde 1-2-1953) — Regula o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Itália.

Novo mapa da Tarifa Portugal-França-Sarre.

1.º Aditamento à Tarifa de Transportes na Via Fluvial — (em vigor desde 2-2-1953) — Determina a substituição das designações de açúcar em rama e açúcar refinado (ou moído) previstas no n.º 3 do Artigo 13.º do Título III desta Tarifa, pela de açúcar comum (refinado ou em rama).

40.º Aditamento à Tarifa Geral — (em vigor desde 2-2-1953) — Determina a substituição das designações de açúcar em rama e açúcar refinado (ou moído) previstas na alínea a) das excepções do Capítulo XII

desta Tarifa, pela de açúcar comum (refinado ou em rama).

7.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (em vigor desde 30-1-1953) — Determina que ao transporte de paralelepípedos de pedra para calcetamento sejam aplicados os preços da Tabela 22 da Tarifa Especial n.º 1 — Pequena Velocidade, em vez dos preços da Tabela 15 que lhes correspondiam.

26.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, etc. — (em vigor desde 12-1-1953) — Altera o serviço que presta o apeadeiro de Carvalhal, na linha do Sabor.

8.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (em vigor desde 2-2-1953) — Criou a rubrica «Açúcar comum (refinado ou em rama)» e elimina as rubricas «Açúcar Cândi», «Açúcar de Saturno» («acetato de chumbo»), «Açúcar em rama» e «Açúcar refinado (ou moído)».

2.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular — (em vigor desde 23-1-1953) — Anuncia: Abertura à exploração dos ramais particulares «Tomar-Pinto» e «Tavira Fonseca». Substituição do contrato n.º 688 por 1.832, relativo ao ramal particular «Alferrarede-Bom-Sucesso».

Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1.222, na parte que diz respeito a Máximo Gonzalez Briz para a Com-

panhia Industrial de Alhandra, relativo ao ramal particular «Alhandra-CIA».

Utilização por terceiros do ramal particular «Alferrarede-Bom-Sucesso».

Aviso ao Público B. n.º 169 — (em vigor desde 2-1-1953) — Anula vários Avisos ao Público em vigor nas linhas do Sul e Sueste, do Minho e Douro, do Vouga e no ramal de Aveiro Mar.

Aviso ao Público B. n.º 171 — (em vigor desde 26-1-1953) — Prevê preços especiais aplicáveis ao transporte de metais em pequena velocidade.

Aviso ao Público B. n.º 172 — (em vigor desde 26-1-1953) — Prevê preços especiais aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de várias mercadorias destinadas ao Algarve.

Aviso ao Público B. n.º 173 — (em vigor desde 15-1-1953) — Anula os Avisos ao Público A. n.ºs 325, 368, 387, 563 e 598, relativos ao abatimento de 10% no total da taxa a pagar pelo transporte de frutas, quando no acondicionamento destas tenham sido utilizadas taras recomendadas pelo caminho de ferro.

Aviso ao Público B. n.º 174 — (em vigor desde 28-1-1953) — Prevê preços especiais aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de produtos cerâmicos, suas matérias primas e outras mercadorias.

Aviso ao Público B. n.º 175 (7.º Aditamento ao Aviso ao Público B. n.º 56) — (em vigor desde 1-2-1953) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França.

Aviso ao Público B. n.º 176 — (em vigor desde 30-1-1953) — Anula o Aviso ao Público Te. n.º 38 (Concessão no preço de transporte de paralelepípedos de pedra para calcetamento).

Aviso ao Público B. n.º 177 — (em vigor desde 5-2-1953) — Anula várias Tarifas e vários Avisos ao Público.

57.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 6-2-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vale do Peso e os Despachos Centrais de

Tolosa e Alpalhão, servindo a povoação de Gáfete.

170.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 5-2-1953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação da Figueira da Foz e o Despacho Central de Teimoso (Cabo Mondego) servindo também a cidade da Figueira da Foz e a vila de Buarcos.

171.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 16-2-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande.

172.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 16-2-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Pombal e o Despacho Central de Pedrógão Grande.

173.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 16-2-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande.

Comunicação-Circular n.º 123, de 7-1-1953 — Comunica a entrada em vigor no dia 15-1-1953, da nova Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem.

Fiscalização das Receitas

15.º Aditamento à C/Circular n.º 76 — Comunica que podem ser transportados gratuitamente nos comboios o «Boletim Oficial da Acção Católica Portuguesa» e a revista «Aleluia».

Carta - Impressa n.º 55 — Comunica que foi prorrogado o prazo de validade até 31 de Janeiro, de todos os passes emitidos pela Companhia para o ano de 1952, e que os anexos à Carteira Profissional de Jornalista foram revalidados para o ano de 1953.

Circular n.º 96 — Instruções sobre compartimentos a reservar pelo Banco de Portugal para transporte de dinheiro e valores, em conformidade com o novo contrato.

Reclamações

C/Circular n.º 27, de 30-1-1953 — Dá ins-

truções sobre o tratamento a seguir com as remessas de tabaco acondicionadas em caixas de cartão.

Divisão de Exploração

Estudos e aprovisionamentos

Instrução n.º 2568, de 12-1-1953—Sinalização do ramal particular «Tomar-Pinto» ao Km. 12,760.80 do Ramal de Tomar.

Instrução n.º 2569, de 21-1-1953—Sinalização do ramal particular «Tavira-Fonseca» ao Km. 374,191 da Linha do Sul.

Instrução n.º 2570, de 23-1-1953—Sinalização da estação de Agolada.

Movimento

1.º Aditamento á Circular n.º 1.080, de 6-1-1953—Novo Plano para seguimento de remessas de P. V. que entrou em vigor em 15-1-1953.

Ordem de Serviço n.º 85, 12-1-1953—Interrupção da via ascendente entre Porto S. Bento e Campanhã, no período compreendido entre a 1-00 e as 6-20 horas dos dias 15 a 20 de Janeiro de 1953.

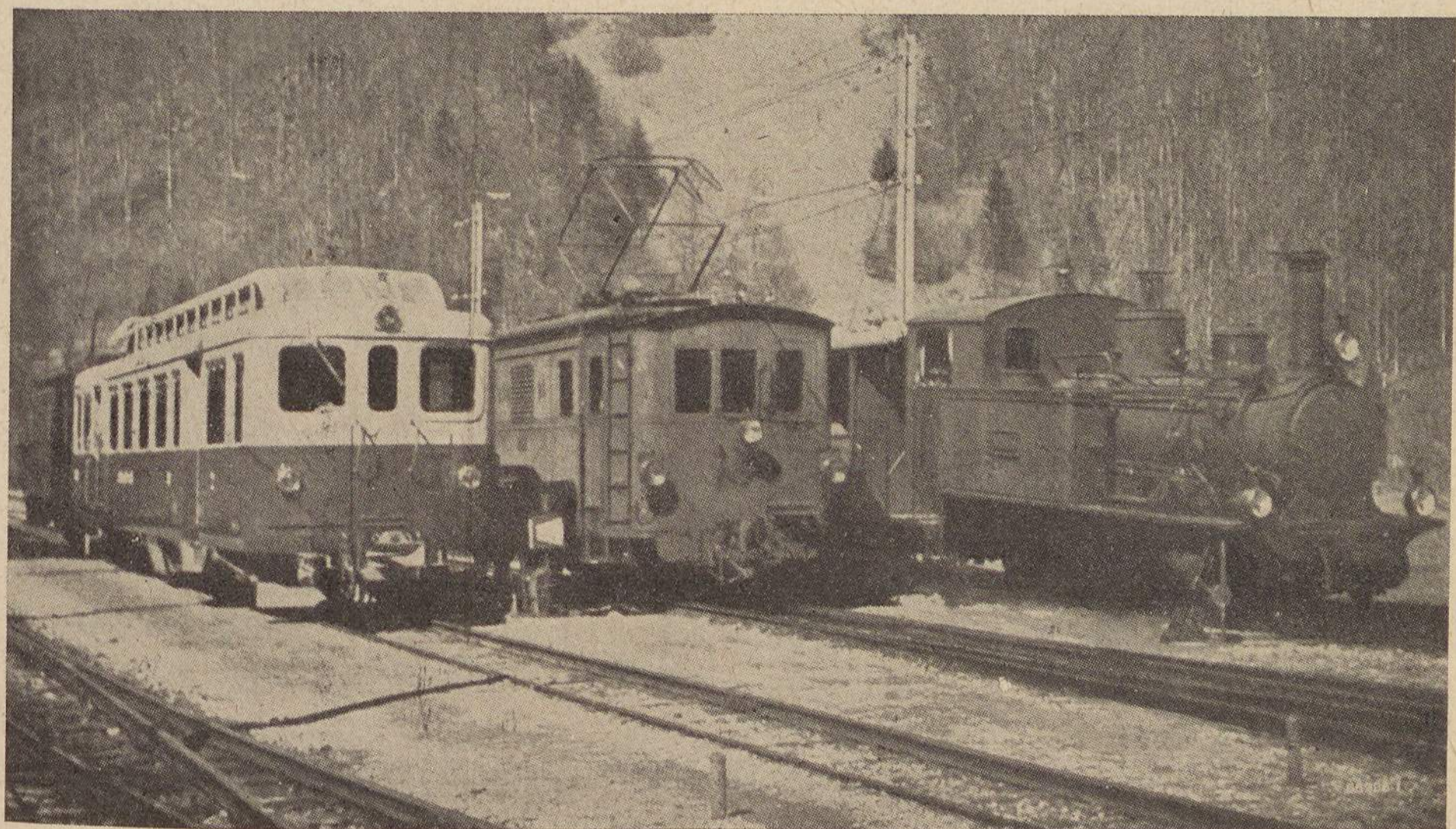
Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3418, de 8-1-1953—Dá conhecimento da criação do mod. V 6 «Verbete de consumo de água» destinado a ser utilizado pelas Secções onde existam contadores da C. P. para registar o fornecimento da água às casas do pessoal ou a quaisquer outras dependências da Companhia.

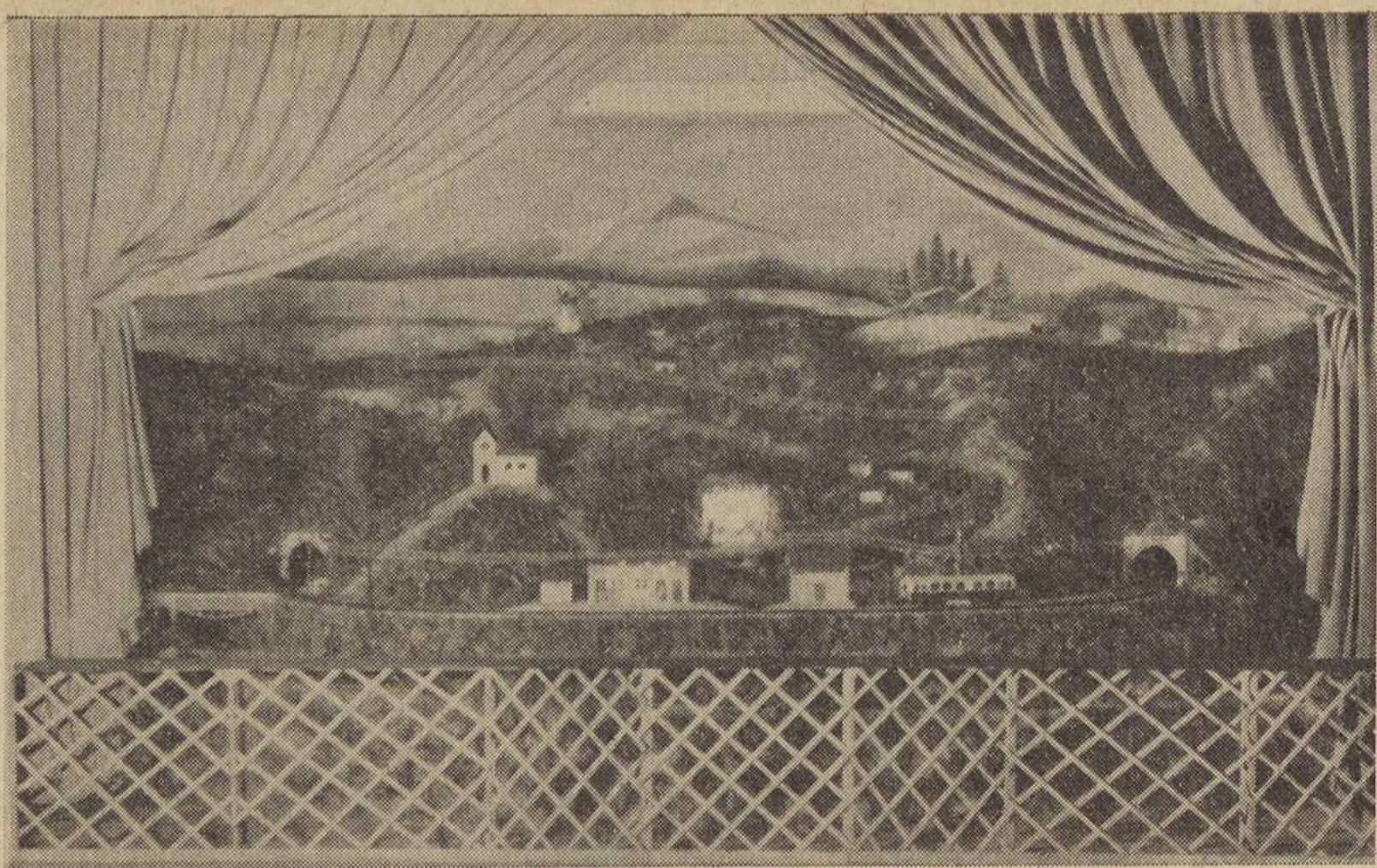
Circular de Via n.º 3419, de 15-1-1953—Dá conhecimento do preço das travessas creosotadas a fornecer durante o corrente ano para a conservação da linha.

Circular de Via n.º 3420, de 16-1-1953—Dá conhecimento a todo o pessoal da Divisão do voto de louvor aprovado pelo Ex.^{mo} Conselho de Administração ao pessoal do Entroncamento, pela forma como decorreram os exercícios do Caminho de Ferro durante os exercícios de Defesa passiva levados a efeito na área daquela estação.

A este voto de louvor se associou a Direcção Geral e a Divisão de Via e Obras, esperando que todo o pessoal da V. O. se comporte como o do Entroncamento, quando, porventura, em outros locais haja que prestar colaboração a exercícios semelhantes.



A evolução da tracção nos Caminhos de Ferro do Oberland Bernês, em três fases bastante distintas: 1940, 1900 e 1890



Paisagem — Presépio de 1952

O Presépio do Natal do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro foi premiado pela F. N. A. T.

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro comemorou, em 23 de Dezembro, as festividades do Natal de Jesus com o seu tradicional «Presépio» e uma distribuição de brinquedos pelos filhos dos seus sócios.

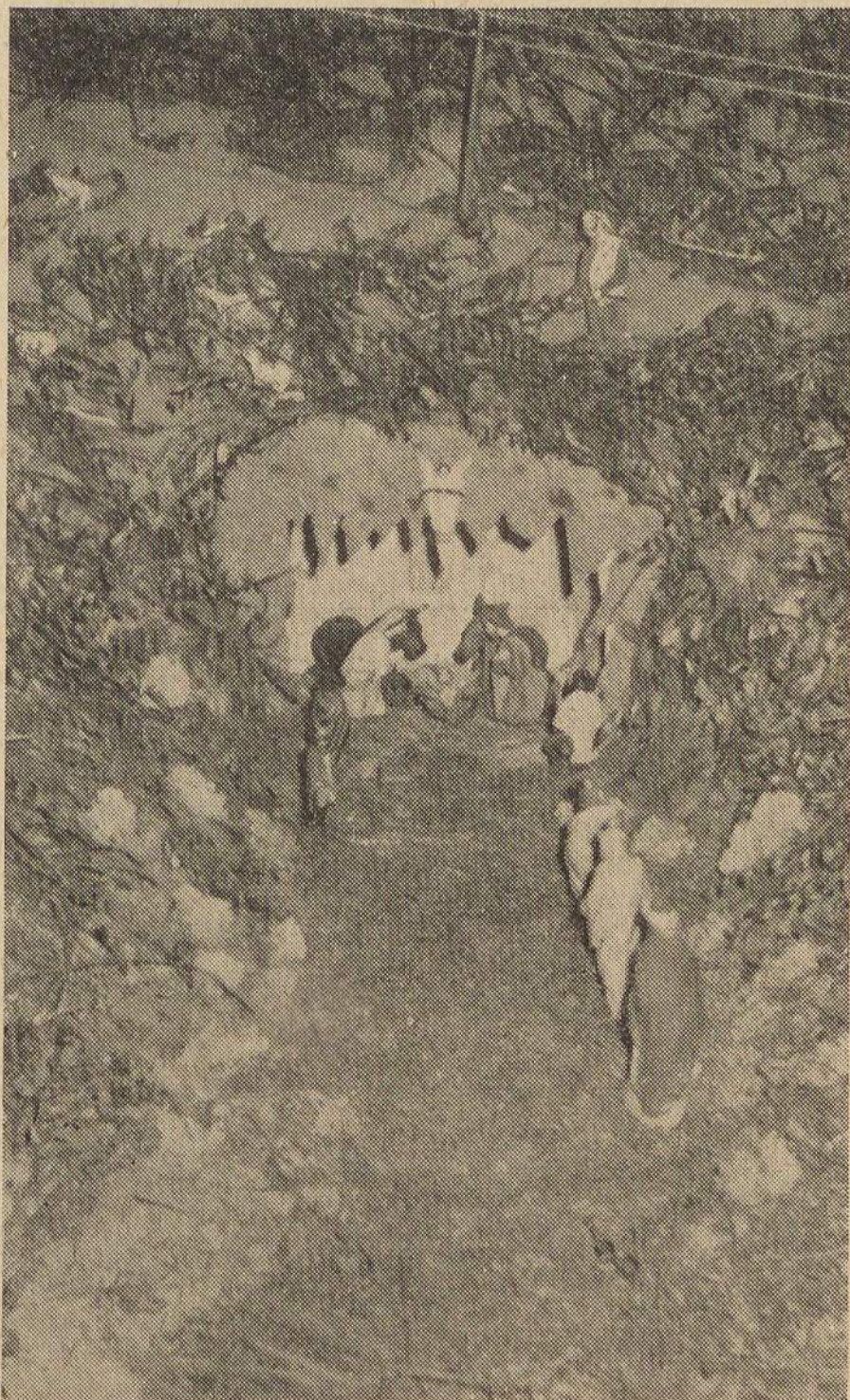
O «Presépio», de que publicamos duas fotogravuras, encontrava-se enquadrado numa paisagem serrana onde nada faltava. A azenha, a igreja, os moinhos, os rebanhos, tudo estava disposto de tal forma que dava a sensação dum quadro vivo cheio de cor e de frescura. Em antepiano, como que servindo o recanto onde o Deus Menino nascera, vê-se uma estação ferroviária denominada PRE-SÉPIO, com todos os seus pertences regulamentares, o seu pessoal, os seus passageiros e até a sua estrada de acesso. A estação é servida por uma linha férrea onde circulava uma

automotora sueca que velozmente aparecia dum túnel, parava na estação e desaparecia noutro túnel, fazendo ouvir os seus sinais de busina. O aterro onde assentava a via era sobranceiro a um riacho orlado de árvores miniaturiais a perder-se num vale alcantilado e frondoso. Tudo encantou a pequenada que ali viveu horas de prazer e de alegria.

O Presépio foi inaugurado solenemente pelo Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Fernando d'Arruda, chefe da Divisão de Material e Tracção, em representação do nosso Director Geral, que proferiu palavras de incitamento aos dirigentes do Grupo. Assistiram também outros funcionários superiores da Companhia e o senhor Vasco Moura, antigo Secretário da Direcção Geral, que não quis deixar de acompanhar esta festa da família fer-

roviária do Barreiro, apesar de se encontrar já aposentado.

O Sr. Engenheiro Arruda procedeu à entrega de medalhas aos remadores do Grupo que se deslocaram a França, em representação do nosso País na prova «Criterium Europeum» e gentis meninas distribuíram depois os brinquedos aos filhos dos sócios do Grupo, entre acordes duma orquestra constituída por elementos das Ofi-



O Nascimento de Jesus — Presépio de 1952

cinas do Barreiro e que fazem parte da «Banda do Ateneu».

O juri de classificação da F. N. A. T., em que o grupo está filiado, visitou o Presépio e concedeu-lhe o 1.º Prémio de Originalidade.

Ao Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, o «Boletim da C. P.» apresenta sinceras congratulações pelo prémio com que foi distinguido o seu lindo Presépio de Natal.

VELHOS TEMAS

REACÇÃO

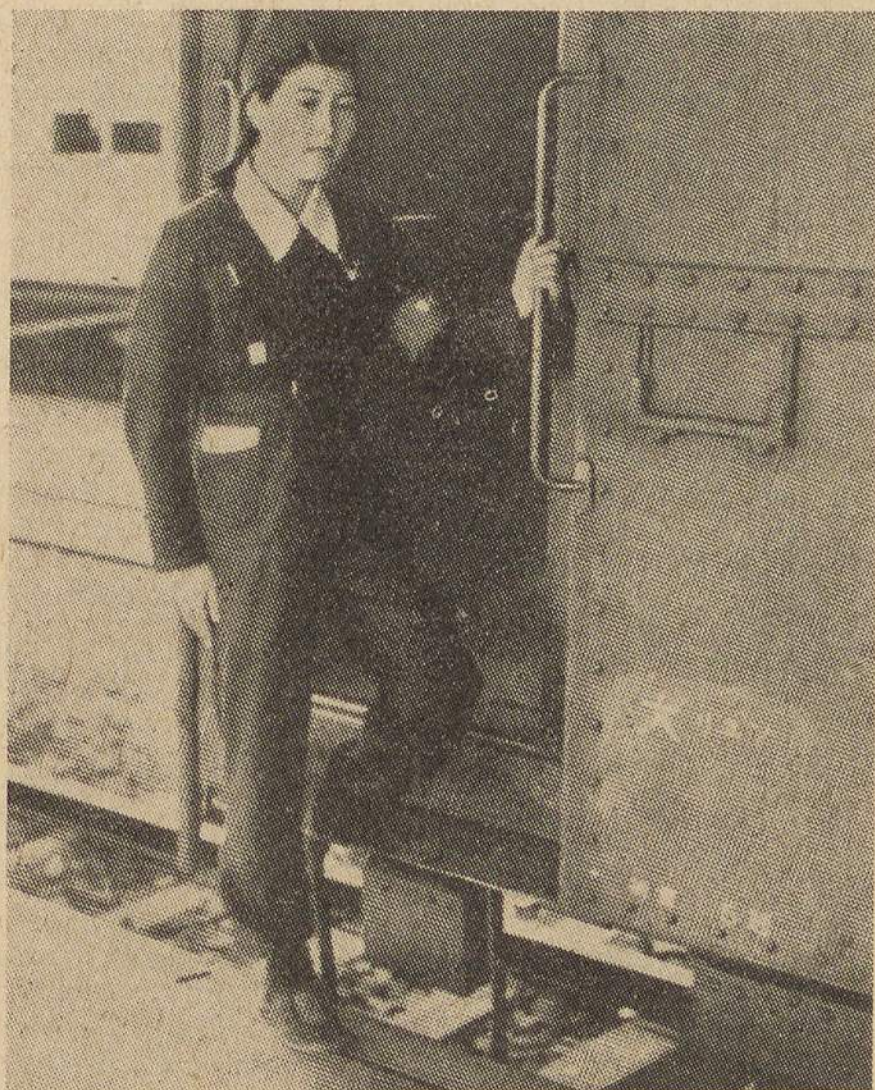
Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

A Saudade, doentia,
de todo o bem que passou,
veio lembrar-me o que eu sentia
quando era o que já não sou.

Tamanha melancolia
em minha alma derramou,
que, estático, eu já nem via
a estrada por onde vou!

Temendo mental procela,
eu acendi uma vela
na escuridão da tristeza.

E a Saudade sucumbiu,
quando a Esperança surgiu
no clarão da vela acesa...



Durante a segunda guerra mundial, estudantes e raparigas foram chamados, no Japão, a desempenhar funções ferroviárias. A gravura representa uma jovem, na qualidade de condutora de um comboio.

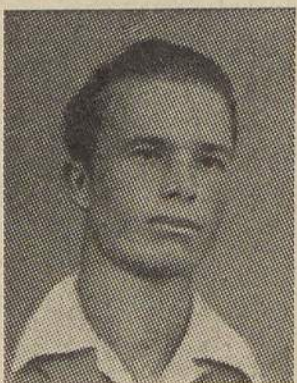
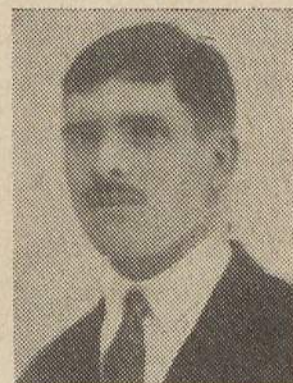
P E S S O A L

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Manuel Maria Valente, ass. dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Francisco Alexandre, assent. dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Raúl Augusto Gouveia, ass. dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

António Jesus de Albuquerque, assentador dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Joaquim Gonçalves, chefe dist. 7 (Carregado), gratificado com 150\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Luís Azevedo Galvão, assentador dist. 7 (Carregado), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



António Inácio Costa, assentador dist. 7 (Carregado), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Gregório António Courela, assentador dist. 7 (Carregado), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.





João Dionísio, chefe dist. 8 (Azambuja), gratificado com 150\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

Manuel Gonçalves, subchefe dist. 8 (Azambuja), gratificado com 100\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



Serafím Campos Lopes, assentador do distrito 8 (Azambuja). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 Norte.

João Alfaia Figueiredo, assentador do distrito 8 (Azambuja). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



António Lopes, assentador do distrito 8 (Azambuja). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

Felizberto Vicente, assentador do distrito 8 (Azambuja). Gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



António Martins Afonso, assentador do distrito 8 (Azambuja). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

João da Conceição Bizarro, assentador do distrito 8 (Azambuja). Gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



Manuel da Cruz Junceiro, supl. de via da 2.ª Sec. (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

Alfredo Lopes, sup. de via da 2.ª secção (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.





José Lourenço J. or, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.

Manuel Rodrigues, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.



Manuel Francisco Morgado, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.

Serafim Taborda, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.



Manuel Luís dos Santos, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.

Silvestre da Conceição, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.



António José Paulino, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.

Manuel Soares, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,424 - Norte.



Manuel Duarte Domingues, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,454 - Norte.

José Maria Curé, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434 - Norte.





António de Oliveira Santos, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

José Joaquim, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



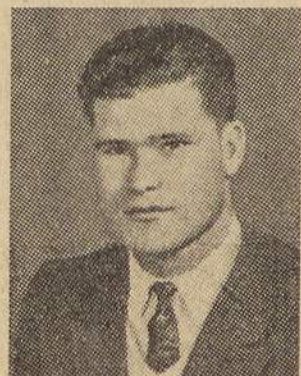
Manuel Pereira, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

João Proença Henriques, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



José Pereira Correia, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Eduardo Joaquim Vieira, supl. de via da 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Manuel Gregório, assentador de distrito 2 (Braço de Prata). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Manuel António Pires, assentador de distrito 2 (Braço de Prata). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Manuel Andrade, assentador de distrito 2 (Braço de Prata). Gratificado com 50\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Manuel Joaquim, supl. de via de 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.





João Pereira, supl. de via de 2.^a Secção (Santarém). Gratificado com 25\$00 pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio p. p., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Manuel Pereira, 2.º supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Joaquim António Encarnação, supl. de via da 2.^a secção (Santarém), gratificado com 25\$, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Manuel Gameiro, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Manuel António Morgado, supl. de via da 2.^a sec. (Santarém), gratificado com 25\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

José de Oliveira Cardoso, revisor de 3.^a cl. da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes do Porto Trindade, n.º 17,355, encontrou numa carruagem do c.º n.º 7.967 de 2 de Outubro findo, um porta moedas de senhora contendo a importância de 671\$30, que prontamente entregou ao chefe da estação de Matozinhos.



PROMOÇÕES

Material e Tracção — *Maquinistas Principais*: Henrique Gavieiro Mendes, Francisco Ramos, António Adriano Júnior e Alberto Simões.

Maquinistas de 1.^a classe: Raimundo Nogueira, Casimiro da Silva Dias, Manuel de Sousa, Ernesto Costa Luís Bento, Joaquim Cardoso, João Godinho, Manuel Dinis, Anacleto José Barroso, Francisco Marques dos Santos, António Vieira Soares, Francisco Augusto Pimenta, Sebastião Faria, Manuel Simões, Albino Máximo, Joaquim Alves, Miguel Carvalhão Pinheiro e Bernardo Fernandes Casanova.

Maquinista de 2.^a classe: João Lopes de Almeida Júnior, Francisco Félix dos Santos, António Franco, David Guilherme Gonçalves, Carlos Amaro, José António de Barros, Carlos Joaquim Maia, José Augusto Chasqueira, António Rebola Veloso, Joaquim Aleixo Júnior, Evaristo Rodrigues, Manuel Gonçalves Mosquera Alves, César Guedes dos Santos, António Lopes, Carlos Augusto das Neves, António Ferreira da Cunha, Avelino Marques, Manuel Antunes, António Veríssimo Magalhães, Pedro dos Santos, António Fernandes, Manuel Norte Júnior, Joaquim Carmona, Guilherme de Oliveira, António dos Santos Soeiro, Onofre Tavares, Luís Rodrigues e Deolindo Augusto Correia Santos.

Maquinistas de 3.^a classe: Alfredo Joaquim José, Evaristo da Silva, António Maças, Artur Onofre Barbosa, Manuel Moreira Tavares, Cipriano Pereira Gouveia, Afonso Lopes Ribeiro, Augusto Malheiro, Manuel Rosa, António Moreira, Eduardo de Oliveira Lopes, Dionísio Duarte, António Ferreira, João Amaro Ferreira, Joaquim Augusto Moreira, Eduardo Pinto dos Santos, Guilhermino Mendes Soares, Eduardo Soares David, Armando Ferreira, Basílio Caldeira da Silva, Frutuoso Moreira, Francisco Nunes dos Santos, Crispim José Duarte, Francisco Costa Roque, José Marreiros, Manuel Joaquim Aleixo, Ramiro Pedro Lopes, Manuel José Rodrigues, Vasalim Carmona, António Canelas, Frutuoso Teixeira de Almeida, Emílio Pereira de Sousa, Manuel Soares de Oliveira, Américo Rodrigues Figueiredo e David Ramires.

Fogueiros de 1.^a classe: Igínio Soares de Magalhães, Francisco Ferreira da Costa, Manuel Correia de Araújo, José Caetano de Abreu, Armino Augusto Vieira da Silva, Silvério Ferraz Limede, Alvaro Alves Lopes, Amílcar Martins Silva, José Gomes Simões, Francisco Pereira, António da Paixão de Carvalho,

Joaquim Bernardo da Ponte, Mário Pereira Gouveia, Daniel Pinto, Amadeu Loureiro, João Ferreira Gomes, Saúl Horta da Costa Leal, José Ferreira Guardado, Ernesto Nunes, Feliciano Moreira Lopes, João Nunes da Silva, Manuel Joaquim Pereira Monteiro, José Joaquim Cipriano, Abraão da Silva Borges, José Pais Nobre, Domingos Pinto Ribeiro, Manuel Gomes Seara da Costa e Alvaro Pereira dos Santos.

Revisores de 2.ª classe: Artur de Oliveira, António Joaquim Vieira, José Duarte, Horácio Lopes Nogueira, Augusto de Matos Moleiro, António Carvalho Alves Correia, Augusto Nunes, Afonso Miguel Afonso, José Faria de Vasconcelos e Emílio Joaquim Cardoso.

Revisores de 3.ª classe: Hermano Guilherme Costa, Augusto José Gramacho, João Gomes Pereira, Manuel Pedro, Manuel Vicente Pires, Joaquim Maria Almeida, Prudêncio Gonçalves Estevão, João Maria, Ricardo do Carmo Basílio e José Martins de Miranda.

Maquinista fluvial: Eduardo Marques.

Mestres de vapores: Francisco Gomes Paulino e Henrique Ferreira de Carvalho.

Marinheiros de 1.ª classe: Fernando Monteiro José, José Caetano, António Augusto Costa, Amadeu da Silva Valente, Cipriano de Oliveira Rilhálhá, Joaquim Maria Nunes da Silva e António Leal.

Capatazes de 1.ª classe: Joaquim de Sousa e António Bonifácio Soares.

NOMEAÇÕES

Material e Tracção — *Fogueiros de 3.ª classe:* António de Lemos, José Amaro Dias, Henrique Rodrigues, Francisco Teodósio Neves, António Gaspar Canais, José Pinto Ribeiro Barbosa, Manuel de Brito Loição, António Esteves Mendes, Ernesto de Jesus Sousa Pereira, Afonso José de Oliveira, Joaquim Bessa da Fonseca, Francisco Maria Gaudêncio, Manuel Pereira da Silva, José Bento, Joaquim António de Oliveira, Amílcar Sebastião Aranda, Zeferino Araújo Gomes dos Santos, Serafim Coelho, Mário da Conceição Vieira, Armindo da Costa e Sá, Bernardo Vieira de Sousa e Francisco Augusto Pereira dos Santos.

Fogueiros de máquinas fixas: Manuel da Silva Monteiro, José da Costa, José Morgado Tavares Dinis e Eloi Ferreira Malta.

Capatazes de manutenção de 2.ª classe: António Cavaleiro, José Jerónimo Rato, Américo Baptista, Joaquim António Balsinha e José Marques Andrade.

Ensebadores: David Ferreira Ramos, Augusto Pinto de Matos, António Clemente Garcia, António de Matos Figueiredo, Joaquim Barracho Godinho, João Baptista Pinto, Francisco Correia Ezequiel, Joaquim Barbosa Barreiro, António José Garcia e António Sequeira Cabrita.

Marinheiros de 2.ª classe: António Barros da Cunha, Reinaldo Cabrita, Américo Teixeira Almeida Durão, João Almeida Durão, José Ramos J.or, José António Boga Quitalo e Domingos Gonçalves Cardoso J.or.

Guarda de P. N.: Maria da Purificação e Ercília de Almeida Lima.

REFORMAS

Comercial — *Maria da Glória Vieira Romero*, Escriturária de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Carolina Graça de Almeida, Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa—R.

Glória Augusta Serrano, Escriturária principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Clarisse Vieira Gonçalves, Escriturária de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Irene Simões Branco Afonso, Bilheteira de 1.ª classe de Lisboa-R.

Exploração — *Alice Furtado Gonçalves*, Escriturária de 1.ª classe dos Serviços Gerais.

Joaquim Monteiro, Condutor de 1.ª classe de Campanhã.

Manuel Gonçalves Ferro, Condutor de 1.ª classe de Lisboa.

António do Nascimento, Carregador de São Martinho do Porto.

José Pereira, Guarda de passagem de nível de Coimbra.

Alfredo de Almeida, Inspector Principal do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Francisco dos Santos, Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.

Joaquim Ribeiro, Condutor de 2.ª classe de Entroncamento.

Joaquim de Azevedo Lima, Capataz de manobras de 1.ª classe de Campanhã.

António Augusto Pinto, Agulheiro de cabina de Campanhã.

Alberto Gonçalves Orosa, Guarda de estação de Campanhã.

António dos Santos Lapa, Guarda de estação de Coimbra.

José Maria Cascais, Carregador de Molêdo do Minho.

António Caetano da Silva, Carregador de Campanhã.

Francisco Vieira Nobre, Carregador de Sines.

Joaquim Nunes Teixeira, Carregador de Ovar.

Material e Tracção — *Artur Mendes Alves*, Empregado Principal da Repartição de Contabilidade.
Luís Ferreira da Silva, Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Boavista.
Júlio Salgado Pinto, Fogueiro de 2.^a classe do Depósito de Lisboa P.
Francisco Domingos, Limpador do Depósito de Entroncamento.
Bento Arede Ferreira, Limpador da Revisão de Coimbra C.
Francisco Rafael, Limpador da Revisão de Entroncamento.
José de Carvalho, Capataz de manutenção de 2.^a classe da Revisão de Campolide.
Agostinho Ramos Fernandes Vidal, Contramestre de 1.^a classe do Depósito de Campolide.

Alberto Ferreira, Operário de 1.^a classe (forjador) das Oficinas de Campanhã.
João Lopes, Operário de 3.^a classe (pintor), das Oficinas de Entroncamento.
António Maria da Assunção, Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial.

Via e Obras — *Manuel Vieira*, Operário ajudante das Obras Metálicas (Lisboa).
Emília Barbosa, Guarda de passagem de nível do distrito 415 (Cerveira).
Francisco Inácio Vieira, Operário de 2.^a classe da 3.^a Secção (Entroncamento).
António Maria Pereira, Chefe do distrito 3, de Tua (Abreiro).
José Pedro, Assentador do distrito 60 (Formoselha).
Manuel Louçã, Assentador do distrito 288 (Ermidas).
José Alves, Operário de 3.^a classe da 8.^a Secção (Campanhã).
Joaquim Louzeiro, subchefe de distrito 238 (Almancil).

FALECIMENTOS



António Clemente Garcia, chefe de Brigada do Dep.^o de Lisboa-P. Admitido ao serviço da Companhia, em 12 de Março de 1917, foi promovido à sua última categoria, depois de ter transitado pelas diferentes classes, em 1 de Janeiro de 1950.

Victor Pedroso Marques J.^{or} operário de 1.^a classe (forjador) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 15 de Outubro de 1923, foi promovido a operário de 1.^a classe em 5 de Julho de 1943, depois de ter transitado pelas várias classes.



António Maria Santos Rolo, operário de 3.^a classe (caldeieiro) das Oficinas de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da Companhia, em 30 de Julho de 1919, foi promovido à sua última categoria, em 5 de Julho de 1943, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

Augusto Inácio Vieira, factor de 1.^a classe de Braga. Admitido como praticante em 28 de Novembro de 1923, passou a aspirante em 1 de Abril de 1928 e foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1930. Em 1 de Janeiro de 1941 foi promovido a factor de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a factor de 1.^a classe.



Manuel Mendes Raimundo, factor de 2.^a classe de Figueirinha. Admitido como praticante em 1 de Dezembro de 1941, passou a aspirante em 1 de Janeiro de 1943 e foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1944. Em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a factor de 2.^a classe.

Manuel Faria, agulheiro de 3.^a classe de Coimbra. Admitido como carregador suplementar em 11 de Dezembro de 1929, foi nomeado carregador em 21 de Outubro de 1940. Em 21 de Julho de 1942 foi promovido a agulheiro de 3.^a classe.



Sumário

Primavera, por João Bispo

Comboio «Foguete»

«Interfrigo», testemunho de cooperação dos Caminhos de Ferro Europeus, por Carlos S. de Albuquerque

Excursão dos ferroviários à Itália

Homenagem ao Chefe da 1.^a Circunscrição da Exploração António A. Marcelino da Silva

Para a história: A inauguração, em Setembro de 1891, da linha da Beira Baixa

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

Os pobres também viajam

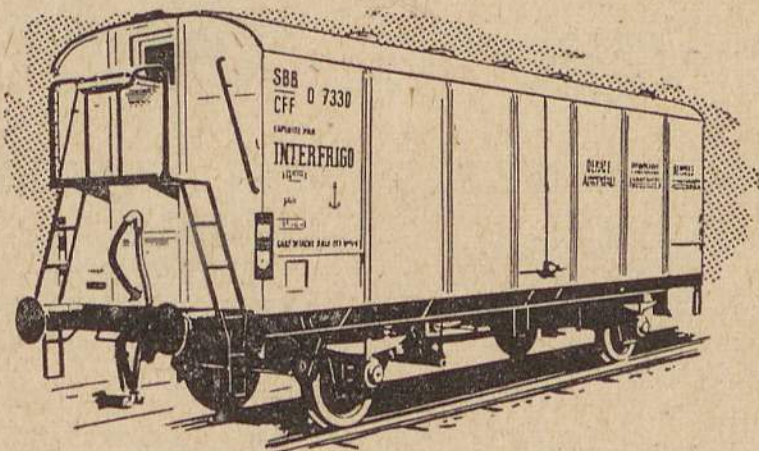
Perguntas e Respostas

Regulamentação dispersa

O Presépio do Natal do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro foi premiado pela F. N. A. T.

Velhos temas: Reacção, por F. Pereira Rodrigues

Pessoal



525 novos INTERFRIGO

Caixas SKF com rolamentos

Para assegurar um transporte dos viveres delicados, rápido e sem interrupções, «INTERFRIGO» escolheu para os seus 525 novos vagões frigoríficos as caixas SKF com rolamentos.

As caixas SKF com rolamentos oferecem:

- Segurança de marcha — nenhuma gripagem
- Maiores intervalos entre as revisões
- Economia de lubrificação

Até agora SKF já forneceu cerca de 768.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos e das quais 350.000 se destinaram a vagões de mercadorias.



SOCIEDADE SKF LIMITADA

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

NA CAPA — Os Srs. Ministro das Comunicações e Presidente do Conselho de Administração da Companhia, na cabine de comando do «Foguete», quando da experiência oficial em 9 de Março